

REVISTA GENERAL DE MARINA

TOMO 187

AÑO 1974

JULIO



TEMAS GENERALES

Capitán de Fragata De la Sierra PROLEGOMENOS DE MATAPAN	3
Capitán de Corbeta Fernández Núñez ORDENANZAS EN COMPARACION	15

TEMAS PROFESIONALES

Coronel Auditor de la Armada Fernández-Piñeyro y Maseda EL DELITO DE SEDICION MERCANTE, EN RELACION CON LOS CONFLICTOS PESQUEROS DE NATURALEZA LABORAL	29
Capitán de Artillería Morcillo Marqués BLANCO REMOLCADO METALICO PA- RA EL TIRO DE COSTA O TIRO NA- VAL (BRMTC)	33

NOTA INTERNACIONAL

LEXICOGRAFIA

Capitán de Navío De Salas Pintó ¿AGREGADURIA, AGREGACION, O...?	49
--	----

HISTORIAS DE LA MAR

A. Aguilera MALAGA Y LA FRAGATA GNEISENAU	51
--	----

MISCELANEA

INFORMACIONES DIVERSAS

Capitán de Navío Gandarias Amillátegui LA PLATAFORMA CONTINENTAL	69
---	----

NOTICIARIO

LIBROS Y REVISTAS

**DIRECCION
Y ADMINISTRACION**

Montalbán, 2
Ministerio de Marina
MADRID

Las opiniones y afirmaciones contenidas en los artículos publicados en estas páginas corresponden exclusivamente a sus firmantes. La hospitalidad 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.

PROLEGOMENOS DE MATAPAN

Luis DE LA SIERRA



L 31 de mayo del año 1916 señaló un hito en la historia de la guerra naval, ya que en dicha fecha tuvo lugar una de las batallas navales modernas más sangrientas que se conocen: la de Jutlandia, ¡8.648 muertos!

Al terrible choque diurno entre las 845.000 toneladas de acorazados y cruceros de batalla británicos y las 563.000 toneladas de buques similares alemanes, siguieron una serie de violentos combates nocturnos, pero las grandes escuadras no volvieron a enfrentarse en esta fase de la batalla. El comandante en jefe de la "Grand Fleet", almirante sir John Jellicoe, decidió renunciar a la persecución del enemigo y se retiró en las primeras horas de la madrugada del 1 de junio, y la escuadra alemana, inferior a la inglesa, pudo escabullirse a favor de las sombras.

Pero los destructores y torpederos se lanzaron a través de la noche en busca de los buques enemigos que habían quedado averiados o inmovilizados tras los choques del día, o que, sencillamente, habían perdido el contacto con sus propias fuerzas y se hallaban en buena posición para ser torpedeados y enviados al abismo.

No podíamos saber lo que pasaba —escribe un oficial inglés perteneciente a una flotilla de destructores—. De cuando en cuando rompía el silencio un violento tronar de cañones que se prolongaba durante diez minutos seguidos. El resplandor de las salvas iluminaba el cielo en varias millas a la redonda, y el ruido era mucho más fuerte que durante el día. De pronto, mientras los reflectores se encendían y apagaban intermitentemente, surgía una llamarada en algún buque que se hundía. En seguida volvía a reinar el más absoluto silencio (1).

Fue una noche terrible, en la que los destructores ingleses hundieron al acorazado alemán *Pommern*, de 13.200 toneladas, que se llevó consigo a 884 hombres de su dotación, y el crucero británico *Southampton* torpedeó y echó a pique al de igual clase, pero germano, *Frauenlob* (2.670 toneladas), que arrastró consigo a 320 hombres, entre ellos a su comandante, el capitán de fragata Hoffman, que no quiso abandonar el puente de mando para ponerse a salvo. También resultó hundido el torpedero germano *V-4*, pero, por lo demás, los buques ingleses sufrieron graves pérdidas y el mando británico extrajo la conclusión de que su Flota no estaba preparada para el combate nocturno.

(1) "La Batalla de Jutlandia", John Buchan, Nelson & Sons, Londres.

Efectivamente, los cruceros ligeros *Southampton* y *Dublin* habían sufrido bastantes bajas en los quince minutos que duró el combate con sus contrapartes alemanes. El conductor de flotilla *Tipperary* fue acribillado por los proyectiles de los cruceros germanos y se llevó consigo a 185 de sus hombres. Los acorazados de la "Hochsee Flotte" destrozaron y hundieron a los destructores *Fortune* y *Ardent*, que tuvieron un total de 145 muertos. Por buques de igual clase resultaron pasados por ojo y echados a pique el *Spitfire* y el *Sparrowhawk*, mientras que la artillería del acorazado *Westfalen* hacía bajar al frío benthos al *Petard* y al *Turbulent*. Otros destructores ingleses de las flotillas 4.^a, 11.^a y 12.^a, lanzados al ataque de las grandes unidades enemigas, resultaron averiados en aquella trágica noche —entre ellos el *Onslaught*, donde el único superviviente fue el alférez de navío Kemmis—, y, por si fuera poco, el crucero acorazado *Black Prince*, de 13.600 toneladas, que en solitario y gravemente averiado trataba de incorporarse a su división, se topó accidentalmente con los acorazados alemanes y quedó inmediatamente destrozado por un huracán de fuego que le dejó envuelto en llamas y lo envió al fondo del mar del Norte con 857 hombres de su dotación.

En el informe oficial que sobre esta memorable batalla rindió el almirante Jellicoe se decía lo siguiente: *Rechacé inmediatamente la idea de un combate nocturno entre los grandes buques, por considerarla conducente a un posible desastre: en primer lugar, debido a la presencia de gran número de torpederos, y, en segundo, a la imposibilidad de distinguir entre nuestros propios buques y los enemigos. Además, los resultados de un combate nocturno, en las condiciones modernas, serán siempre, o muy principalmente, una cuestión de suerte.*

Nadie tuvo entonces algo que objetar, pero el caso es que la llegada de la noche había impedido a Jellicoe aniquilar a la flota alemana del vicealmirante Reinhard Scheer. Y que así como en los combates diurnos los ingleses llevaron la peor parte, pero obligaron a su enemigo a retirarse y buscar el amparo de los campos de minas, también las pérdidas inglesas fueron mayores que las alemanas durante la noche, pero la "Hochsee Flotte" no se vio en peligro.

Pasaron los años. En 1930, un marino con verdadero amor a la profesión, sir Ernle Chatfield, que había sido jefe del Estado Mayor de Jellicoe en Jutlandia, fue nombrado comandante en jefe de la flota británica del Mediterráneo. Este inteligente almirante no era ningún rutinario; no sólo tenía buena memoria, era también emprendedor y decidió sacar partido de los avances técnicos logrados por la flota.

La puntería local en torres y montajes de artillería había sido sustituida por otra automática que se efectuaba desde las alzas directoras encaramadas en las superestructuras, donde los apuntadores no quedaban cegados, ya desde la primera salva y por largos períodos de tiempo, por las llamaradas de los cañonazos. Los proyectores luminosos de arco voltaico también se controlaban a distancia desde las alturas, con lo que su efectividad había mejorado notablemente. Los telémetros, alzas y periscopios de observación eran muy luminosos, y los proyectiles estrella de gran alcance habían sido perfeccionados y provistos de mayores paracaídas. Y Chatfield pensó que, con aquellos medios, ninguna escuadra enemiga podría volver a escapárseles al amparo de las sombras de la noche. Era cuestión de romper con la rutina, adiestrar al personal e

inculcar en sus hombres una nueva mentalidad para el combate nocturno. Pues dada la debilidad a que había llegado la antaño omnipotente flota británica, debido a las limitaciones impuestas por una serie de tratados internacionales, la acción nocturna ofrecía insospechadas posibilidades para poder romper cualquier situación incómoda o desventajosa.

Y tres años después, cuando entregó el mando a su relevo, el almirante Fisher, la "Mediterranean Fleet" había hecho ya tales progresos en aquel campo de la lucha naval que Chatfield pudo asegurar a su sucesor que ninguna fuerza naval enemiga podría volver a escabullirse en la oscuridad. Efectivamente, la introducción de las pólvoras sin llama, y después del radar, unido al elevado grado de adiestramiento conseguido y a la nueva doctrina, harían que sus palabras resultasen auténticamente proféticas.

Lo sorprendente es que aquellas maniobras y ejercicios nocturnos de la escuadra inglesa, que dieron bastante que hablar en España, al parecer no trascendieron a la flota italiana. El autor de estas líneas recuerda los comentarios escuchados a raíz de unas maniobras nocturnas británicas en las que un nutrido grupo de destructores, repartidos sobre determinado sector del horizonte, habían encendido bruscamente todos sus proyectores con la finalidad de hacer visible la silueta del "enemigo" para las fuerzas "propias" de acorazados situados al otro lado.

Esta versión, que escuchamos durante nuestra guerra civil, sin duda llegaba deformada, y es muy posible que se refiriese a la fase final de unas maniobras atlánticas inglesas celebradas en 1934 y de las que nos habla el almirante Cunningham en su interesante autobiografía: "La Odisea de un Marino". Se trataba de un supuesto táctico para "destruir" a una flota de invasión cuyo objetivo habría sido un desembarco anfibio en la ría de Arosa. Cunningham era entonces contralmirante y mandaba tres flotillas de destructores (24 buques de esta clase y tres cruceros ligeros) pertenecientes a la escuadra del Mediterráneo, y termina su relato con el siguiente y revelador comentario:

Estas atrevidas y bien ejecutadas tácticas no sólo pusieron punto final al ejercicio, sino que decidieron, de una vez por todas, la muy debatida cuestión de si las grandes unidades británicas podían y debían ser empeñadas durante la noche en combate contra los correspondientes buques enemigos. Se recordará que en Jutlandia se evitó deliberadamente el encuentro nocturno. De ahora en adelante, se convirtió en principio aceptado el que una escuadra altamente adiestrada y bien manejada no tenía nada que perder y sí mucho que ganar combatiendo de noche.

De modo que la flota británica se especializó en el combate nocturno con el empleo de grandes unidades, y llegó a alcanzar allí una maestría que sólo puede parangonarse a la obtenida por los japoneses en el mismo campo de la táctica naval. Los marinos de Albión se habían aprendido la lección de Jutlandia y sacaron las oportunas consecuencias —no basta conocer el problema, hay que resolverlo; otra cosa es incompetencia—, mientras que la Marina italiana, que en cambio había logrado un nivel insuperable en el empleo de unidades sutiles y medios insidiosos, y que no cosechó desagradables experiencias en la primera guerra mundial en cuanto al empleo de las grandes unidades

se refiere, ya que la escuadra austriaca rehuyó sistemáticamente el combate abierto, se hallaba anclada en el falso tenedero de los viejos conceptos relativos al empleo nocturno de los buques pesados. Había aceptado, igual que un axioma, como dogma, el que las grandes unidades no podrían combatir entre sí durante la noche. Sólo tendrían que defenderse de los ataques torpederos de las unidades ligeras enemigas, y para ello bastaban los destructores propios y, en última instancia, la artillería antitorpedera y la maniobra evasiva. Tales eran las consecuencias deducidas de la batalla de Jutlandia; para no remontarse más atrás en la historia naval.

Así que, en los ejercicios y maniobras de la flota italiana, las torres de artillería de los cruceros y acorazados permanecían trincadas a cruja durante la noche, y los grandes cañones ni siquiera se hallaban provistos de pólvoras antillama, pues la doctrina era que no tendrían necesidad de disparar. Por tal razón, los proyectores de arco, proyectiles iluminantes y sistemas ópticos nocturnos no habían merecido la misma atención que otros aparatos y medios correspondientes a las direcciones de tiro; como, por ejemplo, el "gímetro" (2). Pero lo más grave, lo que conduciría al desastre de Matapán, era la suposición de que durante la noche el enemigo tampoco trataría de hacer entrar en combate a sus cruceros y acorazados.

Aquella superioridad de concepto a que había llegado la flota británica, unido a la introducción en sus buques, ya desde el comienzo de la guerra con Italia, del radar, convertiría la noche en una trágica pesadilla para la Marina italiana, siempre temerosa de unos ataques ante los que se hallaba prácticamente inerte, ya que ninguno de sus buques montaría radar ni radiotelémetro de ninguna clase hasta muy pocos meses antes de que se firmara el armisticio, cuando ya todo estaba perdido y ni siquiera se disponía del petróleo suficiente para poder mover a los acorazados.

La importancia del radar, aparato que culminaba el elevado adiestramiento que habían adquirido los marinos ingleses para el combate nocturno, se pone por sí solo de relieve ante el hecho incontrovertible de que, en toda la guerra y con la única excepción del combate del cabo Spada, donde, como sabemos, resultó hundido un crucero ligero italiano, la totalidad de los combates y acciones de alguna importancia ganados por la flota británica en el Mediterráneo tuvieron lugar siempre de noche, cuando toda la ventaja estaba de su parte, porque con la llegada de las sombras el enemigo quedaba prácticamente ciego.

De haberse tratado únicamente de doctrina y de táctica, los italianos, escarmentados tras los primeros reveses, indudablemente habrían corregido y superado sus deficiencias y lagunas en aquella importantísima modalidad de la lucha naval. Pero se toparon con un obstáculo absolutamente infranqueable: el radar. La versión alemana de este aparato electrónico, el inferior radiotelémetro "Dete"), había sido desarrollado ya antes de 1939, y cuando Italia entró en la guerra a mediados de 1940, todos los buques de la "Kriegsmarine" montaban semejante detector. Pero este decisivo secreto técnico no les sería revelado ni entregado a los italianos hasta después de la batalla de Matapán, y

(2) Aparato para calcular la "ley de variación en demora" del enemigo.

sólo pudo ser duplicado e instalado en sus buques de guerra cuando, como ya hemos señalado, fue demasiado tarde.



Era una espléndida y despejada noche en que la luna, casi llena, rielaba sobre la oscura mar y arrancaba a las olas de azabache misteriosos y fugaces destellos. La atmósfera tenía una rara transparencia, la visibilidad hacia el fantástico proyector natural suspendido del firmamento era enorme, y un hondo silencio todo lo envolvía, mientras los astros rodaban imperturbables por la bóveda infinita. Y ante la majestad y belleza de una noche así, el espíritu del hombre queda embargado por una mezcla de admiración y de serenidad llenas de respeto y una emoción difícil de matizar se apodera de su ánimo.

En las primeras horas de la madrugada del 12 de octubre de 1940, siete buques de guerra italianos, alineados por meridiano, se movían en el Mediterráneo central con rumbo a Poniente. Se trataba de tres torpederos y de cuatro destructores (3), que, a doce nudos y con una separación entre puentes de unas cuatro millas, exploraban la mar entre los paralelos de $35^{\circ} 45'$ y $35^{\circ} 25'$ de latitud Norte, para tratar de descubrir y atacar con torpedos a los buques de la "Mediterranean Fleet" procedentes de Malta. El límite superior de la faja así barrida tangenteaba la costa meridional de dicha isla, y se esperaba que por ella se moverían de vuelta encontrada las unidades enemigas.

Efectivamente, en la tarde del día anterior habían salido de La Valetta tres cargueros en lastre, despachados para Alejandría, a los que daba escolta la escuadra del almirante Cunningham, fuerte entonces en cuatro acorazados, dos portaaviones, seis cruceros y quince destructores. La 7.^a división de cruceros iba desplegada por la amura de babor del grueso, que se movía a doce nudos arrumbado a Levante, y en el ala septentrional de dicha barrera de descubierta navegaba el crucero de 7.000 toneladas *Ajax*, un veterano del combate del Río de la Piata con el crucero-acorazado alemán *Graf Spee*: ¡Aquella derrota naval británica que una hábil propaganda convertiría luego en "victoria!" (4).



Almirante Cunningham

(3) Escalonados por este orden, de Norte a Sur: torpederos *Alcione*, *Airone* y *Ariel*, de la serie *Perseo*, con 680 toneladas, tres piezas de 100 mm y cuatro tubos lanzatorpedos, sencillos, de 450 mm, dos a cada banda; 34 nudos. Destructores *Geniere*, *Aviere*, *Artigliere* y *Camicia Nera*, el últimos de los cuales daba nombre a esta serie de buques de 1.620 toneladas, entregados entre 1938 y 1939, armados con cuatro piezas de 120 mm y seis tubos lanzatorpedos, de 533 mm, en montajes triples a cruzja; 39 nudos.

(4) Véase "La Guerra Naval en el Atlántico, 1939-1945", Editorial Juventud; primera edición, febrero de 1974.

Faltaban dos horas para el ocaso de la luna, que entonces bogaba precisamente por la proa del torpedero *Alcione*, cuando, a las 0137 de la madrugada los serviolas de este buque descubrieron a un crucero enemigo por la amura de babor, a más de 18.000 metros de distancia, moviéndose hacia Levante. Era el *Ajax*. Se tocó zafarrancho de combate y se arrumbó hacia él a 17 nudos, para no delatarse con la blanca onda de cabeza que produciría una andar mayor, pues para aquel buque británico hacia sotaluna todo deberían de ser tinieblas. Unos minutos después el crucero fue también avistado, casi exactamente por su proa, por el torpedero *Airone*, que aumentó moderadamente velocidad, y por el *Ariel*, que cayó a estribor y arrumbó hacia el enemigo.

De modo que, a las 0148, antes de que el *Alcione* lanzase la señal de alarma, los tres torpederos italianos ya convergían sobre el *Ajax*. Sin embargo, los cuatro destructores del capitán de navío Carlo Margottini, que se movían más al sur, continuaron hacia el Oeste, y, por su parte, el *Ajax*, que había sido recientemente modernizado y montaba equipos de radar de exploración y de tiro, al parecer tardó aún cierto tiempo en descubrir, ¡visualmente!, a los buques italianos que se le aproximaban.

A bordo de los tres torpederos los minutos se desgranaron expectantes. Aparentemente, el enemigo ignoraba todavía su presencia, ya que la distancia disminuía rápidamente, pero sus cañones permanecían mudos. Los hombres encaramados en las direcciones de tiro de la artillería y de los torpedos enviaban sus datos a los montajes, que ya estaban cargados y orientados. A bordo del *Airone*, el jefe de la escuadrilla, capitán de corbeta Alberto Banfi, observaba la aproximación de sus otros dos torpederos, como sombras, uno por cada banda, y tuvo la sensación de que todo se desarrollaba con la exactitud de un ejercicio de rutina. Pero el enemigo se movía haciendo zigzag, lo que dificultaba los cálculos para el lanzamiento de los torpedos, por lo que Banfi decidió que había que aproximarse todo lo posible, aún a riesgo de recibir a quemarropa una andanada necesariamente mortal.

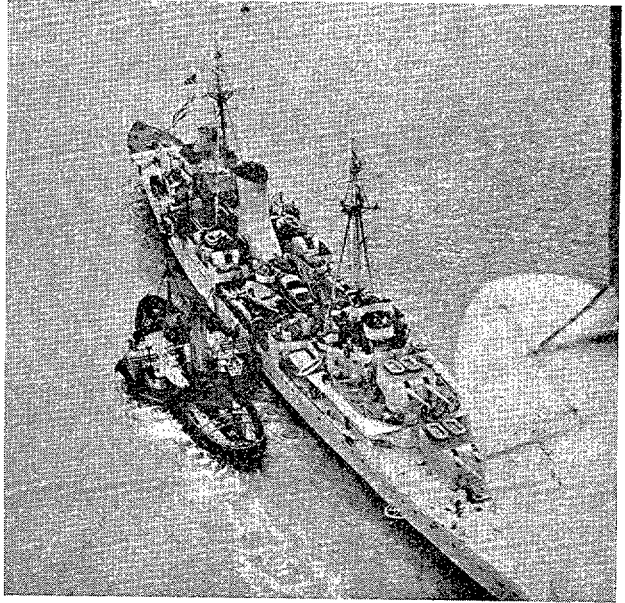
Por fin, a las 0157, cuando la distancia al *Ajax* era ya inferior a los dos mil metros, el *Airone* lanzó sus torpedos de babor y luego cambió de rumbo para hacer lo mismo con los de la otra banda. Mientras tanto Banfi no pudo resistir la tentación de abrir el fuego con su artillería. ¡Iba a pagar muy pronto tal imprudencia! Casi simultáneamente había arrojado otros dos artefactos submarinos el *Alcione*, desde unos tres mil metros, y este buque y el *Ariel* rompieron también el fuego.

Los proyectiles trazadores italianos surcaron el aire transparente y en calma de la noche igual que huidizas centellas luminosas, y se vio como varios de ellos alcanzaban al crucero enemigo. Según la versión inglesa, dos obuses hicieron blanco en el puente del *Ajax* y un tercero en el combés, éste por debajo de la flotación. Dichos impactos produjeron algunas bajas y un incendio, y el comandante del crucero, capitán de navío McCarthy debió arrepentirse por haber aguardado tanto tiempo para asegurar el tiro propio.

Pero la reacción no se hizo esperar. El *Ajax* cayó bruscamente a babor, al mismo tiempo que de sus cañones brotaba un imponente bramido y grandes llamaradas. Y su primera salva se abatió mortífera sobre el *Ariel*, cuyas finas planchas de acero saltaron por los aires. El puente y la flotación del torpedero

quedaron inmediatamente destrozados, y el buque comenzó a hundirse vertiginosamente. Pero todavía pudo lanzar uno de sus torpedos, y siguió disparando hasta ser tragado por la mar. Su comandante, el teniente de navío Mario Ruta, y el segundo de a bordo se fueron con el buque, que también se llevó consigo a la mayor parte de su valerosa dotación; tales habían sido los destrozos y la rapidez del hundimiento.

Mientras tanto, el combate proseguía con gran violencia. El *Ajax* disparaba por ambas bandas, con las 16 piezas de 152 mm y de 100 mm, contra sus dos débiles, pero peligrosos adversarios, que le devolvían el fuego con toda la celeridad de que eran capaces. El *Alcione* logró disparar quince salvas, y el *Airone* pudo lanzar también sus otros dos torpedos, desde unos setecientos metros. Pero ninguno de los siete veloces artefactos hicieron blanco, probablemente debido al cálculo erróneo de la velocidad del crucero y a sus bruscos cambios de rumbo. El *Airone* también fue muy pronto alcanzado y quedó fuera de combate, declarándosele a bordo un formidable incendio. Ya tenía el timón inutilizado cuando el *Ajax* le pasó a contrabordo a menos de cien metros de distancia, disparando sobre él con todas sus ametralladoras (28 cañas de 40 y de 20 mm), cuyos proyectiles barrieron el puente de mando y las cubiertas y dejaron aquella hoguera, que aún flotaría durante algunas horas, convertida en una verdadera pira funeraria.



Crucero *Ajax*

Mientras tanto, la escuadrilla de destructores del capitán de navío Margottini había seguido a rumbo, ya que los torpederos sólo señalaron a un crucero enemigo y era de esperar que otros buques ingleses se aproximarían más bajos en latitud. Pero hacia las dos de la madrugada, cuando se observaron sobre el oscuro horizonte septentrional los fogonazos del *Ajax*, que, por cierto, no disparaba con pólvoras sin llama, el jefe de la escuadrilla ordenó arrumbar hacia el Norte, aunque, por un error en la transmisión de la correspondiente señal, sus otros tres destructores aproaron al Nordeste. Ello haría que el *Geniera* perdiese todas sus posibilidades de lanzar después contra el crucero británico.

Este, que durante el combate con los torpederos había invertido el rumbo, gobernó luego hacia el Sudeste, y a las 0203 perdió el contacto con el *Alcione*, que era el único de los tres buques del capitán de corbeta Banfi que había podido seguir disparando. Sobre la plateada mar volvió a imperar el silencio; un silencio preñado de amenazas, pues en las fluorescentes pantallas de radar del *Ajax* ya se movían unas lucecitas que no eran sino los ecos reflejados por otros buques de guerra italianos que se le aproximaban velozmente por el Sur y el Sudeste. Pero esta vez el capitán de navío McCarthy sería más rápido en abrir el fuego. A las 0215, los radares de tiro de su crucero medían con toda exactitud la distancia al destructor *Aviere*; los apuntadores de las alzas directoras lo tenían ya en los retículos de sus visores y los aparatos de calcular de la central de tiro conocían exactamente su rumbo y velocidad.

—“¡Fire!” —ordenó el director de tiro.

Una gran llamarada roja, y los proyectiles ingleses de alto explosivo y 152 mm de calibre vuelan a 950 metros por segundo en busca del *Aviere*. Instantes después, este buque, que ya se disponía a lanzar sus torpedos contra el *Ajax*, recibe a bordo el terrible martillazo de acero y explosivos de una salva británica que le destroza el castillo de proa y le inutiliza la dirección de tiro. Otra salva deja inmediatamente fuera de servicio el montaje doble de 120 mm del alcázar y varios impactos directos más le agujerean el casco, inutilizan los generadores eléctricos y producen cuantiosas bajas. Tras aguantar durante cinco minutos un implacable diluvio de balas de cañón, el *Aviere*, que está prácticamente fuera de combate, logra invertir el rumbo y alejarse renqueando hacia el Sur.

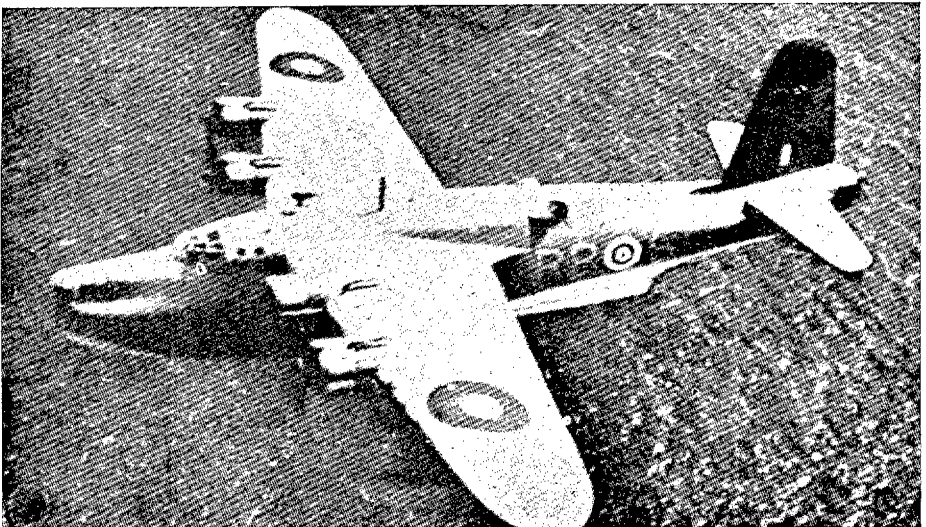
A las 0230, el destructor *Artigliere*, en mala posición de luz respecto a la luna, pues el *Ajax* se le aproximaba casi por el Nordeste, logró avistar al crucero inglés a cierta distancia, pero quiso aproximarse más para lanzar sus torpedos. Cuando ya sólo tres mil metros separaban a ambos buques, en el *Artigliere* se escuchó un aullido terrorífico, heraldo de la primera salva británica, que se limitó a levantar fantasmagóricas columnas de agua en las proximidades del destructor. Y puesto que ya estaban descubiertos, Margottini ordenó abrir el fuego y lanzar los torpedos.

Pero los italianos sólo tuvieron tiempo para disparar dos salvas de artillería y uno de sus seis artefactos submarinos, pues el *Artigliere* recibió casi inmediatamente una andanada que le alcanzó de pleno en el puente de mando, y con un estampido ensordecedor, le voló la caja de urgencia proel de las municiones de 120 mm. Un imponente incendio envolvió con su crepitante cortina de llamas todo el puente y parte del castillo de proa del *Artigliere*, y el buque recibió a continuación otros cuatro impactos directos más: dos en cubierta, uno en la caldera del centro, que dejó inutilizada también la de proa, y el último en una sala de máquinas. El comandante del destructor y todos los oficiales del cuerpo general habían muerto o estaban gravemente heridos y el jefe de máquinas tuvo que tomar el mando del ardiente derrelicto.

Pero el *Ajax* no se ha ido de vacío. Las dos salvas del *Artigliere* le han alcanzado con cuatro proyectiles que le inutilizan un montaje doble de 100 mm, averían uno de los radares y la aguja giroscópica y le producen bajas. En total, este crucero británico tiene a bordo doce muertos y veinte heridos y ha

sufrido considerables daños. Pero ninguno de los ocho torpedos lanzados contra él por los buques italianos, algunos casi a quemarropa, le han alcanzado. Todavía intercambió varias salvas con el destructor *Geniere*, que trataba de aproximarse por el Nordeste, y después por el *Camicia Nera*, que a las 0245 le cortaba la proa a unos 5.000 metros. Pero ninguno de estos buques pudo lanzar sus peces de acero sobre el *Ajax*, pues en cada caso el crucero les presentó la popa y se perdió entre las sombras a toda velocidad.

¡Dejaba en pos de sí una sangrienta estela! El *Ariel* ya se había hundido, hacia las 0210, con la mayor parte de su gente. El *Airone*, inmovilizado, ardía como una tea, y el fuego cobraba constantemente mayores proporciones debido a que los equipos de contraincendios habían quedado inservibles. Hacia las 0230, cuando se le aproximó el *Alcione* para prestarle auxilio, el capitán de corbeta Banfi, comprendiendo que su buque estaba irremediamente sentenciado, ordenó abandonarle. Los supervivientes y heridos menos graves pudieron ser recogidos por el *Alcione*, que después se alejó, por considerar su presencia tan inútil como peligrosa junto a aquella delatora hoguera que flotaba en precario. Pero el comandante del destrozado torpedero decidió acompañar en el último viaje a sus agonizantes camaradas. Durante una hora confortó a sus hombres, les arrastró lejos de las llamas o les ayudó a morir. Luego... a las 0334 —escribe Banfi— *el Airone, hocicado de popa 45°, se sumergió, mientras los moribundos proferían vivas al Rey y al Duce. Tras haberme hundido unos veinte metros, fui empujado fuera del agua, probablemente por una burbuja de aire. El instinto de conservación no me permitió después mantenerme bajo la superficie. Me encontré en medio de una gran mancha de petróleo, en las proximidades de dos largos puntales de madera. Me aferré a ellos y nadé lentamente hacia algunas voces que pedían auxilio.*



Hidroavión inglés tipo "Sunderland".

Este es el dramático relato, que posee todo el laconismo y la sencillez castrenses de un parte de guerra, de aquel oficial que tras haber combatido valerosamente no quiso sobrevivir a su buque ni a los camaradas caídos, pero cuyo inútil sacrificio tampoco sería aceptado por el Destino; esta vez misericorde.

A unas ocho millas y media por el sur de donde agonizaba el *Airone*, el destructor *Artigliere* se hallaba al garete, y sus supervivientes luchaban denodadamente para sofocar los incendios y poner de nuevo en función la planta propulsora. Tras veinte minutos de esfuerzos lograron controlar los límites de aquellos y alimentar con una caldera la máquina de popa. Así que el buque pudo arrumbar hacia el Norte. En la misma dirección se movía también, pese a sus graves averías, el *Aviere*, que con las primeras luces del alba descubrió al *Geniere*, que le aguardaba para darle escolta, Ambos lograrían llegar a su base sin más novedades.

El *Artigliere*, debido a la imposibilidad de seguir alimentando la única de sus tres calderas que restaba útil, volvió a quedar al garete hacia las cuatro de la madrugada. El *Camicia Nera* le tomó entonces a remolque, pero tres horas después surgió un gran hidroavión británico que, tras observar a los dos buques italianos durante algún tiempo, desapareció luego hacia el Sudeste. Era un mal presagio para los latinos.

El almirante Cunningham no dejaría escapar la explotación del éxito. Al conocer el avistamiento efectuado por aquel "Sunderland", basado en Malta, ordenó despegar del *Illustrious* a varios aviones armados con bombas y torpedos, los que, conducidos por el gran cuatrimotor, se dirigieron hacia los renqueantes destructores de Margottini, uno de los cuales iba incendiado. Por las aguas del combate nocturno ya husmeaban los cruceros ingleses de la 3.^a división, dispuestos a rematar a los buques enemigos que hubieran quedado por allí maltrechos. Pero al conocer la posición del *Artigliere* y el *Camicia Nera*, arrumbaron hacia ellos a toda máquina.

Cuando los italianos vieron aproximarse a tres cruceros británicos (*York*, *Gloucester* y *Liverpool*), y varios destructores, el comandante del *Camicia Nera* comprendió que toda resistencia sería inútil y que sólo había una cosa que hacer: largar el remolque y tratar de escapar. A las 0810 se disparó el gancho del cable firme a la toldilla y se arrumbó al Norte a toda velocidad.

Dos cruceros y tres destructores ingleses trataron de darle caza, mientras el *York* se aproximaba al inerte, y por tercera vez, inmovilizado *Artigliere* y conminaba a sus hombres a que abandonaran inmediatamente el buque. A bordo del *Artigliere* se abrieron los grifos de fondo y se ordenó a todos los vivos, heridos o no, que se arrojasen al agua. El comandante del crucero británico no quiso salvar a la dotación del destructor, ¡era natural! Su propio buque se hallaba a tan sólo 60 millas de la costa sícula, es decir, al alcance de los bombarderos italianos, y el capitán de navío Portal recordaba muy bien el ataque de la "Regia Aeronáutica" contra los destructores ingleses que rescataban a los naufragos del *Colleoni*.

Como el *Artigliere* tardaba en hundirse, y por otra parte se hallaba totalmente indefenso y existía el peligro de que el enemigo tratara de apoderarse de su bandera de combate, se arrió ésta con los honores de ordenanza, y en una

breve ceremonia, tan respetuosa como patética, se la colocó cuidadosamente dentro de un saco lastrado y se arrojó al fondo del mar. Tan pronto el buque quedó a solas con sus muertos, el *York* le disparó a boca de jarro una andanada con sus cañones de 203 mm. Pero como los impactos no parecieron surtir demasiados efectos y Portal tenía prisa, a continuación se le lanzaron dos torpedos. Uno de ellos hizo blanco, se produjo una gran explosión y el *Artigliere* se fue rápidamente a pique.

El *York* dejó en el agua una balsa salvavidas y arrumbó hacia el Norte a toda máquina, en pos de sus compañeros de división que trataban de atrapar al *Camicia Nera*. ¡Vana empresa! Este buque italiano había dado en pruebas los 39 nudos, y a pesar de sus constantes maniobras para esquivar hábilmente los torpedos y bombas dejados caer contra él, en diez ataques, por los aviones ingleses, el capitán de fragata Giovanni Oliva no permitió que su destructor quedase un momento al alcance de la artillería de sus perseguidores y logró entrar en puerto con el buque indemne.

Para prestarle apoyo, a las 0800 de la mañana habían salido de Mesina tres cruceros pesados y otros tantos destructores, que tan pronto estuvieron en franquía arumbaron al SSE a 30 nudos. ¡Demasiado tarde! Estos buques deberían haberse encontrado en la mar algunas horas antes. A las 0905 bajaba al abismo el *Artigliere*, y poco después los cruceros ingleses renunciaban a la persecución del escurridizo *Camicia Nera*.

Se cerraba así un dramático episodio que había costado a los italianos la pérdida de dos torpederos y de un destructor y la muerte de más de trescientos hombres. El Almirantazgo italiano quedó perplejo ante aquel inesperado resultado. El ataque de los tres torpederos se había realizado en favorables condiciones tácticas —cuando faltaban cuatro días para la luna llena—, estuvo perfectamente coordinado y se llevó a la práctica con un valor reconocido incluso por los propios adversarios (5). Debido a un error de transmisión, no todos los destructores italianos pudieron intentar el ataque al crucero enemigo, pero a pesar de su reducida silueta, comparada con la del buque británico, éste había disparado siempre el primero y con una precisión tan mortífera como sorprendente durante la noche. Después de estudiar y tratar de reconstruir con la posible exactitud aquel encuentro, “Supermarina” llegó a la conclusión de que la actuación de los buques italianos había sido excesivamente atrevida y que el resultado obtenido era “inexplicable”.

Los alemanes, que como sabemos contaban con radiotelémetro desde antes de la guerra, y que a aquellas alturas conocían perfectamente la existencia y posibilidades de los radares ingleses, podían haber dado a los italianos una explicación satisfactoria de lo sucedido. Pero, incomprensiblemente, no quisieron hacerlo. En otro caso habrían podido evitar a sus aliados el sangriento desastre de Matapán y otros muchos reveses. Ciertamente que la nave italiana, cuyo timón empuñaba en exclusiva Benito Mussolini, hacia una “guerra paralela”,

(5) Tal reconocimiento costaría al almirante Cunningham una reprimenda del Almirantazgo británico: “En vista de los sentimientos de la población que aquí sufre intensos y despiadados ataques, podrían excluirse de los futuros comunicados las referencias al valor del enemigo.” “Pero en esta ocasión los destructores italianos habían combatido bien”, comentaba por su parte Cunningham.

es decir, por su propia cuenta e independiente de la de Alemania. Pero incluso después, cuando las circunstancias obligaron a los combatientes de ambas potencias a luchar hombro con hombro en el norte de Africa, Grecia y Rusia, todavía los germanos mantuvieron durante cierto tiempo sus labios sellados respecto a aquel importantísimo secreto técnico que tan drásticamente revolucionaba la guerra naval.

Si los alemanes hubieran abierto los ojos a los latinos sobre esta cuestión, en septiembre de 1940, cuando se renunció al pretendido desembarco en Inglaterra y se vio claramente que la Gran Bretaña no iba a rendirse y que la guerra sería mucho más larga de lo previsto, y les hubieran proporcionado la ayuda técnica necesaria para fabricar en serie y lo antes posible su propio radiotelémetro, la guerra naval en el Mediterráneo hubiera podido tomar un giro muy diferente. Y, por supuesto, en el norte de Africa, ya que las fluctuaciones de esta lucha terrestre no fueron más que el inmediato reflejo de la situación prevaleciente en la mar. Pero sin radar, portaaviones, ni aviación naval —durante mucho tiempo sin minas de fondo, ni espoletas magnéticas—, la flota italiana tuvo que combatir en la segunda guerra mundial prácticamente con la técnica, medios y tácticas de la gran guerra, pero... contra un enemigo que estaba al día. Y lo que a algunos historiadores extranjeros asombra —y en todo caso habla muy alto del valor, la disciplina y el patriotismo de los marinos italianos— es el hecho de que, pese a semejantes condiciones de desigualdad, y a las atroces e inevitables pérdidas, en ninguna ocasión las dotaciones de los buques de guerra y los tripulantes de los barcos mercantes italianos se negaron a salir a la mar.

Volviendo al encuentro de la madrugada del 12 de octubre de 1940, allí se puso claramente de manifiesto el hecho ineluctable de que, durante la noche, los marinos británicos, debido a su magnífico adiestramiento y al radar, se hallaban en su mejor elemento. Pero todavía los italianos no parecieron percatarse de ello.



ORDENANZAS EN COMPARACION

Pedro FERNANDEZ NUÑEZ



Riéndome estoy de estas comparaciones, que no me contentase; mas no se otras; pensad en lo que quisierades.

SANTA TERESA.



AMBIEN me río yo, pero como quiera que el 1802 —¡antes de Trafalgar!— pone punto final a la legislación de Ordenanzas Generales, y como los intentos posteriores se frustraron, cabe en mi lógica y posiblemente en la del lector, enemigo natural de toda suerte de rollos, comparar los índices, sólo los índices, para orientar a los que deseen consultar los textos.

Hemos dicho, con exclamación, ¡antes de Trafalgar!, pero la realidad histórica nos obliga a sustituirla por ¡antes del Dos de Mayo!, dos años y medio posterior, porque esa es la fecha.

No sabemos ni queremos —ya lo hemos dicho— escribir la historia de la Marina, pero sí nos complace siempre afirmar que la Marina se bate mejor en tierra que el Ejército en la mar, lo que antes que yo lo dijo al menos Juan-grullo, Josegrullo y Perogrullo.

En Trafalgar y en los funerales atemporalados que le siguieron perdimos 10 navíos: Nos quedaron 42 navíos, 30 fragatas, 20 corbetas, 15 urcas y muchísimos menores, poca cosa contra Inglaterra, pero lo suficiente contra las demás potencias, incluida Francia.

Mas de la noche a la mañana, de la noche de Trafalgar y la mañana del Dos de Mayo, nuestra odiada enemiga, la Gran Bretaña, se convirtió en querida aliada, la que nos ofreció, en bandeja de plata que no soltó nunca, el dominio del mar. ¿Para qué, pues, luchar por él? Nos fuimos a luchar donde el patriotismo nos llamaba.

El ministro principal del Apostadero de Cartagena lo dijo en 1834 con mejores palabras:

“Con la guerra de la Independencia se atrajó la atención hacia las campañas de tierra, que entonces eran exigentísimas, y porque el conquistador de la Europa nos puso en esta precisión, y hasta los mejores y más acreditados marinos corrieron presurosos a prestar sus esfuerzos en defensa de su rey y de su Patria, no llamando demasiado la atención nuestras naves porque nos las guardaban los británicos.”

Es lo cierto que el 17 de julio de 1808 salieron de Ferrol al mando del brigadier don Francisco Riquelme cuatro batallones de Marina y dos compañías de zapadores formadas con la Maestranza del Arsenal, para incorporarse al Ejército de Galicia. Tres días antes, al rendirse en Cádiz la escuadra de Rosilly, se dispuso también de la Marina de Cádiz para la campaña terrestre.

No es necesario seguir para afirmar que abandonados los barcos desarmados, acabaron por pudrirse sus maderas: La política posterior impidió el reemplazo, política que, a la vista de hoy, sólo pretendía la independencia de América.



Perdón por la pesadez de lo tantas veces repetido. Insistimos, la Armada NO tiene Ordenanzas de Carlos III, que son las del Ejército, aunque sí deben observarse... *en lo que sea compatible y en lo que no, se represente para resolución* (R. O. 14 febrero 1769).

Además, la Real Orden de 6 de marzo de 1877...: *que todos los sábados, al dar lectura en las cámaras de los buques a las Ordenanzas Generales de la Armada, se verifique también de las del Ejército, en especial de las páginas 651 a 657 del tomo 1.º, en que se trata de Ordenes Generales para Oficiales.*



Empezamos la comparación: Perdón.

<p>FELIPE V</p> <p>Ordenanzas e Instrucciones sobre diferentes puntos que se han de observar en el Cuerpo de Marina de España.</p> <p>Don José Patiño.</p>	<p>FERNANDO VI</p> <p>Ordenanzas de su Majestad para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval. 1748.</p> <p>Juan de Aguirre y Oquendo.</p> <p>Trat. I, 1 art.</p> <p>Del almirante general.</p> <p>Trat. III, tít. I, 45 art.</p> <p>De la precedencia, grado y mando que deben tener los oficiales generales y particulares de Marina y de los honores que a cada uno le corresponden.</p>	<p>CARLOS IV</p> <p>Ordenanzas Generales de la Armada Naval. 1793.</p> <p>José de Mazarredo. Escaño.</p> <p>Trat. I, 1 art.</p> <p>Del almirante general.</p> <p>Trat. II, tít. I, 84 art.</p> <p>Del señalamiento de clases de oficiales y correspondencia de grados de Marina con los del Ejército; sucesión de mando de Departamento, escuadra o bajel; preferencia y alternativa entre los oficiales; facultad entre los comandantes para la suspensión de empleos; uniformes, divisas de grados y distinción de tratamientos.</p>	<p>CARLOS IV</p> <p>Real Ordenanza Naval para el servicio de los baxeles de Su Majestad. 1802.</p> <p>Domingo de Grandallana.</p> <p>Tít. VI, 10 art.</p> <p>De la sucesión de mando.</p>
--	---	--	---

Trat. II, tít. II, 63 art.

Del capitán general de la Armada director general de ella.

Trat. II, tít. I, 53 art.

Del capitán general de la Armada director general de ella.

CARLOS IV

CARLOS IV

FERNANDO VI

FELIPE V

18

	Trat. II, tít. III, 109 art.	
	De los capitanes y comandantes generales de los Departamentos.	
	Trat. II, tít. IV, 107 art.	
	Del mayor general de la Armada y sus ayudantes en todos los Departamentos.	
	Trat. II, tít. IV, 60 art.	Tít. I, 56 art.
Cap. I.	Del comandante de Escuadra.	Del comandante general de Escuadra.
		De los comandantes generales de Escuadra y comandantes de cualquier Cuerpo de fuerzas unidas de bajeles.
		Tít. III, 5 art.
		De los generales subalternos.
Cap. II.	Trat. II, tít. VI, 72 art.	Tít. II, 18 art.
Del mayor general y ayudantes mayores.	De los mayores generales, oficiales de órdenes y ayudantes de Escuadras.	Del mayor general de Escuadra.
Cap. III.	Trat. II, tít., V, 77 art.	Tít. IV, 58 art.
Del capitán de cada navío.	Del capitán comandante de un navío u otra embarcación.	Del comandante de bajel de guerra.

Del escribano.	Tít. XVIII, 8 art.	Del oficial de Detail.	Tít. XIX, 6 art.
Cap. XVII.		Del contador.	
Del comisario ordenador u ordinarío.			
Caps. IV y V.	Trat. II, tít. VI, 37 art.	Tít. V, 16 art.	
De los tenientes de navío, de fragata y alféreces.	De los oficiales subalternos.	De los oficiales subalternos.	
Cap. XXI.	Trat. III, tít. IV, 32 art.	Tít. XXIII, 3 art.	
Del capellán.	De las funciones y obligaciones de los capellanes.	De los capellanes embarcados.	
Caps. XII y XXIII.			
Del cirujano.	Trat. III, tít. V, 30 art.	Tít. XXV, 14 art.	
	De los médicos-cirujanos embarcados.	De los médicos-cirujanos a bordo y de los sangradores.	
Cap. XII.	Trat. III, tít. VI, 37 art.	Tít. XXIV, 16 art.	
Del piloto.	De los pilotos embarcados.	De los pilotos embarcados.	
Cap. XIII.			
Del contramaestre.	Trat. III, tít. VII, 46 art.	Tít. XXVI, 14 art.	
	De los contramaestres y guardianes y de los patrones de lancha y bote de los bajefes.	De los contramaestres, guardianes y patrones de lancha y bote a bordo.	

FELIPE V	FERNANDO VI	CARLOS IV	CARLOS IV
Cap. XIV.		Trat. III, tít. VIII, 49 art.	Tít. XXVII, 13 art.
Del armero.		De los carpinteros y calafates. Del armero, maestro de velas, farolero, buzo y cocinero.	De los carpinteros y calafates. Del armero, maestro de velas, farolero, buzo y cocinero a bordo.
Cap. XV.		Trat. III, tít. IX, 31 art.	
Del condestable.		De las obligaciones del condestable y demás individuos de artillería a bordo.	
Cap. XI.	Trat. III, tít. III, 26 art.	Trat. IV, tít. I, 50 art.	Tít. XXIX, 48 art.
De las insignias.	De las banderas é insignias de que han de usar los navíos de la Armada.	De las banderas e insignias de los bajeles, tanto de guerra como otros pertenecientes a Rentas Reales, los de compañías y demás mercantes.	De las banderas e insignias.
Cap. X.	Trat. III, tít. IV, 41 art.	Trat. IV, tít. II, 58 art.	Tít. XXX, 57 art.
De los saludos.	De los saludos.	De los saludos.	De los saludos a bordo.
Cap. IX.	Trat. III, tít. II, 33 art.	Trat. IV, tít. III, 76 art.	Tít. XXXI, 90 art.
De los honores.	De los honores que deben hacerse a bordo de los navíos y de los que corresponden a los individuos de Marina en tierra y en sus funerales.	De los honores militares que deben hacerse a bordo de los bajeles y los que corresponden a los individuos de Marina en tierra y sus funerales.	De los honores militares a bordo.
		Trat. V, tít. I, 184 art.	
		De la división de todo el equipaje, así tropa como marinería y su policía.	

Trat. III, tit. V, 50 art.	De los alojamientos a bordo.	Trat. V, tit. II, 10/ art.	De los alojamientos, del orden de varios efectos en los entrepuentes y otros parajes y del aseo interior y exterior de los bajeles.	Tit. XXVIII, 20 art.	De los alojamientos a bordo.
Trat. V, tit. I, 58 art.	De la policía y disciplina que debe observarse a bordo de los bajeles de guerra.	Trat. V, tit. III, 118 art.	Del servicio militar en general y del de guardias y sus incidencias en puerto en los bajeles.	Tit. VII, 56 art.	Del servicio, policía y disciplina a bordo.
Cap. VII.	De las guardias.	Trat. V, tit. IV, 42 art.	Del servicio de guardias en la mar.		
		Trat. V, tit. V, 59 art.	Del plan de combate y prevenciones para este caso.		
		Trat. V, tit. VI, 38 art.	De la instrucción marinera y militar en los bajeles.		
		Trat. V, tit. VII, 194 art.	De la policía general de los puertos y otros de cualesquier fondeaderos a cargo de los capitanes de puerto y de las demás obligaciones de éstos.		

FELIPE V	FERNANDO VI	CARLOS V	CARLOS IV
Cap. XX.	Trat. VI, tít. III, 45 art.	Trat. VI, tít. I, 37 art.	Tít. XX, 13 art.
De la forma y distribución de las raciones en la mar.	De la distribución de víveres a bordo de los bajetes.	De las listas de los equipajes de los bajetes, sus asientos, alta y baja.	De las listas y libretas a bordo.
Cap. XXIV.	Trat. VI, tít. I, 51 art.	Trat. VI, tít. II, 130 art.	Tít. XXI, 38 art.
De los sueldos.	Del modo que han de percibir sus sueldos los oficiales de guerra del Cuerpo General de la Armada y gente de mar de todas clases.	De la cuenta y razón del recibo, cargo y consumo de los pertrechos de los bajetes armados, por el oficial del Detall, contador y oficiales de cargo.	De la cuenta y razón de pertrechos a bordo de los buques del rey.
	Trat. VI, tít. III, 167 art.	Trat. VI, tít. IV, 148 art.	Tít. XXII, 49 art.
	De la distribución de víveres a bordo de los bajetes.	De los saludos y régimen para percibirlos; de sus descuentos; de las asignaciones; de las hospitalidades y otras gracias en sus goces.	De la cuenta y razón de los víveres a bordo.
	Trat. VI, tít. V, 91 art.	Trat. VI, tít. V, 91 art.	
	De las revistas, tanto en tierra como a bordo para acreditar la obligación general de existir en el servicio del empleo o plaza respectiva y optar a los sueldos correspondientes.		

- Trat. VI, tít. II, 54 art.
De la gratificación de mesa y criados.
- Trat. VI, tít. IV, 78 art.
De los viajes a América.
- Trat. VI, tít. VI, 98 art.
De la gratificación de mesa y salario para criados a bordo y de otras gratificaciones en tierra.
- Trat. VI, tít. VII, 137 art.
De los viajes a Indias y particularidades de gobernación y economía de ellos.

Acaba aquí la primera parte de las Ordenanzas de 1793; la segunda y la tercera, quizá la cuarta, no se escribieron nunca: la guerra o las guerras, que no se acaban nunca, lo impidieron. Pero las de 1748 y las de 1802 continuaron. Por lo que la comparación será sólo a dos columnas, pues no merece la pena de dedicar una tercera a las de Patiño, de las que sólo nos han quedado cuatro capítulos por anotar:

El cap. VI. "De los cadetes o guardias marinas", a los que Aguirre dedicó todo el trat. VII. El cap. XVI. "De las penas", a las que se dedicó todo el trat. V; y los cap. XIX. "Del maestro de Jarcia y Raciones" y XXV. "Del tesorero", cargos que fueron destruidos, posiblemente con razón.

ORDENANZAS DE FERNANDO VI.
1743

ORDENANZAS DE CARLOS IV
1802

Trat. IV, tít. I, 42 art.

Del piloto mayor de la Armada.

Trat. IV, tít. VI, 27 art.

De las excepciones que ha de gozar la gente que se matriculase para el servicio de la Armada.

Trat. V, tít. II, 58 art.

De los individuos y casos sujetos a la jurisdicción de Marina.

Trat. V, tít. III, 60 art.

Del Consejo de Guerra criminal.

Trat. V, tít. IV, 80 art.

De los crímenes que deben examinarse en Consejo de Guerra y penas que les corresponden.

Trat. V, tít. V, 45 art.

Del modo de sustanciar las causas de los oficiales de guerra de la Armada.

Trat. VI, tít. V, 67 art.

De las presas.

Trat. VI, tít. VI, 28 art.

De los testamentos.

Trat. VII, tít. I, 36 art.

De la formación y destino de la Compañía de Guar-

Tít. XXXII, 7 art.

De los juicios criminales.

Tít. XXXIV, 56 art.

De las penas por delitos comunes a marinería y tropa.

Tít. XXXV, 18 art.

Penas a la tropa por delitos que le son particulares.

Tít. XXXVI, 13 art.

Penas a la marinería por delitos que le son especiales.

Tít. XXXIII, 64 art.

De las penas extensivas a oficiales de guerra.

ORDENANZAS DE FERNANDO VI
1748

ORDENANZAS DE CARLOS IV
1802

- días Marinas: Facultades y funciones de los oficiales encargados de su gobierno.
- Trat. VII, tít. II, 22 art.
De las circunstancias que han de concurrir en los que se admitan por cadetes de la Compañía de Guardias Marinas.
- Trat. VII, tít. III, 33 art.
Del "prest" y raciones que en tierra y embarcados han de gozar los guardias marinas, su vestuario y armamento.
- Trat. VII, tít. IV, 28 art.
Del gobierno y régimen interior de la Compañía de guardias marinas.
- Trat. VII, tít. V, 24 art.
De los maestros destinados a la enseñanza de los guardias marinas.
- Trat. VII, tít. VI, 58 art.
De los ejercicios de la Academia.
- Trat. VII, tít. VII, 24 art.
De los exámenes y premios.
- Trat. VII, tít. VIII, 40 art.
Del servicio de los guardias marinas a bordo de los bajeles.
- Trat. VIII, tít. I, 25 art.
De la formación de los batallones de Infantería de Marina, número y clases de oficiales y tropa de que han de constar; su antigüedad, divisa y armamento; lugar que han de ocupar los batallones y compañías y formación de los granaderos.
- Trat. VIII, tít. II, 36 art.
Del comandante principal y comandantes subalternos de los batallones de Marina.
- Trat. VIII, tít. III, 40 art.
Del inspector y subinspectores.
- Trat. VIII, tít. IV, 47 art.
De los sargentos mayores y ayudantes.
- Trat. VIII, tít. V, 34 art.
Del capitán y oficiales subalternos.
- Tít. VIII, 76 art.
De los guardias marinas embarcados y sus oficiales.
- Tít. X, 10 art.
Del comandante de batallón de tropa embarcada.
- Tít. IX, 12 art.
Del inspector general de tropa embarcada.
- Tít. XI, 6 art.
De los sargentos mayores y ayudantes de tropa embarcada.
- Tít. XII, 12 art.
Del capitán y oficiales subalternos de tropa embarcada.

ORDENANZAS DE FERNANDO VI
1748

- Trat. VIII, tít. VI, 27 art.
De la provisión de empleos y vacantes en los batallones de Marina.
- Trat. VIII, tít. VII, 33 art.
De la entrega de las compañías a sus capitanes propietarios y del gobierno de las compañías vacantes.
- Trat. VIII, tít. VIII, 44 art.
De la gratificación que ha de librarse a los capitanes de los batallones para mantener sus compañías completas, vestidas y armadas.
- Trat. VIII, tít. IX, 32 art.
De las reclutas y formación de sus asientos.
- Trat. VIII, tít. X, 30 art.
De los sueldos que han de gozar los individuos de los batallones de Marina, su cobro y distribución.
- Trat. VIII, tít. XI, 28 art.
De la gran masa para el vestuario de los batallones.
- Trat. VIII, tít. XII, 41 art.
De las revistas mensuales que han de pasar los ministros a la tropa de Marina y abonos que por ellas deben de hacer.
- Trat. VIII, tít. XIII, 41 art.
De las escalas para las salidas de las compañías.
- Trat. VIII, tít. XIV, 40 art.
Del servicio de la tropa embarcada en bajeles de guerra.
- Trat. VIII, tít. XV, 28 art.
Del servicio de la tropa de Marina desembarcada.
- Trat. VIII, tít. XVI, 23 art.
Del método que debe observarse en el despacho de licencias, así por tiempo limitado como para retirarse del servicio a los individuos de los batallones de Marina.

ORDENANZAS DE CARLOS IV
1802

- Tít. XIII, 36 art.
De la tropa embarcada.
- Tít. XIV, 62 art.
De los sargentos y cabos de Infantería de Marina a bordo.
- Tít. XV, 7 art.
De las obligaciones peculiares de la tropa de Infantería a bordo.

ORDENANZAS DE FERNANDO VI
1748

ORDENANZAS DE CARLOS IV
1802

Trat. IX, tít. I, 25 art.

Del Estado Mayor de la Artillería y funciones de los oficiales que han de componerle.

Trat. IX, tít. II, 31 art.

De las Brigadas de Artillería de Marina, clases y número de que han de constar cada una; circunstancias que deben concurrir en los que se admitan a servir en ellas y en los que pasasen de unas clases a otras.

Trat. IX, tít. III, 21 art.

De los sueldos, vestuario y armamento de las brigadas.

Trat. IX, tít. IV, 24 art.

De la obligación de los jefes de mantener completas sus brigadas y gratificación que a este fin han de gozar.

Trat. IX, tít. V, 22 art.

De las revistas, licencias e inválidos.

Trat. IX, tít. VI, 26 art.

Del régimen y gobierno interior de las brigadas.

Trat. IX, tít. VII, 35 art.

De las escalas de teórica y operaciones de prácticas de la artillería para enseñanza de las brigadas de Marina.

Trat. IX, tít. VIII, 22 art.

Del servicio de las brigadas desembarcadas.

Trat. IX, tít. IX, 31 art.

Del servicio de las brigadas a bordo de los bajefes de guerra.

Trat. IX, tít. X, 36 art.

De la obligación del condestable embarcado.

Trat. IX, tít. XI, 13 art.

De los oficiales de bombardas y brulotes.

Trat. IX, tít. XII, 90 puntos.

Explicación del ejercicio de cañón que debe practicarse en los navíos de la Armada y por el Cuerpo de Artillería.

Trat. IX, tít. XIII, 68 puntos.

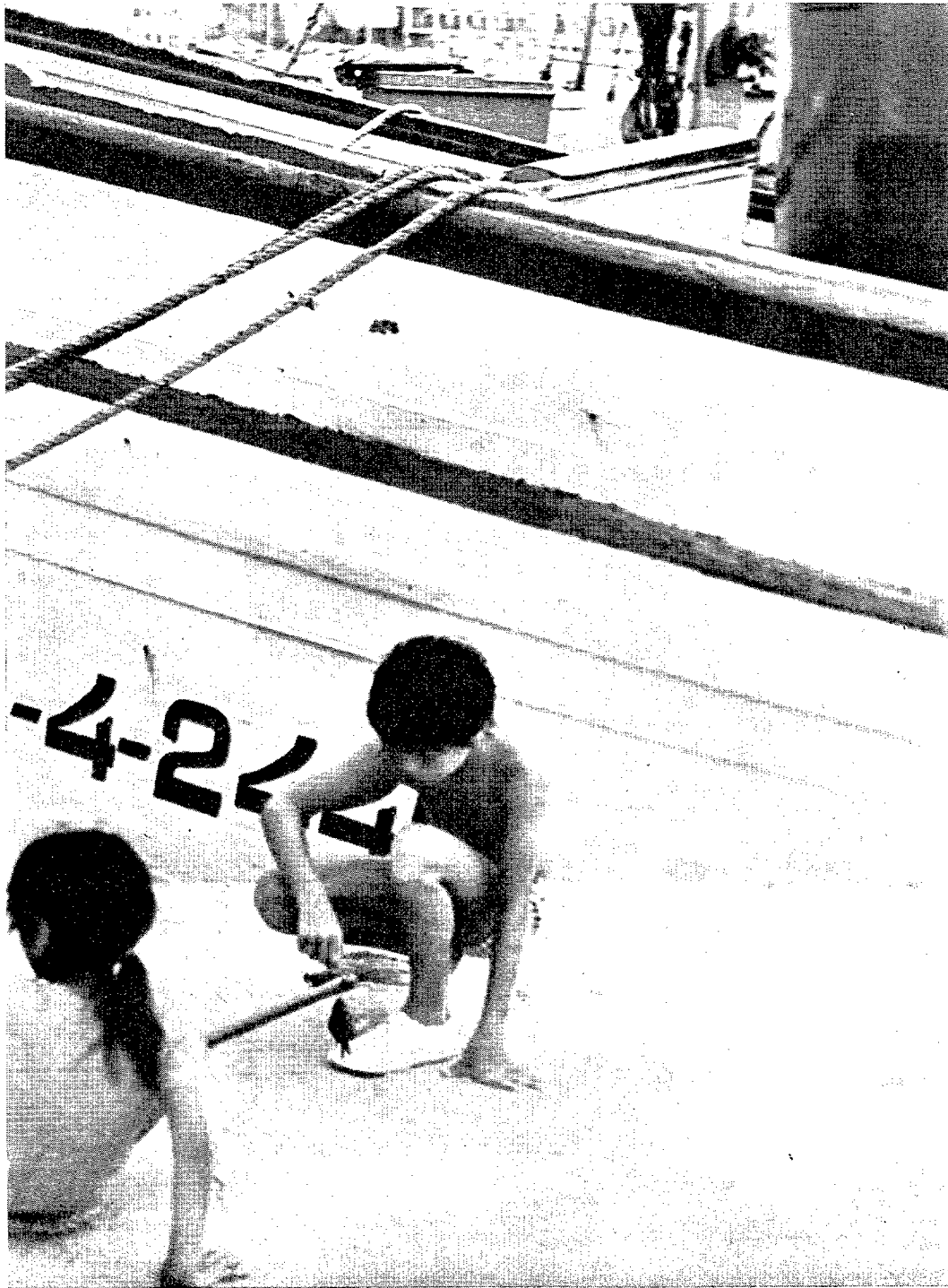
Explicación del ejercicio de mortero para el servicio de la Marina.

Tít. XVII, 9 art.

De las obligaciones peculiares de la tropa de Artillería a bordo.

Tít. XVI, 23 art.

Del sargento, cabo o artillero con cargo.



"Pequeña presa". De don Enrique Monreal Lago.

TEMAS PROFESIONALES



EL DELITO DE SEDICION MERCANTE, EN RELACION CON LOS CONFLICTOS PESQUEROS DE NATURALEZA LABORAL



ON relativamente frecuentes en estos tiempos las incidencias surgidas entre el personal dedicado al trabajo proporcionado por las industrias del mar a flote y los patronos y armadores de las embarcaciones de pesca donde laboran, incidencias que ocurren tanto en los puertos españoles como en los extranjeros que sirven de base a las flotas pesqueras nacionales que faenan por sus aguas, y que traen, como consecuencia, en ocasiones, perjuicios graves, principalmente de carácter económico para todos sus protagonistas y, en definitiva y consecuentemente, para la economía nacional.

Muchos de estos hechos pueden constituir lo que nuestra Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante, en su capítulo tercero, denomina como *Delitos contra el orden y la disciplina a bordo* y, dentro de éstos, bordear los que tipifica en su sección primera como *delito de sedición*. Por ello, creemos oportuno realizar a través de esta REVISTA unos comentarios para tratar de

perfilar los contornos de esta figura delictiva, resaltando con ellos sus diferencias del conflicto propiamente pesquero de naturaleza laboral. Pretensión que, creemos, puede revestir interés para las autoridades locales de Marina en sus respectivas provincias y distritos.

La Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante señala en su artículo 24 como reos del delito de sedición.

a) “Los miembros de la dotación de un buque mercante, o personas embarcadas en él, que se alzaren colectivamente a bordo contra el capitán o contra alguno de los oficiales para oponerse al cumplimiento de órdenes legítimas, para ejercer coacción sobre ellos o para realizar actos de odio o de venganza en sus personas o cosas de su propiedad.”

b) “Los miembros de la dotación de un buque mercante que, en número considerable en proporción total de los que la integran abandonen colectivamente la nave en actitud desobediente, coactiva o de represalia para con el capitán o alguno de los oficiales.”

Se trata, pues, de un delito cometido a bordo, por lo que de su contenido deben ser excluidos todos aquellos actos sediciosos que tienen lugar en tierra; consecuentemente, nuestra competencia para conocerlos está limitada a esta circunstancia, salvo que los motivos de la sedición persigan fines políticos o causen graves trastornos al Orden Público, en cuyo supuesto, aun siendo a bordo, deben ser de la competencia de la Jurisdicción Ordinaria y, dentro de ella, del Tribunal de Orden Público, a tenor de las disposiciones que sobre el particular lo regulan.

Los elementos constitutivos de este delito, ateniéndonos a la definición (literalmente transcrita) que de ellos hace la Ley, son los siguientes:

- 1) Que —como decíamos— los autores sean miembros de un *buque mercante*.
- 2) Que formen un número considerable, en relación con el total de los que integren su dotación.
- 3) Que abandonen colectivamente la nave.
- 4) Que este abandono se efectúe mediante una actitud *desobediente, coactiva* o de *represalia* contra el capitán o alguno de los oficiales.

Los eventos contemplados y subrayados en este último párrafo —que exige una peculiar actitud de los tripulantes sediciosos— son fundamentales, ya que aun concurriendo los señalados en los párrafos anteriores, su falta determina la exclusión de esta tipicidad penal y serán de aplicación otras normas penales tendentes a mantener la disciplina a bordo y contenidos en otros apartados del mentado capítulo tercero de la susodicha Ley.

Hecha esta breve digresión, encaminada a ilustrar, tipificando, el delito de sedición, vamos a entrar en la naturaleza del conflicto pesquero propiamente dicho.

La huelga de pescadores que dejan de embarcar en las embarcaciones en que están debidamente enrolados, solamente será constitutiva de delito de sedición mercante cuando sus autores se hallen incurso en los supuestos del comentado artículo 24 de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante, por exi-

gencias del requisito de tipicidad, fundamental en Derecho Penal, consagrado en el artículo 1.º del Código Penal.

Cuando *en la negativa de embarque* por parte de los tripulantes no existe una actitud coactiva contra sus patrones u oficiales, porque el motivo de la huelga no ha sido la conducta de éstos, sino cuestiones de índole laboral, provocadas quizá en la propia Cofradía de Pescadores, y acaso con intervención de enlaces sindicales; cuando la represalia —caso de haberla— no se dirige contra las personas que señala el artículo 24, ni ataca directamente la disciplina a bordo y se traduce prácticamente en incidencias nacidas de la escasez de mano de obra, deficiencias salariales o escasa rentabilidad de algunas campañas, etc., no puede estimarse la existencia del delito de sedición mercante.

Tampoco puede decirse —aun sin encontrarse en una situación general de huelga— que el hecho de negarse colectivamente los tripulantes de un buque, o un número importante de ellos, *a salir a la mar* constituya por sí un delito de sedición mercante, pues, como antes se ha dicho han de reunirse en cada caso las concretas circunstancias de tipicidad. Es menester diferenciar el mero conflicto laboral de la figura punible que contemplamos, toda vez que existen esferas propias del campo laboral y del penal que, en cada caso, será preciso deslindar, y así, la negativa colectiva, una vez a bordo, a hacerse a la mar, tanto en puerto español como extranjero, puede tener justificación a tenor de las cláusulas contractuales que ligan a los tripulantes de un buque con el armador del mismo, porque es evidente que dichos tripulantes son, al fin y al cabo, “trabajadores” por cuenta ajena, cuyos derechos y obligaciones se derivan de un contrato de trabajo o embarque (como le denomina la Ley) y de las disposiciones del Derecho Laboral aplicables. Horario de trabajo, descansos, alimentación, horas extraordinarias, duración de las campañas, cometido propio de cada tripulante (productor, al fin y al cabo) dentro de su respectiva categoría profesional, etc., son puntos de partida que el empresario (armador) debe respetar y, por tanto, también el patrón o capitán como representante de aquél. Y esta posible falta de respeto a derechos laborales, cuando se produce, así como las circunstancias y formas en que se manifieste la tripulación cuando colectivamente trate de defenderlos, será necesario examinarlas en cada caso, como premisa indispensable, para calificar si este hecho colectivo es un ataque a la disciplina a bordo o solamente el planteamiento de una discordancia, de un conflicto laboral, cuya solución puede tener sus mejores causas ante las autoridades gubernativas laborales o ante las Magistraturas de Trabajo.

La propia Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante, en su disposición adicional tercera, creemos confirma lo expuesto, al definir los *actos del servicio* como “aquellos que están obligados a realizar, en relación con los respectivos cargos o plazas que desempeñan a bordo, los miembros de la dotación de un buque, con arreglo a las disposiciones legales y reglamentarias que les afecten y a sus contratos de embarque”.

La Ley no ha podido descender a un casuismo con el rigor necesario para que la interpretación de las normas aplicables a cada supuesto quede perfectamente clara, y, por ello, y a tenor de nuestra experiencia, nos parece reco-

mendable en esta materia una aplicación ponderada y cautelosa de la Ley; sin que sea tampoco prudente opinar sobre una norma absoluta o de carácter general, toda vez que, a pesar de lo anteriormente expuesto, los motivos laborales no siempre aparecen desligados de otros fines ni cabe que, sobre la apariencia de una pretensión del campo laboral, se intente colectivamente, sin la justificación suficiente, imponer criterios a los mandos de los buques, o se altere la disciplina que a bordo debe existir.

En resumen, ha de tenerse en cuenta que, por propia naturaleza de su ser, la sedición mercante (más similar a la sedición militar que a la común) supone un *ataque colectivo de la disciplina a bordo*, es decir, en esencia, el delito de sedición mercante no viene a ser más que la forma colectiva de delitos de indisciplina, por lo que, no siendo delictiva la conducta de cada uno de los tripulantes, individualmente considerados, no puede existir el delito mencionado, por no tener (la desobediencia, la coacción o la represalia) entidad delictiva suficiente.

Es cierto que el artículo 25 de la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante contempla el supuesto de que la sedición se realice con la finalidad de que la nave no emprenda viaje; pero este precepto no puede desligarse del anterior, puesto que no se trata de tipificar un nuevo delito, sino de una forma especial de agravación del delito de sedición mercante, cuya definición, como hemos dicho, queda consignada en el comentado artículo 24.

Hemos llegado a formar el criterio que se expone —sin perjuicio de otro mejor fundado— después de un detenido análisis de los preceptos penales y procesales, así como de la jurisprudencia del Tribunal Supremo y mediante una interpretación literal, lógica y sistemática de la Ley, sin que hubiésemos encontrado sentencias del Consejo Supremo de Justicia Militar que sean aplicables, tal vez por las pocas veces que estos hechos llegan a conocimiento procesal de nuestro más alto tribunal militar.

Emilio FERNANDEZ-PIÑEYRO Y MASEDA



BLANCO REMOLCADO METALICO PARA EL TIRO DE COSTA O TIRO NAVAL (BRMTC)



SIENDO España una nación en donde sus costas tienen una doble longitud que sus fronteras, sería absurdo descuidar todos los problemas que afecten a la eficacia de las unidades, bien actuales o futuras, llamadas a intervenir en la defensa de su litoral.

Dando, pues, un amplio salto del problema estratégico al puramente técnico de este artículo, nos paramos a considerar que entre las múltiples necesidades para mantener en eficacia las unidades citadas, nos salta a la vista como problema aún no logrado del todo, la de poder realizar los tiros de instrucción de las baterías de costa o de unidades navales sobre blancos cuyas velocidades se acerquen en lo posible a aquellas que desarrollarían las unidades de una Flota enemiga en acciones de combate.

Centrado, pues, el problema, para llegar a su solución se requerirán de tres circunstancias fundamentales:

1.º Disponer de la cooperación necesaria por parte de las unidades de nuestra Flota.

2.º Poseer blancos remolcados capaces de desarrollar velocidades similares a las unidades navales en combate.

3.º Que dichos blancos sean de un costo reducido, dentro de los fines perseguidos, y a poder ser compuestos por elementos intercambiables para su facilidad de reparación.

El primer punto se desarrollaría con una total colaboración y enlace en los diversos escalones del mando. No hay que olvidar que todas las experiencias logradas serían de directa aplicación para la Flota, en la cual surge la necesidad de blancos de estas características, quizá con más apremio que en nuestro Ejército, ya que en nosotros se centra sólo en un pequeño sector de éste.

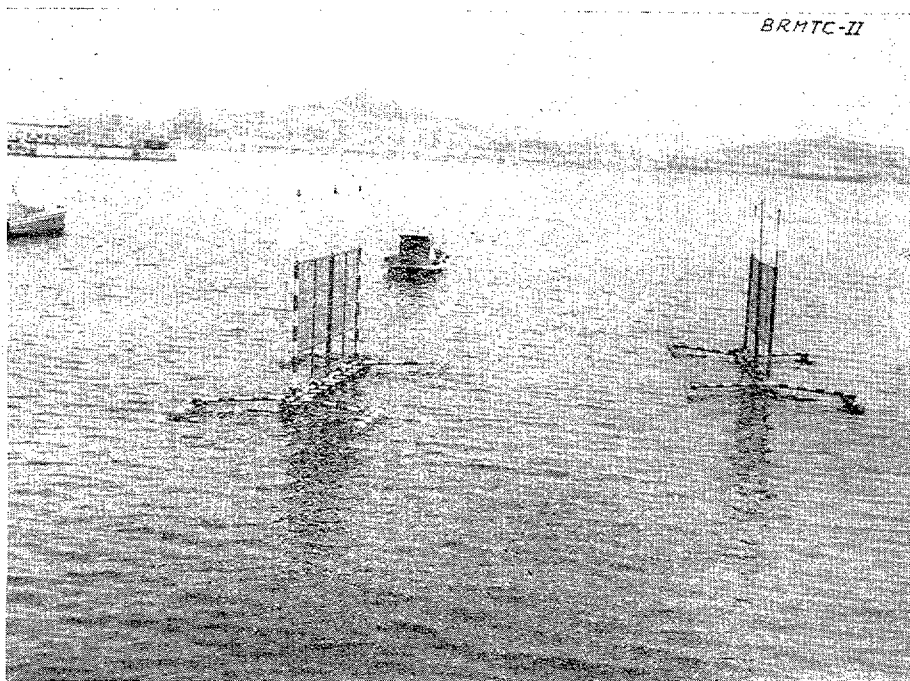
Todo esto hará que nuestras iniciativas como artillería de costa sean ampliamente apoyadas cuando se solicite la cooperación en todos los escalones de la Armada, así como además se conseguirá que sus experiencias con estos y otros blancos se viertan hacia nosotros, entablándose así una doble corriente en este campo.

Visto, pues, el primer apartado, entremos de lleno en el título de este artículo, el cual da la solución al segundo y tercer punto de este problema. Solución siempre susceptible de mejoramiento.

Descripción de blancos.

BRMTC-II.

El blanco remolcado metálico para tiro de costa, mod. II, es una reproducción del fabricado en la U. S. T. M. del Regimiento Mixto de Artillería núm. 5, cuya aplicación principal fue la de poder ser localizado por los radares de sus baterías de costa.



Puestos en contacto directo con dicho Regimiento, y nada más iniciada su fabricación en la U. S. T. M. del Regimiento Mixto de Artillería núm. 6, se centró el interés en poder conseguir un blanco para los tiros de costa, más ligero y navegable que los empleados hasta la fecha; de esta forma, se han introducido ciertas modificaciones al blanco original, entre las que son de destacar su fácil despiece y rapidez en ponerlo en condiciones de navegabilidad, sin contar con medios auxiliares, tales como grúas, lanchas, etc.

De esta forma, entramos en la descripción técnica del BRMTC-II pensando en que esta divulgación pueda ser de utilidad a las unidades que pudieran aún no disponer de él.

Dicho blanco se compone de cuatro flotadores cilíndricos, con terminaciones cónicas, así como tres flotadores rectangulares colocados en su eje.

Se ha empleado para la confección de los citados flotadores planchas galvanizadas de dos milímetros, estando todos ellos compartimentados interior-

mente, con un orificio con tapón roscado a efecto de comprobaciones de estanqueidad con aire a presión, introducción de aceite para contrarrestar oxidaciones de soldaduras e incluso poder introducir viruta de corcho o de vitrofil en evitación de que, ejecutando ejercicios con proyectil cargado o espoletado, los cascos de metralla puedan ocasionar vías de agua en sus flotadores.

No obstante la experiencia obtenida en ejercicios de fuego real con colaboración de la Flota, mantuvo sus condiciones de navegabilidad, aunque disminuidas, a pesar de tener dañados un flotador cilíndrico y los tres centrales, no habiendo empleado ninguna materia para relleno de sus flotadores.

A pesar de lo citado anteriormente, está concebido para ser empleado en tiro de costa, con proyectil lastrado.

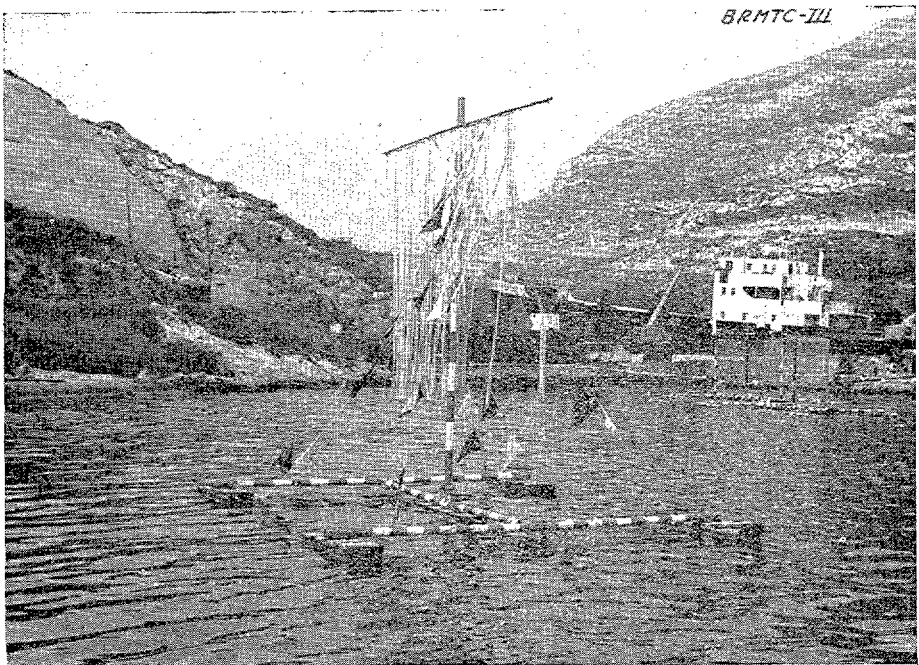
Las uniones de los flotadores se hacen con tubo de cuatro pulgadas de diámetro, así como los soportes de la pantalla, la cual está hecha con un bastidor de cuadrado de $40 \times 1,5$ milímetros, relleno dicho bastidor con fleje de 0,50 milímetros.

Los soportes de los flotadores son de pletina de 50×8 milímetros, soldada a ellos, y las bridas de tubo de cuatro pulgadas de diámetro.

Los tornillos son de 5/8 de acero inoxidable y las uniones en el eje central del blanco, reafirmadas con arandelas Grower.

BRMTC-III.

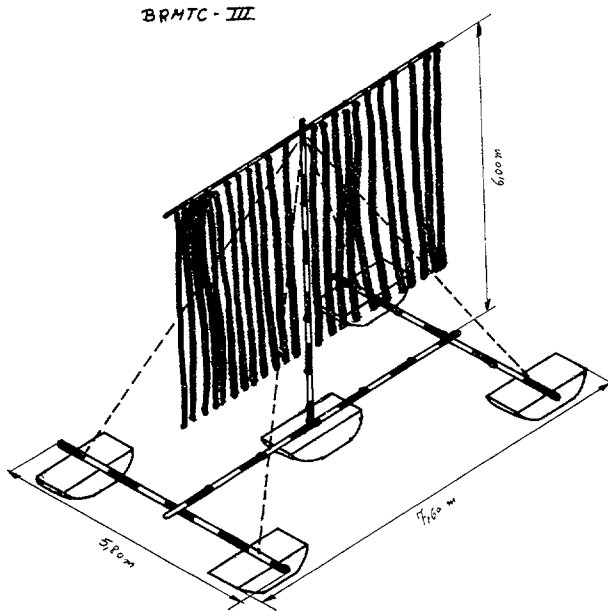
Más sencillo que el BRMTC-II, sin disponer de pantalla metálica, consta de un bastidor formado por un tubo longitudinal de las mismas características del empleado para el anterior, al cual se le sueldan dos tubos transversales, en



cuyos extremos se fijan cuatro flotadores de sección rectangular e idénticos también a los empleados en el eje del BRMTC-II.

Se les da a éstos una ligera inclinación para su facilidad de navegación, actuando así como patines.

Lleva también un quinto flotador de idéntica construcción colocado debajo del mástil. El mástil es metálico y del mismo tipo de tubo; se sujeta por vientos a los extremos de los vientos transversales, la parte superior del mástil sujeta un travesaño horizontal o verga de tubo más delgado, de donde cuelgan una serie de cintas plásticas deflectantes de un color rosa, que hacen del blanco un objetivo muy visible.



Se da un croquis acotado, pues se estima que con él, las fotos dadas y esta memoria es más que suficiente para proceder a su construcción. No obstante, se considera factible adaptarle también una pantalla metálica.

Resultados de ambos.

En las pruebas efectuadas se ha llegado a alcanzar con el BRMTC-II y BRMTC-III, remolcado uno solo, velocidades de 21 nudos, considerando los comandantes de las diversas fragatas rápidas que intervinieron en el remolque que sus condiciones de navegabilidad eran excelentes, incluso habiendo medido toda la caña a una banda y navegando a una velocidad de 15 nudos.

Se considera al BRMTC-III más ligero y menos costoso en su fabricación.

Remolcando dos blancos tipo BRMTC-II o bien un blanco BRMTC-II, y como remolque de él un blanco BRMTC-III, con estacha de 1.000 metros, entre fragata y primer blanco, y una estacha de 600 metros en este blanco y el último remolcado, se alcanzaron velocidades de 20 nudos, siendo sus condiciones de maniobrabilidad y navegación también excelentes.

Se han efectuado tiros de costa sobre estos blancos a 18 nudos, y produce satisfacción ver cómo siguiendo aún los piques en nuestros prismáticos, el blanco ha desaparecido ya de su proximidad y cómo se convierten en reales las condiciones del tiro, y tiene que seguir el capitán muy de cerca los cambios de ley si no quiere correr el riesgo de dejar alguna salva de batería perdida en la mar.

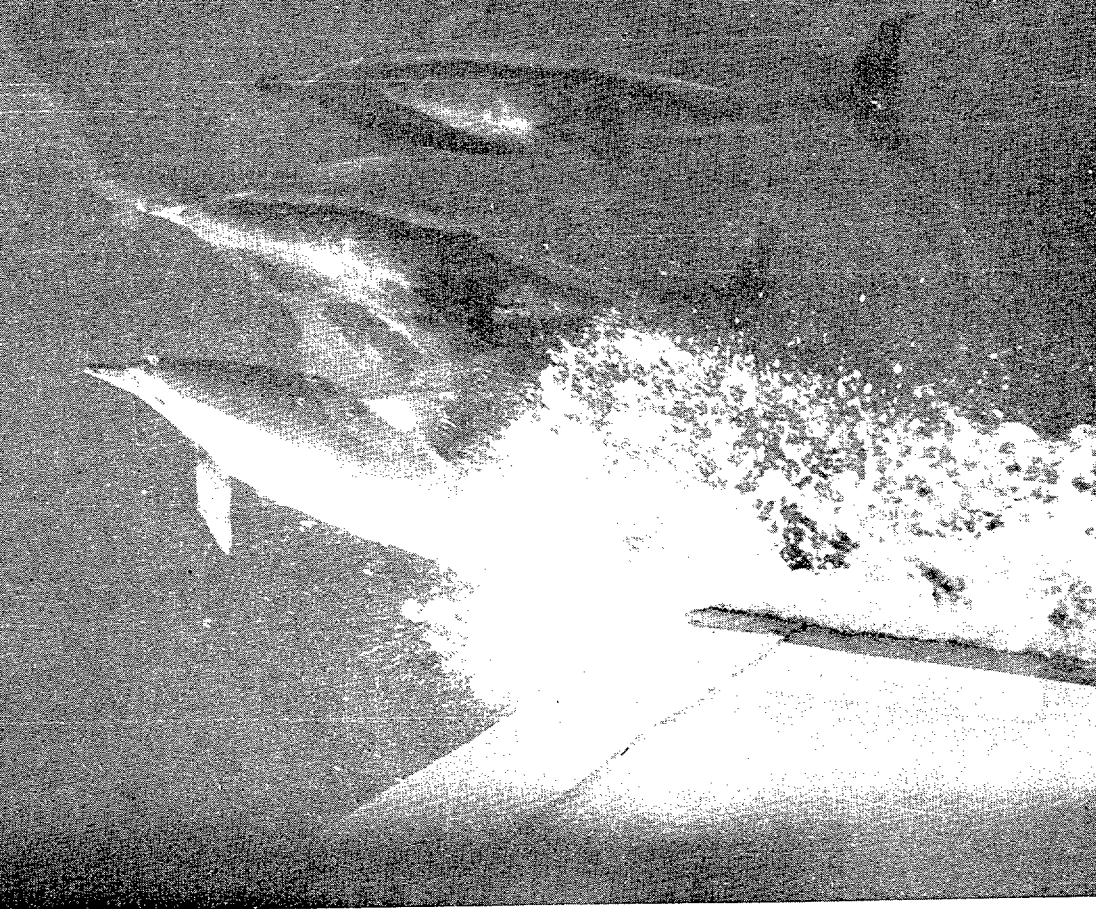
Resumen.

De todo lo anterior, citaremos algunas de las principales características del BRMTC-II y del BRMTC-III:

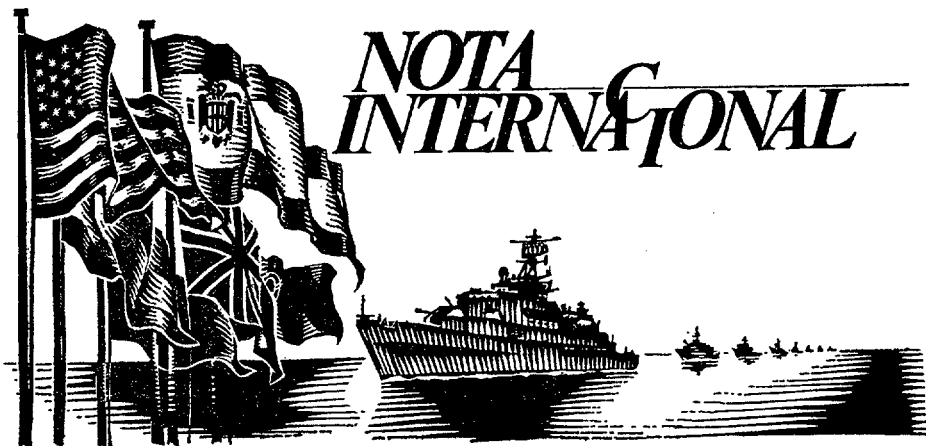
CARACTERISTICAS	BRMTC-II	BRMTC-III
Eslora	10,64 m	7,60 m
Manga	4,34 m	5,80 m
Arboladura	3,20 m	6,00 m
Velocidad alcanzada en un solo remolque con estacha de 1.000 metros	21 nudos	21 nudos
Velocidad alcanzada con doble remolque con estacha de 1.000 metros al BRMTC-II y otra de 600 metros al BRMTC-II o al BRMTC-III		20 nudos
Costo aproximado realizado en una dependencia militar (costo materiales) ...	70.000 ptas.	30.000 ptas.

José MORCILLO MARQUES
 Capitán de Artillería.





"Lección de natación". Del capitán de fragata don Constantino García Lozano.



Nuevo presidente de Francia.

Quizá el éxito de Valéry Giscard —con un margen muy apretado— haya descansado en la táctica que empleó

en todo momento, consistente en unir en lugar de dispersar, de hacer mirar a Francia hacia un futuro nuevo que parte sin roturas de lo ya logrado, pero con un claro y decidido matiz evolutivo. El haber sabido decir estas cosas y convencer ha hecho que Francia haya descubierto en Giscard a un político moderno, que indudablemente pertenece ya a la estirpe de los hombres con futuro.

La solución propuesta por Mitterrand, en cambio, y según opiniones autorizadas de los mismos franceses, era demasiado inquietante, ya que su *slogan* de que con el partido comunista su Francia era igual a la de Giscard, no pudo convencer a ese bloque indeciso y decisivo del electorado, que a última hora, y con buen sentido, pese a toda la propaganda, se inclinó por el joven y dinámico financiero que propugnaba un cambio sin aventuras. Por otra parte, su perfecto conocimiento de los temas económicos era una baza muy importante y necesaria en medio de esta gran crisis internacional en la que se debate todo el mundo.

Y ante la realidad de esta crisis, es necesario un cambio, porque no se puede permanecer de forma estática cuando la convulsión hace presa en todo alrededor a toda clase de instituciones. Por ello, el nuevo presidente francés se ha adelantado a los acontecimientos y no ha dudado en afirmar que él mismo conducirá el cambio, aunque no lo hará solo, porque para ello necesita una franca colaboración y entendimiento con todos los demás. Quizá sea este el motivo por el que ha elegido como primer ministro a Chirac, en cuya persona se dan ampliamente las cualidades de energía, inteligencia, juventud y capacidad de maniobra, cualidades que demostró bien a las claras en su arriesgada operación frente a Chaban Delmas.

Finalmente, cabe preguntarse qué cambios introducirá Giscard en el rumbo político de la nación. A primera vista no parece que sean muy profundos en materia exterior. Posiblemente haya ciertos retoques en las relaciones con el Mercado Común, sustituyendo el concepto gaullista de la *Europa de las Patrias* por el de algo así de una conferencia europea más de acuerdo con los tiempos presentes que nos ha tocado vivir. También es probable que se refuercen los lazos con los Estados Unidos, algo deteriorados por el gaullismo. En cuanto a política interior y constitucional, cabe esperar cambios más profundos. Giscard es defensor a ultranza del desarrollismo económico, que ahora se ve acechado por la inflación, y a ella dedicará sus más agudas perdigonadas desde el difícil equilibrio de las mejoras salariales y la contención de los precios. Las jornadas de la nueva Francia están empezando, y los frutos se dejarán ver tras la pausa aparente de este verano.



Nueva política alemana.

La dimisión del canciller Willy Brandt, sus antecedentes y sus consecuencias, son un claro e irrefutable argumento de cómo las potencias comunistas abusan sin escrúpulo y sin pudor de la confianza de los demás. Haciendo alusión a la crisis alemana, el entonces ministro del Interior y hoy primer ministro de Francia, Chirac, decía que la problemática de esta crisis refuerza su oposición a la presencia de comunistas en el Gobierno.

Gunter Gillaume, cuyo nombre real es Peter Lohsse, llegó del Este, a través de Berlín, en 1955. Lo curioso es que pese a las dificultades de aplicar un control riguroso a los cientos de personas que a diario elegían la libertad, antes de construir el muro, la policía política berlinesa identificó a Guillaume como un agente de la Alemania Oriental, y su ficha quedó guardada en los archivos centrales, en Colonia, de la República Federal. Pasaron quince años de paciente y continua penetración a base de discreción y afabilidad hasta llegar al máximo puesto de confianza del canciller. Al ser detenido, Guillaume exigió que se le respetara en su calidad de oficial del ejército popular alemán. Cuando algo más tarde fue interrogado, declaró su nombre y grado en dicho ejército, añadiendo que no contestaría a ninguna otra pregunta, postura esta solamente aplicable a los prisioneros de guerra. Es decir, venía a declarar con su actitud que la República Democrática Alemana se encontraba en estado de guerra contra la Alemania Occidental, o lo que es lo mismo, que toda la política del canciller Brand se basaba en una idea falsa. Lo cual, por otra parte, no debe de extrañar, pues el comunismo utiliza siempre el mismo programa de acción, basado en una conducta única, si bien enmascarada con diferentes tácticas, según aconsejen las circunstancias de toda índole de cada momento y lugar. Lo curioso es que el mundo se empeñe en creer que el comunismo ha cambiado y que su ejecutoria sólo conserva el nombre.

Como consecuencia de todo ello, el nuevo Gobierno de Bonn tiene bastantes cacharros rotos que remendar dentro de casa antes de volver a pulsar la delicada cuerda de la política exterior. Este descalabro político de Alemania Occidental, al que se unen las vicisitudes del turbio Watergate en la Casa Blanca, ponen un poco en peligro aparente las maniobras de distensión Este-

Oeste. Hay quien asegura que el golpe Guillaume ha sido teledirigido desde el propio Berlín Oriental, en donde los supremos dirigentes del comunismo internacional no se cansan de poner en guardia contra las consecuencias de una distensión demasiado rápida para el sistema comunista en la Alemania Democrática. En estos momentos se habla ya incluso de conatos de crítica contra Breznev en el "buró" político soviético, señaladamente por parte del eterno ideólogo Suslov, que según tales rumores contaría con ciertos apoyos en el ejército de la URSS, también preocupado por una distensión excesiva. En resumen, que bien a su pesar, dada la triste experiencia, Alemania vuelve a ser peligrosa clave de la política occidental y mundial.

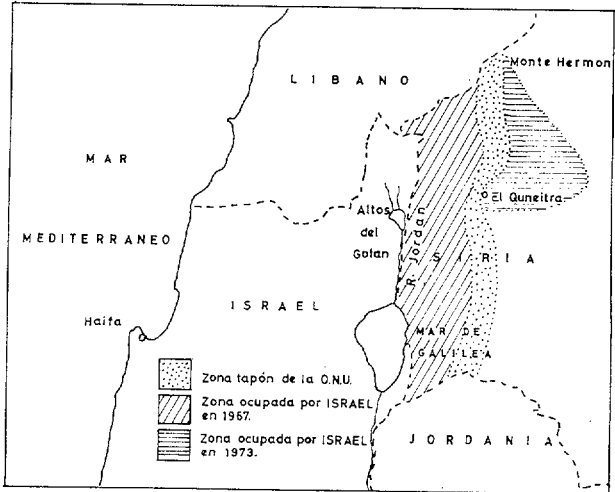


Acuerdo sirio-israelí.

Saltándose todo protocolo, y en contra de toda norma diplomática, el doctor Kissinger ha permanecido durante treinta y dos días en la zona

caliente del Oriente Próximo, saltando entre Damasco y Jerusalén por encima de baterías antiaéreas y de los eficaces misiles SAM para argumentar y llevar a un camino confluyente a los dos contendientes. Cuando ya se había perdido toda la esperanza de llegar a un acuerdo, cuando el trueno del cañón adquiría más

intensidad en la conflictiva zona del Golán y cuando el animoso secretario de Estado norteamericano tenía prácticamente hechas sus maletas para regresar a Washington, una llamada telefónica de Golda Meir dio un nuevo tono optimista a los hechos. Uno de los principales puntos de fricción, aunque totalmente de forma, pero condicionante de los demás de fondo, y usado como factor de negociación, era la posesión de la desolada ciudad de Kuneitra, que antaño contaba con más de veinte mil habitantes, y en la actualidad apenas llegan a la veintena. Israel admitía que las ruinas de esta ciudad quedasen dentro de la zona neutral que controlarían las fuerzas de la ONU, pero el Gobierno de Damasco se cerró a la banda en este asunto e hizo cuestión de honor el que dichas ruinas quedasen por completo bajo su jurisdicción. Según fuentes bien informadas, este era el escollo principal para alcanzar un entendimiento de principio. Una vez que Israel accedió a ello, lo demás fue sencillo.



Mapa de la zona conflictiva del Golán entre Siria e Israel

Ni que decir tiene que el hecho reviste una enorme importancia no sólo para el conflicto endémico árabe-israelí, sino también para el mundo entero. Sin embargo, conviene situarlo en sus justas dimensiones. Ante todo, hay que tener en cuenta que un acuerdo de separación de fuerzas entre Siria e Israel no es todavía un acuerdo de paz, si bien no deja de ser un paso muy importante, casi decisivo, en este sentido. Del acuerdo de separación de fuerzas al cumplimiento de la resolución 242 del Consejo de Seguridad —retirada de Israel de todos los territorios ocupados en 1967— hay todavía una distancia muy considerable y espinosa que solamente podrá salvarse en Ginebra a base de mucha minuciosidad y grandes dosis de paciencia. El nuevo Gobierno de Tel-Aviv, presidido por el general Rabin, y menos halconista que el anterior que deja Golda Meir, puede hacer mucho positivo en este sentido.

Otro detalle que salta a la vista es la marginación creciente de los palestinos en el curso actual de las negociaciones. Si tanto Siria y Egipto acaban admitiendo acuerdos con los judíos, la situación de los apátridas oficiales palestinos se irá deteriorando aún más, lo cual, a su vez, acrecentará la ola de actos terroristas a lo desesperado. La única solución es un entendimiento entre palestinos e israelitas, lo cual hoy por hoy no deja de ser utópico, salvo que la probada habilidad negociadora del antiguo catedrático de la Universidad de Harvard pueda arbitrar medidas aceptables que sean el comienzo, aunque a paso muy lento, de un acuerdo de convivencia o de ubicación adecuada entre ambos.

Otra consecuencia que se desprende de este acuerdo es una consolidación de la reconciliación entre Washington y árabes, cosa que hace pocos meses era considerada como totalmente imposible. Como los americanos, que incluso han ofrecido armas a Sadat, previo pago de su importe, van llenando un hueco que no estaba vacío, se desprende que sus antiguos ocupantes, los rusos, están en franca retirada. De ello se deduce que ante el interés económico-estratégico de esta zona, lo de menos para Kissinger ha sido el dar unos kilómetros cuadrados más o menos a sirios y judíos. El tiempo dirá.



La bomba atómica india.

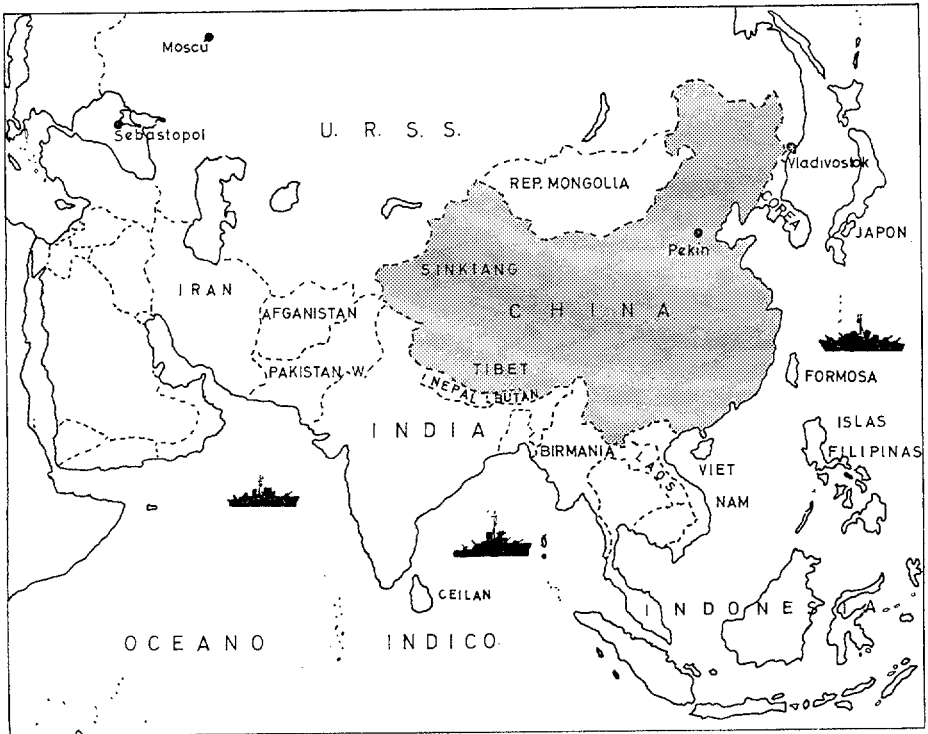
Parece un contrasentido que en la patria de Gandhi, el gran pacifista, se haya efectuado una explosión atómica. Hay un pensamiento español que se refiere a comprar estampas cuando no hay dinero para pan, y que en esta ocasión muy bien pudiera ser aplicado a la India, pues una experiencia nuclear de este tipo requiere un detrimento presupuestario en su favor de no pequeña entidad. Las voces tranquilizantes del Gobierno de Nueva Delhi no convencen a nadie, incluidos los chinos, ni aun en el supuesto velado de que los fines de los explosivos nucleares experimentados son para grandes obras de ingeniería civil. De todas formas, existe un hecho irreversible y es que la Unión India ha dado el primer paso para contar con armamento atómico *Made in India* y nadie puede dejar de pensar que en un determinado momento renunciara a dar el último y definitivo paso.

Desde un punto de vista político y estratégico, no debe de extrañar demasiado que empiecen a incorporar las armas nucleares a su arsenal bélico ante dos hechos muy importantes para una nación de dimensiones continentales que aspira a ser la gran potencia asiática: la expansión naval de las grandes potencias, principalmente Rusia, en el océano Indico y la creciente apertura diplomática de Pekín, su gran rival en el campo hegemónico asiático. Por tanto, no resulta descabellado preguntarse si la Unión Soviética no tendrá mucho que ver en la tecnología y en la crematística de este experimento realizado en el desierto hindú de Rajasthan.



Los rusos en el Indico.

El almirante Zumwalt, jefe militar de la Marina americana, se retira por imperativos previstos en la correspondiente ley de escalas y ascensos de la Armada de aquel país. Tras una ejecutoria que levantó no pocas polémicas, el almirante americano ha declarado, pocos días antes de su pase



Incrementos efectivos navales en el océano Indico

a la correspondiente escala B, que la capacidad soviética de bloquear las rutas marítimas de los Estados Unidos es mucho mayor que la capacidad americana de mantenerlas abiertas. Y la solución para llegar a un punto de equilibrio

favorable no podrá alcanzarse, según el mismo almirante en los próximos cinco años por más buques que entren en servicio.

En este contexto cobra especial atención para Occidente la continuada y creciente presencia soviética en las aguas del océano Indico. Estratégicamente, existen razones más que sobradas para que los rusos aumenten sus efectivos en dicha amplia zona, dado que la influencia rusa en el área se ve oscurecida por el control occidental sobre bases tan importantes como son Simonstown y Singapur. A esto hay que añadir la preocupación soviética por el expansionismo chino en la frontera sur, y su interés en proteger la navegación comercial soviética, verdaderamente importante, que transporta bienes de equipo de uno a otro extremo de la URSS.

Todo esto justifica el creciente número de bases que los rusos construyen, principalmente en el Noroeste. Otra faceta de esta actividad es el oportunismo ruso llenando el vacío dejado por los occidentales y explotando la debilidad política de los Estados litorales. Los soviéticos han obtenido ciertas facilidades en Irak, Somalia y Yemen del Sur, a cambio de determinada ayuda, y su posición les confiere un flanqueo nada despreciable sobre los Estados petrolíferos, con lo que compensan en cierto modo el declinar de su influencia más al norte del Próximo Oriente, y a lo que hemos hecho alusión anteriormente.

En estos momentos existe una posible ocasión de tensiones que radica en el establecimiento americano en la isla de Diego García. Si tal proyecto se lleva a cabo venciendo las distintas oposiciones a su realización que actualmente existen, la Unión Soviética tendrá el pretexto adecuado para fortalecer e incrementar su presencia. El océano Indico aparece, por tanto, como una zona inestable, y precisamente cuando se realizan mayores esfuerzos para consolidar el equilibrio terrestre en las áreas limítrofes. El tratado firmado en 1971 con la India se consideró como una ventaja que se aseguraba Moscú frente a Pekín, seguida el año pasado por el cambio de régimen en Nepal, donde el establecimiento de un Gobierno favorable a los soviéticos y a los grupos secesionistas de las provincias periféricas del Pakistán amputado, significaba una sorda amenaza contra Islamabad, que mantiene buenas relaciones con China.



La eficacia del OTAN.

Lo que pudiéramos llamar el órgano de trabajo del Estado Mayor de la Alianza Atlántica ha ultimado un amplio informe destinado al Consejo de Ministros del Pacto, en el que se aducen razonamientos, acompañados con datos, sobre el incremento del potencial bélico del bloque del Este. Dicho informe es contrario al programa de reducción de los gastos de defensa que, por ejemplo, está aplicando ya el Gobierno de los Países Bajos. En el mismo documento se aconseja al Gobierno laborista de Londres que renuncie a los proyectos de supresión de las fuerzas anfíbias basadas en Chipre, y de cortes demasiado radicales de las fuerzas aéreas de reconocimiento y de transportes.

Algunos de los miembros de la Alianza han propuesto que en un esquema de armonización de las disponibilidades aliadas, las potencias menores concen-

tren sus esfuerzos en especialidades determinadas de la defensa conjunta, en lugar de mantener en activo todas y cada una de las distintas armas. Por su parte, los especialistas militares argumentan en contra de esa idea, alegando que en el terreno práctico una reorganización de dicha naturaleza en las fuerzas atlánticas exigiría por lo menos un período de ocho años. A esta réplica se suman los diplomáticos en el sentido de que en las actuales circunstancias internacionales, la concepción de un ejército multinacional resulta inconcebible.



Mediterráneo oriental

Otro motivo de preocupación en el seno del OTAN son las discrepancias entre Grecia y Turquía a propósito de determinada base en el mar Egeo, cuya soberanía reclama Ankara, tensión que llegó a sus momentos culminantes a finales de mayo, con ambas fuerzas armadas en estado de alerta. Su transfondo real descansa en la posibilidad de existencia de yacimientos petrolíferos en aguas egeas. A todo ello ha venido también a sumarse la problemática de las islas de Cabo Verde, ya que si Portugal les concede la independencia como provincia de Guinea-Bissau, podrían convertirse en no mucho tiempo en una gran base soviética de indudable importancia y trascendencia, dada su envidiable situación geográfica en el flanco de las grandes rutas marítimas desde América meridional y el sur de Africa. Hubo una época que estuvo muy en el candelero la necesidad del pacto del Atlántico Sur como complemento obligado del ya existente al Norte. En el hipotético caso de la independencia de las islas de Cabo Verde, es decir, de su desligamiento de la metrópoli portuguesa y, por tanto, de la Alianza, tal pacto del Atlántico Sur cobraría una importancia

extraordinaria, aunque mucho nos tememos que a estas alturas su realización práctica sea más bien difícil por una serie de razones y motivaciones que hoy día ofrecen una panorámica francamente complicada.

En definitiva, sobre la Alianza del Atlántico Norte se cierne ahora el doble fenómeno de que mientras la mayor parte de los Estados miembros tienden de forma sistemática a reducir los capítulos de gastos militares, el potencial del Pacto de Varsovia, especialmente el de los efectivos de Tierra, Mar y Aire soviéticos, aumenta de continuo en cantidad y calidad.



Política exterior norteamericana.

La derrota electoral del senador Fulbright, que durante treinta años ha ejercido un papel fiscalizador en todas las iniciativas exteriores norteamericanas desde su puesto de presidente del Comité de Relaciones Exteriores del Senado, puede significar varios cambios profundos en esta política, especialmente en lo que se refiere a la presencia militar y a la filosofía del papel de los Estados Unidos en el mundo.

Como consecuencia de su marcha de dicho Comité, éste abrirá sus puertas probablemente al senador por Alabama, Sparkaman, una figura del conservadurismo más representativo norteamericano, que es posible transforme la línea liberal y crítica que había seguido Fulbright con el Senado. Todo esto se puede deducir del hecho que Sparkaman mantuvo la mayoría de las veces puntos de vista diametralmente opuestos a los sustentados por el senador de Arkansas, muy en especial en lo que se refiere al establecimiento de bases militares norteamericanas en el extranjero. Entre los cambios más importantes que predicen los expertos, está el de la capacidad del presidente para negociar acuerdos ejecutivos sobre bases militares en el exterior, pues una enmienda introducida por Fulbright en el proyecto del presupuesto del Departamento de Estado del próximo año fiscal —que ahora comienza— hubiera obligado al presidente a convertir en tratado, es decir, sujeto a supervisión del Senado, cualquier negociación con un país extranjero sobre bases. Esta enmienda, como es obvio, se convertiría en materia de gran importancia tras la modificación del régimen portugués, la crisis del Próximo Oriente, etc. Otras cuestiones importantes podrían ser las concernientes a las relaciones o política hacia Cuba e Iberoamérica y la aprobación de cargos de embajadores, de cuyos vetos posee un verdadero récord el senador saliente, Fulbright, argumentando una serie de investigaciones previas sobre el posible significado político de tales nombramientos, como últimamente ha ocurrido con los embajadores propuestos por el presidente para Costa Rica y el Japón.

Nuevos cambios, pues, se avecinan en la primera potencia del mundo, unos por el desenlace que pueda tener en cualquier sentido el asunto Watergate, y otros por el relevo en la presidencia del Comité de Relaciones Exteriores del Senado norteamericano.



Problemas del Mercado Común.

Después de que lo hizo Italia, es ahora Dinamarca quien se dispone a tomar medidas que se consideran atentatorias al espíritu del Mercado Común. La razón de una política comercial danesa que reducirá considerablemente la entrada en el país de mercancías procedentes de los demás miembros de la Comunidad Europea, es que la diferencia por día entre las importaciones y las exportaciones arroja un considerable saldo negativo, alrededor de los veinte millones de coronas. Si bien todos los países del Mercado Común han adoptado el llamado sistema de tasas del valor añadido, no han armonizado todavía las tarifas correspondientes, y por este motivo, desde un punto de vista legal, Dinamarca puede fijar la que considere conveniente en defensa de su economía interna. Por consiguiente, el caso danés difiere del italiano, ya que Roma impuso a las importaciones un depósito bancario previo de la mitad de su valor, caso que es distinto del danés, como hemos dicho, ya que éstos lo único que han hecho es establecer una tarifa determinada prevista, aunque no normalizada en su cuantía en el Reglamento de la Comunidad.

Sin embargo, estas medidas, cada una con sus peculiares características, corresponden a un proceso de rápido deterioro del sistema comunitario de comercio, que van, además, en contra de la efectividad de la lucha contra la inflación. De todo ello se puede deducir que el Mercado Común del futuro, si logra sobrevivir a la actual y continuada crisis, será bastante distinto al de ahora.

Y a todo ello hay que añadir ahora el problema de la renegociación británica, solicitada, casi exigida, por el nuevo Gobierno laborista de Wilson a través de su ministro de Asuntos Exteriores Callaghan, nada más acceder al poder. No obstante, los ingleses han apeado un poco el tono del principio, y ahora han empleado un tono que parece más conciliador, pero sin grandes concesiones.

El presupuesto comunitario, la política agrícola común, las relaciones con la Commonwealth y los países en vías de desarrollo y la política regional e industrial fueron los cuatro puntos tratados por el secretario del Foreign Office ante el Consejo de Ministros de la Comunidad Europea.

Con esta intervención, Callaghan desarrollaba las ideas ya expuestas el pasado primero de abril acerca de la renegociación de las condiciones de entrada de su nación al Mercado Común Europeo. Sus primeras palabras fueron para afirmar que su declaración de abril seguía siendo para su Gobierno el documento de base sobre el tema de la renegociación, y tal afirmación es interpretada en el seno del Consejo de Ministros como una clara confirmación de que los objetivos británicos de modificación profunda de la Comunidad Europea no han variado, si bien a lo largo de su extenso discurso podría sacarse la impresión de que Gran Bretaña cambia ahora de táctica, adoptando un punto de ataque menos agresivo y más disuasivo, es decir, haciendo algunas concesiones de poca monta para obtener lo principal de sus aspiraciones.



La economía italiana.

En los momentos actuales la economía italiana está afrontando una crisis gravísima, cuya cauterización exigirá grandes y dolorosos remedios, tales como nuevos frenos a la importación, que pudieran incluir tal vez ciertas materias primas no esenciales, profundos aumentos fiscales, subida de tarifas públicas, gasolina y energía, en general.

El gobernador del Banco de Italia ha exigido la adopción de métodos rígidos y sin contemplaciones, aunque sólo sea como mal menor, para recuperar los dos billones de liras que, como mínimo, se requieren para restablecer un orden en la economía nacional. Un factor conflictivo que aparece en esta rigidez es el del precio de los transportes públicos, que mantienen ahora lo que se llama una tarifa *política*. En Roma, por ejemplo, el billete de autobús o tranvía no llega al equivalente de seis pesetas, mientras que con el *arrastre* que traería consigo el aumento del precio de la gasolina y demás derivados del petróleo, habría que duplicarlo.

En resumen, podemos decir que los responsables financieros piensan que añadiendo las medidas de restricciones de créditos, se podrá contener asimismo la circulación monetaria y el consumo, con lo cual los efectos inflacionistas de las subidas fiscales o de los precios serían relativamente limitados.

Este tratamiento de choque, que corresponde a una terapia no aceptada unánimemente por los distintos sectores del país, principalmente los Sindicatos, es justificada a nivel gubernamental por la insuficiencia de las medidas adoptadas hasta ahora en el campo comercial y por las cesiones que Italia se ha visto obligada a hacer a los demás miembros de la Comunidad Europea, lo cual aumenta la amplitud de ese gran arco negativo de la balanza de pagos.

J. L. T.



LEXICOGRAFIA



¿AGREGADURIA, AGREGACION O...?

En el dintel de mi oficina porteña hay una placa de bronce en la que puede leerse:

EMBAJADA DE ESPAÑA
AGREGACION MILITAR Y AEREA
Y
AGREGADURIA NAVAL

Ignoro quienes de mis predecesores fueron los que redactaron el texto, pero es verosímil suponer que discutieron sobre cuál de los dos vocablos era el apropiado, sin llegar a un acuerdo.

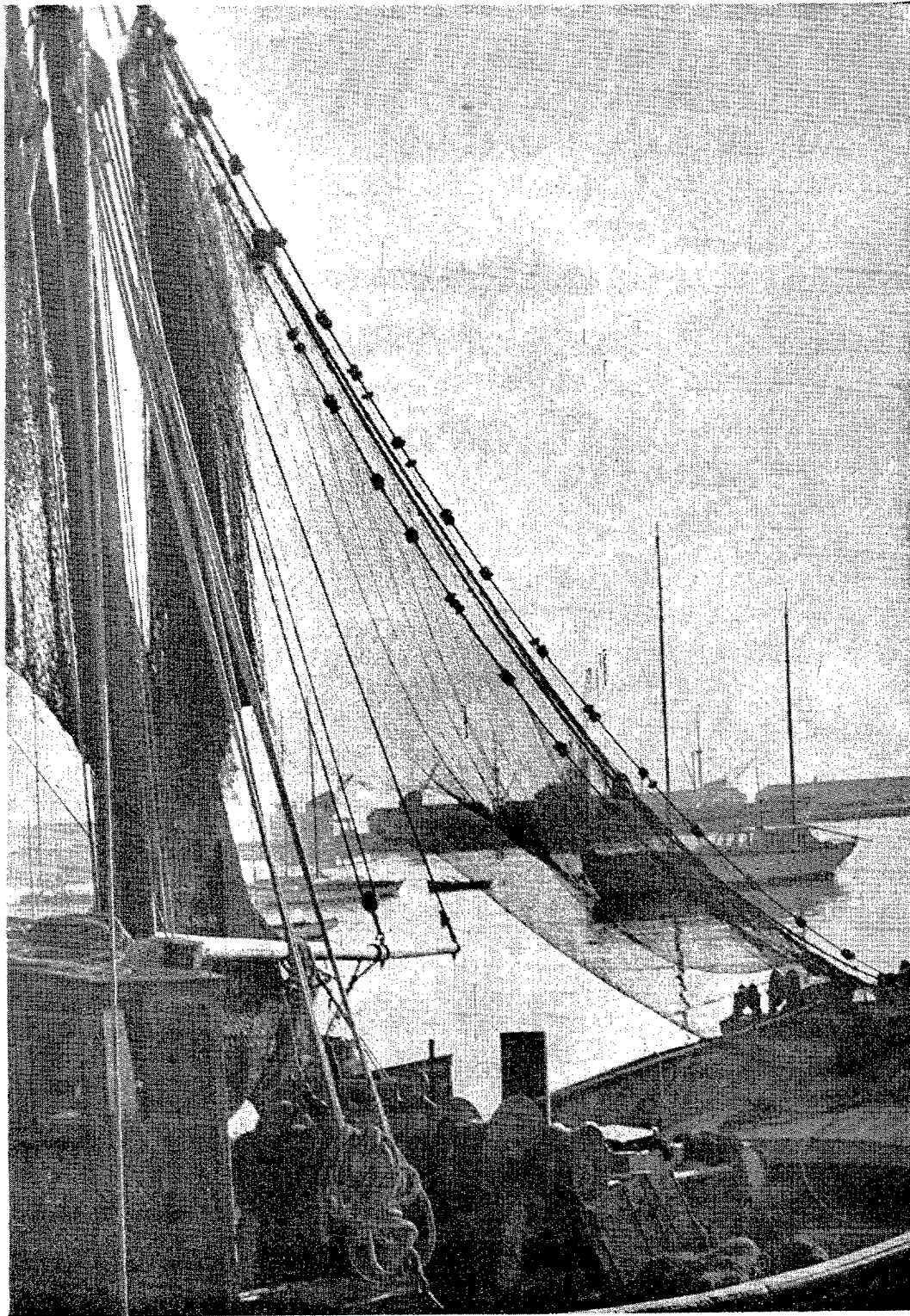
El capitán de corbeta Castiñeiras, acuciado por sanas inquietudes lexicográficas, echa su cuarto a espadas y se decide por "Agregación". "Agregaduría", razona con muy buen juicio, sería correcto si procediese de agregador. En cambio, prosigue, la acción y efecto de agregar es agregación, como la de congregare es congregación.

Ahora bien, la acción y efecto no es lo mismo que la función, y menos aún el local. Y si los "congregados" se constituyen y alojan en un congreso, resultaría que los agregados lo haríamos en un "agreso", neologismo que, además de poco eufónico, podría prestarse a torvas interpretaciones.

Por lo demás, el Estado Mayor de la Armada suprimió hace casi una década ambas expresiones y estableció que debe usarse siempre la de "Oficina del Agregado Naval".

Fernando DE SALAS PINTO





"Redes al sol". De don Antonio de Soroa y Pineda.



MALAGA Y LA FRAGATA GNEISENAU



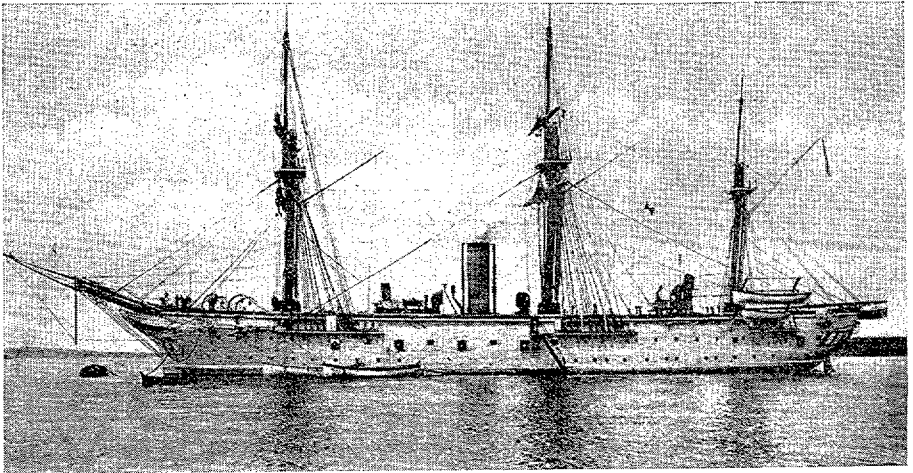
ONVIENE fijar, como aclaratorio preámbulo, que este pretendiente a relator naval se defendía a brazo partido de las ciencias y humanidades del bachillerato Claudio Moyano, cursado en el Instituto malagueño allá cuando, soterrados los combatientes, transcurría monótona la guerra de trincheras de 1914 al 18.

Ante tan distantes perspectivas, los hechos y comentarios que siguen no sólo buscan su apoyatura sobre papeles impresos, alcanzables por cualquiera, sino más bien en relatos de primera mano por testigos presenciales de la catástrofe del *Gneisenau* y “quisicosas” satélites. De personas, pues, tenidas entonces por muy mayores o sesudas, oímos atentamente, y sin que esto nos condicione el usar ahora de cautelosas expresiones, habida cuenta del paso erosivo de los tiempos, sobre la memoria y su relativa confianza, aun en ella. Tampoco sería fácil, de otro lado, encontrar hoy en día vivientes directos del suceso, de no rebasar, para su fortuna, muy lúcidos noventa años; en cualquier caso, cárguense por mitades los yerros a nuestras entendederas y a los escuchados.



A primera hora de la mañana del 16 de diciembre de 1900 avistó Málaga, en viaje de instrucción, la *Shulschiff Gneisenau*, en algún antecedente germánico clasificada de *corvette*, y por otros, de *creuzer-fregatte*. Quedó la nave atravesada en el antepuerto, por aquellas fechas inacabado, y con su estribor paralelo al distante muelle de la Aduana; estaba, pues, anclada muy al final del dique de levante, y cercana a su morro por la aleta de babor.

La *Gneisenau*, como la *Stein* del 1879, conjuntaba, por igualdad de características, con las *Stosch*, *Moltke* y *Blücher*, construidas el 77. Desplazando 2.850 toneladas y con casco de hierro, se propulsaba a vela y máquina, tripulándola 462 hombres, incluidos 50 *Seekadetten*; dada la evolución naval, carecía ya prácticamente de valor militar, y de ahí su empleo, como el de los otros cuatro buques, en cometidos instructores de artillería, nodrizas de torpederos, naves-escuela y otros.



La fragata *Gneisenau*

Así las cosas, por aquel día, domingo, el comandante de Marina, según referían, pasó a bordo de la fragata, advirtiendo a su comandante, el capitán de navío Kretschmann, que allí no estaba bien para un tiempo presagiando malas bromas, así como la conveniencia de abrigarse en la dársena. Como demasiado cautos pronósticos debieron ser tenidos los fundados pesimismos del español, por aquellos expertos marinos del Helgoland. Contrariado nuestro jefe, rogó a su colega que, al menos, dejara en libertad de movimiento a dos castigados, así venidos ya, por extravíos derivados, tal vez, de excesivas ingestiones vínicas.

Poco después sobrevendría la presumida catástrofe. Repentinamente se desató un violentísimo huracán, y la fragata, bien que no pudiera avivar los fuegos o tuviese avería en máquinas, perdió sus anclas, siendo zarandeada como un pelele, sin poder gobernar; arrastrada en cerrado arco hacia donde acaba la curvatura del rompeolas, y a unos trescientos metros de la típica Farola, la machacó el oleaje contra aquél. Por tales parajes la divisoria de la obra portuaria externa, determinada por el propio faro, empalma en rinconada con la playa de la Malagueta, en aquellos tiempos ubicando los baños de Apolo y la Estrella.

Gran gentío y autoridades acudieron seguida y angustiadamente al malecón, contemplando a escasos metros el espantoso drama ofrecido por el buque, hundándose por momentos para dejar emergidos, tan sólo y finalmente, sus palos. Al pronto, y dirigido por el comandante del navío, que pereció en su puesto de

honor, se emprendió el más seguro y adecuado salvamento de los naufragos: pudo desenvolverse felizmente la operación, con el espontáneo y paralelo concurso de marineros y pescadores españoles, bajo la serena dirección, a su vez, de las autoridades portuarias, fundidos todos en noble emulación.

Había ya lanzado el barco la guía, que afianzó en tierra una estacha, por donde palmearon, desde la arboladura, una mayoría de los salvados, ya que otros cabos, intentando cobrar a los nadadores, no darían tan buen resultado, al dañarse o perecer contra las aristas rocosas los que creyeron tener su salvación a mano. Cuantos tripulantes cayeron o se arrojaron a la mar, según distintas inclinaciones del buque ya hundándose, corrieron, pues, diferentes suertes; la muchedumbre, con gritos y expresivos ademanes, indicaba a quienes se debatían con el fuerte oleaje que nadaran a su derecha, alejándose del rompolas; a unos centenares de metros, a cuantos así lo hicieron, los acogió plácidamente la arena; aquellos que no fueron hacia ella, los pilló en gran proporción la muerte contra la que se enfrentaron bastantes marineros alemanes, en tanto, y una vez salvados, se arrojaban de nuevo al agua en favor de sus compañeros.

Por parte de los malagueños, indiscriminadamente, Comisión de Salvamento, Cruz Roja y Cuerpo de Bomberos, se dieron incontables actos de benemérito heroísmo, en los que perdieron la vida diez hombres. Estas referencias, con detalles interminables, las escuchamos, entre otros y sobre el propio lugar del salvamento marítimo-terrestre, a los carabineros veteranos de mar, que también enaltecieron al Cuerpo en el aciago día para la *Kaiserliche Marine*.

La *Gneisenau* tuvo treinta y seis víctimas, según datos alemanes; ellos (por el *Deutschlands Seemacht*, de George Wislicenus) dicen que "a pesar de las embravecidas aguas, los valientes marineros y pescadores españoles salvaron a más de las nueve décimas partes de la tripulación". A los muertos se les dio tierra en el *British Cemetery*, al pie del Gibralfaro; allí reposan junto a los que, años después, y de sus misma nacionalidad, se enfrentarían en aquella gran batalla inútil, como a la de Jutlandia llamó el insigne escritor y oficial de Marina Mateo Mille.

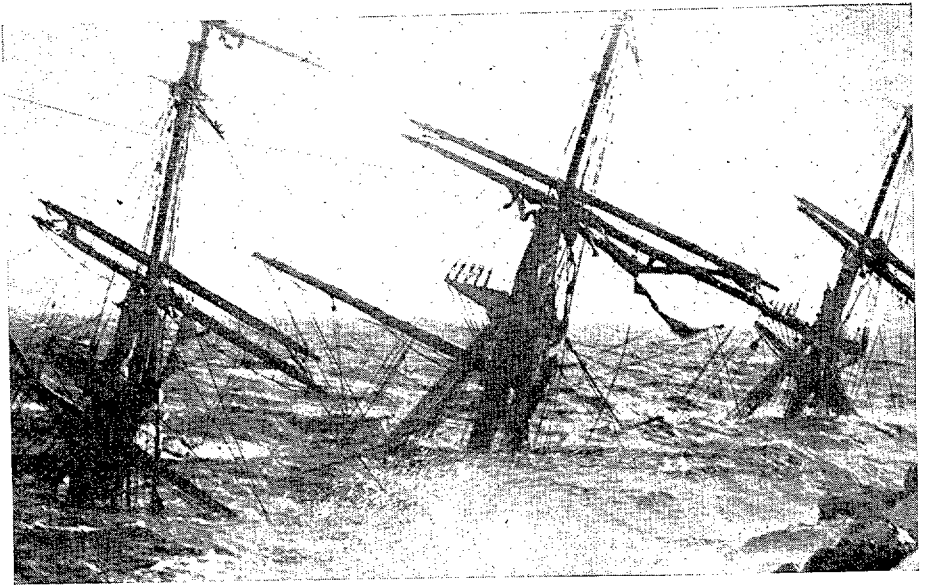


Quedó en Málaga, cerrado el siniestro, una Comisión liquidadora de sus derivaciones, mandada por el tercer comandante de la fragata, auxiliado eficazmente por el cónsul alemán Sr. Pries, a quien personalmente conocimos. También participaron, en su medida, los mandos y marinería del cañonero *Nueva España*, llegado prontamente a la capital andaluza. Ni que decir, por indescribible, cómo ella se volcó, sin lirismos, en sus cuidados hacia los heridos y enfermos; los ílesos recibieron alojamientos entre familias que les prodigaron las más sinceras atenciones.

A últimos de año, y en el vapor *Andalucía* (de la Espalú y Compañía), embarcó de regreso a Wilhelmshaven la tripulación de la fragata. Al despedirse los salvados, cruzaron expresivas muestras de mutuo afecto y reconocimiento para con la pequeña colonia alemana y emocionada muchedumbre que llenaba el muelle de embarque. La fragata *Charlotte*, arribada días antes, cambió saludos al pasar lentamente frente a ella sus camaradas, en cuyo honor la charanga hizo sonar himnos y coreáronse patrióticas canciones.

Mencionándose en el curso de estas líneas a los bomberos de Málaga, debemos recordar que tienen allí una muy simpática tradición, no sólo por su eficacia profesional, sí que también por cuanto, impecables en sus prusianos uniformes de parada, acompañan su marcialidad al aire de tambores y cornetas en las fervorosas procesiones de Semana Santa. La jornada, que a tantos desgraciados cortó la cercana visión del nuevo siglo, fue dramática prueba para los que hubieron de superarse audazmente con sus escalas de ataque, perchas y cordajes.

Con algún paréntesis, y sin cortar las secuencias, vendría más tarde la extracción de cuanto pudo recuperarse en los restos de la *Gneisenau*: entre ellos, una magnífica bomba de fuelle que el Gobierno alemán donó, agradecido, al Cuerpo de Bomberos; la vimos en el cuartelillo de la calle San Agustín, adaptada para rodaje y tracción, ostentando sobre su colorido rojo la inscripción acreditativa de su transferencia originaria; la lucían orgullosos, cual merecido galardón a su decidida conducta, aquellos luchadores contra el fuego, inundaciones y otros estragos.



La *Gneisenau* tras el naufragio.

Ya venidas a escena las calamidades, no podemos silenciar lo que reiteradamente narraban de otro acontecimiento enlazado al naufragio y que, por insólito o curioso, no sabemos exactamente cómo adjetivarlo; arranca también de un suceso acuático, exigente de punto y aparte.

Como bien es sabido, el Guadalmedina fue una constante amenaza para Málaga, no obstante su cauce totalmente seco y donde antaño celebrábanse ferias de ganado. Asimismo, como es el Mediterráneo, era en apariencia de un pacifismo tranquilizador, salvo cuando, desmadrándose, traía fatalmente días de luto a los malagueños con su inevitable cortejo de víctimas y destrozos, más acusados

en los castizos barrios del Perchel y la Trinidad. Y viene al caso una riada, quizá la más terrible, según estimaciones: el furor de la arrolladora avenida se llevó por delante un puente de madera, algunas de cuyas viguetas y tramos aparecieron por las playas de Estepona o aún las harían llegar otros, en sus dichos, a las mismas costas gaditanas.

Exageraciones o no, fue lo cierto ver a la ciudad restada de una de sus más céntricas pasarelas. Otra vez, el Gobierno alemán, deseando nuevamente reconocer el abnegado comportamiento ciudadano para con su Armada, quiso dejar perenne testimonio y encargó a la casa Krupp un sólido puente para reemplazar al desaparecido. Se construyó aquél, pero ¡ay de mí!, miópica visión, con los aranceles dimos: despiezado y llegado que fue al cinturón aduanero, no podían pasar aquellos hierros así como así, con gran asombro de unos, otros y los de más allá; transcurrieron meses y, finalmente, impuesto el buen criterio, se levantó la barrera fiscal y el puente, que pisamos muchas veces, quedó instalado y conocido popularmente por aquellos lustros como el “puente de los alemanes”.

También el arte plástico expresó por los pinceles del malagueño Moreno Carbonero, más explícitos que mil palabras, la triste efemérides de la fragata: veíamos extasiados, y luego de corretear por el Parque, al notable pintor, cuando dábanse los últimos toques al actual Palacio Municipal, decorar sus salones con escenas de la vida e historia de la ciudad, y entre ellas una expresiva reconstrucción del naufragio de la *Gneisenau*, con todo su patético realismo demostrativo del primordial precio del corazón sobre cualquier tecnología.

El crono sedimenta indefinidas e interrogantes impresiones de la lejanía; su agrídulce recuerdo, del que somos relativos fedatarios, nos obliga, finalmente, a reajustar aquel simple cantar de una siempre “Málaga bravía, que tenía cuatro mil tabernas y una sola librería”.

Alfredo AGUILERA





“La recogida”. De don Francisco Fernández-Portillo y Alcaraz

MISCELANEA



15.820.—Molucas.

En la transacción y venta de las islas del Maluco entre España y Portugal es curiosa la forma de pago de los 350.000 ducados de oro, precio de la citada venta, porque tuvo sus plazos como si de un piso de hoy día se tratase.

Los primeros 150.000 ducados los pagaría Portugal en Lisboa, después de la firma; 20.000, en Valladolid, y 10.000, en Sevilla, antes del 20 de mayo; 70.000 ducados al final de la feria de mayo de Medina del Campo, y los 100.000 ducados restantes en la feria de octubre, también de Medina del Campo. No había hipoteca por medio, pero sí una cláusula de retroventa, es decir, que en el momento en que el rey de España quisiera no tenía más que devolver a Portugal los 350.000 ducados y las Molucas pasarían de nuevo a España.

Todo esto ocurría en el año del Señor de 1529.

P. C.



15.821.—Homilía.

El 7 de julio de 1494, en plena exploración de la costa sur de la isla de Cuba, el almirante salió a tierra para oír misa. Estando en esto, llegó un cacique o señor viejo que parecía ser señor de toda aquella tierra o provincia, el cual viendo aquellos actos y ceremonias, la humildad que los cristianos mostraban, se acercó al almirante y dijo:

Tú que has venido con gran poder a estas tierras que nunca tú antes viste, y, con tu venida, en todos los pueblos y gentes dellas has puesto temor, hágote saber que, según lo que acá sentimos, dos lugares hay en la otra vida donde van las ánimas de los cuerpos salidas, uno malo y lleno de tinieblas, guardado para los que turban y hacen mal al linaje de los hombres; otro lugar es alegre y bueno, donde se han de aposentar los que, mientras acá vivien amando la paz y la quietud de las gentes y, por tanto, si tú sientes que has de morir, y que a cada

uno, según lo que acá hiciere acullá le debe responder el premio, no harás mal ni daño, a quien contra tí mal ó daño no cometiere; y esto que aquí habéis hecho es muy bueno, porque me parece que es manera de dar gracias a Dios.

Las Casas nos dice que el almirante quedó maravillado de tan prudente oración del indio viejo. Nosotros de "Diego Colón", el indio intérprete.

R. B.-M.



15.822.—Sibarita.

Cierto habitante de Síbaris, colonia aquea en la Calabria, fue agasajado en el transcurso de un viaje a Esparta. El sibarita, después de tragar la acostumbrada "sopa negra" espartana, hecha con sangre coagulada, expresó así su pensamiento:

—Ahora me explico por qué los hombres de esta tierra mueren alegremente en el combate. ¡Para no volver a probar esta porquería!

A. L.



15.823.—Negro.

Copiamos del inefable libro de Lukas *Apuntes porteños*, sobre Valparaíso, publicado en 1971, lo siguiente:

En 1544 una expedición de aventureros naufragó por impericia del práctico, en una caleta. El nombre del navío no quedó registrado y sus tripulantes perecieron todos a manos de los indios. "A un negro que venía entre los naufragos, a quien al principio los indios respetaron maravillados, le mataron también cuando se persuadieron, después de haberlo lavado con agua hirviendo y coronas de maíz, que su color era natural."

P. C.



15.824.—Menú.

El de los caballeros guardias marinas del Colegio Naval Militar era, según determinaba su reglamento, 26 de febrero de 1844, el siguiente:

Para desayuno un par de huevos, pescado, chocolate ú otra cosa equivalente, con el pan correspondiente; al medio día sopa de pan, arroz ó pasta, cocido con carne de vaca, tocino, garbanzos y verdura ó patatas; un principio de carne, pescado ú otra cosa de su importe, y un postre de fruta del tiempo, ó queso con un panecillo ó rosca; por la tarde, pan y fruta del tiempo, queso ó gaspacho, según la estación, y por la noche una ensalada cruda ó cocida, una entrada de carne ó pescado, postres y pan: y en los días solemnes habrá un extraordinario según lo disponga el capitán-comandante. La Junta directiva detallará la cantidad, así del pan que se ha de suministrar en cada comida, como de cada una de las demas especies, cuidando de que no haya falta ni exceso, pues que le está cometido el cuidado, mejoras y economía de este ramo.

J. F. G.



15.825.—Peirao.

Antiguamente se llamaban *peiraos* los muelles del barrio marinerio de La Moureira, en Pontevedra. La etimología de aquella voz acaso pueda estar en el verbo griego *peirao* o *peireo* (intentar, emprender), origen del término "pirata" y quizá del topónimo que bautizó al puerto ateniense de El Pireo. ¿Y no podría entrar aquí el *pir* helénico (fuego), por alusión a las fogatas que en los puertos orientaban al navegante?

Podría, podría...

A. I.



15.826.—Urbanidad.

Fondeadas en el puerto de Nutca, las goletas *Sutil* y *Mexicana*, antes de salir en su

viaje de exploración por el canal de Fuca, sus comandantes Dionisio Alcalá Galiano y Cayetano Valdés, nos describen las relaciones entre el comandante de aquel establecimiento, Bodega y Quadra, y el jefe indio Macuina:

Macuina movido por los regalos y buen trato del Comandante Quadra, se había venido a vivir muy cerca de los buques; comía todos los días de la mesa de dicho Comandante, aunque nó en ella muy próximo usando el tenedor y cuchillo como el más decente europeo, dejando y haciéndose servir de los criados, y fomentando el buen humor de la sociedad con el suyo: bebía vino con placer, y era menester darle moderadamente de este licor (que él llamaba agua de España) para que no se embriagase.

Entonces, el "agua de España", ni tenía cloro.

R. B.-M.



15.827.—Buzo.

El *Diccionario de la Lengua* define al buzo como "el que tiene por oficio trabajar sumergido en el agua". Según esta definición, el buceador sería también buzo y todos sabemos las diferencias que existen entre unos y otros.

Traemos esto a la palestra porque el *Diccionario Marítimo* de 1831 dice del buzo: "Nadador hábil que por la naturaleza o aprendizaje se ha acostumbrado a sufrir el resuello largo tiempo debajo del agua, pudiendo de este modo reconocer los objetos sumergidos y operar sobre ellos." Como se ve, este diccionario define al que hoy llamamos buceador.

Parece obligada, pues, una distinción entre el significado de ambas voces por parte de la Real Academia de la Lengua.

Lo curioso es que al que hoy llamamos buceador debiera conocerse por buzo según nuestro *Diccionario Marítimo*, y lo que habría que hacer sería buscar un vocablo para



denominar al individuo que baja al fondo con escafandra y traje especial para poder suministrarle aire desde la superficie, vocablo que podría ser buceador.

En resumen, que como esto parece bastante lfo, será mejor dejar las cosas como están.

P. C.



15.828.—Ceremonial.

Con motivo de consulta hecha por el comandante general de la Escuadra de Instrucción, sobre los honores al cañón que deben hacerse al Ayuntamiento de Mahón, al visitar algún buque de la escuadra de su mando, una real resolución de 18 de marzo de 1879 determinó que no corresponden honores al cañón a las corporaciones municipales; debiéndose tener presente lo dispuesto sobre este particular en la Instrucción sobre insignias, banderas, honores y saludos man-

MISCELANEA

dada regir en la Armada por real decreto de 10 de diciembre del año último.

Promoción 5.ª de la E. N. M., ingresada en 1917

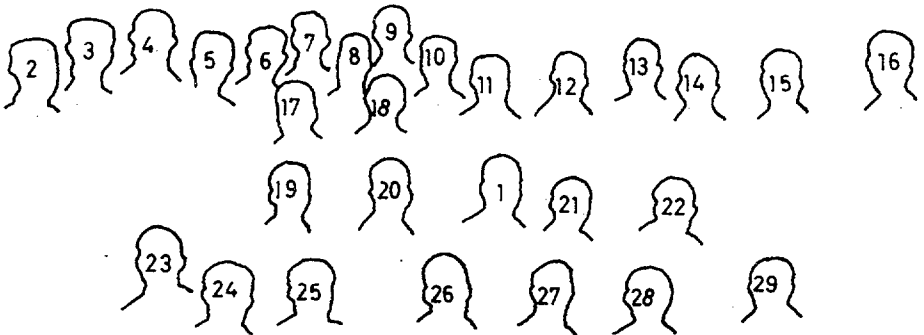
J. F. G.



15.829.—Viejas fotos.

Traemos hoy la de la promoción ingresada en la Escuela Naval Militar el año 1917, a bordo del *España* en su viaje a Chile con motivo del centenario de Magallanes:

1. S. A. R. Infante don Fernando de Baviera.
2. José María Barón Romero.
3. Antonio Amusátegui Rodríguez.
4. Ramón Aubarede Leal.
5. Jesús Fontán Lobé.
6. Ricardo Benito Perera.
7. Antonio Oliag García.
8. Juan Díaz Domínguez.



9. Guillermo Calderón Martínez.
10. Carlos Navarro Dagnino.
11. José Garat Rull.
12. Manuel Gener Riestra.
13. Luis Miquel Rodríguez de la Encina.
14. Indalecio Núñez Iglesias.
15. Fernando Bustillo Delgado.
16. Julio César del Castillo Escarza.
17. Francisco Parga Rapa.
18. Otón Sánchez Vizcaíno del Río.
19. José León de la Rocha Riedel.
20. Enrique de Guzmán Hernández.
21. Luis González de Ubieta y González del Campillo.
22. Fernando Romero Abella.
23. Vicente Socorro Padrón.
24. Juan García de La Mata.
25. Aquiles Vial Leste.
26. Ramón Rodríguez Lizón.
27. Eduardo Montero Azcárraga.
28. Juan Ramos Izquierdo Reig.
29. Juan Garat Rull.

A. V.



15.830.—Erbedosas.

Al fondo de la ría de Vigo, en la ensenada antes llamada del Ulló, no lejos de la isla de San Simón, hay dos isletas que señalan la desembocadura del río Verdugo y que reciben el nombre de Erbedosas. Ante el error de algunos cartógrafos que escribieron ese topónimo con "hache", abundan quienes componen una rápida etimología pensando en islas con hierba abundante: "herbedosas". Los tiros, sin embargo, van por otro lado. En Galicia y Asturias llámase *érbedo* (del latín *arbutus*) al madroño, y de ahí el nombre de las isllas.

A. L.



15.831.—¡Guarda abajo!

Esta expresión —tan generalizada hoy en nuestra Marina— que se emplea para prevenir del peligro de algún objeto que se cae desde lo alto, es de introducción relativamen-

te reciente y quizá no lleve más de un siglo en uso. Desde luego, el *Diccionario Marítimo* de 1831 no la consigna, pero en cambio sí incluye otra expresión sinónima que ya nadie emplea: *caerse o venirse de falondres*, para expresar que una cosa se cae de repente o de golpe.

Lo curioso de todo esto es que *guarda abajo* no aparece en el Diccionario de la Lengua, aún siendo de uso corriente en la Marina y, por el contrario, *de falondres*, hoy en total desuso, figura en dicho Diccionario.

P. C.



15.832.—Paradojas.

En 1883 un marino que firmaba con el seudónimo de "Fulano de Tal", escribía:

¿No es digno de admiración que la Reina María Luisa, la protectora del gran almirante Godoy sea la fundadora de una Orden, a la cual se enorgullecen de pertenecer las más virtuosas y bizarras damas de la aristocracia española?

¿No es raro que la Cruz de Isabel la Católica, aquella preclara heroína, sólo la usen hoy músicos y danzantes? Pero ¿no fue Fernando VII el fundador de la Orden de San Hermenegildo, creada para premiar el más acrisolado honor?

Modernamente, su autor fue identificado por Butrón, lo cual ya no nos extraña.

R. B.-M.



15.833.—¡Identificación!

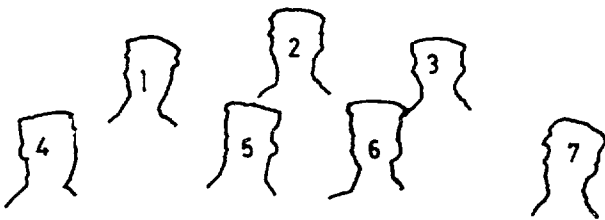
En nuestro número de abril último publicamos con el título de *Viejas fotos* una miscelánea que se refería a los aspirantes del Cuerpo de Administración de la Armada ingresados en 1898. En la fotografía identificaba el autor solamente a tres de ellos. Hoy, gracias a la ayuda de la nieta de uno

MISCELANEA

de los aspirantes, hemos podido identificarlos a todos. Son:

1. Caballero Azpilicueta.
2. Arrabal.
3. Ugidos.

condiciones exigidas por la profesión de las armas. Dice en una ocasión, al tratar de la enseñanza de los rapaces gallegos: "No todos los niños que se ponen al estudio saldrán aptos y con genio para las ciencias. Se debían examinar antes, y los que fuesen



4. Franco Rodríguez.
5. Bruquetas.
6. Pablo Rodríguez.
7. Daniel Tiscar.

totalmente rudos, se habían de separar para el arado y cultivo de las tierras y para oficios mecánicos. Y los que apuntasen el genio inquieto, quisquilloso y pendenciero separarlos para lo militar y la marina, y los del género devoto, rezador y pacífico para que sigan el estado clerical o regular."

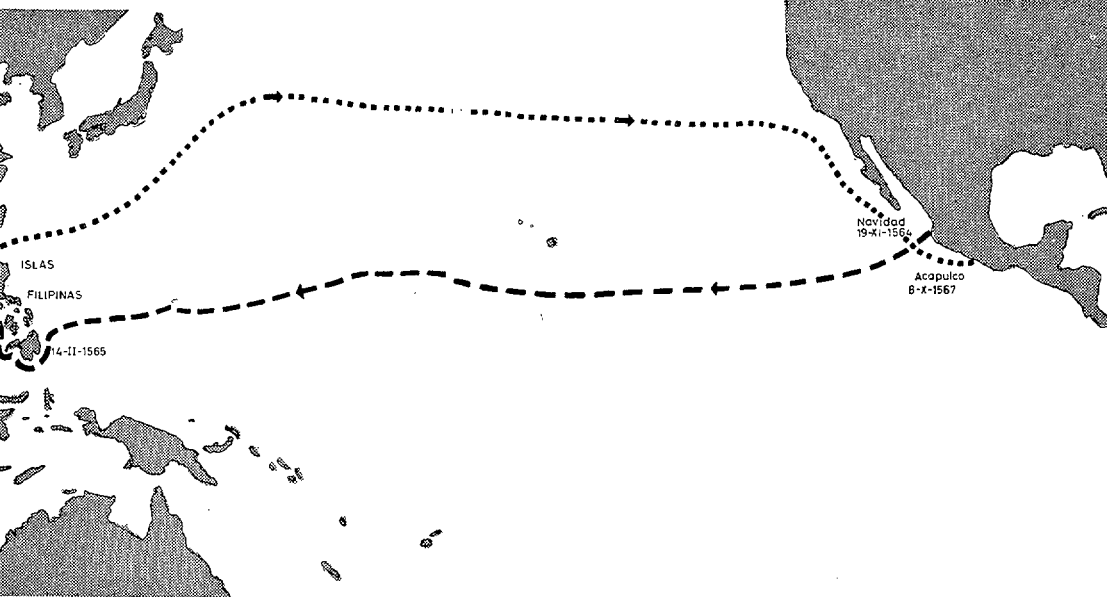


15.834.—Milicia.

El polígrafo y fraile benito Martín Sarmiento tenía una idea muy particular de las

A. L.





15.835.—La nao de Acapulco.

El descubrimiento hecho por Urdaneta del tornaviaje de Filipinas a Nueva España mucho más rápido siguiendo la corriente que se llama hoy de Kuro-Shivo, sirvió para la creación de la más antigua línea de navegación, porque duró más de doscientos cincuenta años. Fue la que se llamó *nao de Acapulco* o *galeón de Manila*.

La primera nave que con este fin partió de Acapulco fue el *San Jerónimo*. Lo hizo el 1 de mayo de 1566 y la última el *Magalanes*, en 1815, que ya no habría de regresar por las guerras de independencia de América.

Las mercancías que salían de Méjico eran plata, cochinilla de Oaxaca, cacao de Guayaquil y Caracas, vino, aceite y tejidos de lana de España. De Manila enviaban telas pintadas, muselinas, camisas de algodón, seda cruda, medias de seda, platería y porcelana china, especias y aromas. El número de pasajeros era considerable, en especial, frailes que iban a Filipinas, por eso, según Humboldt, los mejicanos decían que en Acapulco la nao cargaba plata y fraíles.

P. C.



15.836.—Salvas.

Sabido es que Zaragoza, durante la guerra de la Independencia, sufrió dos sitios, logrando, en el segundo, los franceses apoderarse de ella, después de una defensa heroica y capitulación honrosísima (21 de febrero de 1809). Con motivo de este desgraciado suceso, el general La Basse, gobernador de El Ferrol, también en poder de los franceses, dirigió, con fecha 11 de marzo, el siguiente oficio al comandante general del Departamento, don Pedro de Obregón:

Mi general. Yo os anuncio que recibo en este instante la noticia de la toma de Zaragoza, y, en consecuencia, os suplico hagáis de dar la orden inmediatamente de que se haga un saludo con todos los cañones que se hallan en la batería del Parque.

Fue la batería del Martillo lo que, a las cinco de la tarde, hizo las salvas celebrando el acontecimiento; lo que ignoramos, pero suponemos, es con qué *alegría* lo efectuarían los encargados de hacerlas.

J. F. G.



15.837.—Nauscopia.

El tan traído y llevado *Diccionario Marítimo Español*, publicado en 1831, a veces

MISCELANEA

nos deja perplejos porque incluye voces que pudieran pertenecer a un vocabulario de ciencia-ficción. Tal es el caso de esta voz, *nauscopia*, que define así: "La pretendida ciencia de conocer desde un puerto los navíos que pasan fuera de la vista."

¿Cómo se pretendería conocerlos? Tal vez por telepatía.

P. C.



15.838.—Delfines.

La primera historia sobre la amistad hombre-delfín nos llega a través de Herodoto (I, 23 y 24), quien relata cómo uno de estos cetáceos salvó a Arión de una muerte segura, al recogerlo en alta mar y conducirlo hasta Tenaro. Más tarde, Plinio el Viejo habla de un niño que daba de comer a un delfín y ganó su amistad, hasta el punto de ser conducido a sus lomos en el diario viaje al colegio. En el fondo de estas narraciones late la real simpatía entre ambos seres, hoy bien conocida, y sólo nublada por la actitud de algunos pescadores cuyas redes destrozan a veces los cetáceos juguetones, agravio que acaso explique las sangrientas "corridas de delfines" que antaño se celebraban en algunas rías gallegas.

A. L.



15.839.—Bula.

A poco de regresar Colón del primer viaje, se obtuvieron del Papa Alejandro VI tres bulas por las que se otorgaban a España las tierras recién descubiertas. En la tercera de estas bulas, la del 26 de septiembre de 1493, se añadía *que si alguna persona intentare oponerse a ello, incurriría en la indignación del Omnipotente Dios.*

Hemos de aclarar, por nuestra parte, que era opinión generalizada en el mundo cristiano de la época que el Sumo Pontífice te-

nía dominio temporal sobre todos los reinos de los infieles y que su voluntad debía ser acatada.

P. C.



15.840.—Alarde.

Pigafeta nos cuenta que cuando la armada de Magallanes se hallaba en la isla de Butuán (Mindanao) empleó una estratagema para atemorizar a los isleños:



Les enseñó todas las armas de fuego, incluso la artillería gruesa, y mandó tirar algunos cañonazos, de que se espantaron los isleños. Hizo armarse a uno de los nuestros con todas las piezas de la armadura, y ordenó a tres hombres que le diesen sablazos y le apuñalasen para demostrar al rey de los isleños que nada podía herir a un hombre armado de esta manera.

De poco le valió al pobre Magallanes tal demostración, pocos días después lo mataron con armadura y todo.

R. B.-M.



15.841.—Enseñanza.

En 26 de febrero de 1844 se aprobó el reglamento para el régimen y gobierno del Colegio Naval Militar, establecido en el Departamento de Cádiz, población de San Carlos. Era su objeto *que los jóvenes que se dediquen al servicio de la Armada adquieran la competente instrucción...* Se computo, en un principio, de sesenta alumnos, que formaban una compañía, dividida en cuatro brigadas, siendo el director general de la Armada el del Colegio, pero ejerciendo el mando inmediato militar y facultativo un brigadier o capitán de navío, denominado capitán-comandante, siendo también director de estudios.

J. F. G.



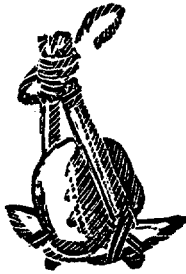
15.842.—Juan Fernández.

Es notorio que una de las tres islas de Juan Fernández, la de Más a Tierra, es la de Robinsón Crusoe, el famoso personaje de Daniel Defoe.

Pero ya no es tan conocido que Juan Fernández fue un famoso navegante español que en 1574 logró acortar a un mes la derrota entre Callao y Valparaíso, cuya duración antes era de tres meses. Se le ocurrió para ello alejarse de la costa, con lo que se apartaba de la entonces desconocida corriente de Humboldt.

Pero fue en otro viaje de Valparaíso a Concepción en el que se topó con las islas que después llevarían su nombre.

P. C.



MARINOGRAMA NUMERO 95

(Por DOBLAN)

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

DEFINICIONES

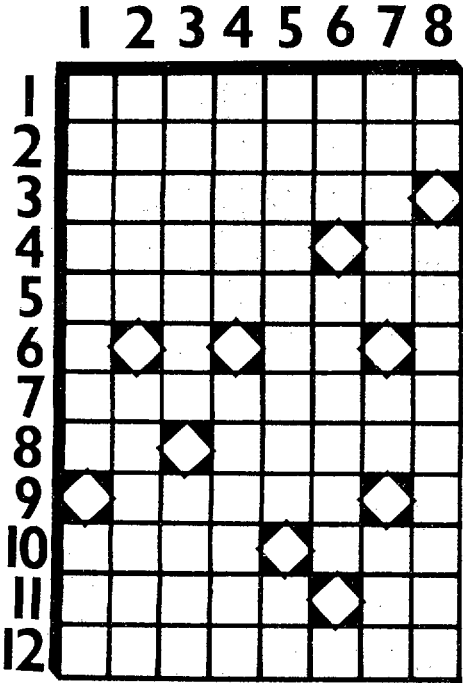
PALABRAS

A.—Mascarón de proa de las galeras y otros barcos antiguos	34 53 30 60 66 20 83 51
B.—Embarcación pesquera, propia de las costas de China	— — — — —
C.—(Arquitectura naval) Cara superior de la curvatura de cualquier pieza empleada en la construcción naval	7 42 73 19 76 49
D.—Gobiernas el timón	88 13 38 28 4
E.—Pez marino acantopterigio, que tiene en la cabeza un disco oval, con el cual hace el vacío para adherirse fuertemente a los objetos flotantes	78 47 61 57 25 16 6 41
F.—(Astronomía) Cada uno de los dos puntos en que la órbita de un astro corta la eclíptica	69 32 54 79 21 45
G.—Bahía, ensenada de boca muy estrecha con relación al fondo	80 2 17 11
H.—(Marina) Atirantáis	— — — — —
I.—Juanete del palo de mesana que se cruza sobre el mastelero de sobremesana	87 29 48 36 18 62 58
J.—Embarcación pequeña de dos proas	39 27 75 81 59 89
K.—Almirante inglés (1724-1816). En 1767 fue comandante en jefe de las fuerzas inglesas de América del Norte, y en 1778, director de la Escuela Naval. En 1794 fue ascendido a almirante	— — — — —
L.—Camarón	85 72 56 3 43 35 9
M.—Dad suavemente con la quilla en el fondo	44 67 31 12
N.—Buque viejo que, amarrado de firme en los puertos, sirve de almacén, de hospital, etc.	— — — — —
O.—Embarcación pequeña usada en Vizcaya	70 33 14 26 55 23 40
	10 64 52 37 50
	5 82 63 1 22 77
	68 74 71 8 86 15

(La solución en la pág. 98.)

PAÑOL DE VOCES NUMERO 15

Por J. y A. M.

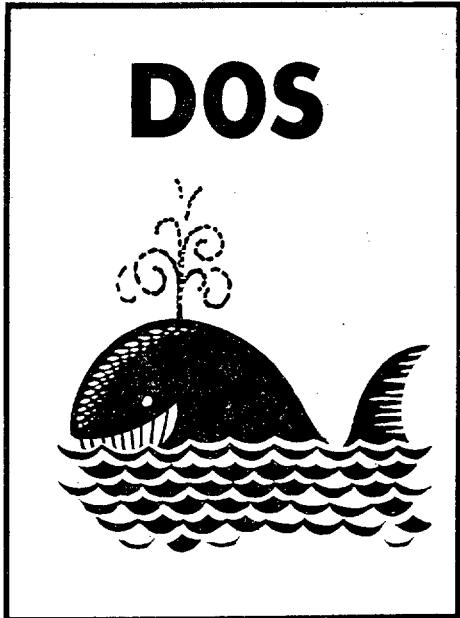


Verticales:

1. Ciertas embarcaciones. Sonido.—
2. Sin levadura (femenino). Sonda.—3. Falta de bienes. Al revés: hoguera.—4. Pueblecillo de cabañas. Metal que se encuentra en estado puro.—5. Que padece cierta enfermedad. Al revés: artículo.—6. Al revés: interjección. Parte del haber del soldado.—7. Palmípedo. Interjección. Muy distraído. — 8. Pronombre. Al revés: igualarse con otro.

NAUTRAPELIA NUMERO 15

Por J. y A. M.

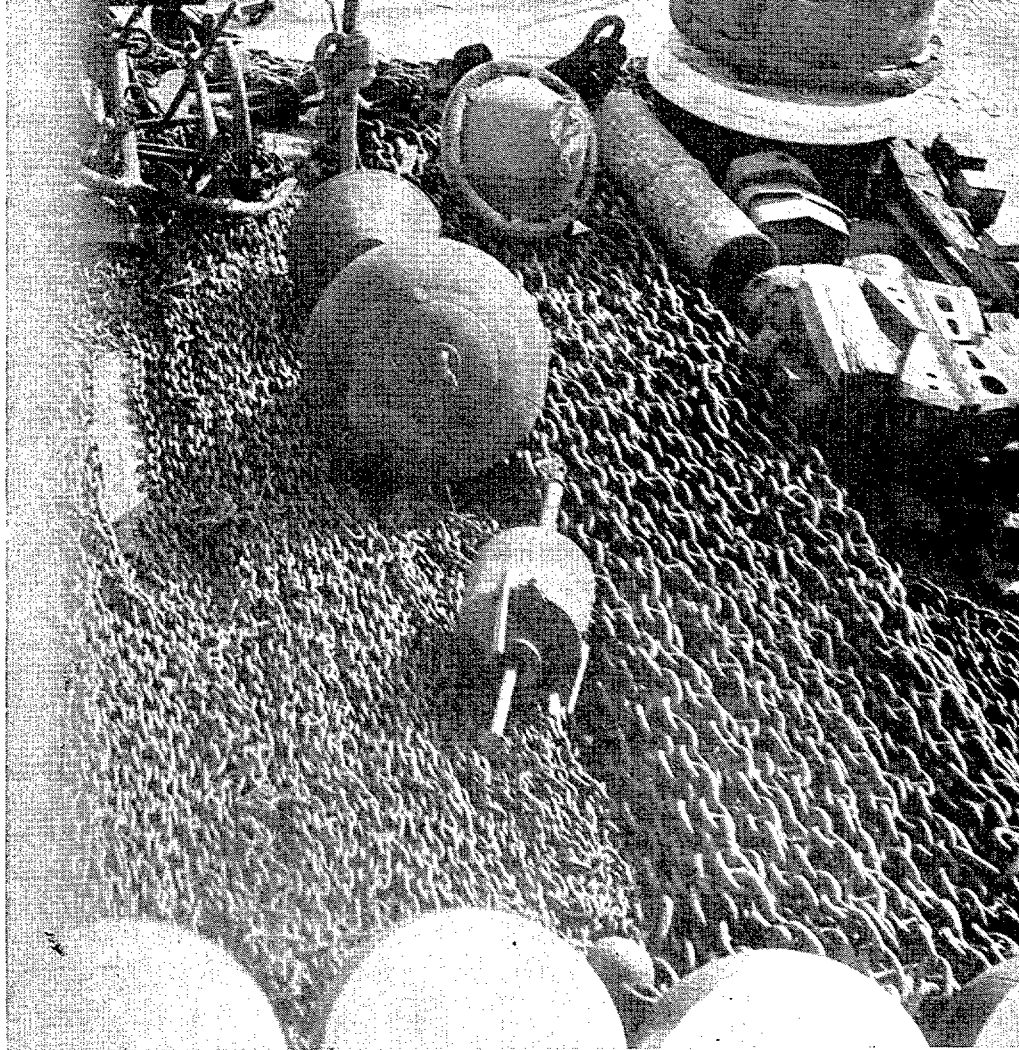


Estrábico.

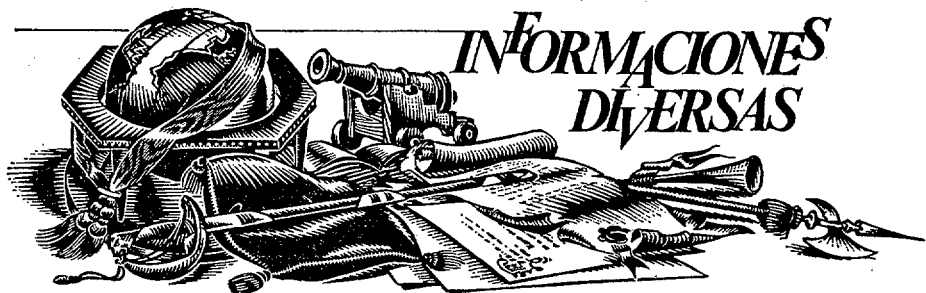
Horizontales:

1. Vela.—2. Amarras el buque de cierta forma.—3. Pez.—4. Al revés: ciudad famosa por su queso. Pronombre.—5. Giraremos hacia una banda.—6. Interjección.—7. Carpintero.—8. Voz de mando. Instrumento que usan los herradores.—9. Al revés: resultado de la suma.—10. Al revés: arco. Al revés: camino.—11. Al revés: se aplica al ganado lanar. Habla.—12. Famoso militar.

(Las soluciones en la pág. 98.)



“Más caena”. Del coronel de Infantería de Marina don Eduardo Gavira Martín



LA PLATAFORMA CONTINENTAL

(XXXI CONGRESO LUSO-ESPAÑOL PARA EL PROGRESO DE LAS CIENCIAS)

Introducción.



A celebración en la ciudad de Cádiz del XXXI Congreso Luso-Español para el Progreso de las Ciencias, entre los días 1 al 5 del mes de abril, y la circunstancia de que todas las ponencias del Coloquio H, "La Plataforma Continental", fuesen presentadas por jefes y oficiales de la Armada, y dicho Coloquio, dirigido por el contralmirante director del Instituto Hidrográfico de la Marina, no me habría dado motivo para dar publicidad al mismo si no fuese porque desde un principio acaparó la atención de los numerosos asistentes, tanto científicos como profanos en la materia.

Pero bueno será algo de historia sobre estos Congresos.

En el año 1907, y con motivo de una propuesta presentada por la Real Sociedad Española de Historia Natural, sección de Zaragoza, para celebrar un Congreso nacional de naturalistas, don Segismundo Moret, entusiasmado por la idea, fundó la Asociación Española para el Progreso de las Ciencias, a fin de que ninguna de ellas quedase marginada, celebrándose un Congreso general el año 1908, bajo su presidencia.

En 1917 se inició la colaboración luso-española con motivo del sexto Congreso, celebrado en Sevilla, colaboración que tomó carácter oficial en 1921, con motivo del octavo Congreso, que se celebró en Oporto.

Sería prolijo relacionar las diversas ponencias presentadas en todos y cada uno de los Congresos celebrados hasta la fecha, las personalidades que ostentaron las presidencias de los mismos y los científicos que participaron en ellos. No obstante, y a título informativo, podríamos recordar, entre otros, a don Santiago Ramón y Cajal, don José Echeagaray, don Eduardo Dato, don Leonardo Torres

Quevedo, doctor Oliveira Salazar, almirante don Rafael Estrada, señores Royo Villanova y Fernández Ladreda, profesores López Ibor, Tavares y Lora Tamayo, etc.

El hecho de que en el año 1938, en plena guerra de liberación, se celebrase en Santander el decimoquinto Congreso, que reunió a 1.326 congresistas, y en el que se presentaron 387 trabajos, puede darnos idea del interés que despertaban en el mundo científico, bastando relacionar algunos de los títulos de las Conferencias pronunciadas a lo largo de estos años, para confirmar dicho aserto:

“Orientación técnica del Seguro y su influencia en la política actual” (Eduardo Dato). “El problema de la investigación científica en España” (José Rodríguez Carracido). “Principios fundamentales de la Matemática y, en particular, del grado de certeza que debe atribuirse a sus proposiciones fundamentales” (Tema de un Coloquio). “Las conquistas geográficas portuguesas” y “El progreso científico a bordo de los buques” (almirante Estrada). “El hombre máquina” (López Ibor). “Sentido humano del urbanismo” (Miguel Fisac). “Hacia una mayor colaboración entre los científicos hispano-portugueses” (José María Albarada). “El espíritu científico y las humanidades” (Luis Legaz Lacambra). “Viaje a la Luna” (José María Torroja), etc.

La Asociación Española para el Progreso de las Ciencias está actualmente presidida por don Manuel Lora Tamayo, catedrático, académico y presidente del Instituto de España, ostentando la vicepresidencia de la misma el P. Antonio Romañá Pujó, S. J., presidente del Patronato “Alfonso el Sabio”, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas y académico.

La celebración de estos Congresos no sólo permite a numerosos científicos e investigadores la presentación de ponencias y comunicaciones, resultado de sus estudios, sino que favorece el encuentro con especialistas en otras ramas con los que poder discutir un problema determinado. Ello conduce a un enfoque del mismo bajo diversos puntos de vista, con la consiguiente posibilidad de poder profundizarlo y darle la solución más adecuada, favoreciendo al mismo tiempo el intercambio de teorías, métodos y resultados, cuya meta final justifica la denominación de estos Congresos: “Progreso de las Ciencias”.

En este XXXI Congreso se establecieron 16 Coloquios, en los que se presentaron un total de 54 ponencias y 173 comunicaciones, con temas tan sugestivos como: “Desarrollo regional”, “Alteraciones, conservación y restauración de los materiales pétreos en los monumentos”, “La contaminación de las aguas costeras”, “Rocas básicas y yacimientos minerales”, “Turbulencia en mecánica de los fluidos”, “Interacción de la radiación con la materia”, etc.

Pero hagamos referencia especial al Coloquio H.

La plataforma continental.

Se abre este Coloquio con un discurso del contraalmirante García de Quesada, del que basta transcribir algunos de sus párrafos para que el lector pueda juzgar el interés que despertó entre todos los asistentes:

La plataforma continental tiene una extensión de 200.000 kilómetros cuadrados, lo que supone un 40 por 100 de la superficie total del territorio de la España peninsular.

Sobre esta plataforma se ejerce soberanía y su explotación pertenece en dominio al propio país.

Por eso, cuando los recursos energéticos y la obtención de materias primas van siendo acuciantes para la cada vez más numerosa y ávida humanidad, los ojos se vuelven esperanzados a esa parte del suelo nacional, todavía virgen, aún inexplorada. Pero para llegar a la "explotación" es necesaria una exploración racional previa...

Si la explotación es costosa, también lo es la fase de exploración, que es preciso considerar como una inversión a largo plazo...

...de modo que las miradas se vuelven hacia el Estado, para que programe y resuelva la exploración oceánica.

Es decir, que los Gobiernos, al encontrarse con la obligación de efectuar la exploración oceánica de su plataforma continental, necesitan establecer una flota de barcos oceanográficos, preparar personal para la misma y organizar centros científicos para dirigirla.

Por otra parte, los Estados marítimos cuentan con Servicios Hidrográficos encargados de levantar los planos y cartas marítimas como ayuda a la navegación... Las flotas hidrográficas son las encargadas de los levantamientos y de proporcionar los datos para la puesta al día de las publicaciones náuticas.

Como el mantenimiento de dos flotas, una oceanográfica y otra hidrográfica, es excesivamente costoso, los Gobiernos acuden a los Servicios Hidrográficos para encargarles esa misión oceanográfica...

El Gobierno español, siguiendo las ideas anteriormente expresadas, prepara actualmente los barcos hidrográficos para hacerlos capaces para investigación oceanográfica. Y ha programado una modernización de la flota hidrográfica, a la que se unirán cuatro buques más de nueva construcción, especialmente concebidos para su doble misión de Hidrografía y Oceanografía.

El hecho de que la Armada, a través de su Servicio Hidrográfico, explore la plataforma continental no supone, en modo alguno, injerencia en los trabajos de otros Organismos especializados en Oceanografía, como son el Instituto Español de Oceanografía y el Instituto de Investigaciones Pesqueras...

...Por el contrario, se pretende colaborar y completar el trabajo de los demás cargando la Marina de guerra, sobre sus espaldas, gran parte de la inmensa y costosísima labor de la exploración marítima.

Un notable geógrafo español dijo una vez que la cartografía era cara, pero mucho más cara, carecer de ella. Tan profundo concepto tiene su gran aplicación en Oceanografía. Será costosa la exploración oceánica, pero mucho más costoso será dejar de obtener y explotar las riquezas de tan vasto terreno como es la plataforma continental...

Tan importante y costosa exploración requiere una coordinación a nivel nacional, y podemos agregar que también otra coordinación a nivel internacional. Estas coordinaciones tendrán como objetivo planificar la exploración, impidiendo la duplicidad de trabajos y aprovechando cada campaña al máximo, para alcanzar, a un tiempo, diversos objetivos.

La Armada está estudiando este problema de la coordinación a base de la creación de un centro "nacional" para esta misión. En principio, este centro

contaría con la ayuda plena del Instituto Hidrográfico de la Marina y su flota "hidro-oceanográfica".

A continuación, el contralmirante García de Quesada expone esquemáticamente los diversos tipos de investigación que pueden realizarse en el océano y las consecuencias prácticas que pueden deducirse de aquéllas en los que naturalmente tienen cabida todas las ramas de la Ciencia: Física, Química, Geología, Biología, Medicina etc. Y manifiesta:

El conocimiento de la plataforma continental no se limita a la masa acuosa que la cubre, ni a los fenómenos de intercambio que se dan en las superficies límites de ésta (atmósfera-océano y mar-fondo), ni tampoco a estudios locales con fines prospectivos, sino que ha de extenderse a la corteza terrestre cubierta por el océano y a las capas subyacentes.

Seguidamente sintetiza los temas de las ponencias que van a ser expuestas por el capitán de corbeta Catalán, teniente de navío Benavente y señor Quijano, del Instituto y Observatorio de Marina de San Fernando; capitán de corbeta Vidal, del Instituto Hidrográfico, y comandante médico Lara y teniente de navío García Gómez, de la Unidad de Investigación Subacuáticas del Centro de Buceo de la Armada.

Finalmente, el contralmirante García de Quesada concluye su discurso exponiendo un importante problema, que tanto la exploración como la investigación oceanográfica de la plataforma continental origina desde un principio, relacionado con la preparación del personal científico:

Es cierto que la Armada posee determinado personal con preparación para ciertos tipos de investigación, pero no puede, ni es su misión, resolver al país la investigación oceanográfica en toda su complejidad. El problema en sí es un problema nacional, y como tal debe abordarse. Es cierto que el país cuenta con magníficos biólogos, químicos, físicos, etc. Pero por lo general estos científicos carecen de formación náutica y no suelen tener una extensa preparación sobre Oceanografía. Se estima que debiera existir una Facultad o Escuela de Oceanografía, de nivel universitario, donde tales científicos adquiriesen una formación del conjunto oceánico y de las campañas en la mar, indispensable para la futura explotación de la plataforma.

Quisiera que, como resultado de este Coloquio, se hiciera ver la necesidad de la preparación perfecta de este personal. Abundando sobre el concepto antes apuntado de que será más caro no hacer oceanografía que hacerla, repito ahora, con el mayor énfasis, que será aún más caro todavía hacerla a medias...

Y creo que precisamente Cádiz, donde tendrá su base de operaciones la flota hidro-oceanográfica, es posiblemente el lugar más idóneo para establecer esa Facultad. Sus alumnos, tras el correspondiente acuerdo con la Marina, podrían efectuar campañas de prácticas en estos barcos y tomar conciencia del mar, de sus tesoros y de sus posibilidades a bordo de nuestros barcos. Quisiera unos oceanógrafos entusiastas del mar que con amor, que enamorados, busquen sus secretos, sus bellezas, sus peligros.

A este Coloquio, al que asiste personal altamente distinguido de nuestra Universidad, pido que estudie con la mayor amplitud de miras el problema que expongo.

Ponencias.

Sería una osadía por mi parte tratar de hacer un resumen de las ponencias presentadas al Coloquio H, disponiendo, como dispongo, de las síntesis presentadas por los autores, cuya lectura podrá darnos una idea de los temas presentados y nos permitirá considerar el enorme interés que despertó su exposición.

“La detección de los movimientos continentales con técnicas radioeléctricas.” (José Benavente Sierra.)

La aparición y desarrollo en los últimos años de nuevos instrumentos de investigación, así como la aplicación a la Geofísica de técnicas radioastronómicas, permite la medición de bases geodésicas con precisiones verdaderamente impresionantes. Los resultados previsibles para un futuro relativamente próximo prometen ser aún más espectaculares. Se hace una sucinta explicación del método conocido como “Interferometría de gran base” (VLBI) y sus posibles aplicaciones a la Geofísica.

“Aplicación de la informática a la cartografía de la plataforma continental española.” (Fernando Vidal Massó.)

Aspectos cualitativos de los problemas con que se enfrenta la hidrografía en el momento actual. La batimetría como infraestructura fundamental de toda actividad relacionada con la plataforma continental. Evolución de las técnicas de adquisición de datos en nuestros levantamientos; descripción de los sistemas con que contarán los barcos hidrográficos de nuestra Armada. Posibilidades de dichos barcos para efectuar levantamientos oceanográficos. Procesado de datos sistema con que contará el Instituto Hidrográfico. Banco de datos y cartografía automática. Aplicación de la informática a otras actividades del Instituto. Problemas orgánicos y técnicos impuestos por el nuevo enfoque de los trabajos.

“Oxigenación hiperbárica.” (Antonio de Lara Muñoz-Delgado.)

Es indudable la importancia del oxígeno para el mantenimiento de unas funciones vitales normales. Existen situaciones en la clínica humana en las que una deficiencia de los niveles de oxigenación pueden producir desviaciones metabólicas hacia mecanismos anaerobios, que determinarán trastornos y alteraciones funcionales, conduciendo en casos extremos a la muerte celular irreversible.

La oxigenoterapia hiperbárica constituye la forma más directa y lógica concebida para normalizar esas deficiencias. Se han realizado cincuenta tratamientos en enfermos vasculares periféricos y dos de gangrena gaseosa; las mejorías observadas y las remisiones alcanzadas en los cuadros clínicos correspondientes han permitido apreciar el interés que ofrece este sistema.

“Inmersiones a saturación y habitat submarino.” (José García Gómez.)

En el Centro de Buceo de la Armada se realizan experiencias con buceadores sobre inmersiones a saturación en cámara hiperbárica. Diferentes equipos de cuatro hombres permanecen entre tres y diez días en un ambiente presurizado y respirando una mezcla artificial de nitrógeno y oxígeno. Diariamente

efectúan inmersiones de hasta tres horas a cuarenta metros de profundidad en un tanque hidráulico, regresando a su estado normal de saturación sin efectuar descompresión en el agua.

Con estas experiencias se valoran los equipos, adaptaciones al medio hiperbárico, alteraciones psicofisiológicas y procesos descompresivos de los acuanautas que, posteriormente, actuarán como tripulantes en un habitat submarino para efectuar inmersiones reales de saturación en mar abierto.

“Aplicación de una versión de estación geomagnética al estudio de la conductividad eléctrica de la bahía de Cádiz.” (Manuel Catalán.)

De la comparación de las bahías registradas en los magnetogramas de los Observatorios de Averroes y Almería parece deducirse la existencia de una zona de alta conductividad entre el sur de la Península y norte de Africa. Se describe un prototipo de magnetómetro vector con sensor de rubidio y bobinas auxiliares diseñado y construido en el Observatorio de Marina. Se comparan las pulsaciones registradas en éste con las de otros observatorios, mejorando la localización de la zona de alta conductividad, estudiando su posible correlación con la tectónica de la zona.

Se plantea, finalmente, un programa de perfiles magnéticos profundos para la Bética.

“Detección de los movimientos continentales con técnicas astronómicas.” (Luis Quijano Sánchez.)

Las teorías de los desplazamientos de las placas continentales predicen movimientos ánuos de algunos centímetros. Los instrumentos astronómicos más precisos, PZT y astrolabios, no permiten detecciones de este orden en periodos cortos. Los estudios basados en periodos largos exigen gran continuidad y homogeneidad en los datos de las estaciones.

Se comentan los resultados deducidos de los primeros años de observación del astrolabio del Instituto y Observatorio de Marina de San Fernando (1968-1973), en los que se aprecia una deriva de las coordenadas locales. La confirmación de esta deriva y el análisis de su carácter exigen extender el estudio a un periodo más largo.

Conclusión.

En el acto de clausura el contralmirante García de Quesada manifestó, entre otras cosas:

Física, Química, Biología, Bioquímica, Hidrografía, Electrónica..., todas las Ciencias, tienen su misión en la plataforma continental y todos los especialistas tienen cabida. Es, repito, la conjunción de todos, lo que puede conducir al éxito en la exploración y explotación de la plataforma continental, que es parte integrante del suelo nacional.

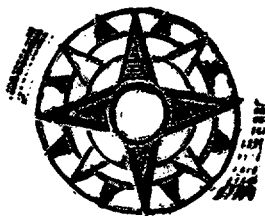
En mi modesta opinión, este XXXI Congreso Internacional para el Progreso de las Ciencias ha abierto nuevos horizontes a cierto número de científicos que no dudarán en ampliar sus investigaciones o dirigir sus estudios a

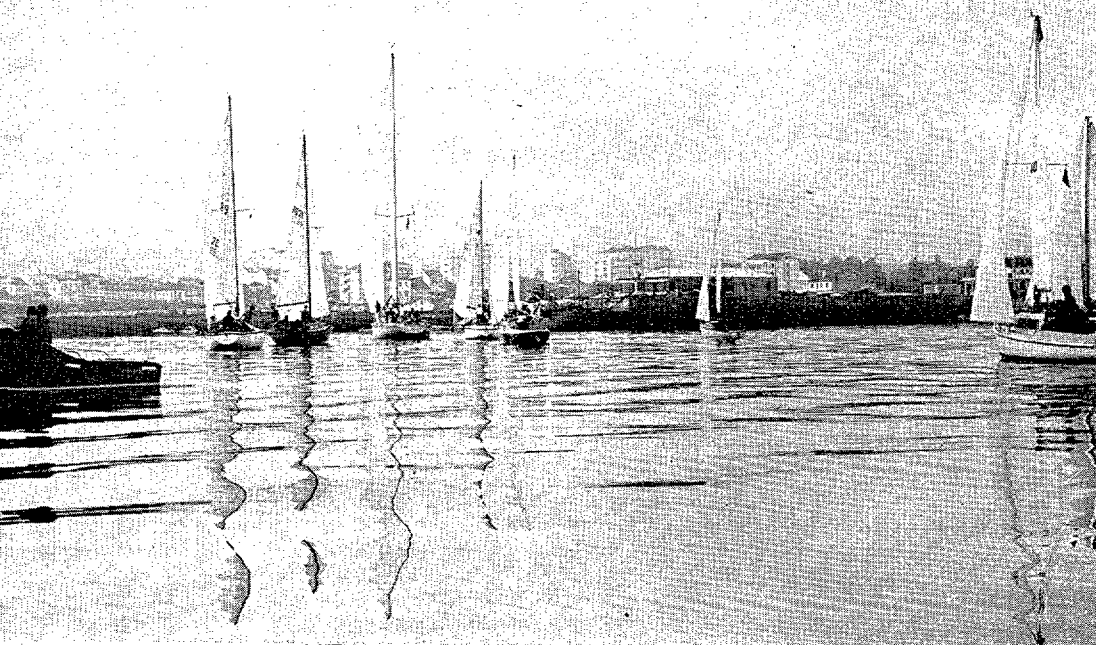
esta parte de nuestro suelo nacional, desconocido por muchos, y que de forma sugestiva invita a desvelar sus secretos.

Por otra parte, y con motivo de las numerosas intervenciones habidas durante el desarrollo de las ponencias, se ha podido apreciar el interés de muchos científicos en prestar su colaboración en este tipo de investigaciones, lo que, lógicamente, conducirá al mayor éxito de las mismas.

Finalmente, se ha conseguido que la idea expuesta por el contralmirante García de Quesada de la creación de una Facultad de Oceanografía, sea aceptada, y es el subsecretario de Educación y Ciencia el que promete iniciarla con una Escuela de Graduados en Ciencias Oceánicas.

Vicente GANDARIAS AMILLATEGUI





“Preparados”. De don José M.^a Massó Bolívar

NOTICARIO



ACCIDENTES

Naufragio en Japón.—El pequeño buque-tanque de 177 toneladas de porte **Koun Maru** naufragó en los estrechos de Kammon, frente a la isla japonesa de Houshu.

En el accidente desaparecieron tres tripulantes del **Koun Maru**.



Abordaje fragata-petrolero.—La fragata lanzacohetes norteamericana **Dahlgren** abordó al petrolero italiano **Egeria**, cuando éste estaba fondeado en Hampton Roads.

Al parecer, el **Dahlgren** resultó con el casco dañado, un bote destrozado y fue preciso cortar uno de los apoyos del palo.

En el accidente no hubo que lamentar desgracias personales.



Explosión en una fábrica de explosivos. Un centenar de personas resultaron heridas al hacer explosión en el arsenal del Ejército norteamericano en Radford una nave dedicada a la fabricación de trilita.

Los daños fueron valorados en unos 20 millones de dólares.



Diecinueve ahogados en naufragio.—Tal fue el balance de víctimas al hundirse la lancha brasileña **María Bonita** cuando navegaba entre los puertos de Guaira y Coronel Renato, en el río Paraná.



Incendio en Vigo.—Seis horas emplearon los bomberos en sofocar un incendio declarado en el buque congelador dominicano **Ría de Pontevedra**, que estaba casi listo para efectuar sus pruebas de mar.

El fuego, producido tal vez por la chispa de un soplete, tomó gran incremento al alcanzar el espacio destinado a camarotes.



Mercante panameño hundido.—Debido a la espesa niebla, el buque japonés **Kimi Maru**, de 37.179 toneladas, y el panameño **Morlan**, de 1.200, entraron en colisión durante la noche a unas 25 millas al sur de cabo Sacratif.

El **Morlan** resultó partido en dos y se hundió rápidamente. Dieciséis hombres de su tripulación fueron recogidos por el **Kimi Maru** y conducidos a Málaga.



Grúa al agua.—Debido a un fuerte balanceo, cayó al mar en diez metros de fondo una grúa que sobre una gabarra trabajaba en la recuperación de 3.800 toneladas de bobinas y perfiles de acero de la barcaza **Pajares**, hundida el pasado mes de enero frente a Punta Galea, en Bilbao.

La grúa accidentada está valorada en unos ocho millones de pesetas.



Petrolero hundido en abordaje.—El buque-tanque soviético **Master Deviedim** naufragó en el canal de Sicilia, unas 24 millas al norte del cabo Farina, a consecuencia de los daños sufridos al colisionar con el transbordador francés **Alpilles**, en medio de una densa niebla.

Los 41 tripulantes del petrolero fueron recogidos por un pesquero tunecino.

AERONAUTICA

A vueltas con el "Harrier AV16".—Al parecer, el Gobierno británico ha decidido abandonar el proyecto de construcción conjunta con Estados Unidos del nuevo tipo de avión de despegue vertical conocido como **Harrier AV16** ó **Super Harrier**, cuya construcción correrá enteramente a cargo de los estadounidenses.

La decisión inglesa está basada en que la RAF no necesitará los nuevos aviones hasta 1985, fecha en que está prevista la sustitución de los **Harrier** actuales y de los cazas **Jaguar**, de fabricación anglo-francesa.



Versión antisubmarina del "Augusta Bell 212".—Finalizaron con éxito las pruebas preliminares de vuelo de la ver-

sión antisubmarina del helicóptero **Augusta Bell-212**, cuya fotografía ilustra esta noticia.

En el presupuesto de Defensa italiano figura un crédito de 34.000 millones de liras para la adquisición de 28 de estos aparatos, cuyo suministro está previsto para 1977.

ASTILLEROS

Empresa Nacional "Bazán".—El volumen de facturación en 1973 alcanzó la cifra de 12.000 millones de pesetas, frente a 9.300 millones el año anterior.

En la actualidad, la Empresa ultima la elaboración de un proyecto de acción concertada que pone al día los planes de actuación y los programas de medios necesarios en los años venideros para atender las necesidades de la Marina de Guerra y las tendencias de tipo productivo que se perfilan para el futuro.

Aparte de las unidades contratadas por la Armada, la Empresa Nacional "Bazán" tiene encargos para construir dos petroleros de 172.000 toneladas de porte, un buque congelador-factoría, dos petroleros de 35.000 toneladas de porte, tres cargueros de 15.000 toneladas y tres atuneros-congeladores de 1.480 toneladas.

La fabricación de turbinas y motores experimentó también un notable incremento.



Nagoya (Japón).—Los astilleros del grupo **Ishikawajima-Harima Heavy Industries** de esta ciudad estarán dedicados en lo sucesivo a la reparación de buques y a la fabricación de maquinaria para la industria y de estructuras para la Marina.

El último buque construido en estos astilleros fue el carguero polivalente de



22.258 toneladas de porte **Ravni Kotari**, entregado recientemente a una naviera yugoslava.

BUQUES

Buques de efecto superficial.—Ofrecemos a nuestros lectores una fotografía aérea tomada del **SES-1008**, de 100 toneladas, durante unas pruebas efectuadas en la bahía de San Andrés, en las que alcanzó una velocidad de 92 nudos.



Fragatas clase "Tromp".—La primera unidad, que da nombre a la serie, fue lanzada en los astilleros Rijn-Schelde de Flessingue el 2 de junio de 1973 y será entregada a la Armada holandesa el próximo mes de octubre.

La segunda de estas fragatas lanzacohetes fue puesta a flote el 9 de marzo del año en curso y bautizada con el nombre de **De Ruyter**. Está prevista su entrega en octubre de 1975.

Desplazan estas unidades 3.665 toneladas **Washington** y tienen 138,60 metros de eslora, 14,80 de manga y 4,60 de calado. Con un sistema **COGOG** de propulsión, tendrán una velocidad máxima de 28 nudos.

Su armamento está compuesto por un lanzador **MK-13** para cohetes superficie-aire **SM-1**; un sistema **Sea Sparrow**; un montaje doble de 120 **Bofors**; dos montajes triples antisubmarinos **Mk-32**, y un helicóptero **Lynx**.

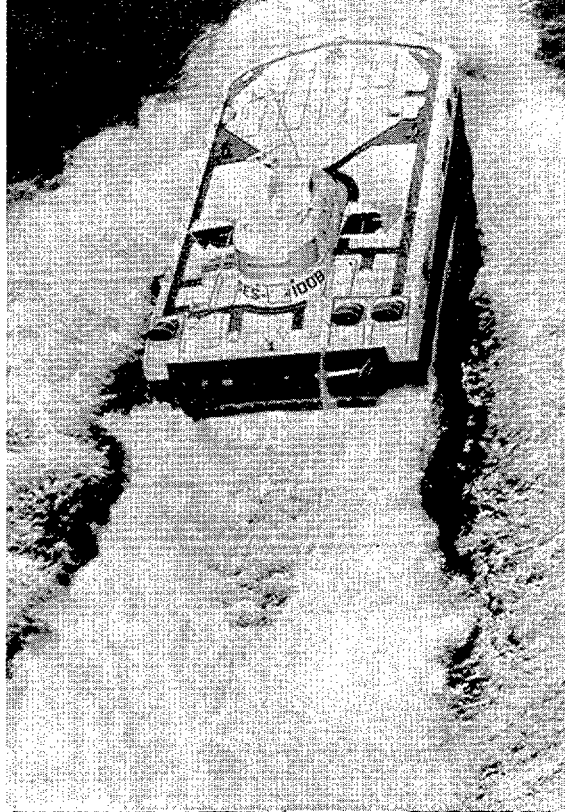


Portaaviones "John F. Kennedy".—Por primera vez desde su entrada en servicio en 1968, sufre este buque su primera gran reparación en los astilleros de Norfolk, que afectará a sus ocho calderas y a la catapulta. También serán mejorados los espacios destinados al alojamiento de la tripulación.

Terminadas estas obras en diciembre próximo, el **John F. Kennedy** podrá embarcar aviones **F-14 Tomcat** y **S-3A Viking**.

CEREMONIAL

Real Academia de la Historia.—Con motivo de su ingreso en esta Corporación, el interventor general de la Armada, **Gella Iturriaga**, pronunció un discurso



sobre "La Real Armada de 1808", en un acto celebrado en el Salón de Sesiones, que estuvo presidido por el ministro de Marina, almirante **Pita da Veiga**, al que acompañaban en la mesa presidencial el director de la Academia, señor **Pabón** y **Suárez de Urbina**, y el teniente general **Martínez Campos**.



Por los caídos en la mar.—A bordo del dragaminas **Eo**, el almirante **Cervera Balseyro** presidió en aguas barcelonesas una solemne ceremonia en memoria de los caídos en la mar durante la guerra de Liberación.

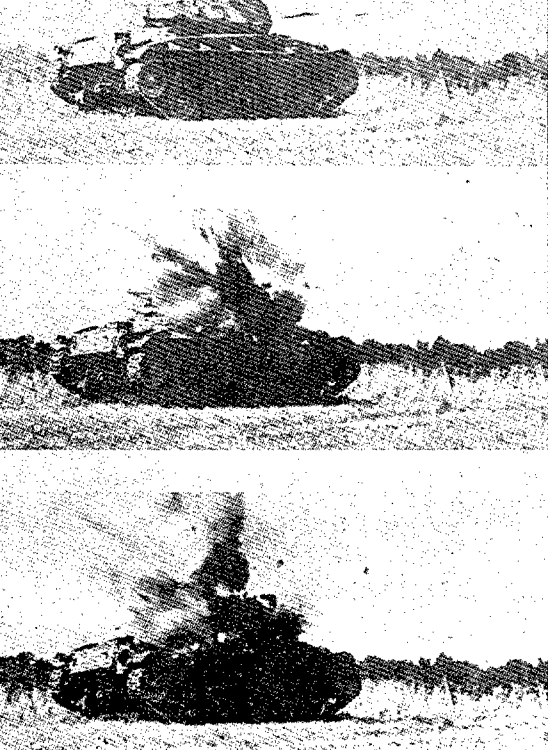
Tras la oración fúnebre, fue arrojada una corona de laurel mientras los presentes entonaban la **Salve Marinera**.

Al acto asistieron miembros de la **Hermandad de Marineros Voluntarios**.

COHETES

Pruebas del "Harpoon".—Tuvieron lugar a bordo del hidroplano **High Point** diversas pruebas de una modificación del sistema **Harpoon** que permita adaptarlo a este tipo de buque.





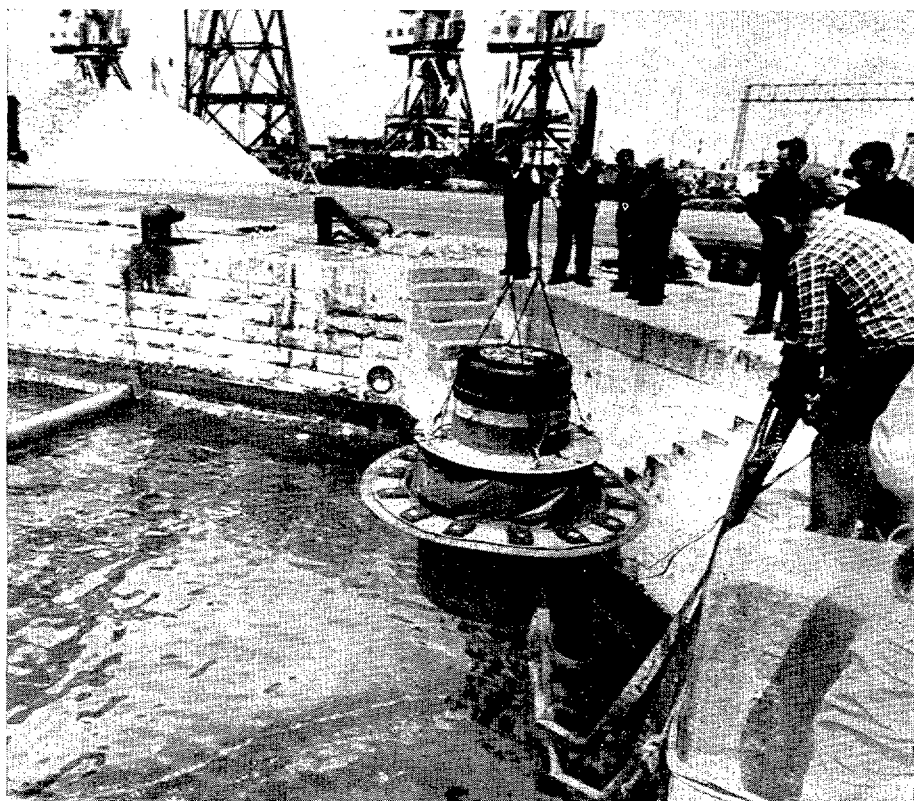
Cohete contra defensas antiáreas.—Durante las pruebas efectuadas en el arsenal de Redstone (Alabama), cohetes lanzados desde un helicóptero UH-1 alcanzaron de lleno el blanco señalado.

Estos cohetes, denominados ADSM (Air Defense Suppression Missile), llevan un doble sistema de auto-guiado, con infrarrojos y radar. Fueron disparados desde una altura de 300 metros, contra un carro de combate situado a cuatro kilómetros de distancia.

La secuencia de fotografías muestra con toda claridad el impacto de uno de estos cohetes.

COMBUSTIBLES

Contra la contaminación superficial.—La fotografía recoge el arriado al mar en los muelles de Civitavecchia de un artefacto diseñado para eliminar de la superficie del agua los residuos petrolíferos flotantes.



El aparato ha sido bautizado con el nombre de **Perseus**, en memoria del héroe mitológico griego que combatió a la terrible Medusa.



Más allá del precio del petróleo.—Durante una conferencia pronunciada en el Club Financiero Génova, el secretario general de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) dijo textualmente: "La crisis petrolífera no está provocada para obtener mayores precios de los crudos. Hemos entrado de repente en una era en que la demanda supera ampliamente a la oferta y ésta no puede atender al consumo. Se impone, pues, una reducción, evitando el despilfarro; habrá que movilizar otras fuentes de energía..., pues sería una locura dejar a nuestro planeta sin recursos petrolíferos de aquí a veinte o treinta años".



El OTAN.—Según una noticia que recogemos de la revista "Marine Rudschau", durante la denominada crisis del petróleo algunas de las compañías suministradoras no cumplieron plenamente con sus obligaciones de abastecimiento a la Fuerza de Combate de la Alianza en algunos países, y, de momento, redujeron sus suministros al dispositivo militar.



Estimaciones optimistas en Londres.—Según el Gobierno británico, la producción petrolífera inglesa en el mar del Norte podría llegar en 1980 a los 100 ó 140 millones de toneladas.

Estas cifras están basadas en la posibilidad de descubrir nuevos yacimientos junto a los ya conocidos y en vías de explotación.



Continúa el embargo a Holanda.—En una conferencia celebrada por nueve ministros árabes de Hidrocarburos, se acordó mantener el embargo de petróleo a Holanda implantado el pasado mes de octubre, aunque el 10 de julio volverá a estudiarse esta cuestión.

COMUNICACIONES

Satélite de comunicaciones.—Estados Unidos puso en órbita un satélite destinado a transmitir programas educativos de televisión a diferentes países del mundo.

Con un costo de 205 millones de pesetas, dicho satélite es el más caro lanzado hasta ahora en todo el globo y su precio equivale al de una misión tripulada **Apolo**.

Su órbita es estacionaria a 35.000 kilómetros de las islas Galápagos.

CONFERENCIAS

Murcia.—En el aula magna de la Facultad de Filosofía y Letras de esta capital tuvo lugar un acto académico sobre diversos aspectos de la defensa nacional, que comenzó con una conferencia del director del CESEDEN, almirante Martel Viniegra, en la que explicó las misiones prioritarias del Centro y su importancia en la creación de una conciencia nacional en el terreno de la defensa.

Después del almirante Martel, tomó la palabra el general Cuartero Larrea, quien disertó sobre los conceptos: política militar y política de defensa, en diversas etapas históricas.

Cerró el acto el director de la Escuela Nacional de Administración Pública de Alcalá de Henares con una conferencia sobre administración pública y defensa nacional.

Al acto asistió el capitán general de la Zona Marítima del Mediterráneo, almirante Yusti Pita; los gobernadores civil y militar de la provincia; el jefe del Sector Aéreo, y otras autoridades y personalidades universitarias.

CONFLICTOS

Bombardeos contra el Líbano.—Israel bombardeó con **napalm** una extensa zona de tierras de labor próxima a las aldeas libanesas de Rachaya, Marjayum, Abu-Kamha y Wadi Hujair.

En esta operación intervinieron varias formaciones de aviones.



Víctimas del terrorismo.—Dieciséis niños resultaron muertos y otros setenta heridos, nueve de ellos de gravedad, cuando las tropas israelitas irrumpieron en la escuela de Maalot (Galilea), donde tres terroristas palestinos tenían secuestrados a un centenar de escolares.

La batalla por la conquista de la escuela duró doce minutos. Los tres terroristas resultaron muertos.

Al parecer, el comando terrorista pertenecía al Frente Democrático para la Liberación de Palestina y exigía para la liberación de los rehenes la puesta en libertad de otros veinte terroristas que cumplen condena en cárceles israelíes.



Represalia israelí.—Cuarenta y ocho muertos y unos ciento veinte heridos parece ser el triste balance de los ataques realizados por la Aviación israelí contra ciudades y aldeas libanesas.

Uno de los lugares más castigados fue el campamento de refugiados de Nabatieh.



Combates cerca de Saigón. — Tropas norvietnamitas apoyadas por carros de combate contraatacaron a las fuerzas survietnamitas que avanzaban a 40 kilómetros al norte de Saigón.

Los comunistas fueron rechazados tras violentos combates y las tropas gubernamentales ocuparon la aldea de An Dien.

CONMEMORACIONES

XXXV Desfile de la Victoria.—El domingo 26 de mayo, el Jefe del Estado presidió en Madrid la gran parada militar conmemorativa de la victoria, en la que participaron 11.000 hombres, 485 vehículos, 78 piezas de Artillería y cohetes y 143 aviones.

Mandaba las Fuerzas el capitán general de la I Región Militar, teniente general don Angel Campano. Al mando de la Aviación iba el teniente general Guerrero García, capitán general de la I Región Aérea.

La Marina estuvo representada en la parada por el batallón de alumnos de la Escuela Naval Militar, un batallón de Marinería y un batallón de Infantería de Marina.



CONSTRUCCION

Técnica española a Italia.—La sociedad italiana Italcantieri, perteneciente al grupo estatal IRI y que construye el 80 por 100 del tonelaje contratado en su país, llegó a un acuerdo con la firma española SENER para la utilización en la construcción naval del sistema FORAM desarrollado por la empresa española con indudable éxito mundial.



El mayor canal de Europa.—En 1976 comenzará en la URSS la construcción de un canal de 400 kilómetros de longitud, que unirá los ríos Volga y Ural.

Este canal comenzará 150 kilómetros al norte de Volgogrado y servirá fundamentalmente para el riego, sin que se sepa hasta ahora si será usado también como vía navegable.

CURIOSIDADES

Captura de una gran tintorera. — En aguas próximas al pueblo de Vilasar de Mar (Barcelona) quedó atrapada en la red de unos pescadores una tintorera de casi 500 kilos de peso.

Dado su gran tamaño, hubo de ser remolcada hasta el puerto deportivo de Premiá, donde fue izada a tierra con una grúa, no sin que antes destrozara con su poderosa boca casi toda la red.

La tintorera, no sabemos si viva, fue trasladada a Barcelona.



Toponimia de Escombreras.—Según un estudio recientemente publicado sobre la ictiología del litoral murciano, el nombre de Escombreras, que recibe el islote situado al sur de Cartagena, proviene de una antigua factoría romana, que allí estuvo instalada para la preparación de escombridos o caballas, peces muy apreciados por los romanos y que abundaban de forma especial en aguas de Cartago Nova.

DEPORTES

Regatas de San Isidro.—Quince clubs náuticos pertenecientes a la Federación Española de Vela participaron en las tra-

dicionales regatas de San Isidro y IV Trofeo "Memorial Miguel López Dóriga", celebradas en el embalse madrileño de San Juan. En ellas intervinieron más de cien veleros de las clases "snipe", "vaurien", "470", "420", "optimist", "finn", "pampero", "vivacity" y "geisha".



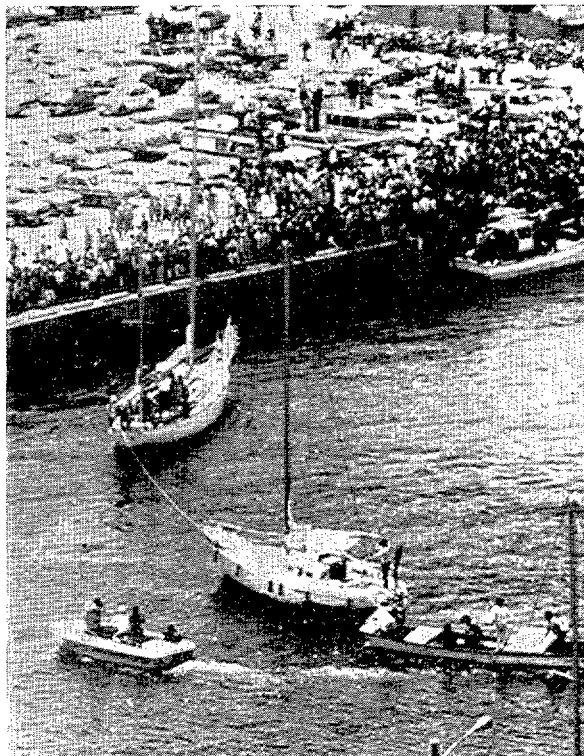
Campeonato de España de Cruceros.—Esta prueba estuvo dividida en tres singladuras: Arenys de Mar-Palma; Palma-Alicante y Alicante-Palma.

El Príncipe de España tomó parte en la segunda de estas navegaciones a bordo del yate **Shere-Khan**.



Alrededor del mundo sin escalas.—La fotografía recoge la entrada en el puerto deportivo de Tadoaka, próximo a Osaka, del yate **Mermeid III** al terminar un viaje alrededor del mundo de 31.000 millas, sin escalas, en el que empleó 276 días.

El yate fue tripulado en solitario por el japonés Kenichi Horie



El Ferrol del Caudillo.—En el campeonato de fútbol de la Zona Marítima del Cantábrico resultó vencedor el equipo de la Estación Naval de La Graña al derrotar al del Cuartel de Instrucción por cinco goles a cero en la final.

DERECHO

Estatuto jurídico de los aerodeslizadores.—Expertos de los Gobiernos de Australia, Bélgica, Ciudad del Vaticano, España, Francia, Italia, Nigeria, Países Bajos, Portugal, Reino Unido y República de San Marino, estuvieron reunidos en la sede romana del Unidroit al objeto de estudiar el estatuto jurídico de los aerodeslizadores.

A estas conferencias enviaron observadores Brasil, Tailandia y la Unión Internacional de Seguros para el transporte marítimo.

Entre otros temas fueron estudiados los siguientes: Matriculación y nacionalidad; responsabilidad extra-contractual por daños causados a terceros; contratos de transporte de pasajeros y sus equipajes,



Florida.—El Senado de este Estado norteamericano aprobó, por treinta y dos votos contra siete, un proyecto sobre la responsabilidad de los armadores de petroleros en caso de contaminación, destinado a reemplazar la ley de 1970 que imponía una responsabilidad ilimitada de los mismos y no reconocía las cuatro exoneraciones tradicionales: acto de Dios, caso de guerra, acción deliberada de un tercero y negligencia del Gobierno.

Esta ley de 1970 había provocado una retirada casi total de los puertos de Florida de los buques petroleros.

DISTINCIONES

Buenos Aires.—En nombre del Jefe del Estado, el embajador impuso la Cruz de la Orden del Mérito Militar y la de la Orden del Mérito Naval, en sus categorías de primera clase, con distintivo blanco, al coronel del Ejército argentino Oruezabala y al capitán de navío Fermani, respectivamente.

Al acto, celebrado en la sede de la representación diplomática española, asistieron el general Dallatea, segundo jefe del Servicio Central de Inteligencia del Ejército argentino, y representaciones del Ejército, la Diplomacia y Prensa de las dos naciones.



Orden del Mérito Naval.—Un decreto del Ministerio de Marina concedió la Gran Cruz al contralmirante de la Armada brasileña Marques Rodrigues Frazao.



Medalla de Salvamento de Náufragos. La Medalla de Oro de Cooperación de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos fue entregada a la Compañía Trasmediterránea, y Diplomas de Votos de Gracia a las tripulaciones de los buques de dicha naviera que en diversas ocasiones han prestado auxilio en la mar a otros buques

Presidió el acto el subsecretario de la Marina Mercante, vicealmirante Amador Franco, en su calidad de presidente de la Junta Nacional de la Sociedad de Salvamento de Náufragos y de la Cruz Roja del Mar, acompañado por el almirante Nieto Antúnez, presidente del Consejo de Administración de la Trasmediterránea.

ECONOMIA

Agricultura norteamericana.—El secretario estadounidense para la Agricultura declaró, en un reciente viaje a Japón, que su país está decidido a mantener su papel de suministrador importante y seguro de productos agrícolas en el mercado internacional, especialmente para naciones como Japón. También indicó que la próxima cosecha de trigo sería excepcional, con 57 millones de toneladas previstas.

Al comentar la situación agrícola internacional, el secretario norteamericano manifestó que, en lo sucesivo, los países importadores de productos agrícolas deberán aumentar sus reservas.

En estas condiciones, resulta razonable suponer una incidencia positiva en el tráfico marítimo comercial.



Pérdidas de las compañías aéreas.—Las compañías de Aviación de todo el mundo sufrirán, durante el período de tiempo comprendido de abril del 73 al próximo mes de agosto pérdidas del orden de los 800 millones de dólares en total.

Según leemos en la revista "Economista", las subidas de tarifas efectuadas han resultado insuficientes, a pesar de que en algunos casos fueron del 20 por 100.

ELECTRONICA

Pruebas del sonar "AN/SQS-56 (XN-1)".—Para ser sometido a pruebas a bordo, la casa Raytheon Company entregó a la Marina norteamericana el prototipo de un nuevo sonar destinado a las **Patrol Frigate**.

Se trata de un sonar digital dotado de un computador, de pequeño tamaño y peso, que aventaja en características acústicas y de empleo a otros modelos más complejos. Su construcción modular permite adaptarlo a casi cualquier tipo de buques.

ENCARGOS

Mercantes para Finlandia.—Según manifestaciones del presidente de la Finnish Foreign Trade Association, esta entidad finlandesa firmó recientemente un contrato para la adquisición en España de 15 buques cargueros de 15.000 toneladas, por valor de 750 millones de marcos finlandeses.

ENERGIA NUCLEAR

Madrid.—Tuvo lugar en la Junta de Energía Nuclear la presentación de un reactor de alta temperatura refrigerado por gas de la General Atomic International.

El combustible de este reactor es una mezcla de pequeñas partículas de carburo de uranio y carburo de torio, recubiertas con varias capas de carbón muy denso que confinan los productos radiactivos de fisión.



Pruebas francesas en la atmósfera.—Con motivo de la nueva serie de pruebas atómicas que tendrán lugar en el atolón de Mururoa, un comunicado de la Presidencia de la República francesa informó que serían las últimas de las realizadas en la atmósfera y que Francia podría ya pasar a efectuar tales experiencias bajo tierra.

El comunicado insistía en que los ensayos se realizarían en totales condiciones de seguridad.

ENTREGAS

Fragata "Andalucía".—En el Arsenal Militar de El Ferrol del Caudillo tuvo lugar la entrega a la Marina de Guerra de

1974]



la fragata **DEG-72 Andalucía**, segunda unidad de una serie de cinco que para la Armada construye la Empresa Nacional "Bazán". La **Andalucía** había sido lanzada el 30 de marzo de 1971, siendo madrina en la ceremonia la princesa doña Sofía.

La entrega estuvo presidida por el capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico, almirante González-Aller y Balseyro, que ostentaba la representación del ministro de Marina. Estuvo acompañado por el jefe del Alto Estado Mayor, teniente general Díez Alegría; el capitán general de la VIII Región Militar, teniente general Fernández Vallespín; almirante jefe del Arsenal, vicealmirante Durán Juan; comandante general de la Flota, vicealmirante De Elizalde y Laínez; director de Construcciones Navales, vicealmirante Muñoz-Delgado, y otras autoridades civiles y militares y representantes de la empresa constructora del buque.

Formalizados los documentos de entrega por "Bazán" y Marina, subió a bordo la dotación, fue izada la bandera nacional y se dio posesión del mando de la unidad a su primer comandante, capitán de fragata Alvarez Maldonado Muela.

Seguidamente, el capitán general de la Zona Marítima y el jefe del Alto Estado

Mayor impusieron Cruces del Mérito Naval a diverso personal de la Armada y de la Empresa Nacional "Bazán".

Finalmente, tras uñas palabras del almirante González-Aller, las autoridades efectuaron una detenida visita a la nueva fragata de nuestra Marina de Guerra.

ESTRATEGIA

Movimientos soviéticos en el Pacífico.—La agencia de Defensa japonesa informó que uno de sus aviones había avistado frente a Okinawa una agrupación naval soviética que navegaba hacia el Norte, integrada por un crucero del tipo **Kresta-2**, un destructor de la clase **Kotlin**, un escolta tipo **Petia**, un buque de desembarco **Alligator**, dos dragaminas **T-58** y dos submarinos convencionales tipo **R**.

Al parecer, esta es la primera vez que se avista una unidad de la clase **Kresta-2** en aguas del Pacífico.

FILATELIA

Francia.—El XXX aniversario del desembarco en las playas de Normandía, significa un 45 céntimos, en donde en primer plano hay un grupo de soldados recién desembarcados y al fondo están los buques de guerra que apoyaron la operación.

Al mismo tiempo que este sello, en numerosas poblaciones en donde tuvo lugar este crucial momento de la segunda guerra mundial se han empleado matasellos alusivos.



Polinesia francesa.—En un 15 francos figura la fragata **La Bousole**, de Edmond d'Urville, con la cual dio la vuelta al mundo, y en un 5 francos, una escena de pesca con embarcaciones indígenas.



Polonia.—En cinco sellos de 1, 1.50, 2.70, 4 y 4.90 zloty, se muestran otros tantos veleros de distintas épocas.



Gran Bretaña.—Para la celebración del centenario de la Unión Postal Universal, en un 3 peniques, se reproduce un buque que perteneció a la compañía Peninsular and Oriental Line y que precisamente se llamó **Peninsular**.



Barbados.—Distintos tipos de buques de pesca que se emplean en estas islas se muestran en serie de: 15, 35 y 50 centavos y 1 dólar.



Suecia.—Como propaganda de la llamada Costa Occidental, hay cinco sellos, todos de 65 öre, y en ellos figuran, entre otros motivos, el faro de Vinga, una todos dos de 65 öre, y en ellos figuran, y el poblado pesquero de Mollösund.



Maldivas.—En su emisión para el centenario de la UPU, el nominal de 2.50 rupias lleva un buque de ruedas y un moderno trasatlántico.



Malí.—La misma conmemoración sirve para un signo postal de 80 francos, en donde está un clipper junto al **France**.



Niue.—En recuerdo del bicentenario del descubrimiento de esta isla por el capitán de navío James Cook, su efigie está en efectos de 2, 3, 8 y 20 centavos.

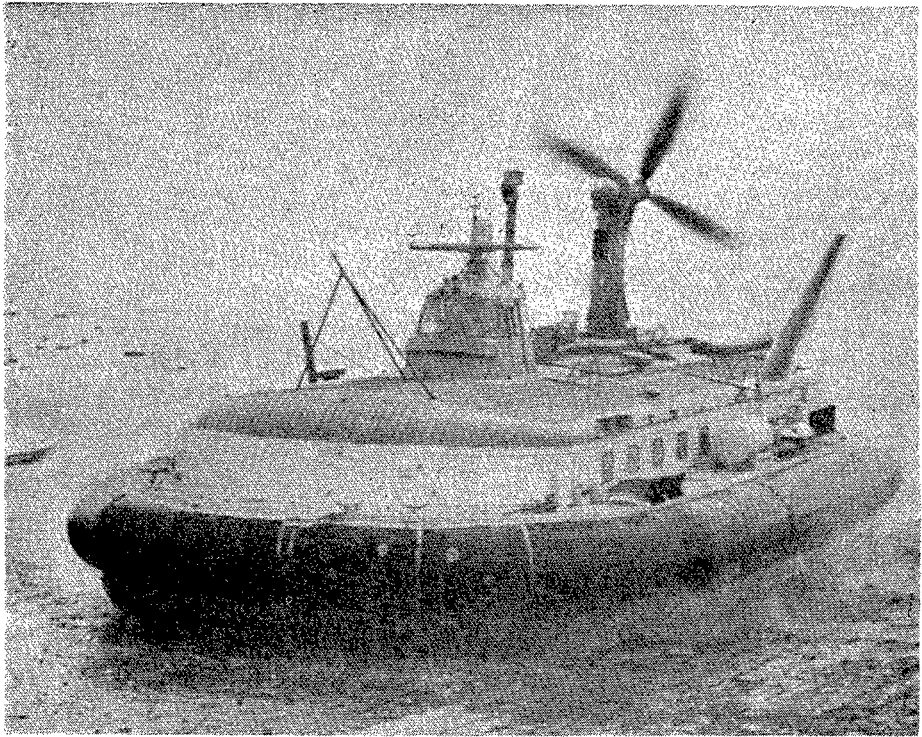
L. M. L.

FLOTAS

Armada india.—Según leemos en la revista "Défense Nationale", la Marina de Guerra india cuenta con las siguientes unidades de origen soviético.

- Diez escoltas tipo **Petia**.
- Seis submarinos tipo **F**.
- Doce lanchas tipo **Osa**.
- Seis patrulleros tipo **Poluchat**
- Dos buques de desembarco tipo **Polnocnyi**.
- Un buque nodriza de submarinos.





Armada británica.—Al parecer, el Ministerio de Defensa inglés proyecta abandonar la construcción de aerodeslizadores dragaminas. Esta decisión está basada en la experiencia adquirida con los aerodeslizadores BH-7 en servicio en la Armada iraní.

En estas páginas ofrecemos a nuestros lectores una fotografía de archivo del aerodeslizador BH-7, que en el invierno del año 1972 efectuó una serie de pruebas árticas en el Báltico, de las que informamos ampliamente en el Noticiero correspondiente a los meses de agosto-septiembre de dicho año.

GUERRA

Contraofensiva camboyana.—Según informes del Alto Mando Militar de Camboya, más de 30 insurgentes resultaron muertos en una contraofensiva gubernamental organizada para suavizar la presión comunista sobre la capital provincial de Kompong Seila, situada a 120 kilómetros al sudoeste de Phnon Penh.

La ciudad es de gran importancia estratégica por estar situada en la carretera número 4, que une Phnon Penh con el puerto marítimo de Kompong Som.

INCIDENTES

Submarino fantasma.—Un submarino no identificado fue señalado frente a las costas de la isla sueca de Gotland, a unas 150 millas al sureste de la ciudad de Estocolmo.

Dada la alerta, la zona fue patrullada por buques y helicópteros de la Armada sueca, e incluso fueron lanzadas algunas cargas de profundidad con objeto de obligar al submarino a subir a la superficie. Sin embargo, parece ser que éste logró abandonar la zona sin ser descubierto.



Rebelión militar abortada.—Fracasó en La Paz un intento de sublevación militar, en el que intervino un grupo de carros blindados del Regimiento Tarapaca, con base en El Alto.

LANZAMIENTOS

Valencia. — En los astilleros de la Unión Naval de Levante tuvo lugar el lanzamiento del buque de pasaje J. J. Sister, de 13.000 toneladas, encargado por la Compañía Trasmediterránea.

Podrá transportar un total de 734 pasajeros y parece ser que será asignado a la línea Barcelona-Canarias.

Fue madrina en la ceremonia la esposa del Jefe del Estado, doña Carmen Polo de Franco, a la que acompañaban la esposa del presidente del Gobierno, el ministro de Información y Turismo, el subsecretario de la Marina Mercante, presidente de la Trasmediterránea y otras autoridades.



Sevilla.—Tuvo lugar en la factoría de Astilleros Españoles, S. A., la doble ceremonia de lanzamiento del carguero en orre **Penmen** y el bautizo simbólico de su gemelo, el **Laurentine**, que había sido puesto a flote el pasado mes de febrero.

Las características de ambos buques son: Eslora, 182,95 metros; manga, 22,40; calado, 10,50; porte, 27.000 toneladas.

Van propulsados por un motor AESA-Sulzer, de 11.550 BHP.

El **Penmen** fue encargado por la Société Française de Transports Maritimes y el **Laurentine** por la Unión Industrielle et Maritime.



Buque congelador para Cuba.—Fue lanzado en la factoría de Meirás de Astilleros y Construcciones el buque **Río Agabama**, segundo de una serie de 21 congeladores de arrastre por popa del tipo **Tecsa-95-F** encargados por el Gobierno cubano a los astilleros vigeses.

MANIOBRAS

ERVANIA-74. — Con esta denominación tuvieron lugar en la isla de Fuerteventura unos ejercicios tácticos, en los que intervinieron fuerzas de los tres Ejércitos.



MANIOBRAS 74.—Fuerzas del Tercio Norte de Infantería de Marina realizaron en la zona de Meirás-Punta Frouxeira un ejercicio de fuego real, dentro del Plan de Adiestramiento semestral, precedido por seis días en régimen de campamento.



SAFE PASS.—Con esta denominación tuvieron lugar, frente a las costas orientales de Canadá y Estados Unidos, unas maniobras navales, en las que intervinieron 42 buques y submarinos, 60 aviones y 11.000 hombres de Canadá, Alemania, Gran Bretaña, Holanda y Estados Unidos.

Dirigió los ejercicios el vicealmirante norteamericano John G. Finneran.

MARINA MERCANTE

Audiencia en El Pardo.—Nos es muy grato recoger en estas páginas la audiencia concedida por el Jefe del Estado en el palacio de El Pardo a una comisión de la revista de información general de la Marina, "Correo del Mar". empeñada en la noble tarea de difundir las cosas de la mar, la Marina y sus hombres.



Desde estas páginas, deseamos a "Correo del Mar" el mejor de los éxitos.



Asamblea de OFICEMA.—Tuvo lugar en Madrid la reunión anual de esta Organización, en la que fueron estudiados diversos aspectos de la problemática del sector.

El subsecretario de la Marina Mercante, vicealmirante Amador Franco, manifestó en la Asamblea de los armadores su intención de poner en marcha la Ley de Ordenación de la Marina Mercante y señaló que su criterio general estaba orientado hacia la liberalización, al objeto de que el armador español no esté en posición de desventaja frente al naviero extranjero.



Compras chinas de petroleros.—La naviera noruega Biörn Biörnstad vendió a China en 18,2 millones de dólares el petrolero de 74.480 toneladas de porte **Beauregard**, que pasa a ser el mayor buque de que dispone el Gobierno de Pekín.

Desde principios de año, la República Popular China ha comprado en Noruega

otros tres petroleros: El **Guldregn**, de 46.045 toneladas; el **Vesthav**, de 59.115, y el **Bralinda**, de 52.525.



La mayor naviera del mundo.—Se trata del grupo británico Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, de la que recientemente ha adquirido casi un 10 por 100 de las acciones el naviero noruego Hilmar Reksten.

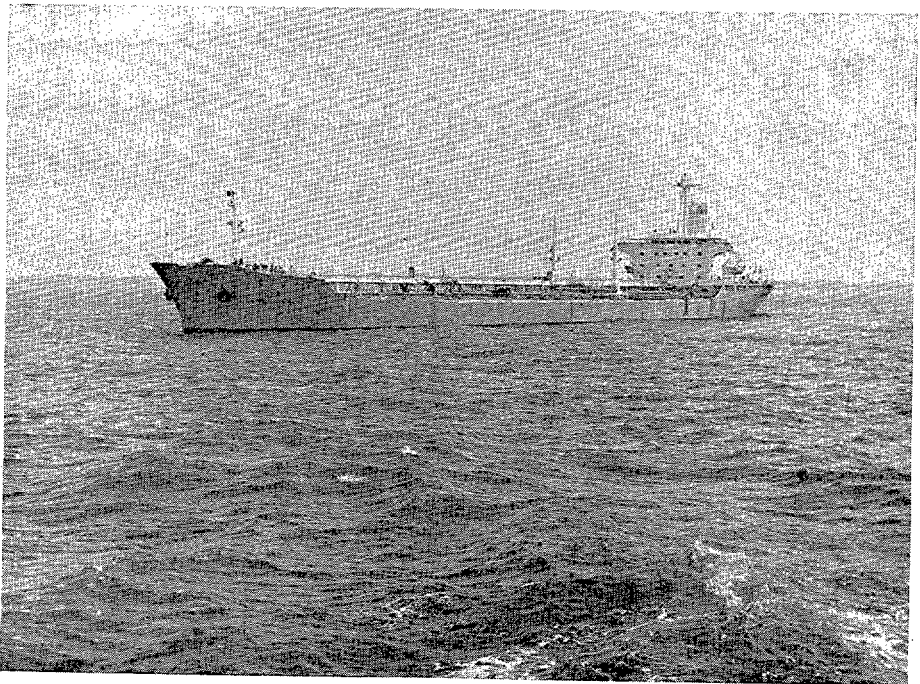
El valor de la participación de Reksten asciende a unos 1.687 millones de pesetas.



Buque vendido a India.—El carguero en orre **Séneca**, de la Unión Bulckarrier, S. A., fue vendido a la naviera india South Indica Shipping Co., de Madrás.



Cádiz.—En aguas de la bahía gaditana tuvieron lugar las pruebas oficiales de mar del petrolero de 47.000 toneladas de porte **Marsa el Hariga**, construido por la



factoría de Matagorda de Astilleros Españoles para la firma libia National Oil Co.

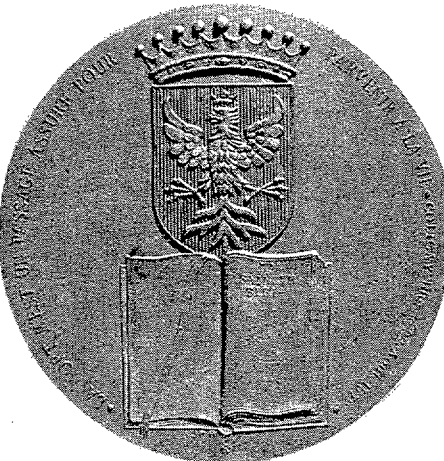
Las características principales del buque son: Eslora, 194 metros; manga, 29; calado, 11,95. Va propulsado por un motor AESA-Sulzer, de 14.000 BHP, a 122 r. p. m., y puede alcanzar una velocidad de 15,3 nudos.

principal personalidad de la secta hugonote, cuyo asesinato, a la salida del palacio del Louvre, el 22 de agosto de 1572, es uno de los pasajes de mayor importancia política de la Historia de su país. Precisamente, al reverso figura la frase que pronunciara cuando, al ser apuñalado, sintió próxima su muerte.

L. M. L.

MEDALLISTICA

Gaspar de Coligny.—Obra del artista Jean-Pierre Réthoré, es esta medalla, recordatoria del almirante de Francia y



NAVEGACION

Estrecho de Mesina.—Las autoridades portuarias de Mesina y Reggio Calabria dictaron normas sobre limitación de la navegación en el estrecho que separa la península italiana de la isla de Sicilia, con motivo del tendido de unas tuberías submarinas en la zona.

Dichas limitaciones cubrirán, en principio, el período comprendido del 1 de julio al 30 de septiembre.



Bidones peligrosos a la deriva.—Unos 300 bidones que contienen residuos venenosos y explosivos de un aditivo antide-tonante para gasolina pueden estar a la deriva frente a las costas gallegas al ser arrastrados por las corrientes marinas desde el sur de Inglaterra, donde naufragó el pasado mes de febrero el mercante **Lutria** que los transportaba.

Algunos de estos bidones han sido ya localizados en playas del litoral de La Coruña, cuyas autoridades marítimas han prevenido contra todo intento de apertura de los mismos, dado el peligro de explosión o intoxicación que presenta el producto químico que contienen.



Numerosos icebergs en el Atlántico.—Por segundo año consecutivo, la navegación en el Atlántico norte está amenazada por una acumulación masiva de icebergs al norte del paralelo 48.

Unos 2.400, casi el doble de la cifra considerada como normal, han sido localizados por el Servicio de Guardacostas estadounidense.



Canal de Suez.—Según declaraciones del presidente de la Comisión del Canal, Ahmed Mashur, el tráfico de Suez quedará abierto de nuevo en marzo próximo.

La operación de limpieza corre a cargo de Egipto, con participación inglesa y norteamericana en el aspecto técnico.

OCEANOGRAFIA

TONOFOND-6.—Con la salida de los cuatro acuonautas de la cámara hiperbárica, en la que habían permanecido cinco días, concluyó esta operación realizada en el Centro de Buceo de la Armada, con objeto de investigar las condiciones de habitabilidad de los fondos marinos.

La próxima experiencia de este tipo está programada para el otoño próximo.



Explotación de los fondos marinos.

Tres compañías japonesas firmaron con la empresa norteamericana Tenneco un acuerdo para la investigación y explotación de las riquezas minerales de los fondos marinos del Pacífico.

En el acuerdo está prevista la posible participación de terceros países de Europa occidental.

PERSONAL

Ascensos.—Ascendió al empleo de vicealmirante el contralmirante Matéu Roldán, quien fue confirmado en su actual destino de director de la Escuela de Guerra Naval.

A contralmirante, ascendieron los capitanes de navío Pieltáin Moreno y Liberal Lucini. El primero fue confirmado en su destino de jefe de la Secretaría del ministro de Marina y el segundo pasa destinado al Estado Mayor de la Armada.



Destinos. — Fue nombrado presidente del Organismo de Trabajo creado por la Orden Ministerial número 538/73 el almirante don Felipe Pita da Veiga y Sanz, vocal delegado de la Junta Superior de Acción Social de la Armada y presidente de su Delegación Permanente.

El vicealmirante Muñoz-Delgado y Pinó fue nombrado director de Construcciones Navales Militares.

Fue confirmado en su cargo de presidente de la Comisión de Ordenanzas Generales de la Armada (CORGENAR) el contralmirante Márquez Piñero.

PESCA

Normas para la pesca en el Norte.

Una Orden del Ministerio de Comercio, publicada en el "Boletín Oficial del Estado" reguló la pesca de la anchoa y el uso del cebo vivo en la costera del bonito en el Cantábrico.

La dimensión de la anchoa capturada no deberá ser inferior a los 12 centímetros, con una tolerancia máxima de 90 peces por kilogramo.



Campaña ballenera.—Hasta el mes de noviembre dura la campaña de pesca de la ballena, en la que participan los buques **Temerario, Carrumeiro, Cabo Morás, Caneliñas** y **Lobeiros**, que tienen su base en el puerto de La Coruña.

Las capturas son conducidas a las factorías gallegas de San Ciprián, Caneliñas y Cangas.



Anchoa peruana.—Fue suspendida la campaña de la anchoa en Perú cuando habían sido realizadas unos dos millones de toneladas de capturas.

Durante este tiempo de veda, personal especializado efectuará estudios sobre las perspectivas de los bancos de anchoa de la zona.



Nuevos pesqueros franceses. — En lugar del timón clásico montado sobre casquillos de bronce, los pesqueros de 480 toneladas **Côte de la Vierge** y **Côte St. Jacques** han sido equipados con una tobera orientable, cuyo soporte de husillo de articulación es un rodamiento de rodillos cónicos Timken.

Ambos buques fueron construidos por la Société Sicca, de St. Malo, y operan

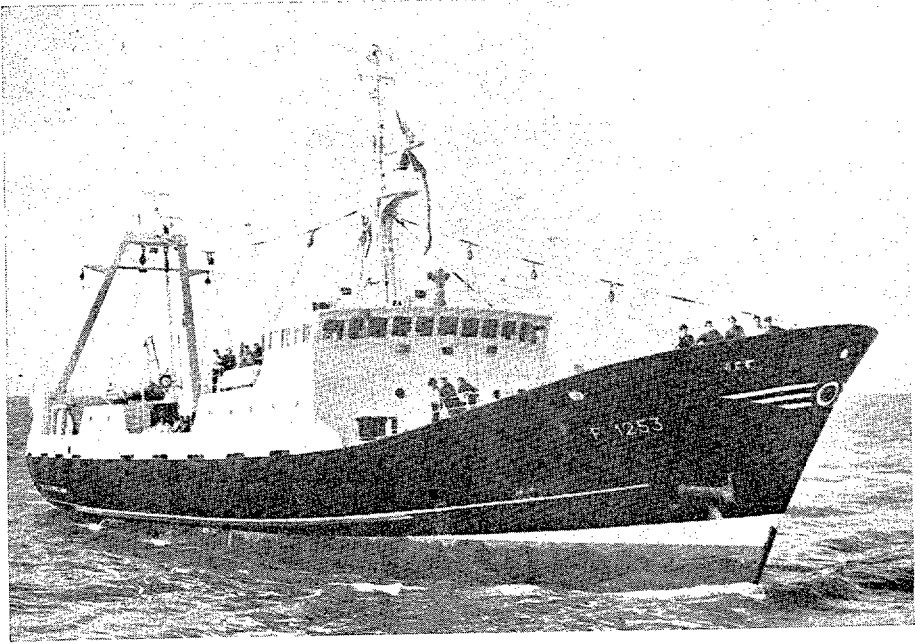
NOTICARIO

en aguas del canal de la Mancha, del mar del Norte y del Atlántico norte, dedicados, en invierno, a la pesca del arenque y durante el resto del año a la de la pescadilla, la caballa o la merluza.

En la fotografía, el Côte de la Vierge.

to alemán eligió, por 267 votos a favor y 225 en contra, a Helmut Schmidt como canciller de la República Federal.

Helmut Schmidt había sido ministro de Finanzas en el Gobierno del ex-canci-



POLITICA

III República portuguesa.—El general de cinco estrellas Antonio Sebastián Ribeiro de Spínola, de sesenta y cuatro años de edad, fue investido como presidente de la República, en una ceremonia que tuvo lugar en el Salón de los Espejos del palacio de Queluz, situado a 12 kilómetros de Lisboa.

El general Costa Gomes, jefe del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas, fue el encargado, en nombre de la Junta de Salvación, de proclamar presidente a Spínola, quien inmediatamente después prestó el juramento de su cargo.



Nuevo canciller alemán.—Diez días después de la inesperada dimisión de Willy Brandt, el Bundestag o Parlamen-

ter Brandt y anteriormente había desempeñado también la cartera de Defensa.



Apretada victoria.—La segunda vuelta de las elecciones presidenciales francesas terminó con el triunfo de Valéry Giscard d'Estaing con el 50,80 por 100 de los votos emitidos. El candidato izquierdista, Mitterrand alcanzó, por su parte, el 49,20 por 100 de los sufragios.

La participación electoral fue muy elevada, al representar el 87,37 por 100 del censo.

El nuevo presidente de la República francesa nació en Coblenza en 1926. Cursó brillantemente sus estudios superiores en la Escuela Politécnica y en la Escuela Nacional de Administración.

Desde 1955 en que pasa a trabajar al servicio del Gabinete Faure, Giscard toma

parte muy activa en la vida política de la nación vecina.

En 1966 crea el Movimiento de Republicanos Independientes, grupo que un año más tarde cuenta ya con 43 escaños en la Asamblea Nacional e interviene de forma importante en el hacer nacional.



Relaciones sueco-norteamericanas.—Estados Unidos reanudó sus relaciones diplomáticas con Suecia, tras una interrupción que ha durado diecisiete meses.



Nuevo Gobierno israelí.—El que fuera jefe del Estado Mayor israelita durante la guerra de 1967, Yitzhak Rabin, fue investido como quinto primer ministro de Israel al aprobar el Parlamento de Tel-Aviv su Gobierno de coalición.

Rabin declaró ante la Asamblea que trataría de conseguir una paz verdadera con los vecinos árabes, aunque no aceptará las fronteras anteriores a 1967.

PROYECTOS

Cuerpo militar femenino en Italia.—

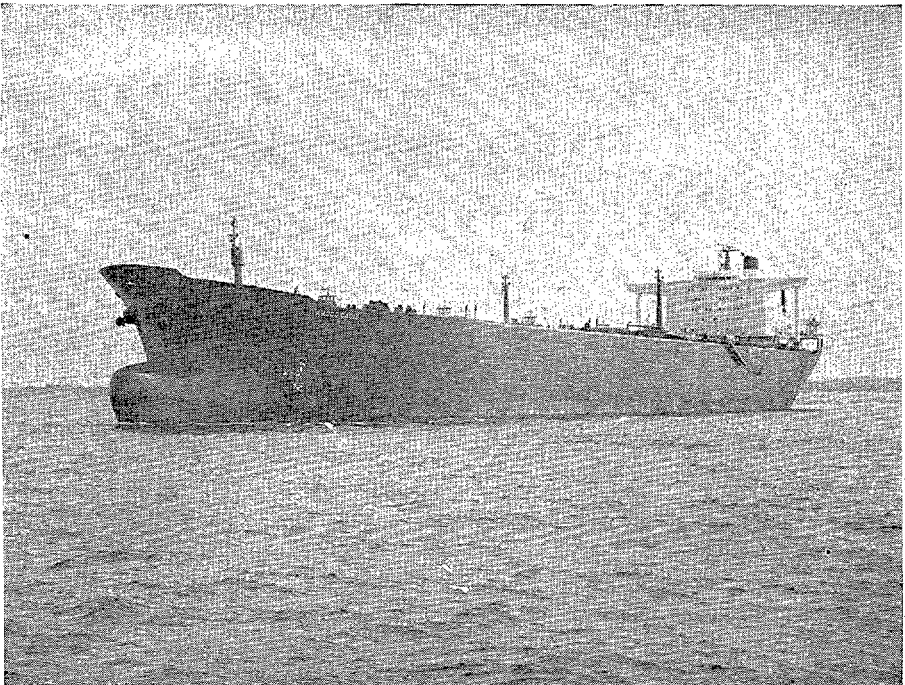
Un senador demócrata-cristiano presentó ante la Cámara Alta italiana un proyecto de ley que contempla la formación de un Cuerpo militar femenino organizado según las normas del Arma de Infantería, con oficialidad propia.

Las mujeres que cursaran estudios en la Academia Militar quedarían encuadradas en un Cuerpo de Oficiales y podrían ascender hasta el empleo de coronel.

PRUEBAS

Cádiz.—Tras efectuar satisfactoriamente las pruebas de mar, tuvo lugar la entrega a la firma Amoco Tankers Company del petrolero de 230.000 toneladas **Amoco Cádiz**, de cuyo lanzamiento y características dimos información en el Noticario del mes de febrero pasado.

El Ayuntamiento de Cádiz hizo entrega al buque de una placa conmemorativa.



El Ferrol del Caudillo.—Realizó satisfactoriamente sus pruebas de mar el petrolero de 275.000 toneladas de porte **Texaco Spain**, construido por Astilleros y Talleres del Noroeste para la compañía norteamericana Texaco.

PUERTOS

Bilbao.—Según la Memoria correspondiente al año 1973, publicada por la Junta del Puerto y Ría de Bilbao, este puerto ocupa el primer puesto nacional en cuanto al tráfico de mercancías

En el citado año entraron 7.174 buques, incluidos los españoles. La carga movilizada alcanzó la cifra de 20.730.183 toneladas.

El tráfico de pasajeros ascendió a 74.766 personas, entre salidas y entradas.



El Ferrol del Caudillo.—Por avería en sus motores entró de arribada el guardapescas de la Marina Mercante francesa **Patrón Luis Renet**.



Tarragona.—Fuertes mareas irregulares con rápido flujo y reflujo obligaron a cerrar provisionalmente este puerto al tráfico comercial. Las aguas alcanzaron una altura máxima sobre el nivel habitual del mar de 1,30 metros e inundaron el barrio de pescadores de Serrallo.

Un fenómeno parecido tuvo lugar el 9 de julio de 1972, pero con mayor intensidad que el que ahora comentamos.



Avilés. — Durante el pasado mes de mayo entraron por este puerto asturiano cerca de 52.000 toneladas de carbón siderúrgico polaco y salieron 11.340 toneladas de carbón de los yacimientos de Asturias con destino a puertos de Alemania Federal y Liberia.

Otras exportaciones realizadas durante el mismo mes fueron 47.000 toneladas de bobinas de acero, 54.000 toneladas de chapa y 27.000 toneladas de desbastes de acero. También fueron exportadas 1.177 toneladas de vidrio-espejos y 270 toneladas de naftalina.

Cagliari (Cerdeña).—El Gobierno italiano aprobó la financiación de la fase inicial de la construcción del nuevo puerto de esta ciudad, cuyo costo está calculado en unos 75 millones de dólares.

El nuevo puerto estará rodeado de 8.400 hectáreas de terreno llano, adecuado para la instalación de explotaciones industriales.



Bilbao.—Poco después de su salida de este puerto en dirección al de Amberes, el buque de cabotaje alemán **Christh**, de 368 toneladas, quedó a la deriva a unas setenta millas de la costa debido a una avería provocada por el fuerte temporal reinante en el Cantábrico.

Solicitado auxilio, el remolcador bilbaíno **Aznar José Luis** lo condujo de nuevo al puerto de partida.

SALVAMENTOS

El Ferrol del Caudillo.—Entró en este puerto el dique flotante francés que había encallado semanas atrás en los bajos de Las Baleas y Soberbia, de la costa de Camariñas.

Los trabajos de puesta a flote fueron difíciles y peligrosos. Hubo que volar varias rocas, efectuar trabajos previos de soldadura y corte, y realizar una preparación general del dique.

En las faenas intervinieron equipos técnicos franceses y españoles; los buques franceses **Tenace**, **Rhinoceros**, **Cigale** e **Issole**; los remolcadores españoles **Santa Cruz Uno**, **Santa Cruz Dos** y **Santa Cruz Tres**, y pesqueros de Camariñas.

Al parecer, el dique flotante será reparado en los astilleros de la Empresa Nacional "Bazán" antes de continuar viaje a Tahití.



Transbordo. — El pesquero soviético **Asmursk**, que faenaba a unas 210 millas de la costa sur de Nueva Zelanda, acudió a una llamada de socorro del buque neozelandés de investigación **Acheron**, que, alcanzado por olas enormes, estaba en grave peligro de naufragio.

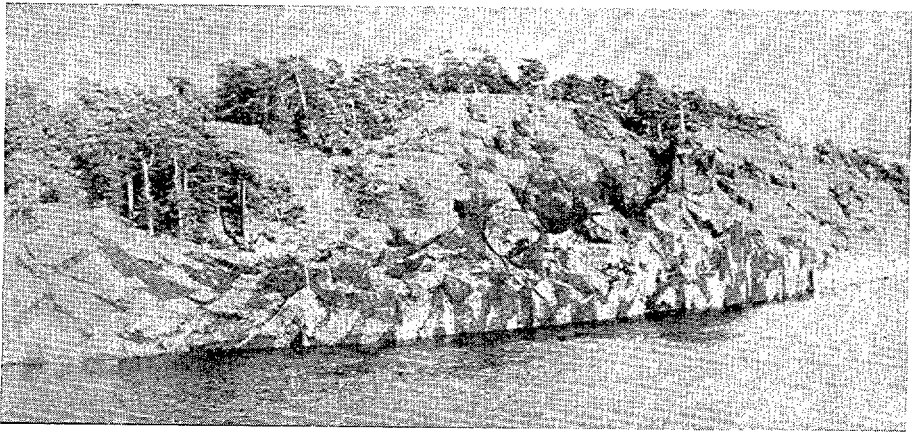
El **Asmursk** recogió a cinco tripulantes del buque neozelandés, mientras que otros cuatro continuaron a bordo tratando de mantenerlo a flote con las bombas.

TECNICA

Enmascaramiento.—Al parecer, la sociedad sueca **Barracadaverken** ha desarrollado un sistema completo de enmascaramiento que cubre un amplio campo militar.

VISITAS

Visita del ministro de Marina a Cartagena.—El ministro de Marina, almirante **Pita da Veiga**, visitó oficialmente Cartagena durante los días 20 y 21 de mayo último. El día 20 fue cumplimentado a su llegada al patio de Armas del Arsenal por el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada y por el capitán general de la Zona Marítima del Mediterráneo. Tras serle rendidos los honores de ordenanza por una Compañía de Infantería de Mari-



Como ejemplo del progreso logrado, ofrecemos en estas páginas la fotografía de un destructor perfectamente enmascarado en su punto de atraque, junto a un acantilado.

El tiempo necesario para colocar las redes de enmascaramiento no excede de veinte minutos y pueden retirarse en diez.



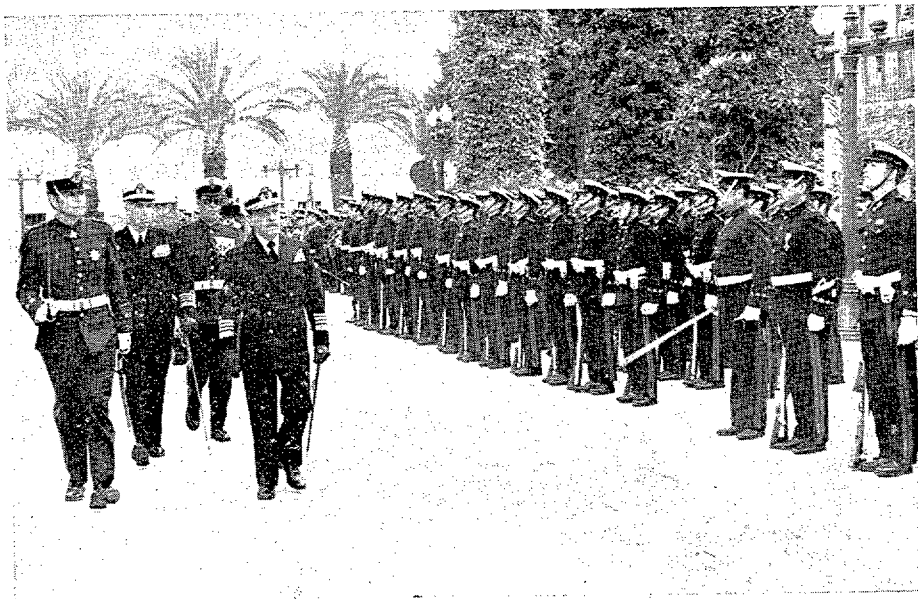
Publicación del "Lloyd's Register".—Se trata de la edición revisada para 1974 de la lista de disyuntores (**List of Type-Tested Circuit Breakers**) de interés, tanto para la industria naval como para los constructores de material eléctrico o industrias petrolíferas, químicas y de gas.

La publicación contiene datos muy completos sobre los disyuntores fabricados por más de 70 empresas pertenecientes a unos 20 países.

na del Tercio de Levante, con bandera y banda de música, fue saludado por las primeras autoridades provinciales y locales.

Después de este acto de recepción, recorrió diversas dependencias del Arsenal, Base de Submarinos, CIAF y Empresa Nacional "Bazán", en donde le fue ofrecido un almuerzo. Por la tarde del mismo día visitó el Hospital Militar, y terminó esta primera jornada en la capital departamental, asistiendo en Capitanía General a una cena de gala, que le fue ofrecida por el capitán general de la Zona Marítima.

El día siguiente —martes, 2— giró una detenida visita al Centro de Instrucción de Infantería de Marina, al Tercio de Levante, y, posteriormente, se trasladó a La Algameca, en donde visitó las instalaciones allí ubicadas, la Escuela de Armas Submarinas, Centro de Buceo de la Armada, y, finalmente, recorrió las ins-



talaciones de Tentegorra, desde donde se dirigió al Club de Oficiales, en donde le fue ofrecido un almuerzo.

A últimas horas de la tarde visitó el Club de Suboficiales, en donde, tras congratularse por las realizaciones alcanzadas en tan importante obra social, y para

cuya ampliación otorgó una importante ayuda, departió ampliamente con la numerosa representación de suboficiales que allí se encontraba. Les manifestó, en unas breves palabras, que su mayor interés en estas visitas era el contacto personal con los hombres de la Marina. Les



expresó, igualmente, su optimismo por las buenas perspectivas que presentan para las aspiraciones de cada uno las Leyes de Especialistas y de Plantillas, que han de abrir, sin duda alguna, más claros horizontes para todos.

Finalizada esta visita, se trasladó al Club de Oficiales, en donde, después de cambiar impresiones con numerosos jefes y oficiales, pronunció un discurso, en el que resaltó la importancia que daba a estos contactos directos y personales, que "es lo más agradable y compensador —dijo textualmente— de todas las tareas que me han adjudicado desde hace aproximadamente un año". Se refirió después a la necesidad del apoyo de todos y cada uno para que la Marina pueda cumplir su misión en la doble vertiente: la que le adjudica la Ley Orgánica de la Armada y la que señala, asimismo, la Ley Orgánica del Estado. Seguidamente, hizo alusión a la parte profesional, mencionando los logros conseguidos en la primera fase del Programa Naval y su optimismo en cuanto a la segunda fase, ya en marcha, que nos permitirá contar con una Marina moderna, equilibrada y eficaz.

"El Estado Mayor de la Armada —siguió diciendo el ministro— tiene un perfecto estudio del Plan General de la Armada y sabemos cuáles son nuestros objetivos." Finalizó sus palabras el almirante Pita da Veiga reiterando su preocupación prioritaria por los diversos problemas sociales del personal. "Estamos luchando por ello —concluyó el ministro—, y tengan la seguridad de que sigue siendo mi principal preocupación. Señores, muchas gracias y ¡Viva España!"



Y.

El Cairo.—Visitó Egipto una Delegación militar española presidida por el almirante Martel Viniestra e integrada por profesores y alumnos del curso de Estados Mayores Conjuntos del CESEDEN.

La Delegación española visitó la zona del Canal de Suez, donde fue recibida por el jefe del Estado Mayor del III Ejército egipcio.



El rey de Jordania en Madrid.—Invitado oficialmente por el Jefe del Estado, permaneció tres días en Madrid el rey Hussein de Jordania.



A su llegada al aeropuerto de Barajas, el monarca hachemita fue recibido por el Jefe del Estado, presidente del Gobierno, presidente de las Cortes, ministros, Cuerpo Diplomático y otras autoridades. Rindió los honores de ordenanza una Compañía de la I Región Aérea.

Del aeropuerto, la comitiva se trasladó al palacio de la Moncloa, residencia del soberano jordano durante su breve estancia en nuestro país, y donde, por la tarde, recibió la visita de los Príncipes de España, a los que esa misma noche ofreció una cena de carácter íntimo.

Al día siguiente, el rey Hussein, acompañado por el Presidente del Gobierno, ministro de Asuntos Exteriores, consejero real para Asuntos Internacionales, embajadores de Jordania en Madrid y de España en Ammán, y personalidades de su séquito, visitó al Jefe del Estado en el Palacio de El Pardo.

Por la tarde, el soberano jordano y el Príncipe de España visitaron la factoría de Getafe de Construcciones Aeronáuticas, S. A.

Esa misma tarde tuvo lugar en el palacio de Santa Cruz una reunión hispanojordana, para estudiar las relaciones bilaterales y diversos problemas relativos a la situación en Oriente Medio.

Finalizó la jornada con una cena que los Príncipes de España ofrecieron en honor del ilustre visitante en el palacio de La Zarzuela. A ella asistieron el presidente del Gobierno español, el consejero real para Asuntos Internacionales, el ministro de Asuntos Exteriores y otras personalidades de las dos naciones.

Finalizada su estancia en España, el rey de Jordania y séquito salieron, por vía aérea, en dirección a Rabat. En el aeropuerto de Barajas, Hussein fue despedido por el Príncipe don Juan Carlos, presidentes del Gobierno y de las Cortes, miembros del Gobierno y otras autoridades.



Zona Marítima del Cantábrico.—Invitados por la Marina de Guerra española, los agregados militares, navales y aéreos a las Embajadas de Alemania Federal, Estados Unidos, República Dominicana, Venezuela, Canadá, Italia, Bolivia, Inglaterra, Francia, Argentina, Corea del Sur, Chile, Sudáfrica, Uruguay y Perú visitaron diversas instalaciones de la Armada en El Ferrol del Caudillo, Marín y Vigo.

Durante este viaje por la región gallega también visitaron la histórica ciudad de Santiago de Compostela.



Bilbao.—Una agrupación naval española integrada por el buque de desembarco **Velasco**, el minador **Vulcano** y la fragata **Vicente Yáñez Pinzón** entró en el puerto bilbaíno con 160 alumnos de la Escuela Naval Militar en viaje de prácticas.

Durante sus cuatro días de estancia en Bilbao, los guardias marinas visitaron diversas instalaciones fabriles de la provincia.



Kiel.—Para participar en la Semana Naval alemana llegó a este puerto procedente de Boston el buque-escuela **Juan Sebastián de Elcano**, que fue recibido por

las autoridades locales y miembros de la representación diplomática española en Alemania Federal.

Antes de su partida, el capitán de fragata Fournier, comandante del buque, ofreció una recepción a las autoridades del **Land** de Schleswig-Holstein y a la colonia española.



SOLUCION AL MARINOGRAMA NUMERO 95

Todo pasa y todo queda, pero lo nuestro es pasar. pasar haciendo caminos, caminos sobre la mar.

ANTONIO MACHADO

SOLUCION A LA NAUTRAPELIA NUMERO 15

Bizco.

SOLUCION AL PAÑOL DE VOCES NUMERO 15

Horizontales:

1. Papahigo.—2. Acoderas.—3. Tiburón.—4. Amrap. Se.—5. Caeremos.—6. H. Z. Ta. R.—7. Ebanista.—8. So. Acial.—9. Latot. E.—10. Siri. Aiv.—11. Onivo. Di.—12. Napoleón.

Verticales:

1. Pataches. Son.—2. Acima. Bolina.—3. Pobreza. Arip.—4. Aduar. Nativo.—5. Herpético. Ol.—6. Iro. Masita. E.—7. Ganso. Ta. Ido.—8. Os. Esralevin.



LIBROS Y REVISTAS



COMENTARIOS

CASTRO, Américo: *Cervantes y los casticismos españoles*.—Alianza Editorial. Ediciones Alfaguara. Madrid, 1974; 301 págs.

Aquí tenemos otra vez al discutidor y discutido Américo Castro, pertinaz en su línea esclarecedora de la esencia histórica de nuestro pueblo. Su reciente desaparición no impide que sus antagonistas —cuyo ejemplo más conocido es Claudio Sánchez Albornoz— destripen sus argumentos y los califiquen de fantasiosos y apasionados, como tampoco coarta la trabajosa marcha de sus seguidores.

Para Castro, el problema esencial de los españoles de los siglos XVI y XVII consistía en ponderar la valía de su españolismo: su condición castiza y la tarea en que se ocupaban; como el norteamericano de hoy repara en el color de su piel, en relación con la de sus conciudadanos. De ahí que los varios estudios reunidos en este volumen (“Cervantes y el *Quijote* a nueva luz”, “Más sobre el pasado de los españoles”, “Fray Bartolomé de las Casas o Casaus” y “Sobre lo precario de las relaciones entre España y las Indias”) afronten la realidad de nuestros glóbulos rojos hebráicos o moriscos, así como las consecuencias de una actitud defensiva o acusatoria que casi llegó a nuestros días.

Hablemos por boca de don Américo: Cervantes era un cristiano nuevo, y el trasfondo de su condición palpita en toda su obra (comer tocino era motivo de “duelos y quebrantos”). Su irónica doblez pone al desnudo aquella tensión disgregante entre conversos y “puros”. Al contrario de lo que quizá sucediese

con Lope de Vega, el autor del *Quijote* no encarnaba los altos principios que desde la cima regían la estructura de la España imperial; antes bien contemplaba a la nación desde su periferia o desde sus arrabales, en los que la convivencia, durante cinco siglos, de tres castas de creyentes habían dejado un poso perdurable.

Ahí están los juicios del Santo Oficio, las cautelas contra determinadas actividades (médicos, banqueros...), las barreras sociales ante el "nieto de judío" o el "hijo de tintorero", por buenos cristianos o hábiles trabajadores que ellos fuesen. No a otra cosa se refiere Cervantes cuando ridiculiza por boca de Cipión a quienes "para recibir un criado, primero le espulgan el linaje", o cuando don Quijote exalta no la limpieza de sangre, sino "la limpieza de la virtud y la belleza que encierra en sí la buena fama". Con ello daba la razón a Erasmo, cuando éste anotaba que el error de estimar las cosas exteriores más que las del espíritu "es una común pestilencia que anda entre todos los cristianos". Cervantes, como muchos conversos españoles, busca consuelo en el retraimiento contemplativo, y el *Quijote* fue reflejo de su interiorización espiritual.

Entre sus muchas ironías en torno al caso, puede recordarse aquel diálogo en el que Sancho afirma: "Yo cristiano viejo soy, y para ser conde esto me basta." "Y aún te sobra —dijo don Quijote—, y cuando no lo fueras, no hacía nada al caso, porque siendo yo el rey, bien te puedo dar nobleza." Tanto en el *Quijote* como en *El retablo de las maravillas*, y en otras obras más, se trasluce una actitud crítica, honda, minoritaria, propia de un español buen cristiano, marginal y desatendido; el largo cautiverio, su gloriosa amputación y sus dotes excepcionales sólo le procuraron el cargo de alcabalero, menester de judíos hasta 1492 y más tarde de conversos. De su misma casta eran el beato Juan de Avila, Teresa de Jesús, Melchor Cano, fray Luis de León, Nebrija, Vives...

A las prevenciones "castizas" atribuye Castro la inexistencia actual de una auténtica cultura española o el hecho de la improductividad económica de nuestro viejo imperio (desprecio del comercio y de la industria; creencia de que el enriquecerse en el Nuevo Mundo ponía en peligro la limpieza del linaje). La tan traída y llevada "idiosincrasia española" sólo se comprende estudiando aquella realidad; el invento de "las dos Españas" es un camelo, porque en todas las naciones hay desniveles culturales, económicos y políticos; la verdad está en el antagonismo de castas (no de razas), hidalguía frente a "suciedad" de sangre, que nos hizo cerrar filas frente a las corrientes europeas (lo que Ortega y Gasset llamaba la "tibetanización").

En suma, para explicar la Historia de España repara Castro más en la cerrazón de los "limpios" que en la expulsión de judíos y moriscos; cerrazón que perdura en la sociedad española desde 1500 hasta bien entrado el siglo XIX, y en Mallorca hasta casi ayer mismo. ¿Se le tornan los dedos moriscos a Américo Castro? ¿Es hombre propenso a sacar de cualquier frase ambigua toda una genealogía judaica? ¿O, por el contrario, interpreta con clarividencia la razón de nuestro ser histórico?

A. I.



MONTANELLI, Indro: *La Italia jacobina y carbonaria*.—Plaza y Janés, S. A. Editores. Barcelona, 1973: 383 págs.

De sobra es conocida la faceta de este famoso periodista italiano como historiador. Desde hace unos años, y después de su éxito con la *Historia de Grecia*, nos ofrece periódicamente algún nuevo tomo de su ambiciosa *Historia de Italia*.

Este del que hoy nos ocupamos, *La Italia jacobina y carbonaria*, comprende una época turbulenta en la vida de Europa, la del período napoleónico y las reacciones producidas después de la derrota del gran corso en Waterloo. Y uno de los grandes méritos del autor es haber logrado hilvanar de forma coherente todas las circunstancias que caracterizaron aquellos períodos, evitando al lector un excesivo esfuerzo de retentiva. Con todo y con eso, la atomización de la península itálica en pequeños Estados hace que a veces uno se pierda en el marremágnun de los acontecimientos relatados.

El período abarca desde 1792, con la invasión de Italia por los franceses, hasta 1831 en que comienza a vislumbrarse la posibilidad de llevarse a cabo la unidad italiana. En los primeros veinte años de ese período, Italia —como gran parte de Europa— sufrió las imposiciones de Napoleón “haciendo y deshaciendo sus Estados, fundiéndolos, dividiéndolos, transformándolos de principados en repúblicas y de repúblicas en reinos”, hasta su caída; pero habiendo dejado los fermentos que poco tiempo después harían posible los movimientos carbonarios para dar paso, más adelante, al *Risorgimento*.

El autor nos va ofreciendo una panorámica de cada uno de aquellos estados al comienzo de la invasión napoleónica, con sus reacciones o claudicaciones, y el influjo que las ideas jacobinas produjeron en un pueblo que no estaba preparado para asimilarlas por falta de burguesía y donde la inacción del analfabetismo impedía la germinación de las nuevas ideas.

En el segundo período, después de la caída de Napoleón, Austria, la protectora de gran parte de aquellos estados, con el conservador Metternich a la cabeza, trató de volver las cosas como estaban en el “antiguo régimen”, pero lo cierto es que el jacobinismo había prendido en algunas minorías y fueron muchos los brotes constitucionales que surgieron frente al absolutismo recién reinstaurado. El movimiento carbonario, que nació como una sociedad secreta tan en boga desde la época del iluminismo enciclopedista, heredó del jacobinismo su fuerza revolucionaria hasta fraguar en las insurrecciones de Módena y Parma de 1831, fracasadas por no existir un aglutinante que les diese cuerpo. No olvidemos que hasta la aparición de la obra de Manzoni *I promessi sposi* (*Los novios*) entre 1825 y 1827, no se conocía siquiera una unidad idiomática aunque en realidad existiese. Ese fue el mérito de Manzoni: descubrirla.

La galería de personajes que nos va presentando Indro Montanelli es una serie de estudios psicológicos que no tienen desperdicio. Napoleón y su familia, Murat sobre todo, la reina María Carolina de Napoleón (protectora de los amores de Nelson y lady Hamilton), Carlos Félix de Piamonte y su rival Carlos Alberto, además del revolucionario Buonarroti y los escritores Foscolo, De Maistre (el auténtico más papista que el Papa), Leopardi y Manzoni, sin olvidarse siquiera del famoso compositor Rossini. Estos últimos porque, aunque no tuvieron una participación directa en la política, serían más tarde exaltados

en los comienzos del *Risorgimento*. La pequeña historia que hace amena toda obra por monótona que sea es una constante en las páginas de este libro, que se lee con verdadero agrado. No podría esperarse menos del gran periodista que es Indro Montanelli. Por otra parte, la traducción española de Pruna es impecable.

Si hemos de ser exigentes, no podemos ocultar que echamos en falta las notas bibliográficas que en cualquier trabajo de investigación deben existir. No basta la amplia bibliografía que el autor da al final. Es preciso aportar en cada momento las fuentes detalladas para facilitar la labor al investigador histórico. El autor se justifica en el prólogo por que ya varios críticos le han llamado la atención sobre esto y, ciertamente, las razones que aporta no son convincentes.

P. C.



SPINOLA, Antonio de: *Portugal y el futuro*.—Editorial Planeta. Barcelona, 1974; 235 págs.

¿Comenzó todo con este libro? ¿Fue éste el gatillazo que disparó el alzamiento portugués del 25 de abril? Puede ser; en todo caso, la situación que provoca el meditado estudio del general Spínola tiene una antigüedad de muchos decenios, si bien culminó cruentamente desde hace trece años. La fraterna amistad luso española y el respeto que merece el actual esfuerzo constituyente del país vecino aconsejan aquí la economía de comentarios personales. Trataremos, pues, de sintetizar las ideas que este libro esclarecedor contiene.

Su razón de ser es la dramática realidad de una larguísima guerra colonial, insoluble por la vía de las armas. Spínola, con estimable experiencia en destinos de Ultramar, huyendo de triunfalismos retóricos y de tópicos demagógicos, busca una salida realista, compatible con la honorabilidad y el futuro digno que su país merece. La agotadora campaña africana, el fenómeno migratorio, la crisis de las motivaciones sentimentales, el pragmatismo de una sociedad insatisfecha, los treinta años de retraso sustancial con relación a Europa y el cerrado porvenir político oscurecen cada vez más los objetivos del Estado: supervivencia y prosperidad.

La respetuosa obediencia a la autoridad cedió paso a la idea de que mandar es servir a la comunidad, y ésta quiere juzgar la forma en que se le sirve. ¿Soluciones para el momento en que el libro fue escrito?: Concesiones indiscriminadas a ultranza, represión totalitaria o comedida liberalización “en disciplina y bajo el signo de una firme autoridad, fortalecida entonces por la vía de la legitimidad”. Esta última opción llevaría a una amplia Comunidad Lusitana, con autonomía progresiva de todas las partes, lo que supone el reconocimiento del derecho de los pueblos a la autodeterminación, idea tan encauzada en las corrientes mundiales y en la moral dominante.

El general Spínola, al esbozar el cuadro de una portugalidad libre y equibrada, no deja de señalar el peligro de un vacío político en los países africanos ansiosos de independencia, vacío que quizá trataría de llenar alguna de las superpotencias no europeas triunfantes en la última guerra mundial, señalando,

a este respecto, las tácticas neimperialistas de la Unión Soviética. Al hablar de la deseable colaboración con los países europeos, el autor escribe: "Una vinculación más íntima con España abre una posible vulnerabilidad, dado el desequilibrio demográfico, las diferencias de nivel de actividad y las corrientes de intercambios comerciales, decididamente favorables a nuestros vecinos."

Para la construcción de la nueva comunidad lusitana es necesario considerar la voluntad y los intereses, no de los nueve millones de habitantes metropolitanos, sino de los veinticinco millones de almas unidas bajo un lusitanismo común, con aplastante mayoría africana. Habrá que abandonar rigideces y centralismos monolíticos, para abonarse a la tolerancia y el respeto a las muchas diversidades; no puede ignorarse que los africanos, antes de ser portugueses, eran ya africanos, y que, tanto como el bienestar, desean hallar la expresión y el respeto de sus peculiaridades. De no accederse a ello, la desintegración de Portugal por vía revolucionaria sólo sería cuestión de tiempo. La unión, sin embargo, ha de cuajarse en el centro, ya que cualquier extremismo resulta antinacional.

Estado plurinacional, solución federativa cimentada en la variedad y la solidaridad, en un contexto portugués. Y aquí surge la más grave duda del lector: Si todo ha de fundarse en la autodeterminación, en el libre criterio, entre otros, de los países ultramarinos, ¿cómo puede garantizarse con absoluta certeza la "portugalidad" que define e inspira la proyectada federación?

El capítulo final sintetiza la posible estructura política y administrativa de esta empresa. El orden en el cambio habría de mantenerse por una autoridad fuerte, reservada a instituciones de validez incontrovertida, si bien con "completa libertad de información". Así surgiría el futuro "Estado de Lusitania", al que sería esencial la vinculación con sus tierras e islas ultramarinas, Estado al que viene entregándose con alma y vida el general Antonio de Spínola, hombre de buena fe, de equilibrado pensamiento y plausible moderación, protagonista del episodio más trascendente del Portugal contemporáneo.

A. L.

RESEÑAS

BIOLOGIA

TWEEDIE, Michael: Atlas of insects.—The John Day Company New York y Aldus Book Limited. Impreso en España por Roner, S. A. Londres, 1974; 128 páginas.

El naturalista inglés Michael Tweedie, en un precioso volumen ilustrado con atractivos mapas, estudia cómo los insectos de la época glacial llegaron a su actual *habitat*, para detenerse después, particularmente, en los de las zonas paleoárticas, neoárticas, oriental, etíope, neotropical y australiana, así como en los que viven en las islas Británicas, de Córcega, Cerdeña, Jamaica, Nueva Zelanda, Santa Elena, Galápagos, Tristán da Cunha y Hawaii.

Es de justicia destacar los didácticos y excelentes dibujos de Tony Swift y Adrian Williams, admirablemente llevados a la estampa por la empresa tipográfica española Roner, S. A.

X.

CIENCIAS

CALDER, Richie: La herencia del hombre.—Plaza y Janés. Barcelona, 1974; 575 págs.

En esta obra, el autor traza con fascinantes detalles el desarrollo del hombre, desde la prehistoria hasta la actualidad, y explica las causas del retraso evolutivo de determinadas razas, como, por ejemplo, los esquimales; los motivos de la desaparición de civilizaciones enteras que, a pesar del alto grado de capacidad alcanzado, fueron destruidas en corto lapso de tiempo; la influencia de las vastedades desérticas (tema ya explicado minuciosamente hace más de cincuenta años por Valluaux, en su fundamental obra *La tierra y el estado*); los terribles efectos de la erosión de la tierra, con la consiguiente pérdida de potencial económico de una región e incluso de un país; las consecuencias de unos sistemas de irrigación mal concebidos, etc.

Significa este libro una magnífica aportación a la Geopolítica, desde un determinado aspecto, muy atractiva para todo aquel interesado en esta Ciencia y en las relacionadas con la misma: Estrategia, Economía, Desarrollo social, etc. Al trazar estas líneas, no podemos olvidar al gran maestro de la Geopolítica, que fue el profesor Vicens Vives, que con su magnífica *Geopolítica de un Imperio* nos dio un perfecto análisis de la Historia de España.

RIBERA, Antonio: El gran enigma de los platillos volantes.—Plaza y Janés. Barcelona, 1974; 549 págs.

A partir del año 1947, los platillos volantes están dando que hablar. En un principio, el tema estaba centrado en la pura anécdota, pero luego la cuestión se llevó a otro plano. Es, pues, un tema sometido a la más amplia y varia controversia, con la correspondiente incógnita, aún sin descifrar.

El autor ha buscado a lo largo de estas páginas hacer una historia documentada sobre este asunto. No se deja a la fantasía ni a la imaginación que intervengan, pues si lo que ha buscado el señor Ribera es ofrecer un análisis riguroso y objetivo, hay que marginar cuanto signifique ciencia-ficción. Indiquemos la amplia relación de libros que se mencionan, publicados en todo el mundo sobre el tema, así como las revistas que han tratado toda esta cuestión de los objetos no identificados. Tema, pues, de actualidad e interés en función de su rigor científico y su objetividad.

CONSTRUCCION NAVAL

LLOYD'S REGISTER: Le tonnage en construction et en commande.—“Journal de la Marine Marchande” (Francia). 9 de mayo de 1974.

Con fecha 31 de marzo último, los pedidos de nuevos buques significaban la asom-

brosa cifra de 133 millones de toneladas. Los astilleros están trabajando a casi su total potencia, y eso que la crisis de energía está produciendo un ritmo más lento que el previsto en las entregas. De las toneladas en construcción, más de cien millones son para petroleros, con lo cual la flota de buques cisternas aumenta, a pesar del costo de los crudos.

Japón sigue en primera línea entre los países constructores, con pedidos que alcanzan 61.989.373 TRB, con lo cual hay un aumento en casi dos millones y medio de toneladas en relación con la estadística anterior. Le siguen: Suecia, la República Federal Alemana y España. Así, pues, ahora resulta que sobrepasamos en contratos de construcción al Reino Unido, a Francia, a Noruega, a Estados Unidos, etc., que son los países que nos siguen según la estadística del Lloyd's.

ECONOMIA

AUGER, Sebastián: La empresa española como problema político. Plaza y Janés. Barcelona, 1974.

Don Sebastián Auger es una de esas personalidades que ocupan un lugar de primera línea en cuanto afecta a la proyección futura de la economía española. Hombre que hermana una sólida formación teórica con el conocimiento práctico de numerosas facetas relacionadas con la economía nacional. Este libro tiene el valor indudable de mostrar cómo piensan los dirigentes de la industria y de las finanzas, frente a la actitud de la Administración, en los problemas que les afectan. La cuestión o tesis que se plantea tiene un doble sentido, pues, por una parte, se analizan las cuestiones que afectan a la economía interna y, por otra, cuál es la actitud del empresario frente al papel de la economía nacional en el plano internacional y, principalmente, en el europeo, que es el objetivo preferente.

Por tanto, es una exposición de situaciones, una promoción de soluciones y una especificación de problemas pendientes. Todo ello presentado con un sentido de soluciones de gran escala y con el denominador común de un deseo de que la Administración llegue a tener la conciencia de que ha de actuar como una empresa; es decir, buscando soluciones rápidas, concretas y con previsiones de amplia panorámica, en beneficio total del país, máxime cuando éste se encuentra en un momento crucial en su aspecto económico.

FERNANDEZ DE CASTRO, Ignacio: La fuerza de trabajo en España.—Edicusa. Madrid, 1974. 342 páginas.

A medida que el capitalismo es más fuerte y está más desarrollado, produce una clase obrera cada vez más rica, la cual, al mismo tiempo, dispone de más alto nivel de vida y goza de una mejor formación técnica y cultural. Esta afirmación es buena muestra de cuanto de cizaña y perversión tiene la doctrina marxista; aunque, como es lógico, siempre haya un grupo marginado, aun en los países más ricos (hoy la base de este grupo marginado son los ciudadanos del Tercer Mundo, que van a los países ricos a desempeñar las más bajas tareas).

Desde hace unos años, estamos asistiendo en España al magnífico esfuerzo económico del país. Esfuerzo que, aunque tenga sus fallos, es tan espectacular que produce el asombro de propios y extraños. Y gracias a este aumento del nivel de vida, la clase obrera tiende a convertirse en conservadora, con lo cual la actitud revolucionaria se traslada a otros estamentos, como es principalmente la Universidad.

Lo expuesto es, en pocas líneas, el *lied* de este libro, en donde se estudia la fuerza del trabajo y el proceso de su evolución.

GARCIA PEREZ, Guillermo: La economía y los reaccionarios.—Edicusa. Madrid, 1974; 410 págs.

La apreciación de la Historia de España bajo el punto de vista económico y social parece estar de moda. Numerosas son las obras aparecidas sobre dichos extremos en estos últimos años, la realidad es que sirven para un mejor conocimiento de los acontecimientos patrios. No olvidemos que durante los años de Carlos I los banqueros alemanes tenía hipotecada la hacienda nacional; que la famosa Ley de Desamortización fue un desastre, pero que tuvo su razón de ser; que el país quedó en la más tremenda de las penurias a raíz del desastre colonial, etc.

El profesor Guillermo García busca en esta obra una interpretación socio-económica y político-cultural de una de las épocas más interesantes de la España moderna: la Ilustración. Una época llena de pros y contras y, por tanto, plenamente polémica, en donde el tópicos es un fuerte coeficiente. Es una época de un rey gran organizador y gran emperador, como fue Carlos III; donde hubo hombres, como un Jorge Juan, fuera de

serie, cuyos conocimientos le llevan hasta a redactar una asombrosa memoria sobre las monedas y los metales útiles para sus aleaciones, etc.

El profesor García Pérez busca desvelar la auténtica y desconocida esencia de un siglo que condicionó toda la época contemporánea nacional.

PEREZ DE HEREDIA, Valentín: **Las mayores empresas siderúrgicas del mundo.**—Dyna. Bilbao, febrero 1974.

El objeto de este trabajo es analizar la actuación de las principales empresas siderúrgicas de rango internacional durante el ejercicio fiscal de 1972, en su aspecto estático y dinámico, así como cuál es el porvenir de la industria siderúrgica. La acumulación de datos, para dar el amplio número de estadísticas que se ofrecen, ha debido de ser trabajoso y realizado con toda meticulosidad, desde el momento que cualquier fallo en alguno de los numerosísimos datos que se ofrecen implicaría la inutilidad del trabajo.

El incremento constante del consumo de acero, en las más diversas ramas de la industria o de las necesidades del hombre, significa un aspecto de particular importancia dentro de la economía de los países productores en particular y de la economía mundial, en general. No hay que olvidar que los datos que se ofrecen tienen una especial dedicación a todo cuando se relaciona con la construcción naval.

SAN MIGUEL, Luis G.: **De la sociedad aristocrática a la sociedad industrial en la España del siglo XIX.**—Edicusa. Madrid, 1974. 266 páginas.

Este manual es como una continuación de otro cuya reseña damos hoy también en esta sección (el libro del profesor García Pérez). Pues si aquel se refiere al siglo XVIII, éste está centrado sobre el XIX, la época en donde las estructuras sociales de todo el mundo se transforman para dar paso al hombre de empresa, al comerciante, al industrial, que se sitúa junto al aristócrata o entra en situación conflictiva con él.

El arranque de toda esta nueva situación en la sociedad española, como bien se sabe, está en las Cortes de Cádiz. Esta nueva situación se deja sentir con mayor o menor fuerza, según la idiosincrasia de cada re-

gión española. Y el autor centra toda su tesis en la región asturiana, la cual, por distintas razones, es una de las que con mayor empuje se enfrenta con la nueva situación, a causa de sus minas de carbón, que han de situarla como avanzada de la revolución industrial de España. El asturiano del siglo XIX es un hombre extremadamente emprendedor, y hoy, al cabo de siglo y medio, bien se puede hablar de su magnífica trayectoria, que va, por ejemplo, desde la construcción del ferrocarril de Langreo a lo que hoy son las grandes factorías de Esmesa, Uninsa, más otras muchas, creadas por el capital privado y veteranas en su labor, prestigiando a quienes las crearon.

ENERGIA NUCLEAR

CAVAGGINI, Mario: **Propulsión nuclear en las Marinas Mercantes.**—“Rivista Marittima” (Italia). Febrero 1974.

Como segunda parte del estudio iniciado en el número de enero de la *Rivista Marittima* italiana, el autor, considera ahora los aspectos principales que dentro del cuadro de la evolución política, energética, técnica y económica, influyen sobre el problema e indica, asimismo, las posibilidades de desarrollo de los equipos de propulsión nuclear, haciendo un breve análisis de los tipos de transportes marítimos, de los buques cuyos tipos son mejores para estos transportes y los modelos o clases de reactores que tales unidades deben de llevar.

En último lugar, para dar mayor énfasis a todo cuanto se expone, tanto en este segundo capítulo como cuanto se dijo en el primero, se examina la situación de los combustibles clásicos y los relativos a la industria o energía nuclear.

GUERRA

BOBROWSKI, Edouard: **Le problème des brigades internationales dans la guerre d'Espagne.**—“Historama” (Francia). Diciembre 1973.

Una vez más, traemos a esta sección un estudio (en este caso) sobre la guerra de España, como fue la participación de las brigadas internacionales.

Para expresar cuanto el autor ha querido decir, no hay mejor sistema que traducir el

resumen con el cual se encabeza el artículo, y es así:

“Se ha hablado mucho de la intervención de las brigadas internacionales al lado de las fuerzas republicanas del Gobierno de Madrid durante la guerra de España. Su formación derivó de una iniciativa del partido comunista, y fue en París donde se abrieron los lugares de reclutamiento. El Gobierno francés cerró los ojos; los gendarmes y los aduaneros de servicio en la frontera de los Pirineos volvían la cabeza cuando pasaban los convoyes que llevaban a la Península Ibérica algunos millares de ciudadanos de veinte naciones diferentes. El 22 de octubre, cuando las columnas de Franco estaban a las puertas de Madrid, Largo Caballero autorizó oficialmente la intervención de estas fuerzas, que fueron uno de los éxitos del Partido Comunista español, sostenido por los demás Partidos componentes del Komintern.”

CAIDIN, Martín: Cuando estalle la guerra.—Plaza y Janés. Barcelona, 1974; 137 págs.

Lo primero que hemos hecho, al leer este libro, es considerar si verdaderamente es una novela como lo califica el autor. La realidad es que se barajan a lo largo de las páginas nombres reales, hechos ciertos y supuestos futuros. Acaso su fin primordial sea advertir al mundo entero la situación de inestabilidad urgente, y que los seres vivos, la civilización entera, está a merced de la explosión de varias bombas nucleares, componentes del arsenal cada vez mayor y en manos de mayor número de naciones, con lo cual el muro de seguridad es cada vez más endeble.

No pretende el autor ser tremendista. Lo que busca es exponer una situación con toda claridad, ofreciendo datos concretos sobre acontecimientos históricos, que estuvieron a punto de dar lugar al lanzamiento de bombas atómicas.

TOURNOUX, J. R.: Les derniers heures de Dien Bien Phu.—“Historama” (Francia). Mayo 1974.

En pocas páginas no se puede decir tanto. Con un estilo verdaderamente asombroso, por su realidad, este breve artículo sobre los últimos momentos del campo atrincherao de Dien Bien Phu nos enseña la grandeza de unos hombres que resistieron hasta el último momento, para mostrar al mundo có-

mo se cumple con el deber, sabiendo que no hay posibilidad de salvación.

Por otra parte, nos muestra el tesón y aguante de los atacantes, que con unos medios, totalmente de emergencia, consiguieron derrotar a la infantería francesa. Entre estos medios, como más singular, estaba el transporte del material de guerra por medio de bicicletas, cargándose en cada una de ellas hasta 200 kilos y en algunas hasta 300 kilos.

Al mismo tiempo, se explica con amplitud de detalle, todos los movimientos políticos para conseguir romper el cerco de las tropas del Vietcong: la participación del Gobierno francés, las gestiones de los mandos militares norteamericanos, la propuesta de uso de dos bombas atómicas, la decisión británica de que lo mejor era abandonar, etc.

HISTORIA

BLOND, Georges: Le long cauchemar de la résistance catholique en Irlande.—“Historama” (Francia). Marzo 1974.

El drama irlandés está alcanzando en estos tiempos una situación tan terriblemente aguda que, para muchos observadores, se está ante un callejón sin salida. Uno de los problemas internacionales, a los cuales por ahora no se le ve una solución, al igual que el de Indochina, el árabe-israelí, etc. Este drama, basado en una secular lucha religiosa, con ya dos siglos de existencia, desde los tiempos de la Revolución Francesa, en que pareció este acontecimientos como posible solución del otro, la Revolución dio un cierto optimismo a las ideas de libertad de los católicos, pero los intentos de ayuda fracasaron estrepitosamente.

La tragedia irlandesa adquirió unos caracteres violentos desde el año 1847, aquel año del hambre, que ocasionó un millón de muertos y el éxodo de numerosos irlandeses, en especial a los Estados Unidos, calculados en cuatro millones de personas. Desde entonces, no se ha encontrado por el Gobierno de Londres una solución a la cuestión irlandesa, hoy viva y sangrante.

DE VAUX DE FOLETIER, François: Mil años de historia de los gitanos.—Plaza y Janés. Madrid, 1974; 287 págs.

Si todo cuanto afecta a los gitanos está rodeado de una cierta prevención y de un cierto pintoresquismo, es atractivo incluir

estos dos conceptos y otros muchos más que afectan a esta raza en los límites de un libro y, por tanto, en una sistematización. Con lo cual resulta que se traza en estas páginas una historia pintoresca, pero con rigor y, por ende, sin dar pábulo a un folklorismo.

Esta raza gitana llega a Europa en diferentes épocas. En donde se asienta produce una reacción de los naturales del lugar, y esta reacción, en gran parte de los casos, es hostil. Resultado, pues, es una prevención contra la raza gitana y un constante intento de marginarla y perseguirla. En pocos casos se les quiere atraer y darles un *status* de paridad con otros hombres. José II de Austria y Carlos III de España buscaron este camino, mas no triunfaron a pesar de sus buenas intenciones, pues la prevención contra ellos hace decir a nuestro rey que no constituyen una raza, sino un atajo de forajidos.

El libro es de indudable interés. Nos adentra en un mundo del cual se habla, pero sin base para un buen conocimiento de causa. Toca muchos temas: organización familiar, religión, afición a las armas, música, baile, costumbres, curanderismo, etc. Por otra parte, no olvidemos la fuerza que la raza gitana ha dado a ciertos aspectos de la literatura, empezando por don Miguel de Cervantes y terminando con el *Romancero gitano*.

Finalmente, asombra la bibliografía acopiada por el autor en torno a los gitanos.

GOUVEIA, Serpa: Ordens, Condecorações e Medalhas Militares nas Forças Armadas.—“Anais do Clube Militar Naval do Brasil”. Enero-marzo 1974.

Por el capitán de fragata Serpa Gouveia se comienza en este número un amplio estudio sobre condecoraciones de las Fuerzas Armadas de distintos países.

En la introducción mezcla en la misma condecoraciones de los más diversos países, con el fin de hacer una panorámica de lo que representa una condecoración como premio. Se señala aquí cuáles son las más preciadas de cada país, e incluso de aquellas de origen lusitano hace una ligera sinopsis histórica.

Luego se refiere a condecoraciones de determinados países y comienza con el Reino Unido, dando, como es natural, el especial énfasis a la Cruz Victoria, capítulo que tiene un colofón muy interesante como es un

cuadro en donde se reseñan todas las cruces Victoria que se han concedido desde la guerra de Crimea a nuestros días. Un total de 1.347 han sido las otorgadas, y de las pocas de tipo colectivo es la que se otorgó al soldado desconocido norteamericano en la primera guerra mundial.

MARTINEZ-HIDALGO, José María: Cervantes, marino.—Jano, 24 de mayo de 1974.

En el siglo xvi, el pueblo español acude a la llamada de la mar. Y a esta llamada acudieron el soldado, el poeta, el misionero y el labriego. De otra forma nos hubieran ido las cosas, si hubiésemos tenido conciencia de cuanto significa el mar. Pero en cambio, años después, nació un refrán que expresaba la postración de un pueblo y su deseo de romper con su sentido histórico... e incluso biológico: “El mar, para los peces... y para los ingleses.”

El director del Museo Marítimo de Barcelona nos ofrece una semblanza de don Miguel de Cervantes como hombre de mar. Era soldado, y tras pelear en tierra, pasó a pelear sobre las cubiertas: tiene un largo historial en acciones, como son la de Túnez, Italia, Creta, Lepanto, Navarino, La Goleta, etc.

Al mismo tiempo se hace la oportuna referencia a las numerosas citas cervantinas sobre la mar y las acciones en que intervino. Es, pues, este conjunto de datos históricos de lo más atractivo y ameno, en relación con aquel hombre que ocupó en la milicia un puesto equiparable al actual de sargento de Infantería de Marina.

OLLIVIER, Jean-Paul: ¿Cuándo amanecerá, Tovarich?—Plaza y Janés. Barcelona, 1974; 621 págs.

El día 6 de noviembre de 1917 fue crucial para la historia del mundo. Aquel día, Vladimir Illich Ulianov, para el mundo simplemente Lenin, abandonaba el escondrijo que le había servido de refugio en los arrabales de la entonces San Petersburgo, e iba a ponerse al frente de la revolución comunista. Desde 1876, en que el padre del marxismo ruso, Jorge Plejanov, inició la lucha contra el Imperio de los zares, esta secular organización estaba sentenciada de muerte. Mas necesitó el paso de los años y la aparición de un verdadero jefe, como lo fue Lenin, para que se consumara el hecho.

LITERATURA

ALBERTO SANTIAGO, José: **Antología de la poesía argentina**.— Editora Nacional. Madrid, 1973; 466 páginas.

Toda antología supone una tergiversación y un empobrecimiento, nos dice Alberto Santiago; su propósito en incitar al lector a gustar cumplidamente cada autor y cada libro. Y a fe que lo consigue.

Cada período tratado (desde 1515 hasta hoy) está precedido de una introducción político-cultural que ayuda a encuadrar la obra poética, y cada poeta cuenta con una semblanza biográfica y crítica. En uno y otro caso brillan la agudeza mental y el estupendo oficio literario de Alberto Santiago.

Es un placer embarcarse en este periplo, saborear la lírica popular y entrañable, la de los hombres consagrados como José Hernández, Lugones, Güiraldes, Borges o Cortázar, y la de aquellos otros poetas argentinos (los Fernández Moreno, Barbieri, Juarroz, Olivari...) que escribieron honda y bellamente.

X.

BRANDENBERGER, Erna: **Estudio sobre el cuento español contemporáneo**.— Editora Nacional. Madrid, 1973; 414 págs.

Tiene razón la autora cuando afirma la imposibilidad de presentar una visión completa del cuento literario español de la posguerra, y no sólo —como ella dice— por la dificultad de hallar los textos, sino por el personal enfoque del estudio propuesto. Ahí están omisiones de tanto bulto como las de Castresana, Cunqueiro, Foxá y hasta Fernández Flórez (*El bosque animado* es de 1943).

Al margen de aquel reparo, Erna Brandenberger trata el tema de manera completísima, ofreciéndonos una panorámica vital de cada autor, así como un minucioso trabajo sobre la estructura de las narraciones largas sobre los distintos géneros literarios que pueden mezclarse en el cuento y sobre la técnica narrativa.

La autora remata su estudio proporcionándonos una valiosa relación bibliográfica en la que figuran obras de interés general, obras sobre teoría literaria y técnica narrativa, obras sobre el cuento como género literario, antologías y libros de cuentos de los autores estudiados.

X.

Los sucesos de los primeros años del siglo, de 1903, 1904, 1905, etc., fueron claros prolegómenos de cuanto un día tendría que estallar con toda la virulencia revolucionaria. Y así, en 1917, con los ejércitos zaristas derrotados, con una nación que pasaba hambre, con la presencia de un Rasputín, etc., brota lo que en principio se llamó revolución bolchevique. Si bien este libro tiene mucho de novelesco, la realidad es que es una completa historia de unos días cruciales, en los que desaparecía la Santa Rusia por una parte, por otra se instituía un tipo de régimen político nuevo en la Humanidad y, por último, se expandía un fenómeno de repercusión universal, como la que actualmente conocemos.

TAMAMES, Ramón: **La República, La Era de Franco**.—Alianza Universidad. Madrid, 1974; 623 páginas.

Con este volumen se cierra la nueva *Historia de España*, que, dirigida por don Miguel Artola, han trazado un amplio número de especialistas y con un enfoque absolutamente original. Los aspectos sociales, económicos y de organización política, son los que imperan en esta colección y, naturalmente, son la base de este libro del profesor Tamames.

Está dividido en tres partes: la República, la mal llamada Guerra Civil (ya nos estamos olvidando de los nombres en principio empleados: de Guerra de Liberación o Alzamiento Nacional, que son los lógicos) y la era comprendida entre 1939 y 1970.

Se refiere, pues, este tomo VII a una época vivida por muchos lectores de esta reseña que, por tanto, disponen de suficientes elementos de juicio para valorar el texto de Tamames. Con todos sus pros y todos sus contras, este trozo de la historia española es de los que están estimulando la más alta producción de libros, ya que no hay semana en que no aparezca uno nuevo, escrito o por los propios protagonistas o por historiadores que hallan nuevos datos en lugares hasta ahora no accesibles. Somos un país de controversia, azuzado por la "mala prensa" extranjera, pero de nosotros se habla constantemente. ¿Por qué? Podríamos contestar en buen romance: "Ladran, luego cabalgamos."

El éxito de este volumen de la *Historia de España* de Alianza-Afaguara ha sido tan extraordinario que al mes y medio de la primera edición ha salido una segunda.

ARTIGAS, José: **Del arte de llamarse Pepe.**—Editora Nacional. Madrid, 1974; 162 págs.

Librazo de continente, librito de contenido, mucho papel blanco de excelente calidad y unas estupendas ilustraciones en color de Míngote. Estamos ante la segunda edición de esta obra bien escrita, más festiva, juguetona y amable que humorística, cuyo éxito, aparte de las virtudes señaladas, estriba en el hecho de que a los tres millones de Pepes y Pepitas hispánicos les gustará tener a mano "su libro".

Artigas —un Pepe ingenioso, que maneja garbosamente nuestro idioma— piensa que llamarse Pepe durante cuarenta años vale más que ser ministro tres meses, aunque reconoce el inconveniente de ese hipocorístico para triunfar en política. Bonaparte fue quien fue sobre todo por llamarse Napoleón; su pobre hermano, en cambio, perdió la partida en cuanto le llamaron Pepe.

Pepe, en España, es una categoría humana de cordial apertura. Cosa distinta —discurre Artigas— sucedería al trasplantarlo a suelos más septentrionales: en Francia sonaría "Pep"; en Inglaterra, "Pipi"; quedaría así desvirtuada esa llaneza de las dos "es", que piden un palmatazo de espalda y una sonrisa bonachona.

X.

MARTINEZ CACHERO, J. M.: **La novela española entre 1939 y 1969.**—Editorial Castalia. Madrid, 1973; 283 págs.

Recientemente, el escritor Tomás Salvador publicó en la quincenal *Estafeta literaria* un documentado análisis de la novelística española, producida dentro de España, a lo largo de todos estos años. Para este magnífico escritor, el balance no puede ser más positivo, aunque en este tiempo de crítica malintencionada se haya dicho que la producción novelística nacional ha estado mediaticada.

A la vista del contenido de este libro, bien podemos decir que la aseveración de Tomás Salvador es lógica y justa. Por una parte, la aparición de los premios de literatura ha sido un buen incentivo para la incorporación de nuevas firmas (en especial, la labor del Nadal en este aspecto ha sido extraordinaria); nombres como Cela, Delibes, Zunzunegui, Aldecoa, Arbó, Laforet, etcétera, son más que suficientes para dar una amplísima panorámica en los más dis-

tintos sentidos. Y junto a todos estos escritores, la proliferación de revistas de tipo literario, algunas con altísimo prestigio.

Mucho dice este libro sobre treinta años de literatura nacional, que en nada tienen que envidiar a otras épocas ni a otros países.

LITTELL, Robert: **El rizo.**—Plaza y Janés, S. A. Editores. Barcelona, 1974; 249 págs.

Entre las novelas de espionaje no cabe duda que esta de *El rizo* destaca por su original trama. El relato está planteado como una partida de ajedrez entre norteamericanos y rusos, y, por si el lector no cayese en la cuenta de ello, los títulos de los diferentes capítulos llevan por nombre distintos lances de este juego: la apertura, la defensa, la mitad de la partida, el gambito, el final y el peón pasado.

El argumento es simple en apariencia: Un desertor norteamericano pide asilo político en la embajada soviética en Tokio y parece ser que es portador de importantes secretos relacionados con el sistema balístico intercontinental americano. ¿Es un desertor simulado o auténtico? Aquí es donde se pone a prueba la imaginación del autor, porque la duda surge en ambos bandos y la partida comienza.

La novela se lee con fruición, y aunque el interés decae en ciertos momentos, la intriga vuelve a recobrase inmediatamente hasta el final. A cuantos disfruten con los temas de espionaje, les aconsejamos su lectura, aunque nada más fuese por su original construcción.

Z.

MARINAS DE GUERRA

BERTINI, Marcello: **Presupuesto de la Marina francesa para 1974.** "Rivista Marittima" (Italia). Abril 1974.

Hacemos siempre lo posible para incluir en esta sección informaciones sobre los presupuestos y la proyección futura de las distintas marinas. Hoy podemos ofrecer los datos que sobre la de Francia se incluyen en la mencionada publicación italiana y a la vista de todo su contenido se puede indicar —de acuerdo con lo que dice el redactor— que la Marina francesa está en plena expan-

sión, con unas amplias mejoras en todo cuanto afecta a personal como a medios.

El personal alcanza la cifra de 68.330 personas (entre personal de carrera, contratado a largo plazo, inscriptos, etc.), más 1.450 alumnos que hay en las distintas escuelas. En el aspecto del voluntariado, éste alcanza una cifra más próxima a los 6.000 hombres.

Luego se dan datos bien concretos sobre las nuevas construcciones y los varios proyectos que se estudian, con el fin de aumentar los efectivos, haciéndose especial mención de la llamada FOST (Fuerza Oceánica Estratégica).

DE GIORGI, Gino: La Armada italiana frente a sus misiones y a sus problemas.—“Rivista Marittima” (Italia). Febrero 1974.

Hablando a los oficiales alumnos del Instituto de Guerra Marítima, con ocasión de la inauguración del año académico, el jefe del Estado Mayor de la Armada italiana se refirió al documento que firmó días antes, en el cual se contienen las directrices y orientaciones generales, según las cuales la Marina tiene que desarrollar su propia acción.

Con respecto a la situación política y militar en el Mediterráneo, el jefe del Estado Mayor ha subrayado la necesidad de que no sólo la Armada, sino toda la nación, asuma completa conciencia de los urgentes compromisos que afectan a la Marina en los próximos diez años.

Luego hubo de referirse a la extraordinaria importancia que tiene el valor humano y cómo hay que preparar a los hombres para que dispongan de la máxima responsabilidad y eficiencia.

Por último, hace referencia al problema de la renovación de los buques y la necesidad de una Ley Naval que recoja cuantas necesidades ha de cubrir la Marina.

GIORGERINI, Giorgio: Correlación entre los Programas navales y de la Defensa, la Tecnología e Industria.—“Rivista Marittima” (Italia). Febrero 1974.

El problema de la Defensa, dice el autor, es de los que debe interesar en la misma medida de atención y de responsabilidad a

la investigación, a la industria y a las Fuerzas Armadas.

La voluntad política de realizar un instrumento eficaz para la seguridad del país tiene necesariamente que pasar por el fomento de una investigación eficaz para adquirir procedimientos y tecnologías muy avanzadas que sean al mismo tiempo garantía de seguridad del instrumento político y premisa de desarrollo de las relaciones económicas con el extranjero y de la consiguiente influencia política y de presencia en el campo internacional.

Es decir, el sistema de defensa no tiene que ser un organismo en sí mismo, sino que debe llegar a ser un estímulo operante y dinámico de desarrollo tecnológico y de producción, con objetivos exactos, bien coordinados y libres de cualquier tipo de rémoras burocráticas.

MARINA MERCANTE

KACHTI, Moshe: La ZIM, posible grande compagnie de navigation. “Journal de la Marine Marchande” (Francia). Marzo de 1974.

La compañía ZIM fue creada no mucho después de fundarse el Estado judío. Es una compañía que goza de una ayuda estatal y nada más que nacer empezó a cubrir un conjunto de líneas regulares, tanto de carga como de pasaje, cuyos resultados fueron desde un principio óptimos. Tras varios planes de expansión, se llega a 1970, y es entonces cuando el incremento social adquiere una fuerza extraordinaria, con la decisión de adquirir treinta y tres buques, con un costo de más de trescientos millones de dólares.

La influencia de la ZIM en el potencial económico israelí ha sido de indudable fuerza y cubre con sus buques el 70 por 100 del comercio marítimo del país. Esta empresa tiene una plantilla de 2.000 hombres embarcados, así como un millar de trabajadores en los muelles.

Ahora, el director de la compañía, el señor Moshe Kachti ha hecho unas amplias declaraciones sobre el futuro de esta naviera, y entre los numerosos datos hechos públicos ha afirmado que la ZIM, en un porvenir próximo, puede ser una de las diez grandes compañías mundiales.

POLITICA

DI CASSOLA, Ottavio: **¿Es aún necesaria la NATO?** — “Rivista Marittima” (Italia). Abril 1974.

Desde hace un tiempo, en la prensa diaria se incluyen noticias sobre las posibles reducciones de los efectivos militares del OTAN, dándose como básica razón la distensión entre Occidente y el bloque comunista. También se han incluido noticias sobre la opción de los miembros del Pacto de Varsovia, de que si los del OTAN reducían sus efectivos, ellos harían lo mismo. Todo esto es juego político, aunque tenga su base. Pero la realidad es que los mandos del OTAN no estiman hoy por hoy conveniente la reducción de los efectivos en función de la desconfianza que hay hacia el bloque comunista.

El general Di Cassola llega, después de razonamientos de la misma y distinta índole, a la conclusión que el OTAN es todavía necesario, si bien manifiesta signos de debilitación, originados esencialmente por el empeoramiento de las relaciones de varios de sus miembros con los Estados Unidos. El análisis de las causas de debilitación lleva al autor a confirmar la necesidad de una franca cooperación entre los países miembros.

RELIGION

ILLANES, José Luis: **La santificación del trabajo.**—Ediciones Palabra, S. A. Madrid, 1974; 106 páginas.

José Luis Illanes, abogado y teólogo, alcanza ahora la cuarta edición de esta obra, que ahonda en una verdad ya consagrada en el Concilio Vaticano II: Quien trabaja por ganar el propio sustento y el de su familia, lo hace en provecho de la sociedad y desarrolla la obra del Creador.

El autor muestra aquí la riqueza de la espiritualidad del Opus Dei, por lo que se refiere a la santificación del trabajo, robusteciendo y renovando así la vida de la Iglesia. Escrivá de Balaguer, fundador de aquella Obra, ha dicho que la vocación profesional es una parte principalísima “de nuestra vocación sobrenatural”; como dijo también que una hora de trabajo, para un apóstol moderno, es una hora de oración. Un motivo sobrenatural a la labor de cada día habrá santificado el trabajo de los que se sienten hijos de Dios.

Y de ahí una serie de posibilidades en la generosa tarea del apostolado.

X.

VIAJES

HARRER, Heinrich: **Siete años en el Tíbet.**—Editorial Juventud, S. A. Barcelona, 1973; 272 págs.

La extraordinaria aventura del alemán Heinrich Harrer, fugado de un campo de concentración británico en la India durante la segunda guerra mundial, viajero infatigable y casi heroico por las tierras altas tibetanas, hombre de recursos excepcionales y que llegó a ser amigo y preceptor del Dalai Lama, el dios-rey, dan un interés poco común a estas páginas.

Estamos ante la cuarta edición de esta obra, en la que el hombre occidental puede acercarse a un mundo arcano y real, reliquia aislada de una curiosísima civilización. Un mundo donde los cadáveres no se entierran, sino se despedazan para banquete de cuervos y buitres; donde la orina de personas virtuosas cura toda suerte de males; donde se rechazan los vehículos de ruedas, como instrumentos que rompen el sosiego propio de gente feliz; donde herreros, matorriferos y pescadores son ciudadanos despreciables; donde los yacimientos de oro no se explotan, por temor a provocar la cólera de los genios de la tierra...

Aventuras, aventuras, no ya en el *Far West*, sino en el *Far East*.

X.



REVISTA GENERAL DE MARINA

TOMO 187

AÑO 1974

AGOSTO-SEPTBRE.



TEMAS GENERALES

Almirante Núñez Iglesias CARTA ABIERTA A TESEO	119
Capitán de Fragata Ingeniero Olivé "DULCE ET DECORUM EST PRO PATRIA MORI"	123
Teniente Coronel de Infantería de Marina Fernández Gaytán EL PABELLON NACIONAL	131
Comandante de Intendencia Blanca Carlier UNIDADES DE PAZ PARA LA GUERRA; BUQUES-HOSPITALES	141
Comandante de Intendencia Estrada Giménez ¿LAS ORDENANZAS, SERENIDAD Y GUIA DE LOS PUEBLOS...?	155

TEMAS PROFESIONALES

General Auditor de la Armada Vigier de Torres EL AUXILIO EN PUERTO	159
Teniente Coronel de Intendencia de la Armada Conejero Ibáñez y Comandantes Juez Puente y Avanzini García EL APROVISIONAMIENTO DE NUESTRA FUERZA NAVAL	163
Comandante de Intendencia Reyes Collado EL EJERCICIO DEL PROFESORADO, QUEHACER COMPLEMENTARIO DEL MILITAR	173

NOTA INTERNACIONAL

LEXICOGRAFIA

Coronel Auditor de la Armada Landín Carrasco UNA VUELTA MAS A LAS AGREGACIONES Y AGREGADURAS	199
---	-----

EPISTOLARIO

V. Cabal UN DESTINO HONORABLE PARA EL "CANARIAS"	201
---	-----

HISTORIAS DE LA MAR

J. Llabrés CENTENARIO DE UN ACAECIMIENTO INSOLITO	203
--	-----

DIRECCION
Y ADMINISTRACION

Montalbán, 2
Ministerio de Marina
MADRID

MISCELANEA

INFORMACIONES DIVERSAS

NOTICIARIO

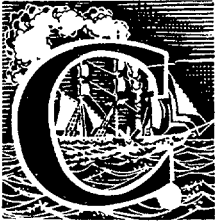
LIBROS Y REVISTAS

Las opiniones y afirmaciones contenidas en los artículos publicados en estas páginas corresponden exclusivamente a sus firmantes. La hospitalidad 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. 1.605-1058.

CARTA ABIERTA A TESEO

Indalecio NUÑEZ



¿REE usted, admirado Teseo, que Androgeo, por haber alcanzado el triunfo en las fiestas pantaneteas de Atenas —ahora diríamos “la medalla de oro, tras haber batido su propia marca en tres décimas de segundo”—, fue enviado por el rey Egeo, rey incapaz de coaccionar por soborno a los cronometradores, y enviado contra el toro de Maratón para asesinarlo en una emboscada? Yo no.

¿Cree usted que el rey Minos II, padre de Androgeo, puso sitio a Atenas para vengarse e imponer al vencido el tributo nonoanual, para algunos mitólogos anual, de las siete doncellas y los siete mancebos? Yo tampoco.

Lo que sí creo, porque lo he visto en el mapa, es que la isla de Creta geobloquea al Peloponeso, al Atica, a las Cícladas y, en realidad, a todo lo que baña el mar Egeo, con límite Sur en Rodas y en Escarpanto; creo también, porque lo he leído en las historias, en la talasocracia minoica, porque las posiciones geobloqueantes —pongamos a las Baleares como ejemplo más conocido por nosotros— excitan a su explotación con maquinaria de Poder Naval.



Pongamos a las Baleares como ejemplo más conocido por nosotros.

Pero primero citemos a Abderrahmán I como fundador de la Marina hispano-islámica y a su emir-al-má —ahora diríamos “almirante”, egregia palabra española tan opulenta en contenido que se ha hecho universal— Teman-ben-Alkama, al que se debe su organización, su programa, con prototipos traídos de Constantinopla, donde es fama se construían los más grandes y mejores barcos del modesto orbe de entonces, y su política de bases, cuyos nombres nos ahorran de todo comentario: Rosas, Barcelona, Tarragona y Tortosa, en el Nordeste. Cartagena y Almería, ésta la capital, al Sudeste, para prestigiar al Estrecho. Algeciras, Cádiz, Sevilla y Huelva al Sudoeste, con idéntico fin. Con esto y con la precisa baliza del año 774 nos basta: Todavía Ludovico Pío no había creado el condado de Barcelona en las sienas de Bera, pues ello sucedió en 801; todavía no se había inventado el sepulcro del Apóstol, que fue durante el reinado de Alfonso II el Casto y entre los años 808 y 835, según el autor por que se decida usted.

Las naves de Abderrahmán se extendieron rápidamente por esas aguas latinas que ahora llamamos Mediterráneo Occidental. No es cierto —como dicen tantos— que tratasen solamente de defender el litoral peninsular contra las incursiones africanas. Más bien aceptamos la aparición de otra talasocracia como lo

demuestran las islas: Córcega, Cerdeña y Baleares se vieron acosadas y devastadas por los que jugaban de delanteros y no de defensas, como, según los más, hubiera deseado su fundador. ¿Cuándo se establecieron definitivamente en ellas? No lo sabemos precisar; no hemos dispuesto de consulta para ello.

No obstante, debemos registrar dos fechas: 874, cuando Wifredo el Velloso independizó el condado de Barcelona, y 1092, en el que los almorávides ocuparon las Baleares. Con ellos comenzó la explotación científica del geobloqueante archipiélago, metódica, orgánica y precisa. Probablemente, los pocos cristianos que se asomaban a aquellas aguas se decidieron mansamente a soportarlos, en espera de que reviviese usted, señor Teseo.

Pero en la orilla de enfrente no, porque allí, en Italia, ya existían ciudades-estado, repúblicas marineras, superdesarrolladas, en comparación con el subdesarrollo barcelonés, falto de tierras, de hombres y de navegantes.



No necesita usted, magnífico Teseo, que le hable de Córcega y de Cerdeña: Una carta no es un libro. Le basta con saber que la ocupación de estas islas por los cristianos no resolvía el problema geobloqueante, mientras continuasen las Baleares en manos agarenas: Los pisanos, cansados de la depredación constante, resolvieron lo mismo que usted, pero al igual que en sus tiempos todo lo facilitaba Júpiter tonante, y también Neptuno, en el de los pisanos no había más remedio que acudir a Su Santidad, jefe de la Cristiandad, que facilitaba las movilizaciones con privilegios de Cruzada, que en este caso concedió Pascual, papa II, para reclutar toda clase de enfervorizados. En agosto de 1113 se lanzaron a la mar, posiblemente faltos de pilotos expertos, ya que recalaron en las costas catalanas y las creyeron Mallorca. Los historiadores, poco aficionados a reconocer la verdad, y a su cabeza Muratori en su *Gesta Triumphalia Per Pisanos Facta...*, del que copiaron todos, achaca la errónea recalada al temporal, al inoportuno temporal que aparece siempre para justificar lo injustificable: Usted, Teseo, jamás recurrió a tan burdas disculpas.

Volvamos a lo nuestro: Los exploradores desembarcados comprobaron con asombro que estaban en tierra de cristianos, los que manifestaron eran súbditos de un conde, Ramón Berenguer III, que los recibió en San Felú de Guixols. Fueron tan convincentes los argumentos esgrimidos por los expedicionarios, que el propio conde les pidió tomar parte en la aventura.

Que era lo que buscaban, por ser extrema la necesidad de auxilios, tan extrema que para que no faltaran le ofrecieron el mando del combinado, lo que aceptó complacido e ignorante: Ramón Berenguer en nada se parecía a usted, ilustre Teseo. Con todo, el reaprovisionamiento logístico, el personal, material y mantenimientos, se dilató bastante más de lo pretendido. La flota pisana tuvo que invernar allí, y hasta junio de 1114 no pudo zarpar, ahora con pilotos conocedores de aquellas aguas y con capitanes de primitivo sentido estratégico, tanto que se dirigieron a Ibiza, la que sucumbió el 10 de agosto, para inutilizarla como base adversaria próxima, de amenazante reacción. Tras desmantelarla, hicieron rumbo a Mallorca —entonces no se llamaba Palma— para embestirla: Largo cerco; escaramuzas simples y arduas batallas; asalto general simultáneo por tres brechas, diez veces rechazados. Al onceno fue la vencida: Era febrero de 1115.

¿Para qué hablar del horror y la mortandad, de la ruina y el lamento, del estrago y la desolación, si la guerra es siempre eternamente igual?

Los cristianos fueron los vencedores, pero ¿cómo dejar guarniciones de un ejército formado por cruzados de tan diversas naciones? ¿Cómo dejar tropas barcelonesas tan necesarias en su país, de fronteras abiertas y siempre amenazadas por enemigos implacables?

Para colmo, Yussuf enviaba sus naves en socorro. Lo prudente era evacuar con urgencia; lo sensato, llevarse cuanta gloria, botín y cautivos se pudiese; lo correcto, marcharse sin la más mínima consideración teseica.

Por ignorancia absoluta de los mandos, la expedición se convirtió en operación de tipo pirático: Devastar y robar. Pero dejó una enseñanza: Los catalanes aprendieron la necesidad de poseer barcos para la conquista y el comercio, para la defensa y la independencia. ¿No es bastante?



Pasó el siglo. Todo pasa, pero Mallorca, rehecha y geobloqueadora, continuó en permanente amenaza. En la ocasión, ésta concreta, los corsarios apresaron dos leños catalanes abarrotados, lo que produjo indignación entre los barceloneses, que enviaron un plenipotenciario a la isla para exigir la devolución de los barcos y la clásica indemnización por daños y perjuicios. Los cronistas, tan aficionados siempre a inventar parlamentos, como si los hubiesen oído, cuentan que el príncipe sarraceno preguntó al enviado con profundo desdén. *¿Y quién es ese rey de quien me hablas? ¿Quién?* —replicó el interrogado—, *el rey de Aragón don Jaime, hijo de don Pedro, el que en las Navas de Tolosa desbarató un ejército innumerable de los de tu nación; bien lo sabes tú.* Contaron también que el musulmán se indignó con la respuesta, pero la tal indignación no debió ser demasiado grande, porque el catalán pudo salir de allí sano y salvo, regresar a su patria y contarle todo, por lo menos a Pedro Martel, experto marino, importante armador y excepcional comerciante: Un potentado.

El rey en Tarragona. Comida oficial, según unos ofrecida por el potentado Martel y según otros por el propio don Jaime. En la comida, prelados, magnates y también potentados, aunque no tuviesen la sangre azul.

Se habló de todo y se habló de los leños, que para usted, Teseo, son nueva especie de siete doncellas y siete mancebos. El rey se quiso informar de Mallorca y respondió el comerciante, posiblemente el único que sabía concretar la existencia de la ignota tierra, ponderando su fertilidad y sus bosques maderables, su clima y sus calas, elogio que más parece turístico que geoestratégico. No obstante, y esto es lo que pretendía, impresionó al rey y este juró conquistar la isla: Convocó en Barcelona Cortes Generales, a las que expuso el deseo que tenía de servir a Dios en la guerra de Mallorca. Y así quedó señalado el lugar, parte fundamental del objetivo.

Pero, ¿y el momento? El momento, al parecer, no era oportuno: Un rey de Valencia, despojado del trono, pidió auxilio a don Jaime, ofreciéndole a cambio la cuarta parte de los castillos y villas que reconquistase. Los aragoneses, de tierra adentro, encontraron propicia la oferta y aconsejaron al rey que la aceptase: Valencia estaba más cerca; su reducción era más fácil; la campaña más corta y, sobre todo, no había que navegar, lo que siempre es azaroso.

Respondió don Jaime que —como dicen los gallegos— estaba ofrecido, y a Mallorca se fue don 25 naves gruesas, 18 táridas, 12 galeras, 100 galeones, un navío de Narbona y multitud de transportes, en los que embarcaron 15.000 infantes, 1.500 caballos y muchedumbre de aventureros provenzales y genoveses.

El miércoles, 6 de septiembre de 1228, de madrugada, zarparon de Salou: En cabeza, la nave de Miguel Bonet, con el vizconde de Bearne; en cola, el rey en una galera de Montpellier. Alejados veinte millas de la costa saltó el inevitable temporal, que ahora se calificaría de simple mistral. Cómitres y pilotos aconsejaron la pronta arribada, con el objeto de que hiciese frase el rey: *Este viaje emprendí confiado en Dios y, pues en su nombre vamos, El nos guiará*. Continuaron. Tempestad en *crescendo*, luego crepúsculo en el que amaina. Al día siguiente se avista la isla: Maravilloso. Hubiesen querido abordar Pollensa, pero la nortada lo hizo imposible y hubo que contentarse con tomar la Palomera, próxima a Andraitx, que se nos antoja es el actual Camp de Mar, y amarrar las naves, suponemos que no todas, en el islote de Pantaléu. Allí llegó, nadando y estampillado de Ariadna, el moro Alí, el que informó que su rey disponía de 37.000 de a pie y 5.000 de a caballo, los que estaba concentrando en Porto Pi para impedir el desembarco.

En seguida se dictó el orden de operaciones: Las 12 galeras, remolcando a otras tantas naves, zarparían la misma noche y, barajando la costa, arribarían al amanecer a Santa Ponza, donde todavía no se veían enemigos, para desembarcar. Sabemos muchas cosas de esta campaña que nada tienen que ver con la Figura Teseo por usted fundada; sabemos que Mallorca se rindió el 31 de diciembre de 1228, no en 1229, como dicen muchos, porque ya no contamos los años a partir de la Encarnación; sabemos que sucedió lo de siempre: Reparto de casas y haciendas, cautivos y botín, franquicias a los nuevos pobladores, designación de autoridades y de guarniciones, fortificación de la costa y regreso del rey, que desembarcó en Tarragona.



Recordemos que Menorca se sometió, como tributaria, en 1231; que Ibiza fue conquistada en 1235; que el rey don Jaime I el Conquistador murió el 27 de julio de 1276, dejando un testamento tan decididamente antieseico como para acreditar que si su flauta había sonado, era por pura casualidad.

Efectivamente, estratégicamente considerado, no ha habido en España rey más lamentable que don Jaime, probablemente analfabeto y seguramente falto de talento. No hablemos de la cesión a Francia, por el Tratado de Corbeil, de una salida al Mediterráneo, ni de la entrega a Castilla, por el Tratado de Almizra, del Estrecho de Gibraltar, donde estaba el porvenir, porque nada de eso, egregio Teseo, le importa a usted. Pero sí le importa saber que fundador del mar de Aragón, que ahora por oscura razón se llama golfo de Valencia, como lo fue usted del mar Egeo, tomase la absurda decisión testamentaria de dejar a su hijo don Jaime la corona de Mallorca como reino independiente, además de los condados ultrapirenaicos, el principal el Rosellón, que tanto nos han dado que hacer.

Su sucesor Pedro III, que no en vano se le llama el Grande, quiso enmendar el yerro, y en la entrevista de Perpiñán obligó a su hermano don Jaime II de

Mallorca a reconocerse feudatario, sin más consecuencias prácticas que el resentimiento profundo que ello engendró.

Lunes de Pascua de Resurrección, 30 de marzo de 1282: Vísperas sicilianas y la guerra, la guerra larga, complicada y religiosa, en la que el arma de la excomuniación era la que hacía más daño. Una, entre sus muchas consecuencias, el ataque de Felipe III el Atrevido, hijo de San Luis, a Aragón a través del Rosellón, contando, desde luego, con la alianza de su conde, el rey de Mallorca, al que le había ofrecido la corona de Valencia. La guerra en sí, un desastre para Francia: Invasora del Ampurdán y conquistadora de Gerona, la epidemia, el más feroz de los enemigos de entonces, le obligó a evacuar. Murió Felipe III el 5 de octubre de 1285. Pocos días después, el 10 de noviembre, murió Pedro el Grande, a los cuarenta y seis años de activa edad. En su enfermedad ordenó a su heredero, después Alfonso III el Franco, que fuese a conquistar Mallorca, cuya expedición ya estaba preparada en venganza, no en geoestrategia, por Roger de Lauria el inmortal. Don Alfonso obedeció y no encontró resistencia, porque los mallorquines estaban quejosos de su rey. Después sometió a Ibiza y regresó a Valencia, titulándose rey de Mallorca. Por último, en enero de 1287 ocupó Menorca: Los menorquines veneran aún su memoria como libertador y aun le llaman al islote donde estableció su cuartel general Isla del Rey: Lo veneran tanto que desean que sus restos, hoy en la catedral de Barcelona, reposen en la isla.

Hubo mucha guerra, mucha política y muchas conferencias internacionales en las que Su Santidad el Papa desempeñaba el principal papel. Por el Tratado de Tarascón, en las bocas del Ródano, firmado en febrero de 1291, se acordó que Mallorca quedase sujeta al señorío directo de Aragón, con lo que el geobloqueado respiró tranquilo, pero meses después, el 18 de junio, murió Alfonso III, de veintisiete años de florida edad, y nueva complicación, por heredar sus Estados su hermano Jaime, rey de Sicilia, que no quiso abandonarla, causa de nuevas conferencias y nuevos conciliábulos. En junio de 1295, por la paz de Anagni, el rey de Aragón se comprometió a devolver Mallorca a su antiguo rey y renunciar a Sicilia a cambio de Córcega y Cerdeña: Curiosa geoestrategia. Estas islas quedaban aragonesas, separadas de Aragón por las Baleares. ¿Se concibe tal? Al menos Bonifacio, papa VIII, el negociador, lo concibió así.



La entrega de Baleares a Jaime II, su primer rey, fue en 1298, rey que pasó lo que le restaba de vida escarmentado y en pacífico neutral, dedicado al fomento de la agricultura y del comercio marítimo. Murió en 1311, y el segundo de sus hijos, don Sancho —el mayor profesó de fraile—, heredó la corona. Don Sancho acudió a Aragón a prestar homenaje a su primo, como señor feudal que era de sus Estados, y lo hizo con sinceridad, tanto que en la expedición a Cerdeña, que salió el 30 de mayo de 1323, de las 60 galeras que llevaba el príncipe heredero don Alfonso, 10 eran mallorquinas. En la campaña, don Sancho halló la muerte, probablemente por epidemia, factor común, porque aunque parezca raro, los cronistas no registraban temporal, sino clima endiablado. Sucedió a don Sancho su sobrino Jaime III, bajo tutoría, y aunque el de Aragón le disputó la corona, hubo de transigir. Murió el de Aragón; le sucedió el príncipe Alfonso IV el Benigno. Jaime III de Mallorca, que vivía generalmente en Perpignan,

escribía Leyes Palatinas, que todavía asombran por lo precisas y concretas. Murió Alfonso IV, sucediéndole Pedro IV, el del Puñalet, que en nuestras historias generalmente se le llama el Ceremonioso.

Las cosas cambiaron radicalmente, porque Pedro IV era artero y mañoso, perverso y malvado, astuto y vengativo, pero no obstante goza de nuestra admiración porque fue el único rey, en la historia de Aragón, verdaderamente Teseo, tan verdadero como lo fue usted. El clásico Jerónimo de Zurita, en sus *Anales de Aragón*, nos cuenta que se *revolvió de tal manera contra el rey de Mallorca que no paró, con serle tan deudo y su cuñado, hasta que el príncipe se perdió y él incorporó el reino de la dicha Mallorca y los condados de Rosellón y Cerdeña en su corona.*

Había comenzado la quimera por la tardanza de Jaime III en presentarse en Barcelona para hacer el p'eito homenaje, encontrando siempre disculpas para retrasarlo, a pesar de las citaciones y requerimientos. Por fin, en 1339 se decidió acatar, pero en la ceremonia fue humillado con el más medieval de los estilos, lo que engendró enemistad. Hubo después incidentes graves, cuya descripción no cabe aquí por falta de valor estratégico, y hubo un punto final: En 1342, don Jaime III declaró que no se reconocía feudatario de don Pedro IV: Se le procesó; se le declaró desobediente, rebelde y contumaz; se le confiscaron su reino y sus condados y, caso de no comparecer dentro del año, sería todo incorporado a la corona de Aragón. Tal fue la sentencia pronunciada en febrero de 1343 y, en su consecuencia, la preparación de la expedición en armada de 118 velas, que zarpó el 18 de mayo, conducida por el propio rey. Los mallorquines actuaron de Ariadna, y cuando don Pedro desembarcó, los 15.000 infantes y 300 caballos de don Jaime se desbarataron y huyeron: Chaquetearon, como se dice ahora. Su rey hizo lo mismo y el de Aragón entró en la ciudad con todas las solemnidades que entonces se estilaban. Don Pedro tomó el título de rey de Mallorca y demasiado poco tardaron en someterse Menorca e Ibiza, pues al mes siguiente regresó a Barcelona en vencedor, resuelto a ocupar el Rosellón, donde se había refugiado el oponente.

La incorporación del reino de Mallorca y los condados ultrapirenaicos se proclamó el 29 de mayo de 1344. Pero la guerra siguió. Don Jaime, con barcos napolitanos y tropas francesas, desembarcó en la isla con espíritu de reconquista. Pero, el 25 de octubre de 1349, un almogávar valenciano le cortó la cabeza en la batalla de Lluchmayor. Para la historia del geobloqueo no tiene importancia que Jaime III dejara heredero o no.



Con todo, el problema de las Baleares no era tan grave, ni mucho menos, como el de Creta. Minos II, gracias a su flota, pudo tomar Megara, que está en el istmo de Corinto, en posición estratégica magistral para cortar las comunicaciones del Peloponeso con el Atica: Los de Baleares nunca pudieron tomar nada aunque, bien es verdad, nunca fueron absolutamente independientes. En el tratado de paz greco-cretense pudieron imponer éstos el tributo de las siete y los siete, en que yo no creo. Porque no creo que el Minotauro, hijo de un toro y de Pasifae, se alimentase sólo con carne humana. En realidad, tampoco creo en el Minotauro, por parecerme cruce imposible, por blanco y hermoso que fuese el

cornúpeta. Pero sí creo posible que los reyes cretenses tuviesen el título de Tauros, como ciertos emperadores se llamaron César, *Kaiser* en alemán, etc.

Los cretenses talasócratas, con sus toros --barcos así llamados por llevar como mascarón una cabeza del potente bobino, como lo acredita el rapto de Europa-- asaltaban, asolaban y devastaban las costas de Grecia, al igual que los berberiscos las de España, para robar, no para vengarse de su expulsión de Granada, ni, en el caso de Creta, del asesinato de Androgeo. Estos se llevaban todo lo que podían, no siete y siete para alimentar al Minotauro, sino para nutrir al remo, a la agricultura, a las obras públicas, al servicio doméstico, incluido en éste el harén. De ahí que prefiriesen donceles y doncellas mejor que a los decrepitos ancianos. Ello les permitía además ir formando historia y anecdotario para enriquecer a la Mitología, que no vamos a reproducir, extraordinario Teseo, porque la conoce usted bastante mejor que nosotros.

Cuando usted, que pronto iba a ser el décimo rey de Atenas, se ofreció a invadir Creta, mitológicamente a matar al Minotauro, no fue allí formando parte de los siete donceles como afirman algunos, ni en un solo barco con una vela blanca y otra negra, como cuentan otros, sino con numerosas embarcaciones abarrotadas de tropas: Contaba también con Ariadna y con su hilo, como otros Teseos, más o menos puros, contaron con los mambises y sus machetes para cortar caña de azúcar.

Reina todavía cierta incertidumbre sobre el destino de Ariadna; sobre el de los mallorquines musulmanes no; sobre el de los mambises tampoco. Ariadna pudo suicidarse, o pudo casarse con Baco o con Onaro, sacerdote de este dios y organizador de bacanales.



Existen muchas otras islas geobloqueadoras muy fáciles de descubrir en la antigua carta del mundo en cuatro hojas, o en la moderna en tres. De ellas sólo nos referiremos a Cuba, que geobloquea al seno mejicano, engendrando mentalidades teseicas en sus orillas. Según nos cuentan los historiadores, en Cuba y en el siglo XIX hubo once rebeliones, las más anexionistas y antigebloqueadoras; las menos separatistas con signo contrario, y todas organizadas por minorías escasísimas. Al parecer, Cuba, en su subconsciente, no podía vivir independiente, sino bajo un protectorado, ya fuese de color occidental y demócrata, como el de antaño, ya fuese de color oriental y totalitario, como el de ahora: Creo se dice así, pero no lo ampliamos porque la política no es más que el infrarrojo de la estrategia.

Durante este mismo siglo tuvimos en España regencias de varios estilos, monarquías absolutas y constitucionales, impuestas o exóticas, gobiernos provisionales y repúblicas, guerras civiles desde la extrema derecha carlista hasta la extrema izquierda cantonal, pronunciamientos, motines, sediciones y rebeldías, y tuvimos, sobre todo, fracasos, bastantes más fracasos que éxitos, incluso para los vencedores: Sin embargo, España sigue en pie y rebosante de esperanzas.

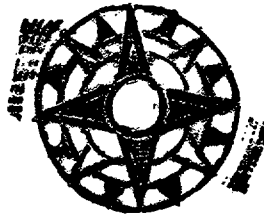
Concluimos, pues, que por comparación al menos con la isla de Cuba, que gozó siempre de gobiernos de autoridad, vivió bajo la corona de España, con paz angelical. Si la Guerra de los Diez Años fue una excepción, que conste se debe a excelentes y comprobados auxilios exteriores: No sólo el número once lo acredita; existen muchos otros, ociosos de recordar. Claro está que tras la

segunda guerra mundial se hubiese declarado República independiente, blanca, negra o a cuadritos, por así quererlo la inteligente asociación Roosevelt-Stalin, por mucho imperialista que existiese —palabra esta condenada— o aletease en Gran Bretaña y en otras potencias, entonces menores por inicialmente vencidas, como Francia, Holanda, Bélgica y...

A otra cosa. Otra vez al período cretense minoico superior, que extienden los arqueólogos del 1600 al 1100 a. J. C. Fue entonces cuando Cnossos asumió la capitalidad, cuando se creó la talasocracia y cuando Dédalo construyó el Laberinto, para palacio del rey Minos II, nieto de Minos I, que era hijo de Zeus y de Europa, la raptada por el toro. Las causas de la desaparición de la civilización minoica, cuando alboreaba el siglo XIV a. J. C., son históricamente ignoradas. Algunos lo han achacado al factor económico, otros a un terremoto que hizo desaparecer ciudades y palacios, surgiendo pequeñas comunidades de supervivientes, que pasaron a ser parte mínima del mundo egeo.

Pero unos terceros lo atribuyen a una invasión griega, los que, a mi juicio y al de usted, están en posesión de la verdad, aunque no lo citen, extraordinario general Teseo, especialista en operaciones anfibia. Sólo usted fue capaz de levantar el geobloqueo asfixiante; gracias a usted se pudo montar la expedición de los Argonautas, la guerra de Troya y la expansión posterior, sobre todo la expansión en el pequeño ecumene.

Nosotros, los españoles, les recibimos aquí y no les odiamos como invasores. Al contrario, les estamos agradecidos como civilizadores, como en América lo están a las razas viejas de Europa, especialmente a la nuestra.



«DULCE ET DECORUM EST PRO PATRIA MORI»

(HORACIO)

Antonio OLIVIE



Presented to the Spanish Navy in memory of commander Luis Olivie who, with others in his command, was the first in the world to recognize the practicality of the light helicopter for asw use.

"Hughes helicopters", march 1974.

(Texto de la placa de plata, enviada al helipuerto de Rota, desde Estados Unidos, por el gerente de la casa "Hughes", fabricante de helicópteros.)



ERMITIDME que os cuente algunas cosas de Luis Olivie, *el Chino*, como cariñosamente le llamabais desde hace veintisiete años los que con él convivíais.

Os voy a trazar unas pinceladas en torno al hombre que era Luis. Soy testigo de excepción, sé cómo era y me gustaría que aquellos que no hubierais tenido más que un contacto superficial con él pudieseis captar los matices de su personalidad, tan fuera de lo corriente, y supieseis sacar enseñanzas de buen proceder en nuestra profesión, que puede no encontréis escritas en manuales de doctrina.

Una característica suya, el valor sereno, la tuvo extrapolada en todos los actos de su vida. Raro será el que no ha tenido en alguna ocasión ese miedo al superior que le hace a uno cometer acciones de las que luego se arrepiente. Luis también lo tuvo, pero jamás dejó de hacer lo que él creía su deber de hombre de honor.

Una mañana, en El Ferrol, está atracado el *Cervantes* con su almirante a bordo. Han tocado retirada a mediodía, y de pronto la calma se turba por varios disparos en cubierta. Conmoción a bordo. El "fragata" de guardia ha vaciado un cargador de su "nueve largo" sobre un gato que flotaba cerca del barco. Hecha la oportuna indagación, resultó que *el Chino* había visto un gato sarnoso ahogándose, con gran jolgorio de unos obreros de la "Bazán". Sacó la pistola y, según su confesión al segundo comandante, "el bicho sufría y yo soy muy mal tirador, por eso tuve que gastar un cargador completo". La explicación llegó hasta arriba, envuelta en eventuales amenazas, y ante el comen-

tario satisfactorio de la más alta autoridad, bajó hasta el "fragata" un paternal deseo de que mejorase su puntería, para no armar tanto escándalo.

Volvamos a los tiempos de la Escuela Naval. Sus dos primeros cursos han sido bastante buenos. Anda por el pelotón de cabeza. Y llega al *Elcano*. Dejándose gobernar por sus silogismos, cosa que le gustaba mucho, había llegado a la conclusión de que era muy probable no embarcarse nunca más en el buques-escuela. Acertó de pleno. Otra conclusión era que la navegación a vela le encantaba. Y la última y más peligrosa era que, siendo como era un individuo normal, a poco que estudiase al final del curso aprobaría. Consecuencia de toda esta mezcla: se puso a estudiar árabe y guitarra. Estableció, además, un cuadro de valores: primero la Meteorología (se sabía el Coyecque del derecho y del revés), luego Navegación y después, mucho después, todo lo demás.

Esto le llevó a disfrutar de muchas horas de cofa de alba. Y lo digo sin segundas. Me consta que muy buenas horas de su vida se las ha pasado en las amanecidas desde la cofa, haciéndose su café con un infernillo que se llevaba para el caso. Muchos años después, todavía me contaba con verdadera alegría los buenos ratos que se pasaba allá arriba, más cerca de las estrellas. Tanto es así que por ser ya pájaro conocido, subió muchas veces por su propia voluntad, diciéndole al oficial de guardia, con cara de víctima: "Con su permiso, subo la cofa."

Todo ello tuvo sus consecuencias para *el Chino*. La primera fue que aprendió el árabe con notable soltura y aprendió también un cierto "chin, chin" de guitarra, y sus compañeros de la 37.^a aprendieron a soportar, con más o menos paciencia, la guitarra del *chino*, hasta que uno de ellos, volviendo de tierra con una copa encima, se fue magnetizado a por la guitarra y se la cargó "a modo", con la obsesión subconsciente desembridada por el vinillo.

Otra consecuencia fue que algún superior suyo creyó descubrir un garbanzo negro y se dedicó con ahínco a la misión de librar a la Marina de un elemento tan carente de espíritu militar. No saco esto a cuento de poner en la picota a un gran equivocado, sino para mostrar otros aspectos notables del *Chino*.

Dentro de su gran caridad, que a mi modo de ver ha sido el armazón de Luis, una de sus manifestaciones fue el ver siempre buenas intenciones en los demás. Así, cuando de regreso del *Elcano*, sin más tropiezos que un consejo de disciplina y una pérdida de vacaciones, el equivocado superior le declaró la guerra, y en todas las revistas de policía le echaba de formación y le metía el descuento correspondiente. A mí, que le pasaba revista previamente, pues siempre fue bastante adán, se me llevaban los demonios y echaba pestes de su "enemigo". Luis siempre le defendió y me decía que yo no tenía razón. "El se cree que no voy correcto y hace lo que cree es su deber. Se cree que no valgo y por eso está siempre encima." No era una postura de Luis. Lo decía con conocimiento. Así pudo, con su gran sentido del humor, sin hiel ni amargura, ni retorcidas intenciones, publicar en el *Tambo* un estupendo soneto cuyo título recuerdo aún: "Que le den la lancha." Sabía que aquel superior había pedido la lancha *Fradera* (la antigua, claro), y en el soneto hacía toda clase de promesas con tal de que "le dieran la lancha".

Años después, siendo alférez de navío, tuve durante unas maniobras como segundo interino en un destructor a aquel antiguo superior de Luis, y con-

tándole yo estas mismas cosas, ya cuando Luis se empezaba a labrar un prestigio, aún mantenía que obró como debía, pues, según los datos que tenía, la consecuencia era que Luis no valdría como oficial de Marina.

Es obligatorio, pues, una digresión. Cuando seáis responsables de los informes de alguien, no os dejéis seducir por el deslumbramiento de un casillero, un baremo, unos coeficientes y unos datos deshumanizados. Las joyas hay que saber aquilatarlas por su valor intrínseco, independientemente del montaje.

Y ya que toqué su sentido del humor, recuerdo sus andanzas nocturnas en el "Subelemen-to" de la Escuela. El "Subelemen-to" (nunca logré saber de dónde viene tal nombre) era un conato de trinchera, en la cual el entusiasta e inolvidable *Capi* nos hacía practicar audaces golpes de mano y reptar como serpientes para sorprender a centinelas mentecatos. Todo ello con gran indignación por nuestra parte, al sentir forzada nuestra marinera vocación por una vena de *marines*, que no era lo nuestro.

El *Chino*, como "maldito oriental" de refinadas venganzas, se fabricaba unos sonoros petardos con rollos de gráficas de meteorología, papel muy duro y satinado, que rellenaba de pólvora de cartuchería y encendía con una mecha rudimentaria. Todo ello, de noche, lo enterraba y hacía estallar en el "Subelemen-to" para dejar constancia de su romántica rebeldía, con el desmoronamiento de los parapetos.

Esta habilidad normal para el petardo fue una primera muestra de su habilidad mecánica que, siendo oficial a bordo de un destructor *Grazina*, le permitió reparar y poner a punto el "cajón" de la dirección de tiro. Todavía le recuerdo llegar a mi casa, a las horas más desusadas, con un motorcito en el bolsillo, pedirme limas y papel de lija y ponerse manos a la obra, después de haberme dibujado un esquema y "colocado" todo el historial del "cajón". Esto le valió un desfile sucesivo por los distintos barcos de la flotilla para ir arreglando, personalmente, uno detrás de otro, los "cajones" de las direcciones de tiro.

Como jamás se envanecía de sus obras ni las exhibía para ganar puntos, su callada labor a veces no era bien reconocida, sobre todo si topaba con alguien a quien su personalidad, su abierta franqueza, pudiera dar la falsa imagen de un descarado. Así me contaban compañeros suyos que un comandante de barco le reprendió algo duramente por creer que sus andanzas, destacado por otros buques, arreglando direcciones de tiro eran evasiones de su deber en su propio destino.

Ante tal incomprensión, la reacción fue muy típica. Nada de murmuraciones o doloridas quejas. Se dedicó a sondear a los compañeros para averiguar algún punto flaco, alguna debilidad personal del comandante. Al fin halló que le molestaba mucho que los oficiales casados pidieran permiso para sacar víveres de la despensa: café, queso, etc. A partir de entonces, el asombrado comandante se encontraba con harta frecuencia, al soltero don Luis Oliví pidiéndole permiso para sacar de la despensa azúcar o alubias y otros absurdos víveres, lo que le producía verdadera indignación, pues además no acababa de comprender para qué quería aquello un oficial soltero...

No puedo eternizarme, y por eso tocaré rápidamente otros puntos.

Luis era un manantial inagotable de anécdotas y creo que la razón era la siguiente: encontraba en todo ser humano su lado bueno. Eso que parece así

de sencillo no debe serlo tanto cuando a mí y a tantos otros nos cae pesada tanta gente, señal de que no nos molestamos en sacarle el jugo bueno a ese compañero o a ese jefe o a ese amigo con el que, a nuestro pesar, tenemos que convivir.



El capitán de corbeta don Luis Olivie y González-Pumariega, muerto recientemente en acto de servicio.

A Luis siempre le oí ponderar a los individuos más imponderables, y eso con naturalidad, sin forzamiento ninguno. Así, en Sóller, en una ocasión en que coincidimos, él en su *Llobregat*, yo en submarinos, y nos fuimos a dar un paseo por la carretera que bordea la playa, toda una galería de tipos le saludaba alborozados: los guitarristas de un bar; un guardia civil retirado, natural de Zamora, que tenía un hotelito; Noreen, inglesa, dueña consorte de otro hotel; un suboficial de la Estación Naval, etc.

Así, también en Madrid, después del accidente que le costó la vida, las gentes más variadas me han dado el pésame de corazón. Gente que no me conocía de nada y que por mi parecido físico se ha acercado a decirme lo que han

sentido: porteros, guardias, camareros, ordenanzas, generales, sacerdotes, oficiales americanos y franceses. Todavía estoy viendo la cara de la cerillera de un bar cercano a casa, a la cual un día de invierno Luis le dio un chaleco de piel de borrego que llevaba debajo de la gabardina...

Posiblemente estas facetas humanas de Luis estaban mezcladas con su gran sentido del prójimo, en su evangélica significación. Tenía una rara habilidad para tirar de la lengua a todo el mundo y sabía escuchar, una vez desatada la personalidad del interlocutor. Gozaba conociendo y tratando a la gente.

Luego, dentro de su entrega a su profesión, le nació un apasionamiento mayor todavía: el Arma Aérea. Su entrega total yo la atribuyo a dos motivos: uno

quizá instintivo y otro de conciencia. El instintivo lo constituía su compenetración con un nuevo artefacto mecánico: el helicóptero. Siempre luchó a fondo con extrañas motos que despiezaba, reparaba y milagrosamente hacía andar, con un *biscuter*, con su eterno *Gordini*... Jamás encontró un secreto o algo que se le resistiese de un mecanismo. El helicóptero, después de su título de piloto civil sacado a pulso, era un modo más complicado de complicarse la vida y de entregarse a su puesta en servicio y a su mantenimiento.

El de conciencia, creo que surgió de su participación, bajo el almirante Nieto Antúnez, en la campaña de Ifni a bordo del *Gravina*. En aquella campaña participó activamente en las operaciones, entre otras, las de dirigir desde tierra el tiro de su buque. Siempre habló poco de esta época, pero germinó en él una idea que fue desarrollándose y que terminó por modificar la trayectoria posterior de su carrera. Nuestra Marina, sin cobertura aérea, no sólo no podría defender nuestros intereses, sino también quedaría ella indefensa.

A partir de entonces, con conocimiento de causa, como oficial consciente que era, guió su vida por el sendero necesario y apasionante del Arma Aérea. Desde su entrega a ésta, para Luis ya no había domingos, ni fiestas, ni vacaciones. Varios años de su vida en Madrid los entregó sin reservas a este servicio, y no hace falta que me extienda en ello, porque es de sobra conocida su actuación en este aspecto. De esa época aún recuerdo un día en que le vi de guardia en el Ministerio y le desee una buena guardia. Me contestó: "Me parece mal que me desees una buena guardia. Cuando montaba guardia en los barcos me molestaba esa frase. Creo que un oficial de Marina debe desear una guardia llena de incidencias: roturas de estachas, conatos de incendio, alarmas, que entre y salga el comandante continuamente, etc. Desearle a uno buena guardia es lo mismo que desearle se duerma en un sillón leyendo una novela, y eso es un deseo bien pobre..." Evidentemente, exageraba, pero con un gran fondo de verdadero espíritu militar.

Tenía ya obsesión por el mantenimiento de los helicópteros. Se indignaba al ver que para algunos oficiales existía el horario, pues sostenía la teoría de que hacía falta mucha dedicación para la formación y para el mantenimiento. Así, en Madrid, los domingos eran para él vuelos en Cuatro Vientos o en Colmenar Viejo, y el contacto con los alumnos para vivir e intentar resolver sus problemas. Esta intensidad no se puede atribuir sólo a su afición por el Arma Aérea. La misma entrega y dedicación la tenía en el *Llobregat* o cuando al mando del *Teide* se sabía hasta el último defecto de sus motores o el menor resuello de sus bombas.

Otro aspecto destacable en él fue su dominio del idioma "americano" y su conocimiento de la idiosincrasia de aquel país. Me gustaría poder transcribir la carta que dirigió al almirante del Arsenal de Filadelfia, cuando su última estancia allí para asuntos de mantenimiento de helicópteros. Al parecer, las facilidades prometidas para el feliz y rápido desarrollo de su misión brillaban por su ausencia. La carta, en inglés, no la hubiera mejorado un americano. Con gracia, sin pelos en la lengua, con educación y elegancia, exponía el problema y exigía firmemente una solución. Por supuesto, el efecto positivo fue inmediato.

Y no resisto a la tentación de contaros una anécdota de sus andanzas por Estados Unidos, que le retratan por entero. Estaba tomando unas copas, de

paisano, en un bar con otro compañero español, y con la euforia ambiente, éste había empezado a meterse con dos mocetones nativos. Luis no tenía ganas de bulla y advertía a su compañero: "Te van a sacudir si sigues haciendo el bobo". Como las advertencias no surtían efectos, le hizo la última: "Mira, si sigues pelma, te prometo que cuando te casquen no voy a mover un dedo en tu defensa." En efecto, minutos después los mocetones le daban unos científicos sopapos al compañero de Luis, mientras éste, imperturbable, seguía bebiendo su güisqui. La chica de la barra, que vio todo el proceso, se indigno con mi hermano y le dijo: "No le da a usted vengüenza quedarse quieto mientras le pegan a su amigo?" Lu's, indulgente, le respondió: "Es que soy pacifista". La chica se asomó por encima de la barra, midió la estatura de Luis y añadió despreciativa: "Desde luego, con su estatura lo mejor es ser pacifista." Esto me lo contaba él mismo, diciendo que su compañero y él no podían más de risa ante el asombro de la chica.

Por cierto, y antes que se me olvide: Lu's leía libros en alemán sin ninguna dificultad, porque lo había estudiado con la intensidad que, en su día, empleó con el árabe. Como se las arreglaba bastante mejor que yo en aquella lengua (yo la tengo reconocida), le insté a que se examinara, y no quiso, pues alegaba que a diferencia del inglés o el francés, que podían exigírselos para determinados destinos o misiones, el alemán no se lo pedirían. "Pero tendrías un mérito más", le insistía yo. "Ya es bastante mérito el haberlo aprendido", contestaba riendo.

Y voy a cerrar esta serie de recuerdos con una moraleja. El disgusto mayor, y se puede decir que casi el único que le conocí por motivos profesionales, fue el no haber logrado que se le concediera optar a presentarse en la Escuela de Guerra Naval. Yo, que he vivido esa etapa suya, sé bien que le interesaba el curso, porque le capacitaba para unos mandos ligados con su querida Arma Aérea. No lo obtuvo, paradójicamente, por haber entregado, en el momento oportuno, lo mejor de sus esfuerzos a la misma, y al final, su propia vida.

Parece como si el Señor, en su infinita sabiduría, hubiese considerado que el *Chino* estaba ya maduro para su cosecha y se lo quisiese llevar en una radiante mañana, a la vista de la marisma, de la mar y en el seno del cielo azul que tanto amaba, pilotando lo que era su vida, en acto de servicio, y como ya era hábito en él, fuera de sus horas de trabajo, porque para su escuadrilla aquel día era de descanso...

Quiero que estas líneas sirvan de estímulo para aquellos que la historia define como "oscuros" oficiales de Marina, que todo lo dan y nada piden y son los delicados engranajes que mueven un servicio a la Patria, cargando sobre sus hombros, sin importales y sin darle importancia, lo suyo y lo de muchos otros.



Nota.—El último recuerdo que de él tiene Pili, su mujer, fue que volvió a casa después de marchar para el helipuerto a buscar un bollo para un pobre perro callejero, el "Bobi", que era otro más de sus muchos amigos.

EL PABELLON NACIONAL

José FERNANDEZ GAYTAN



EJANDO aparte la fantasía de algunos autores que hacen remontar el origen de los distintivos y de las insignias a época anterior a la aparición del hombre sobre la Tierra: A la lucha sostenida por el arcángel San Miguel y los ángeles buenos contra Lucifer y sus secuaces, o a épocas mitológicas, se puede afirmar que desde los más remotos tiempos los hombres, agrupados en familias, tribus, etc., en la lucha contra sus enemigos, utilizaban ciertos signos convencionales, con lo cuales no sólo excitaban su orgullo y valor, sino que también intentaban provocar en sus adversarios el respeto y el temor.

Es este el origen de las banderas, pendones, estandartes y demás enseñas donde figuraba como pieza esencial el escudo o distintivo heráldico que representaba el caudillaje de un jefe de guerreros, siendo el color y tamaño de la enseña lo accidental; en un principio, el escudo ocupaba toda aquélla, reduciéndose, con el tiempo, su tamaño, hasta quedar en el centro o a un lado de ella.

En cuanto a la etimología de bandera se refiere, son muchas las opiniones acerca de la misma: Según Bernardo de Alderete, en su obra *Del origen de la lengua castellana o romance que hoy se usa en España*, procede de dos palabras góticas: *Ain* y *Baner*; otros la hacen derivar de la latina *vitta*, de donde pudieran proceder las de *veta*, *venda*, *vanda*, *vandera*, aunque Ambrosio de Morales opina ser la palabra bandera o *vandera* de origen godo.

Diodoro Sículo atribuye la invención de estas enseñas a los egipcios, que usaban como símbolos figuras de animales. Homero, Plinio y Virgilio creen fueron los griegos. El *Libro de los Números*, al narrar la salida de Egipto de los israelitas, dice acampaban por familias y tribus, que se distinguían por insignias y banderas. Los romanos tuvieron el manojo de mies, *manípulo*, la loba, el águila, etc.; los galos y germanos también tuvieron sus enseñas particulares.

Que los españoles primitivos emplearon insignias o enseñas, hay varios testimonios; así, Tito Livio, en su *Historia de Roma*, dice que los hispanos llevaban en alto, guiando sus marchas, una enseña. Que los visigodos igualmente las tuvieron, lo da a entender San Isidoro, que en sus *Etimologías* (libro XVIII, cap. III, *De Signis*), dice que en su época, para que los Ejércitos pudieran distinguirse en el combate, llevaban señas con varias figuras: águila, dragón, esfera, vexillum y manípulo. San Félix Magno Ennodio (473-521) llamaba a las banderas *vexilla*, y San Julián, Arzobispo de Toledo, ya en el siglo VII, denominaba a las de los visigodos, *bando*; ambos, en sus obras, manifiestan que el portador de la bandera o estandarte iba siempre junto

al monarca, por lo que, al verle, se sabía era el rey en persona el que acaudillaba sus huestes. Se cree que Don Pelayo llevó como enseña un león de gules en campo de plata, que, después, tras la victoria de Covadonga, cambió por una cruz, enseña que igualmente debieron llevar los monarcas visigodos desde Recaredo. Ya en plena Reconquista, el Concilio de León, año 1020, al tratar del servicio del *fonsado*, prescribe la forma de acudir a campaña ante el llamamiento real las villas *con las señas* y hombres de armas correspondientes. Los Fueros también especifican el significado de las *señas de los Concejos*, quiénes serían sus portadores, etc.

Por lo que a Castilla se refiere en lo relativo a la adopción como símbolo del castillo, tenemos, entre otros testimonios, el del P. Berganza, que al tratar del origen de los sellos afirma la existencia en el monasterio de San Pedro de Cardena de cartas originales de donación hechas por el conde Garcí Fernández a su mujer doña Ana, por los años 971 y 972, en ambas se hallan estampados sellos en los que se ve un castillo con tres torres y una cruz sobre la de en medio. Con respecto a León, la primera noticia que tenemos sobre el león, animal, como símbolo de este reino, la da el historiador árabe Ben Abderrabich, al narrar las campañas de Abd Al-Rahmán III, dice que al marchar por tierras cristianas, "avanzó hasta que estuvo en los reales enemigos debajo del león corpulento.", pudiera referirse esta cita a la victoria que alcanzó éste sobre las huestes unidas de León y Navarra en Valdejunquera (26-VII-920): otros testimonios posteriores demuestran también que es el león, como blason, el que se halla en escudos y banderas de este reino. Al unirse ambos reinos, sus escudos, el castillo de oro y el león de gules, pasaron, con fondos gules y plata, a la bandera.

En cuanto a Aragón y Cataluña, dice Jerónimo de Zurita que la primitiva divisa aragonesa fue una cruz de plata en campo azur, hasta que al vencer a cuatro reyes moros, se puso en campo de plata la cruz de gules de San Jorge, cantonada con las cuatro cabezas de aquéllos. Las armas que usó Wifredo *el Velloso* en la guerra en que ayudó a Carlos *el Calvo*, de Francia, eran cuatro bastones, mal llamadas barras, de gules en campo de oro; al unirse Aragón con el condado de Barcelona, por matrimonio de doña Petronila, hija de Ramiro *el Monje*, con Ramón Berenguer IV, año 1137, adoptó el reino unido las armas de este último, ya que "entre las condiciones del concertado casamiento y sucesión de la Corona, se incluyó la de que las insignias de Aragón se llevarían en la cimera, y las de Cataluña en el escudo, banderas y estandartes, habiendo de llevar éste un ricohombre de Aragón".

Es de notar que, tanto en las leyes castellano-leonesas como en las de la confederación catalano-aragonesa, la designación de *armas reales* se hacía no porque fueran las del monarca, ya que éste tenía privativas, sino por honra de la nación "representada en su comunidad e intereses" por aquél; así también se decía, y dice, calle o camino Real, plaza del Rey, etc., indicativo de ser, en este caso, el sitio principal de un lugar; esta enseña se llamaba pendón cuando la llevaba el concejo o ayuntamiento, guión si era el Ejército y estandarte si la Marina. La enseña personal del rey era el estandarte o pendón real, que fue siempre de color carmesí, con las armas reales.



Sin embargo, pese a lo anteriormente manifestado, no existe una legislación propia en lo que a enseñas se refiere hasta Alfonso X. El rey *Sabio* es el primero que da normas claras y concisas en esta materia en su Código de *Las Siete Partidas*, al hacer una compilación normativa de los usos y costumbres de la época, reglamenta también la forma, uso y denominación de las enseñas, así en la Partida II, título XXII, Ley 12, dice:

“Sennales conocidas pusieron antiguamente que traxesen los grandes omes en sus fechos e mayormente en los de guerra. Porque es fecho de grand peligro en que conuiene que ayan los omes mayor acabdillamiento, así como de suso diximos. Ca no tan solamente se han de acabdillar por la palabra ó por mandamiento de los cabdillos, mas aun por sennales. E estas son de muchas maneras... Mas las mayores sennales, e las mas conocientes, son las señas, ó los pendones, e esto ficieron por dos razones, la vna porque mejor guardasen los caualleros á sus señores. La otra, porque fuesen conocidos quales facian bien e mal...”

Se refiere entre estas *señas* al estandarte, los *pendones posaderos*, a *esta sennal que algunos llaman bandera*, etc.

También mosén Diego de Valera (1412-1488), en su *Ceremonial de Príncipes*, nos da a conocer las distintas enseñas usadas en su época: *Bandera*, *pendón*, *palón*, *grímpola*, *quión*, *estandarte* y *gonfalon*; según éste la bandera correspondía llevarla a los reyes, duques, marqueses, vizcondes, barones y almirantes, diferenciándose la enseña real de las otras en que era más larga que ancha y cuadradas estas últimas; los concejos o ayuntamientos también tenían su pendón propio.

Durante el reinado de los Reyes Católicos se consuma la unidad de España; las armas de ambos se funden. Previa consulta a los Grandes, Prelados y Cortes de los dos reinos, se prescribió que las de Castilla y León se antepusieran a las de Aragón y Sicilia, a las que, con la conquista de Granada, 2 de enero de 1492, habrá de figurar su símbolo, en punta, en el escudo, que completan el aguila de San Juan y los emblemas de ambos, el yugo con la leyenda de *Tanto Monta*, de Fernando, y las flechas, de Isabel; la incorporación de Navarra introduce las cadenas en campo de gules en el escudo.

El casamiento de su hija doña Juana con Felipe *el Hermoso* obliga a nueva modificación, incorporándose las armas del archiduque de Austria, ducado de Borgoña y condados de Brabante, Flandes y Tirol. Es entonces cuando aparecen las aspas de Borgoña o cruz de San Andrés, que, como veremos, llegan a ser la divisa principal de España, constituyendo el símbolo de nuestra nacionalidad. Con Felipe II se añaden al escudo las quinas de Portugal, hasta el año 1668, en que se reconoce su independencia.

En cuanto a colores nacionales, ya se dijo, no estaban determinados para la bandera, que no fue divisa de la nación hasta el siglo XVIII, hasta entonces era únicamente el escudo dicha divisa. Las banderas eran generalmente blancas, amarillas, azules o verdes. El Ejército, siguiendo esta modalidad, tuvo el color o colores de sus enseñas variado, siendo, por lo general, ajedrezados, losanjados o listados, según el Cuerpo o jefe que los mandaba, pero siempre la cruz de Borgoña en ellas; en cuanto a la Marina, no fue así, ya que la de Guerra, como regla general, en cuanto al escudo se refiere, llevaba ya desde mediados del siglo XVI el de armas reales flanqueado por imágenes de santos.



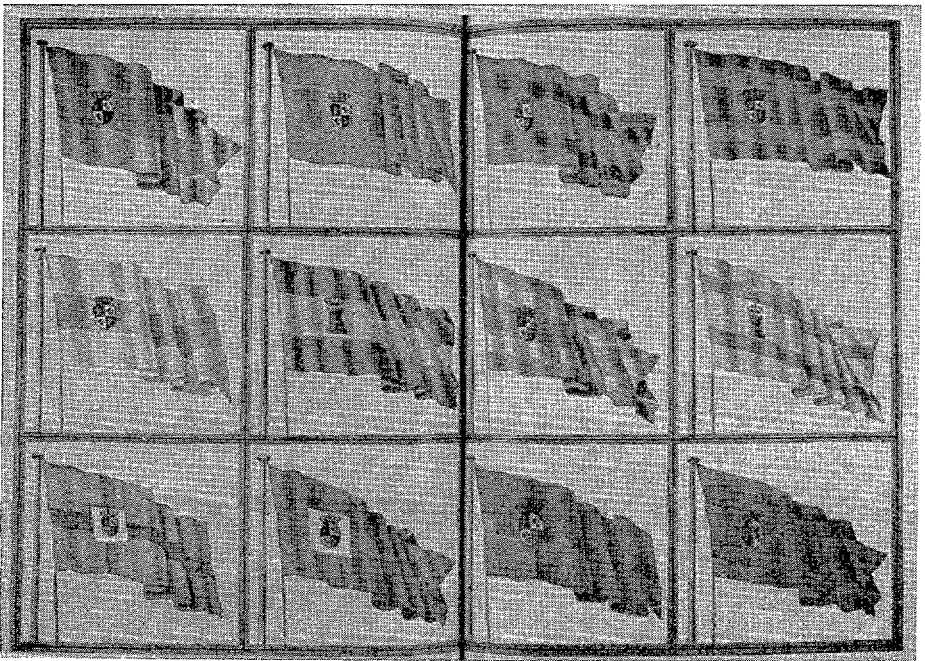
Con Felipe V da principio un cambio renovador en leyes, costumbres, vestuario, etc., mostrando éste, desde un principio, un gran empeño en reorganizar y uniformar los Ejércitos de Tierra y Mar en todos los aspectos. Un real decreto de 28 de febrero de 1707 determinaba: “Y es mi voluntad que cada Cuerpo traiga la bandera coronela blanca con cruz de Borgoña, según el estilo de mis tropas, á que he mandado añadir dos castillos y dos leones repartidos en los cuatro blancos, y cuatro coronas que cierren las puntas de las aspas”. La *Ordenanza de Galeras*, año 1728, prescribía que cuando un batallón hiciera el servicio en tierra llevara *la bandera del comandante blanca con las armas del Rey, y á las cuatro esquinas los ferros (rezones), y las demás blancas con la cruz de Borgoña, y á las cuatro esquinas los ferros*. Otro real decreto de 17 de mayo de 1734 determinaba que: *Cada regimiento había de tener tres banderas, todas de tafetán blanco, la coronela con el escudo de Armas Reales en el centro y las otras dos con la cruz de Borgoña, y en los cuatro extremos de ella las armas de la provincia, y el rótulo del nombre de ésta en la alto*.

En 20 de enero de 1732 se legislaba, en materia de enseñas, en la Real Armada lo siguiente: *Teniendo el Rey resuelto que el cuerpo de navíos de la Armada se divida en tres escuadras, y que cada uno de ellas tenga el puerto en un Departamento de los tres establecidos en España, como son Cádiz, Ferrol y Cartagena, ha deliberado S. M. para que cada una de estas divisiones se conozca por las banderas é insignias de que han de usar, lleven todos los navíos de cualquiera de las tres referidas escuadras los pabellones ó banderas largas de popa blancas con el escudo de las armas Reales en la forma que se practica. Los navíos que se armasen en Cádiz usarán de las insignias de banderas cuadras, cornetas, rabos de gallo, gallardetes, banderas de proa de botes, de lanchas, sobre blanco el referido escudo de Armas Reales. Los navíos que se armasen en el Ferrol usarán en todas las referidas insignias y banderas de proa, de botes y lanchas de la cruz de Borgoña sobre blanco con cuatro anclas en los extremos del cuadrado que forma la referida cruz. Los navíos que se armasen en Cartagena usarán en las mencionadas y banderas de proa de botes y lanchas, sobre color morado, el escudo de Armas Reales sencillo de castillos y leones... y cuatro anclas á los extremos... Quedó, pues, generalizado el uso del color blanco en las banderas de ambos Ejércitos. El Animoso dejó subsistente el estandarte real “carmesí con las armas reales”, sin más modificaciones que poner el escudete con las tres flores de lis de la Casa de Borbón.*

Es durante el reinado de Carlos III cuando la Real Armada adopta como enseña el pabellón rojo y gualda; el estar por entonces varias potencias regidas por la Casa de Borbón: Francia, Toscana, Nápoles, Sicilia y Parma, además de España, cuyo color distintivo era el blanco, hacía que sus banderas, de este color, con la sola diferencia del escudo, fuera motivo de frecuentes equivocaciones en la mar, y es por esto por lo que se vio la necesidad de un cambio en el color de las pertenecientes a la Marina; para ello se promovió un concurso de diseños, de los cuales presentó doce el baillío frey don Antonio Valdés, ministro de Marina a la sazón, al monarca, eran éstos los siguientes: bandera bicolor, roja y gualda, con tres franjas horizontales, amarillas las de los bordes y encarnada la del centro; con cinco franjas horizontales, amarillas la primera, tercera y quinta, y rojas la segunda y cuarta; la misma combinación con los colores invertidos; las cuatro siguientes tenían igual disposición que en las anteriores,

con la sola variante de estar sustituido el color amarillo por el blanco; fondo rojo con una cruz azul, y en ésta un cuadro o fondo blanco, dentro del cual estaba el escudo; igual que la anterior, con la única diferencia de ser la cruz amarilla; fondo amarillo, cruz grande roja y el escudo sobre la cruz, sin cuadro o fondo blanco; cinco franjas, amarillas la primera, tercera y quinta, y azules las segunda y cuarta. De entre éstos eligió el rey la primera, como señala la siguiente real disposición de 28 de mayo de 1785:

Para evitar los inconvenientes y perjuicios que ha hecho ver la experiencia puede ocasionar la bandera nacional de que usa mi Armada naval y demás españolas equivocándose á largas distancias ó con vientos calmosos con las de otras naciones, he resuelto que en adelante usen mis buques de guerra de bandera dividida á lo largo en tres listas, de las cuales la alta y la baja sean encarnadas



Varios proyectos presentados a Carlos III. (Del expediente original del Museo Naval.)

y del ancho cada una de la cuarta parte del total, y la de enmedio amarilla, colocándose en ésta el escudo de mis Reales Armas reducido á los dos cuarteles de Castilla y León con la corona Real encima, y el gallardete con las mismas tres listas y el escudo á lo largo, sobre cuadrado amarillo, en la parte superior. Y que las demás embarcaciones usen, sin escudo, los mismos colores, 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... No podrá usarse de otros pabellones en los mares del Norte por lo respectivo á Europa, hasta el paralelo de Tenerife; en el Océano, y en el Medite-

rráneo, desde el primero del año de mil setecientos ochenta y seis; en la América septentrional, desde el principio de Julio siguiente; y en los demas mares, desde primero del año de mil setecientos ochenta y siete...

El Ejército continuó con bandera blanca, la que determinaban las Ordenanzas de 1768: Cada batallón, dos banderas con corbatas encarnadas, una blanca con el escudo de armas Reales, y la otra, también blanca, con la cruz de Borgoña, y ambas con los escudos de armas de la provincia o lugar de que tomaba nombre, en las cuatro esquinas. La Artillería, semejante a la Infantería, con el emblema del Arma. La Caballería, desde 1728 tuvo estandarte encarnado. Los Ingenieros, bandera morada. Los Guardias de Corps llevaban estandarte carmesí. El Real Cuerpo de Infantería de Marina, de las tres que tenía cada Regimiento, una morada con las armas Reales y un ancla en cada esquina, y las otras dos, blancas con la cruz de Borgoña y las anclas. También el Real Cuerpo de Artillería de Marina llevó parecidas banderas desde 1748.

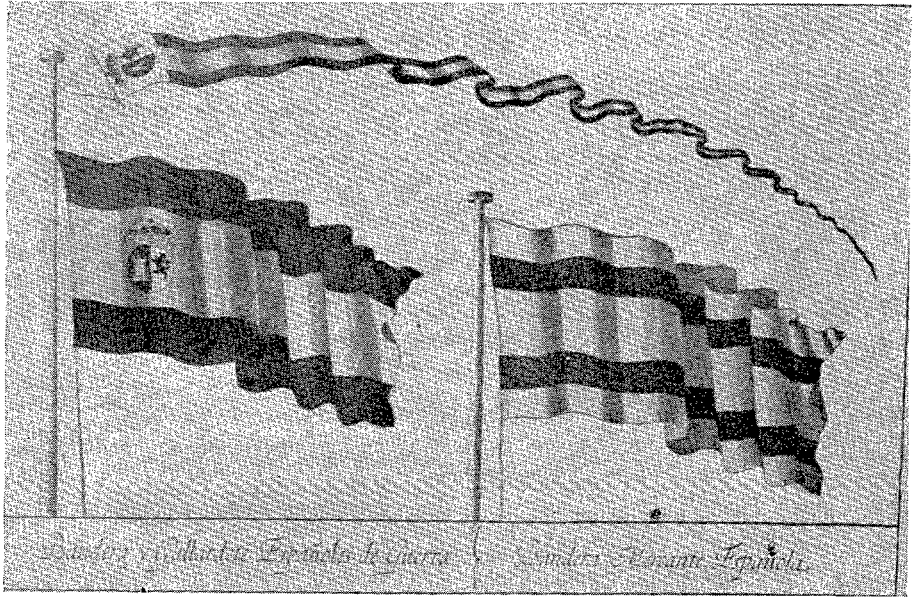
Durante el efímero reinado de José Napoleón se mantuvo el color blanco, únicamente cambió la composición del escudo mediante un decreto de 12 de julio de 1808, del siguiente tenor: *Las armas de la Corona en adelante constarán de un escudo dividido en seis cuarteles, el primero de los cuales será el de Castilla, el segundo el de León, el tercero el de Aragón, el cuarto el de Navarra, el quinto el de Granada y el sexto el de las Indias, representando éste, según la antigua costumbre, por los dos globos y dos columnas, y en el centro de todos estos cuarteles se sobrepondrá por escudete el águila que distingue á nuestra Imperial y Rey familia;* esto, como es natural, sólo afectó a sus seguidores.

Durante la época constitucional, las Cortes Constituyentes, en sesión de 1 de noviembre de 1820, aprobaron un proyecto de ley presentado por el Gobierno, resolviendo que las banderas y estandartes del Ejército y Milicia Nacional fueran sustituidas por "un león dorado de diez pulgadas de largo y altura correspondiente, el que estará colocado sobre un pedestal en la forma del modelo presentado por el Gobierno. El león estará de pie, asegurando con el brazo dicho levantado el libro de la Constitución, cerrado y puesto de modo que, apoyando en el pedestal y en la garra del león por sus menores lados, presenta al frente una de las superficies planas. Esta insignia se colocará en el extremo de un asta cuya longitud será de ocho pies de Burgos y su diámetro de una pulgada y cuatro líneas. En la parte superior del asta y en el remate del zócalo que habrá por debajo de la bomba que sostenga el pedestal, se sujetarán con un lazo de color encarnado y que guarnezca toda la circunferencia del asta en aquella parte, dos grimpolones del pabellón nacional de cuatro pies de longitud y seis pulgadas de anchura", teniendo ligeras variantes, salvo el león, las de otras Armas y Milicia Nacional. Sin embargo, los buques y plazas marítimas continuaron con la enseña roja y gualda. La reacción de 1823 volvió las cosas a su anterior estado.



Tras esta diversidad en las enseñas, un decreto del Gobierno provisional, de 13 de octubre de 1843, las unifica, determinando que: *Siendo la bandera nacional el verdadero símbolo de la Monarquía española, ha llamado la atención del Gobierno la diferencia que existe entre aquélla y las particulares de los cuerpos del ejército: Tan notable diferencia trae su origen del que tuvo cada uno de sus*

mismos cuerpos, porque formados bajo la dominación é influjo de los diversos reinos, provincias ó pueblos en que estaba antiguamente dividida la España, cada cual adoptó los colores o blasones de aquel que le daba nombre. La unidad de la Monarquía española y la actual organización del ejército y demás dependencias



del estado exigen imperiosamente desaparezcan todas las diferencias que hasta ahora han subsistido sin otro fundamento que el recuerdo de su división local. perdido desde bien lejanos tiempos...; con arreglo a esta exposición, se especificaba que las banderas y estandartes de todos los cuerpos é institutos que componen el Ejército, la Armada y la Milicia Nacional, serán iguales en colores á la bandera de guerra española, y colocados estos por el mismo orden que lo están en ella. Los cuerpos que por privilegio ú otra circunstancia llevan hoy el pendón morado de Castilla, usarán en las nuevas banderas una corbata del mismo color y del ancho de las de San Fernando, única diferencia que habrá entre todas las banderas del ejército, á excepción de las condecoraciones militares que hayan ganado ó en lo sucesivo ganen. Alrededor del escudo de armas Reales, que estará colocado en el centro de dichas banderas y estandartes, habrá una leyenda que expresará el arma, número y batallón del regimiento. Las escarapelas que en lo sucesivo usen los que por su categoría ó empleo deben llevarlas, cualquiera que sea la clase á que pertenezcan, serán de los mismos colores que las expresadas banderas. Una real orden de 20 de diciembre de dicho año dispuso que el escudo de las armas Reales se formara con "los cuatro cuarteles de Castilla y León, y en punta el de Granada, con el escudete de la Casa de Borbón..."

Con la revolución de 1868, *la Gloriosa*, se cambió el escudo, figurando entonces los cuarteles de Castilla, León, Aragón y Navarra, y en punta el de Granada,

entre las Columnas de Hércules, suprimiéndose el escudete con las flores de lis borbónicas, bajo corona mural. La llegada a España de Don Amadeo de Saboya, rey de España por obra y gracia del general Prim, 30 de diciembre 1870, únicamente añade a aquél el escudete con la cruz roja de la Casa de Saboya, quedando sólo los cuarteles de Castilla y León. La República, proclamada el 11 de febrero de 1873, tampoco alteró los colores de la bandera, suprimiendo sólo el escudete de dicha Casa y colocando de nuevo la corona mural sobre el escudo. Con la Restauración, 29 de diciembre de 1874, se restablece en el escudo la corona real y el escudete de la Casa de Borbón.



Proclamada la segunda República, 14 de abril de 1931, en el artículo 1.º del *Título preliminar* de la Constitución, aprobada por las Cortes Constituyentes el 9 de diciembre del referido año, se determina que: "La bandera de la República española es roja, amarilla y morada", suprimiéndose también la corona real sobre el escudo, sustituida por la mural, y el escudete de las lises borbónicas. Del porqué del cambio del color rojo por el morado en la franja inferior de la bandera nos referiremos más adelante.

Con el Alzamiento del 18 de julio de 1936, en un principio sólo en la zona nacional y, con el triunfo, en toda España, vuelve de nuevo la bandera bicolor. Un decreto de 30 de agosto de dicho año, en su artículo único, prescribió que: "Se restablece la bandera bicolor rojo y gualda como bandera de España". En cuanto al escudo, otro decreto, de 2 de febrero de 1938, en su parte dispositiva, determinó que se constituye con la heráldica de los Reyes Católicos, sustituyendo las armas de Sicilia por las del antiguo Reino de Navarra, "con lo cual se integran los blasones de las agrupaciones de estados medievales que constituyen la España actual"; el todo sobre el águila de San Juan, con un yugo, de gules "con sus cintas de lo mismo", a la derecha de su cola, y a su izquierda un haz de flechas, de gules, "con sus cintas de lo mismo"; una divisa con las palabras *Una, Grande, Libre*, y el conjunto flanqueado por "dos columnas de plata sobre ondas de azur, surmontadas por coronas de oro. En la del lado derecho se enrosca una cinta con la palabra *Plus*; en la del izquierdo, con la palabra *Ultra*".



Cuestión debatida, y que conviene aclarar, es la referente a la incorporación del color morado en la enseña nacional, que, como es sabido, no tuvo lugar hasta la proclamación, ya dijimos, el 14 de abril de 1931, de la segunda República; aunque ya anteriormente hubo algún intento para efectuarlo, ni la revolución de 1868, ni la primera República alteraron los colores de la bandera.

Alegaban los introductores de esta innovación que de este color morado fue la enseña que enarbolaron como enseña peculiar los Comuneros castellanos al alzarse contra Carlos I; no es aquí del caso referirnos a esta sublevación, a la que se ha querido dar un carácter democrático, cuando en realidad fue un alzamiento de origen en gran parte aristocrático y eclesiástico. En honor a la verdad, digamos que nunca fue morado el tal pendón comunero.

Si don Antonio Osorio de Acuña, obispo de Zamora, organizador de una tropa de clérigos de su diócesis, tan levantiscos como él, lo hubiera tremolado, cosa que no hizo, no habría tenido nada de particular por ser el color morado propio de la Iglesia, pero ni él ni ninguno de los demás alzados lo tuvieron así; prueba de ello es que ni en las proclamas, convocatorias y partes referentes a la sublevación, ni siquiera en el parte dirigido al monarca sobre la batalla de Villalar, se menciona tal enseña; se citan la artillería y todos los efectos cogidos, pero nada del pendón morado.

Los Comuneros utilizaban para sus providencias el sello real, y es, por tanto, muy probable el que también llevaran como enseña el pendón real, carmesí, que era el que le correspondería a Juan de Padilla por su cargo de capitán general de ellos; esto es, de presumir, pues al llevar los leales al rey dicho pendón, para diferenciarse de éstos, se pusieron en el pecho *cruces coloradas*, llevando aquellos *cruces blancas*, “que fue remedio que muchos de la Comunidad tuvieron para escaparse en la batalla de Villalar, quitándose las coloradas y poniéndose las blancas”, dice Pero Mexía en su *Relación de las Comunidades*, aunque esta noticia la contradice el almirante de Castilla en carta dirigida al doctor López de Villalobos, encargándole le buscara *una pieza de raso carmesí* para con ella hacer unas cruces con las que se diferenciarian de los Comuneros, pruebas ambas de que sólo por esa cruz se podían distinguir unos de otros.

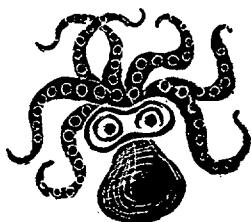
Fue don Alonso de la Cueva, capitán de una compañía de jinetes, el que, hallándose reunido con otros caballeros, en vísperas de la batalla de Villalar, año 1521, tratando sobre asuntos referentes a la guerra contra las Comunidades, al que al preguntarle qué pensaba hacer respondió “que morir o prender a Juan de Padilla, cabeza de los Comuneros”, cosa esta última que consiguió, ya que, al salirle al encuentro, “con su lanza hirió a Juan de Padilla en el rostro por la visera que llevaba alzada, y lo derrocó y prendió por su sola persona y lo sacó de la batalla, y estimando en más la fidelidad que como buen caballero debía a su rey, siendo pobre, no quiso recibir cincuenta mil ducados que Juan de Padilla daba por su libertad, y lo entregó a los ministros del emperador nuestro señor, lo cual fue causa de la pacificación destes reinos...”, apoderándose del estandarte de Padilla y de “la bandereta de su lanza, y sus armas”; este estandarte llevaba escrito con letras de oro la siguiente inscripción: *Defensor Patriae*, y la bandereta, *Jesus autem transiens - Per medium illorum ibat in pace*. El que el color y figuras de este estandarte no se hiciera constar es una prueba más de que sería igual al de los realistas, carmesí, y que “por más señas tenía pintada la imagen de Santiago”.

Descartado que el dicho color morado fue el de la enseña de las Comunidades de Castilla, lo único cierto referente al caso es que, siglos más tarde, el XIX, hacia el año 1820, los Comuneros, sociedad secreta fundada a la sazón, en cuyos estatutos decía que su fin era “imitar las virtudes de Padilla”, adoptaron como estandarte “el pendón morado con un castillo de plata en el centro”, que, como hemos visto, nada tiene que ver con los Comuneros de Castilla, pero sí con el romanticismo del “siglo de las luces y del buen tono”.



Como colofón merece citarse el motivo por el que la Junta de Defensa Nacional, en 30 de agosto de 1936, prescribió el restablecimiento como pabellón nacional de la bandera roja y gualda. Dice así:

Esa gloriosa enseña ha presidido las gestas inmortales de España; ha recibido el juramento de fidelidad de las sucesivas generaciones; ha ondeado los días de ventura y de adversidad patrias, y es la que ha servido de sudario a los restos de patriotas insignes, que por los servicios a su país merecieron tal honor...



BIBLIOGRAFIA

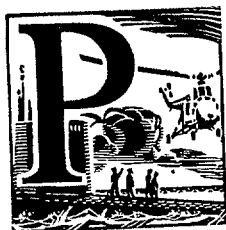
- J. Almirante: *Diccionario militar*.
C. Fernández Duro: *Traiciones infundadas*.
D. de Valera: *La bandera nacional*.
J. F. Guillén, D. de la Válgoma y duque de la Torre: *Informe a petición del Alto Estado Mayor de banderas, insignias y distintivos*.
J. E. Rivas Fabal: *Algo sobre banderas*.

UNIDADES DE PAZ PARA LA GUERRA; BUQUES-HOSPITALES

Jose María BLANCA CARLIER



Antecedentes.



UEDE considerarse el *hospital de a bordo* como imperativo de la guerra naval antigua, así como el que, en calidad de *hospital de la Armada*, iba en la nao capitana en pos de las 150 naves que se dirigían a la conquista de Túnez contra Barbarroja, bajo los auspicios del obispo de Mondoñedo; la de Medinaceli, en la jornada de los Gelves, para la atención sanitaria de sus cien bajeles, en el hospital naval a flote, cuya administración llevaba el obispo

de Mallorca. Sin embargo, antes de entrar en acción hubo de ordenarse el rápido desembarco de más de tres mil enfermos.

De una plantilla de ochenta y cinco personas se componía el hospital naval de la Gran Armada, sin contar el personal alojado en los distintos buques para asistencia sanitaria de los heridos y enfermos de los tercios, coronelías y regimientos transportados en las naves, lo que permite suponer la amplitud de atenciones que requería la empresa.

Cuando aún no existían buques hospitales, se embarcaba a los enfermos en los de cabotaje. Los inconvenientes, como se comprende, eran muchos, ya que se carecía esencialmente del adecuado material sanitario.

Buques-hospitales son los preparados especialmente para el transporte de heridos y enfermos. Por su labor humanitaria en caso de guerra, son buques no combatientes.

Se clasifican en militares y no militares. Los primeros deben llevar el casco pintado de blanco, con franja verde de metro y medio de ancho en ambas bandas. La cruz roja ha de ir pintada en diversas partes del casco y en la chimenea. Los no militares han de llevar la franja en color rojo. Pueden pertenecer como auxiliares a las Marinas de Guerra.

Con independencia de los conceptos quirúrgico y profiláctico, la misma condición del transporte del herido o enfermo se efectúa con más acomodamiento en el buque hospital que en otro no destinado a este fin. Los buques-hospitales son más antiguos que los hospitales de Marina en tierra.

Siglo XIX y principios del actual.

En 1830 Inglaterra destina a buque-hospital para marineros mercantes al *Dreadnought* como pontón en el puerto de Londres. Este barco había tomado parte en los bloqueos de Cádiz y de Brest en la batalla de Trafalgar. Era un navío de tres puentes y contaba con 2.111 toneladas de desplazamiento. Había sido botado en 1801 y era el sexto buque que llevaba esa denominación. Fue utilizado como *Seamen's Hospital* hasta el año 1871. Francia, en 1856, usa como buque-hospital el *Belle Viste*. Dos años después Inglaterra cuenta con dos buques-hospitales: el *Mauritius*, con 212 camas, y el *Melbourne*, con 132.

La guerra de Secesión exigió el empleo de buques sanitarios; *City of Memphis*, *Lousiana*, *January*, *Charles Mc Dougall*, *Conneticut*, *State of Maine*, *Western Metropolis*, *Barnes*, etc.

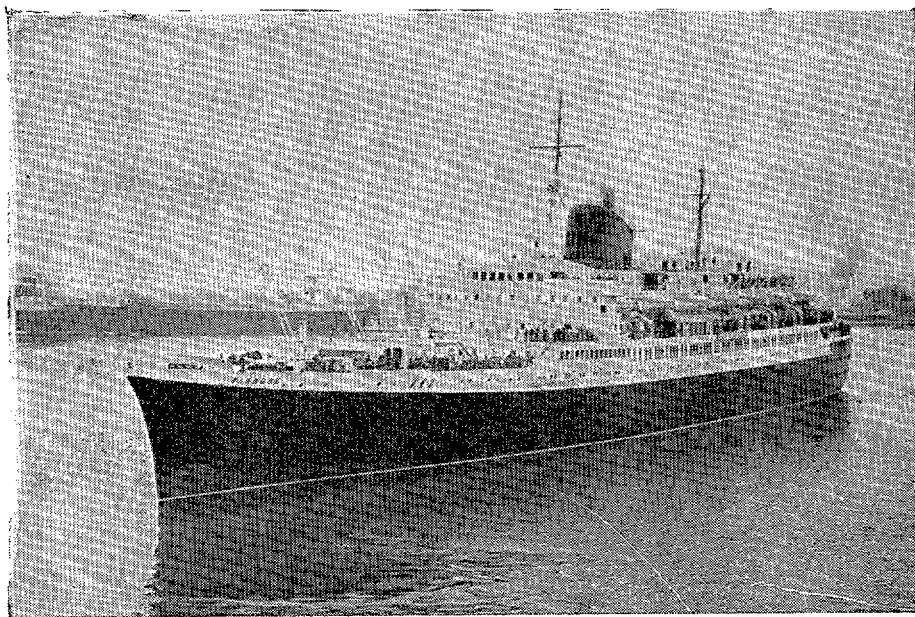
Inglaterra, en la guerra contra Abisinia, empleó el *Mauritius* ya citado, el *Golden Fleexe* y el *Queen of South*. En 1873 utilizó el *Victor Emmanuel*, de 5.157 toneladas, con 140 camas. Italia, en 1866, destina a buques-hospitales el *Washington* y el *Rosalino Pio*. Alemania, en 1899, utiliza el *Gera*, el *Wittekind* y el *Savoia*. Japón se sirve del *Hakuai-Maru*, del *Hosai-Maru*, del *Kobe-Maru* y del *Saikio-Maru* en la campaña ruso-japonesa. Durante esta guerra, Rusia utiliza el *Orel* y el *Hazán*. Inglaterra, en la guerra contra los boers, utiliza cinco unidades en muy adecuadas condiciones sanitarias. La Cruz Roja cuenta con el *Princess of Wales*. A comienzos de siglo, Austria dispone del *Falkenhayn*.

Guerras mundiales.

Las naciones beligerantes obligadas a mantener ejércitos de tierra y fuerzas de mar superiores a las de los tiempos de paz, así como a combatir en territorios muy distantes de la metrópoli y a sostener batallas navales en aguas distantes de sus puertos, requerían la preparación rápida y eficiente de unidades flotantes con carácter exclusivamente sanitario. Así, a finales de 1916, Francia contaba con el *Audré Lebon*, *Amiral Lafayette*, *Navarre*, *Flandre*, *Tchad*, *Duguay-Trouin*, etc. Inglaterra, con el *Britannic*, *Soudan*, *Canada*, *Ceylan*, etc. Alemania, con el *Adler*, *Ophelia*, *Titonia*, etc. Italia, con el *Brasile*, *Ferdinando Palasciano*, *Cordova*, etc.

Son de gran interés las manifestaciones del vicealmirante médico A. Gaskell sobre la actuación de buques-hospitales en esta contienda, publicadas en la "Revista de Sanidad de la Armada" de mayo 26 de 1928, que dice: *Inglaterra, en los cuatro días siguientes a la orden de movilización, contaba con tres trasatlánticos convertidos en hospitales. Con su dotación de médicos y enfermeras se unieron a las unidades de la Flota preparadas para cualquier contingencia. Se comenzaron las obras en otros seis barcos, que estuvieron en condiciones de hacerse a la mar en menos de tres semanas. El número de coys era por término medio de doscientos, con un dispositivo supletorio para llegar a los trescientos. En el Mediterráneo este número fue sobrepasado a veces, llegando en una ocasión a novecientos los que fueron transportados a una base. Pronto fue evidente que todas las ideas preconcebidas de llevar los barcos hospitales al teatro de operaciones tenían que ser desechadas. Aparte de las dificultades que tiene el transporte de los heridos de los buques que combaten, con mar, las condiciones de la guerra naval moderna no permiten el tener los barcos con las máquinas paradas sin que*

corran el grave riesgo de ser torpedeados por submarinos. En tiempos de paz, un barco-hospital es un "hospital-base de flota", con los socorros de una ambulancia. En tiempo de guerra su función no difiere mucho y está limitada a los periodos anterior y posterior de combate. En el primero, un hospital-base acom-



El trasatlántico francés *Flandre*, transformado en buque-hospital.

paña a la flota. Si hay cambio de base, el barco-hospital sigue a la escuadra o va delante, según las circunstancias. En lo que se refiere al período posterior al combate, y aceptado el hecho de que los buques deben volver a una base por razones militares, el funcionamiento de un barco-hospital cambia, y de ser un hospital-base pasa a ser una ambulancia. En el período anterior al combate, los barcos-hospitales han de llevar todo el trabajo médico de la flota; los enfermos entran en reducido número y el barco los evacua a los "hospitales-base", según las circunstancias. Después de un combate las condiciones varían inmediatamente. En poco tiempo hay una gran afluencia de casos, muchos de los que requieren especial atención. Cualquier intento del barco para actuar de "hospital-base" puede ser nocivo, ya que el único recurso de un barco es el poder tener heridos en cama. El espacio limitado de un barco no es sitio apropiado para continuar el tratamiento de heridos, tales como los que llegan después de un combate naval. Cuando no se dispone de suficientes hospitales-bases en el punto en que los heridos sean desembarcados o cuando falten hospitales provisionales en tierra donde puedan enviarse los heridos para ser trasladados de allí a los hospitales navales ya establecidos, es cuando un barco ha de hacer de "hospital provisional", pero siempre procurando desembarcar los pacientes.

Del método con que sea llevada a cabo esta función depende la utilidad y éxito de un barco hospital después de una acción naval. Cualquier duda o retraso en evacuar los heridos no solamente producirá malos efectos en el barco, sino en los mismos heridos y será inútil como hospital de evacuación y el personal no será suficiente para cumplir debidamente su cometido. Además, cuando los pacientes sean trasladados después de unos días, la faena de transporte les resultará mucho más molesta que cuando lo sean en el instante de caer heridos, cuando la sensibilidad está disminuida por el "shock".

Con excepción de aquellos casos en que no se puede pensar en la evacuación desde un principio, en los demás casos deben serlo al tren-ambulancia inmediatamente, después de su cura provisional, sea ésta la que sea. Los buques-hospitales, aun en las mejores condiciones, temiendo que salir a la mar, no pueden compararse con un hospital de tierra bien equipado para el tratamiento de heridos, debiendo ser considerados únicamente como hospitales móviles y temporales.

El deber de un barco-hospital es actuar "colectivamente" y no "individualmente", en interés de los heridos. Al retener a bordo un gran número de casos por la conveniencia de cada individuo en particular, el barco indebidamente se mantiene lleno y puede ocurrir que los heridos que no están en condiciones de verificarlo tengan que hacer un viaje en tren por falta de acomodación en el buque. Los heridos deben trasladarse a un "hospital base" o de convalecientes inmediatamente y no en el período intermedio, cuando se pueden presentar complicaciones sépticas, que requieren cuidados que no se pueden tener durante un trayecto en tren. Además los pacientes, tres o cuatro días después de ser heridos, por regla general, sufren más con los movimientos bruscos, que son inevitables en cualquier forma de transporte, por bien que se haga, que inmediatamente después de ser heridos.

Detalla asimismo el hundimiento de un buque hospital de esta forma: En 1917, barcos de la Cruz Roja fueron atacados por los alemanes alegando que eran empleados indebidamente en el transporte de municiones. Con la idea de prevenir estos ataques, el Gobierno inglés, negando fuesen verdad estos cargos, acordó que cada barco debiera llevar un comisionado neutral, nombrado por el Gobierno español, como garantía en contra de los ataques a los buques de la Cruz Roja. El 9 de septiembre de 1917 se dijo que el rey de España, Don Alfonso XIII, había obtenido de los beligerantes un acuerdo por el que se permitiría el libre tránsito de los buques-hospitales franceses e ingleses por el Mediterráneo y por el Atlántico hasta el canal de la Mancha. En consecuencia de este acuerdo, un representante español viajaba en el buque-hospital Rewa durante la travesía del Mediterráneo; pero dejó el barco en Gibraltar, saliendo para Inglaterra en circunstancias en que no podía cambiar el carácter de su comisión.

A pesar de llevar todas las luces y marcas señaladas por la Convención de La Haya y de estar fuera de la zona prohibida, fue torpedeado y hundido por un submarino alemán a medianoche del 4 de enero de 1918. Fue torpedeado sobre las once y diecisiete p. m. a quince millas de tierra. Tenía a bordo 237 pacientes de Marina y 56 de Ejército; ocho oficiales del hospital, 69 enfermeros y cuatro enfermeras. Todos ellos y toda la tripulación mercante, a excepción de cuatro, fueron salvados. El agua entró rápidamente en las bodegas y galerías, y de éstas en las salas.

La orden de ocupar los botes fue rápidamente cumplida. Tres botes de bator habían sido averiados por la explosión y los pacientes que tenían en ellos señalados sus puestos se situaron enfrente y aguardaron órdenes. Los que no podían moverse fueron sacados por los enfermeros, bajo la dirección de los oficiales médicos.

Para entonces los botes habían sido arriados al nivel de la cubierta de salones, y fue posible el colocar los heridos en ellos, y según iban llenándose se arriaba al agua, donde embarcaban algunos otros por medio de una escala de gato tendida desde la cubierta. En total, 14 botes abandonaron el barco, el último a las doce y diez a. m., y a dicha hora todos los demás se habían alejado bastante. Todo el barco había sido recorrido antes de dar salida el último bote y no existían señores de que nadie quedase a bordo.

El barco escoró mucho a babor poco después de esto y desapareció.

Se había lanzado el S. O. S., que fue contestado. Dos horas y media después se avistó al petrolero Paul Paix, que recogió la gente de tres botes salvadas y la del bote de oficiales, y los de otros botes fueron recogidos por dos "trawlers", que escoltaban al Paul Paix. Cada bote disponía de un gran saco de lona pintada, conteniendo material de cura y primeros auxilios, por lo que fue posible atender a los pacientes hasta la llegada a puerto.

La pérdida de buques-hospitales en esta conflagración es crecida: los ingleses *Anglaia* y *Britannic*, entre otros, el italiano *Marechiaro*, el ruso *Iperiede*, el austríaco *Elektra*. Fue Inglaterra la que perdió más buques-hospitales, alcanzando casi la docena.

Terminada la guerra del 14, la mayoría de las naciones comprendieron la urgente necesidad de disponer de buques-hospitales. Inglaterra destinó a este fin el *Maine*; los Estados Unidos, el *Relief*; Italia, el *Ferdinando Paulesiano*, etcétera. Es esencial que las unidades de guerra cuenten con sus propios medios, sin aguardar a los buques-hospitales, los que por su propio navegar y otras consideraciones tácticas, no siempre pueden acompañar a las escuadras.

En la segunda guerra mundial, los buques-hospitales utilizados por los beligerantes contaban con condiciones sanitarias mucho más adecuadas debido a los adelantos que la Medicina había experimentado con el paso de los años.

Estados Unidos contó desde el comienzo de su intervención con cuatro unidades. Una había sido preparada en las Bermudas, con carácter experimental. Apenas dispuesta fue enviada a Guantánamo. La segunda estuvo de base en las islas Hawai. Ambas unidades tenían capacidad para trescientas camas cada una, con posibilidad de aumentarlas hasta quinientas. Las dos restantes fueron acondicionadas poco después que las anteriores.

Rusia, entre sus buques-hospitales, disponía del vapor correo de la Compañía Trasatlántica Española *Juan Sebastián de Elcano*. Este barco, el 18 de julio de 1936, se hallaba en el puerto de Barcelona sirviendo de alojamiento de refugiados. Artillado a finales de 1937, efectuó varios viajes a Odesa, donde quedó internado al terminar la Cruzada. Después de ser utilizado como buque-taller con el nombre de *Wolga*, pasó a buque-hospital con el de *Odesa*. Al terminar la guerra quedó como unidad mercante con el nombre de *Jacutia*.

Japón tenía el *Hikawa-Maru*, el *Harbin-Maru*, etc. Inglaterra contaba con el *Atlantis*, etc. Italia, entre otros, tenía el *Aquileia*, que por cierto, en la guerra de Liberación, había atendido a combatientes italianos que luchaban con los nacionales.

El 11 de junio de 1942 atracaban al puerto de Las Palmas los trasatlánticos italianos *Saturnia* y *Vulcania*, llevando a bordo evacuados italianos procedentes de Abisinia. El 22 de mayo anterior habían zarpado ambos barcos de Barberá, efectuando siete días después una escala en Port Elisabeth. El primero tenía a bordo 2.500 hombres, y 2.394, el segundo. Las dos unidades llevaban pintados en sus costados el distintivo de la Cruz Roja.

También en esta conflagración los buques-hospitales pagaron su tributo, como, por ejemplo, el japonés *Harbin-Marú* ya citado, de 5.167 toneladas. En la operación "Dinamo", de Dunkerque, en 1940, por parte aliada, actuaron ocho buques-hospitales. Tres mil seis hombres fueron reembarcados rumbo a Inglaterra. Los heridos fueron transportados en lanchas de salvamento hacia los buques-hospitales. De estos, uno resultó hundido y cinco averiados.

En el transcurso de estas dos contiendas mundiales, el cruzar los mares de estas naves hospitalarias con su distintivo de cruz roja y franja verde en los costados significó un gran alivio para los heridos y enfermos de los beligerantes que en ellos embarcaban hacia puertos de refugio o hacia la patria, recibiendo a bordo los cuidados e intervenciones quirúrgicas necesarias. A pesar de su humanitario destino, estas naves no se libraban de la destrucción. Una mina a la deriva o el encuentro con un torpedo perdido pueden ser causa de su hundimiento.

Finalizada la segunda guerra mundial, algunas de las naciones que habían sido combatientes acondicionan buques para servicios hospitalarios. En 1948, Inglaterra dedica a esta necesidad al ex italiano *Leonardo da Vinci*, del año 1924, al que nuevamente denominan *Maine*.

Su utilización en España.

Por lo que respecta a nuestra patria, en pasadas campañas se habilitaron buques para el transporte de heridos y enfermos, que eran sólo buques-enfermerías. En la campaña africana de 1860, España utilizó el mercante italiano *Torino* para las indispensables evacuaciones. El 12 de octubre de 1873 zarpa de Cartagena el remolcador accionado por ruedas *Buenaventura* con bandera de la Cruz Roja. Este buque acompañó a la flota cantonal sublevada, por si hubiese combates contra las fuerzas del Gobierno, y poder atender a los heridos. El Gobierno central autorizó la salida de este buque. Afortunadamente no hubo acción naval, por lo que no tuvo ocasión de ejercitar su humanitaria labor.

En la guerra de Cuba, la Compañía Trasatlántica cede para fines asistenciales sus vapores *Alicante*, de 4.031 toneladas, y *Montserrat*, de 4.416. El 2 de noviembre de 1898 este buque atracaba al puerto de Cádiz con enfermos y heridos de La Habana.

En la campaña del Rif de 1909 se efectuaron las evacuaciones en los barcos contratados por la Armada: *Sevilla*, *Menorquín* y *Ciudad de Mahón*, además de en algunos de la Trasatlántica. Desde el 21 de julio al 23 de diciembre de 1909 fueron trasladados 6.270 hombres, pero estos buques carecían de instalaciones adecuadas y no se podía colocar a los heridos y enfermos en otros lugares que no fueran bodegas o análogos departamentos que no disponían de las indispensables condiciones de ventilación y limpieza. Se carecía, además del necesario personal sanitario, de alimentación adecuada, etc. Estos buques conti-

nuaban haciendo sus servicios normales de pasaje y carga, por lo que el transporte de heridos quedaba en segundo lugar.

En la guerra de Africa intervinieron en estas condiciones, además del *Alicante* antes citado, otros de la Trasatlántica, como el *Claudio López*; de la Trasmediterránea, el *Vicente La Roda*, que posteriormente, en la guerra del 36, serviría a los rojos como transporte artillado, etc. El 4 de agosto de 1922 atracaba al puerto de Cádiz el *Alicante* con heridos y enfermos, que son distribuidos en los centros sanitarios de la ciudad. El 8 de diciembre siguiente llega al mismo puerto un nuevo contingente procedente de Marruecos. La ruptura con los Estados Unidos sorprendió al *Alicante* en trayecto de España a Cuba. Durante toda la campaña y aun después del armisticio actuó como buque-hospital. En Annual, en 1921, volvió a actuar.

El *Castilla* zarpa de Barcelona el año 1921 con ambulancias. El *Antonio López*, de Trasatlántica, efectúa varios viajes con repatriados de Melilla. Más avanzada la campaña, en septiembre de 1925, fueron acondicionados tres vapores para buques-hospitales: el *Andalucía*, el *Barceló* y el *Villarreal*, en los que actuaron juntos servicios de Sanidad Militar y de la Cruz Roja. Podían alojar hasta 330 heridos.

La instalación de buques-hospitales, con este único y exclusivo cometido, se hace indispensable a cualquier país, así como a los que posean extensas costas. En un proyecto naval germinó la adquisición de un buque-hospital. Fue debido al general Concas, y en el año 1914 se había presentado en el Senado. Sin embargo, no se reconoció la importancia que contenía norma tan beneficiosa.

Durante la guerra de Liberación, en la zona rojo-republicana, los barcos habilitados de hospitales lo fueron para una acción determinada, no existiendo ninguno con el exclusivo servicio asistencial. Así, el hidrográfico *Artabro* es destinado a la base secundaria de Málaga, donde sirve de hospital flotante y como residencia. El *Marqués de Comillas*, de la Compañía Trasatlántica, entra el 8 de agosto de 1936 en el puerto de Mahón, con los distintivos de buque-hospital en chimeneas y costados. Lleva a bordo algunos equipos; médicos y enfermeras, pero parece que también transportaba un buen cargamento de material de guerra. Actuó en la operación de desembarco de Mallorca, que resultaría fracasada. Los servicios sanitarios no dieron abasto para cumplir su cometido. Los botes no cesaban de atracar y desatracar de sus costados transportando heridos. Por hallarse los camarotes ocupados, hubo que utilizar también las cubiertas. Posteriormente, y hasta su captura por el *Cervera*, este buque intervendría en otras acciones. Así, con el *Goizeko Izara*, efectuaría varios viajes desde Bilbao a Francia, llevando a bordo niños con destino a Rusia.

Además del *Comillas*, en esta operación actuaron como hospitales otros barcos de menor tonelaje, posiblemente entre ellos, el *Isla de Menorca*, que embarcó evacuados de Ibiza en septiembre de 1936. Por cierto, algunos autores erróneamente han señalado entre ellos al buque-hidrográfico *Giralda*, pero éste se encontraba para su desguace en La Carraca inútil para todo servicio.

En la zona nacional, el correo de la Compañía Trasmediterránea *Ciudad de Palma*, después de la evacuación de Mallorca por los rojos, contribuyó a recuperar Ibiza y Formentera. Como crucero auxiliar fue artillado en enero de 1937, actuando en la ocupación de Málaga; en el Mediterráneo y en el Cantábrico, en el que hizo varias presas; *Agire Mendi*, *Unbe Mendi*, *Abery Eguna*,

etcétera. Finalizada la campaña del Norte, en la Sociedad Española de Construcción Naval, de Bilbao, quedó, en enero de 1938, transformado en buque-hospital. Las bodegas de proa y popa quedaron convertidas en salas con literas para enfermos y heridos. En un camarote de primera se instaló el quirófano, y en otro contiguo, la sala de esterilización. Se adicionaron, además, otros servicios, como cocinas, lavado mecánico, etc. Disponía de quinientas literas.

El personal lo componían tres médicos cirujanos, ostentando el de superior empleo el cargo de jefe de Sanidad Militar; cuatro practicantes, cuatro hermanas de la Caridad de San Vicente de Paúl, un capellán y cuatro marineros enfermeros.

El buque dependía del Ejército de Tierra, siendo su misión de transporte sanitario y asistencia facultativa. Su tripulación pertenecía a la Marina Mercante.

Se organizó el servicio facilitando el transporte de heridos con la posibilidad de atraque directo dentro del Arsenal de El Ferrol, para desde él efectuar la evacuación al hospital provincial cercano, en condiciones de garantía y seguridad. Heridos y enfermos, procedentes de los hospitales de Zaragoza y Bilbao, fueron trasladados a Asturias o Galicia a bordo de esta unidad. Cuando el buque atracaba en el muelle del puerto franco de Santurce recibía a los heridos y enfermos —un promedio de 250 hombres— llegados de los hospitales de Bilbao en autobuses y ambulancias y en trenes hospitalarios procedentes de Zaragoza, que terminaban su trayecto a corta distancia del barco.

De madrugada llegaba otro tren hospital de Zaragoza, con el que se completaban las quinientas plazas. Los heridos del frente del Ebro eran evacuados a Zaragoza en ambulancias y depositados en tren que les llevaba hasta Bilbao, donde los recogía el buque-hospital. A los tres días de haber sido heridos ingresaban en los hospitales a los que habían sido asignados.

A medida que iban embarcando los heridos, eran clasificados por el personal de a bordo en enfermos, heridos graves y leves, fijándoles a cada uno su lugar en el buque. La relación de los embarcados y la hora de llegada al puerto de destino se comunicaba telefónicamente a la Comandancia de Marina, que a su vez lo transmitía al citado puerto para su posterior evacuación.

Durante la travesía se efectuaban curas e intervenciones urgentes; se clasificaba a los asistidos, según estuviesen en condiciones de poder transportarse por carretera, o si habrían de ser conducidos o no en camillas, al objeto de facilitarse a la llegada la más rápida distribución en hospitales.

El *Ciudad de Palma* actuó como buque-hospital desde el 4 de febrero de 1938 al 22 de mayo de 1939, transportando en este intervalo un total de 28.307 hombres.

De 61 evacuaciones efectuadas, la primera se hizo a La Coruña; la número 38, a Sevilla; la número 44, a Málaga; la 52, a Santander; las 12 y 18, a El Ferrol, siendo las restantes a Gijón y Vigo.

Las expediciones de mayor contingente de asistidos fueron a Gijón con 13.000 en 28 evacuaciones y a Vigo con 10.226 en 22 evacuaciones. De un total de 28.307 transportados, 20.667 fueron heridos y 7.640 enfermos. Hubo una sola muerte, la de un suicida en una de las arribadas a Gijón.

En algunas ocasiones, el mal tiempo hizo que la expedición desembarcara en Gijón o Santander, cuando su destino era Vigo.

Después de la caída de Cataluña, en Port Vendress había fondeados varios

barcos habilitados de hospital para los refugiados españoles, como el *Marechal Lautey*, de 15.000 toneladas, el *Ainsi*, de 5.000, etc.

Cuando estalló la primera guerra mundial, España no debía intervenir en la contienda, pero es esencial destacar la actitud del monarca español Alfonso XIII, al ofrecer su mediación bienhechora, con objeto de evitar en lo posible la prolongación de la misma y, en todo caso, suavizar los rigores y desdichas que toda conflagración trae consigo. Organizó el rey una oficina en palacio e intervino en multitud de casos para aliviar la situación de los que sufrían las consecuencias de la guerra. Esta actuación se extendía entre otros muchos servicios de espíritu humanitario y caritativo a confrontación de noticias referentes a heridos y a la designación de delegados especiales para visitas de buques-hospitales.

Legislación internacional.

Con respecto al tema que tratamos es de gran interés la Ordenanza francesa de 1782 sobre prisioneros, heridos y enfermos; así como la creación de la Cruz Roja, como consecuencia de la Convención de Ginebra.

El real decreto de 23 de abril de 1898, que declaraba rotas las relaciones con los Estados Unidos determinaba las reglas de Derecho internacional aplicables durante la guerra de acuerdo con el Convenio de Ginebra de 22 de agosto de 1864 y de sus artículos adicionales de la de 20 de octubre de 1868. De acuerdo con aquel Decreto, el Ministerio de Marina publicó al día siguiente una real orden que, con relación a los buques-hospitales, decía: *Los buques-hospitales militares continuarán sujetos a las leyes de la guerra, en cuanto a su material; por consiguiente, serán propiedad del capturador, pero éste no podrá separarlos de su servicio especial mientras dure la guerra.* Quedaban exceptuados los buques impropios para el combate, que durante la paz asignase y declarase cada Gobierno como destinados al servicio de hospitales marítimos flotantes. Estos quedaban totalmente neutralizados al estallar la guerra, lo mismo respecto a su personal que al material, siempre que su armamento correspondiese a su especial destino.

Todo buque mercante, fuera cual fuese la nación a que perteneciera, que llevase exclusivamente heridos o enfermos, cuya evacuación se operase, era considerado como neutral, pero el solo hecho de la visita de un crucero enemigo, notificada en el cuaderno de bitácora del buque visitado, bastaba para que los heridos y enfermos quedasen incapacitados a volver a servir durante las hostilidades. El crucero tenía el derecho de dejar a bordo un delegado que acompañase al convoy para que garantizase la buena fe del transporte.

Si el buque mercante llevase además un cargamento, también quedaba amparado por la neutralidad, excepto si constituyere contrabando de guerra.

Los beligerantes tenían derecho a prohibir a los buques neutralizados toda comunicación o derrota que juzgasen perjudicial al secreto de sus operaciones.

En casos urgentes los comandantes en jefe podían celebrar convenios particulares para neutralizar momentáneamente, y de modo especial, los buques destinados a evacuación de heridos y enfermos. Los que de éstos fuesen militares eran protegidos y cuidados por los capturadores, fuese cualquiera su nacionalidad, pero al regresar a su país de origen quedaban obligados a no volver a tomar las armas mientras durase la guerra.

La bandera blanca con cruz roja, en unión del pabellón nacional, se adoptaba como signo distintivo para indicar que un buque o embarcación reclamaba el beneficio de la neutralidad, reservándose los beligerantes acerca de este extremo los medios de comprobación que estimasen necesarios.

En cuanto a los buques hospitales militares, llevarían sus costados exteriores pintados de blanco con batería verde de metro y medio de ancho. Los barcos equipados por las sociedades de socorro reconocidas por las potencias signatarias del Convenio de Ginebra y provistos de patente emanada del soberano que había concedido la autorización para su equipo, además de un documento de la autoridad marítima competente en el que debía constar que estuvieron sometidos a su inspección hasta el momento de la salida, siendo aptos y propios sólo para el servicio especial a que se les destinaba eran, lo mismo que su personal, considerados como neutrales y protegidos y respetados por los beligerantes. Para darse a conocer habrían de izar con su pabellón nacional la bandera blanca de la Cruz Roja. El distintivo de su personal en el ejercicio de sus funciones consistía en un brazal con los mismos colores.

Además de los buques-hospitales neutrales, los particulares llevaban pintada en el exterior de sus cascos una franja roja de 1,50 metros de ancho, que de noche debía quedar claramente iluminada.

Estos buques prestaban socorro y asistencia a los buques y a los náufragos de los beligerantes, sin distinción de nacionalidad. No impedirían ni entorpecerían de manera alguna los movimientos de los beligerantes. Actuaban durante el combate y después de él a su riesgo y peligro. Por su parte, los beligerantes tendrían sobre estos buques el derecho de inspección y visita, pudiendo rehusar su concurso, intimarles que se alejaran y aun detenerlos, si así lo exigía la gravedad de circunstancias.

Los heridos y náufragos recogidos por estos buques no podían ser reclamados por ninguno de los combatientes y quedaban incapacitados para volver a servir durante la guerra.

En las guerras marítimas, la sospecha fundada de que uno de los beligerantes utilizaba los beneficios de la neutralidad para otro objeto que no fuese el humanitario de socorrer a los heridos, náufragos y enfermos, autorizaba al otro beligerante para suspender los efectos del convenio con respecto a su adversario, hasta que se probase la buena fe puesta en duda.

Según el Acuerdo de La Haya de 1899, el buque-hospital está exento de captura y debe ser respetado por los beligerantes. Por regla general no se le hace pagar derechos de puertos, prácticos, etc. En tiempo de guerra se ha de dar a conocer a los contendientes y ejercer su misión de prestar auxilio a los heridos, enfermos y náufragos, cualquiera que sea su bando.

El buque-hospital de una nación beligerante debía izar una bandera blanca con la cruz roja; el de país neutral, además, la bandera de la nación a que perteneciera, en el palo mayor.

La real orden de 18 de mayo de 1903 aprueba el reglamento de relaciones de la Cruz Roja con la Marina de Guerra referentes a los accidentes de mar. El artículo primero hace extensivo a las guerras marítimas los principios generales de la Convención de Ginebra, por lo que la Cruz Roja podrá organizar servicios sanitarios utilizables en las operaciones militares que se desarrollen en el mar. En otros artículos se expresan diversas concesiones. Así la Cruz Roja podrá establecer hospitales flotantes en los puertos y organizar buques-

hospitales de acuerdo con los convenios vigentes. Podrá, bajo las autoridades de Marina, auxiliar el desembarco de enfermos y heridos, conduciéndoles a los hospitales flotantes o transbordándolos a otros buques. Los buques-hospitales de la Cruz Roja podrán ser destinados al transporte de heridos y enfermos, sirviendo para su evacuación en las campañas que se realicen a gran distancia de la metrópoli en las que se considere más eficaz hacer aquel servicio por mar. Podrán seguir los movimientos de las divisiones navales y de las escuadras, y terminados los combates navales, recoger a bordo los heridos que se les designen, ya sea para trasladarlos al hospital flotante o terrestre más próximo, o para concederles el trato y asistencia que su estado requiera. Al igual que los hospitales flotantes, los buques-hospitales de la Cruz Roja no podrán prestar servicio ni recibir a bordo enfermos o heridos si no se hallan debidamente autorizados.

Los buques-hospitales y los hospitales flotantes de la Cruz Roja contarán para el servicio con salas de medicina y cirugía; dispondrán de una sala de operaciones, provista de material e instrumental necesario, instalada en condiciones convenientes de luz y ventilación; un departamento para aislar cualquier enfermo cuya separación de los demás se considere indispensable y contarán con los adecuados elementos para la desinfección periódica y sistemática del buque y de las ropas y efectos de los enfermos.

Al tratar de dotar un buque-hospital en tiempo de guerra, la Cruz Roja ha de dar cuenta al Ministerio de Marina.

Durante su estancia en puerto, los buques-hospitales de la Cruz Roja estarán a disposición de las autoridades de Marina, las que dispondrán su salida a la mar, quedando mientras naveguen a disposición de los almirantes de las escuadras, divisiones o comandantes de buques sueltos.

Los buques flotantes y los buques-hospitales de la Cruz Roja tendrán constantemente izada durante el día al tope del palo mayor la bandera blanca con la cruz roja establecida en el Convenio de Ginebra y la bandera nacional mercante a popa.

Al objeto de ser reconocidos por la noche, los buques-hospitales llevarán cuando naveguen, además de las luces propias de todo buque de vela o de vapor, cinco luces rojas colocadas a medio metro de distancia una de otra, formando una cruz, que se izará al tope del palo mayor en un soporte giratorio aprobado, manejable desde cubierta. En puerto, los buques-hospitales y los hospitales flotantes tendrán constantemente izada durante la noche la Cruz Roja, formada por las cinco luces.

Los jefes de Sanidad de departamento y escuadras visitarán con la frecuencia posible los buques-hospitales y hospitales flotantes de la Cruz Roja.

La Cruz Roja, de acuerdo con las sociedades de salvamento, podrá acudir en auxilio de los náufragos en caso de accidente de mar o combate librado en la proximidad de la costa.

Todo lo relativo a la atención a los heridos, enfermos o náufragos de las Fuerzas Armadas en el mar es actualizado en 12 de agosto de 1949 y regulado en el Convenio de Ginebra.

Los buques-hospitales militares, o sea, los adaptados, especial y únicamente, para llevar auxilios, transportar y atender heridos, enfermos o náufragos no podrán en ningún caso ser atacados o apresados, sino que serán en todo tiempo

respetados y protegidos, a condición de que sus nombres y características hayan sido puestos en conocimiento de las partes contendientes diez días antes de su empleo.

En el mismo caso se encuentran los buques-hospitales utilizados por las sociedades nacionales de la Cruz Roja; por sociedades de socorro oficialmente reconocidas o por particulares que dependan de un Estado beligerante. Y también los que, dependiendo de un país neutral, se coloquen, con autorización del mismo, bajo la dirección de un beligerante.

La protección se extiende a las canoas de salvamento pertenecientes a estos buques, así como a los barcos exclusivamente fletados para transportar material sanitario.

Bajo el control de la autoridad militar, todo el personal y material relacionado con el servicio sanitario llevará el emblema de la Cruz Roja, la Media Luna (Turquía), el León Rojo (Persia) o el Sol Rojo (Japón), siempre sobre blanco.

Los buques-hospitales llevarán pintadas de blanco sus bandas exteriores y una o varias cruces rojas lo mayor posible en los costados y en las superficies horizontales, para que sean bien visibles por mar y por aire. De noche irán suficientemente iluminados y, además de las luces reglamentarias, llevarán cinco luces rojas en forma de cruz y a tope en el palo mayor. Usarán también cohetes luminosos que produzcan cinco luces rojas.

Izarán su pabellón nacional, y si pertenecen a un Estado neutral, el pabellón del beligerante bajo cuya dirección estén colocados. En su palo mayor deberá flamear un pabellón blanco con la cruz roja.

El personal religioso, médico y tripulación de estos barcos no puede ser capturado.

El buque-hospital que se halle en un puerto que sea ocupado por el enemigo será autorizado a salir de él.

Todos estos barcos, durante el combate y después de él, actúan por su cuenta y riesgo y deben prestar auxilio a toda persona, sin distinción de nacionalidad. No deben ser utilizados en objetivos militares, ni estorbar los movimientos de los beligerantes. Estos pueden rechazar su auxilio y tienen el derecho de controlarlos y visitarlos, pudiendo ordenarles que se alejen, imponer un comisario a bordo o una derrota determinada e incluso retenerlos por un tiempo no superior a siete días.

La protección cesa si hacen uso de ella para actos dañosos al enemigo.

Condiciones que ha de reunir un buque-hospital.

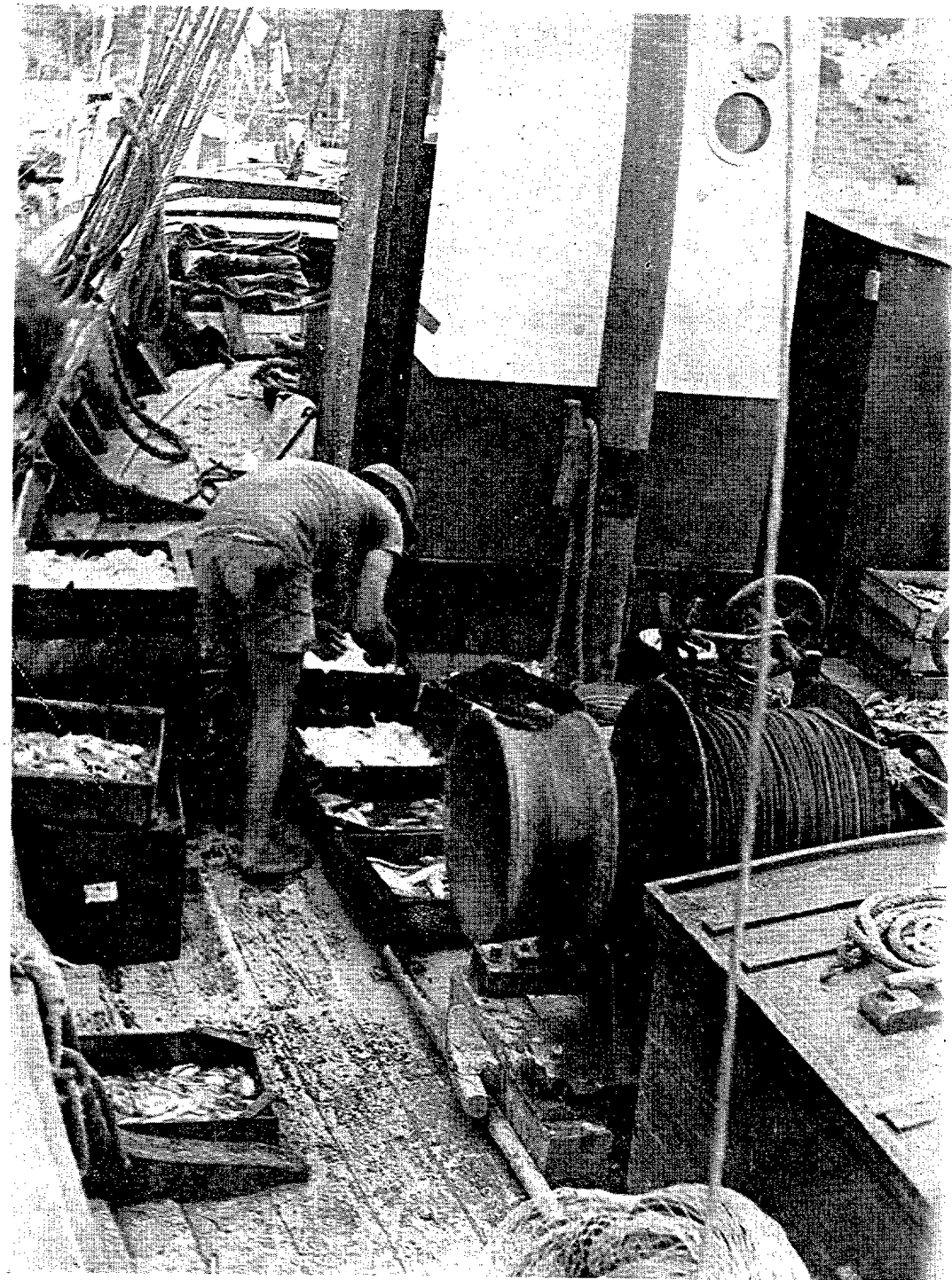
En primer lugar, ha de ser de mediano tonelaje, para que pueda mantenerse en navegación sin grandes quebrantos para el personal embarcado; ha de tener gran estabilidad; debe contar con portas y portalones espaciosos que permitan el paso de heridos y enfermos con sus transportes; habrá de contar, cuando menos, con cuatro cubiertas, además de los departamentos ordinarios: bodegas, pañoles, etc., las dos cubiertas más altas dispondrán de cómodas galerías para estancia de convalecientes; las comunicaciones entre las cubiertas deben estar suficientemente atendidas, con escotillas, ascensores, etc.; las salas de enfermos deben estar situadas por encima de la línea de flotación y serán clasificadas

UNIDADES DE PAZ PARA LA GUERRA; BUQUES-HOSPITALES

por afectos internos, quirúrgicos, contagiosos, etc., y si la capacidad del buque lo permite, en salas para enfermos graves; de piel; vías urinarias; alienados, etcétera; deben contar con departamentos para jefes, oficiales y suboficiales: el número de literas por sala no debe exceder de cincuenta o sesenta. En enfermos contagiosos deberá haber por sala de cuatro a doce camas como máximo; deberá estudiarse la mejor aireación natural por portas y escotillas, con miras a la mayor seguridad; las salas deberán pintarse de blanco; todo alojamiento llevará adjunto los servicios higiénicos más completos. El buque deberá contar con un equipo completo de ventiladores; deberá contar también con lavaderos, cocinas, frigorífico, despensas, carnicería, panadería, etc., en proporción al número de hospitalizados y tripulación; dispondrá de cámara de rayos X, laboratorios químico y bacteriológico; farmacia, estomatólogo, depósito de cadáveres, salas de operaciones, de desinfección, de recuperación; cámara fotográfica, biblioteca para consulta, etc.; dispondrá de los medios más eficaces para el transporte de heridos. Medios de salvamento y de comunicación más modernos.

El buque-hospital, pues, debe reunir todas las exigencias y medios del hospital de tierra, para que, en un momento dado, pueda ser utilizado como tal entidad hospitalaria.





"Terminando la faena". De don Enrique Monreal Lago

¿LAS ORDENANZAS, SERENIDAD Y GUIA DE LOS PUEBLOS...?

R. ESTRADA GIMENEZ



O descubro nada nuevo, ni lo pretendo; todo cuanto voy a contar es de sobra sabido, pero por eso mismo, y por la trascendencia de lo que trato de decir, me lanzo a comentarlo con los lectores de la REVISTA GENERAL DE MARINA.

Todas nuestras actividades de hoy están presididas por un fantasma que no deja tregua a nuestro corazón y a lo que en nuestro fuero interno desearíamos hacer o haber hecho. Es un fantasma que se presenta de manera continua en nuestro ajeteo diario, es un fantasma que paradójicamente se llama materialismo.

En el trato continuo, en el trabajo, en nuestra casa, en la calle y, por supuesto, en una escala proporcional al medio más o menos allegado a nuestra propia persona, adivinamos indefectiblemente un segundo objetivo encaminado a obtener algo, que, si bien nos dé vergüenza confesarlo, es a veces verdugo implacable de otras formas más nobles de vivir.

La lectura diaria de cualquier periódico revuelve los más firmes principios y convicciones al revelar al mundo toda la inmoralidad, el egoísmo, el vicio y el delito que de forma alarmante asedian y abortan el resto de las obras que el hombre puede dar a conocer a los demás y que, por naturaleza, han de ser nobles y loables.

No quiero aburrir a quienes la curiosidad lleve a leer estas líneas (o a aquellos otros que las lean por aburrimiento y a la mitad de la aventura se arrepientan); para evitar en lo posible ese riesgo, tengo delante tres periódicos, de los cuales hago un microscópico extracto de noticias. No hay duda de que en ellos hay noticias positivas, y muchas, gracias a Dios, pero unas, estas últimas, no deben borrar las otras y hacer que ante ellas adoptemos la postura del avestruz y escondamos la cabeza debajo del ala.

Así leo: *ABC* del sábado 25 de mayo de 1974: "Baltasar Suárez teme el trauma moral de sus hijos por el secuestro. Los niños han perdido la confianza y viven atemorizados".

El hecho que ha desencadenado esta noticia es de todos conocido, y por sí solo se comenta y juzga a los autores de un acto tan cobarde, que retrata la felonía de un puñado de hombres que podrían considerarse piropeados si los calificamos como escoria de la sociedad.

En el mismo periódico puede leerse: "Dos negros atracan con navajas un comercio de Barcelona", y a continuación: "Hallazgo de un cadáver atado de pies y manos".

Ante esto puede preguntarse, parándose en la deleznable acción de estos cobardes, si lo eran tanto que para matar a un hombre tuvieron que amarrarlo primero, o si, por el contrario, fue su absoluta falta de hombría la que les llevó a amarrar el cadáver, por si acaso, una vez cumplida su bárbara faena. En cualquier caso, ¿estaremos viviendo un moderno y triste apocalipsis?

ABC del martes 28 de mayo de 1974: "Barcelona, 27. Explosión de un artefacto en una estafeta de correos". "Escándalo científico en Estados Unidos". "El doctor Summerlin falsificó los resultados de sus investigaciones sobre el cáncer. Su fraude *demonstraba* que es posible impedir el rechazo de cualquier tipo de injerto."

Esta carrera en la estafa y en otras "especialidades" no respeta nada: ni la vida, ni la muerte, ni el amor, ni la desilusión de tantos enfermos, padres o madres que probablemente viven aferrados a cualquier noticia que les proporcione un pequeño atisbo de esperanza en el combate contra el mal que ellos saben implacable.

ABC del miércoles 29 de mayo de 1974. *ABC* en Roma: "Seis muertos y sesenta heridos en Brescia en un atentado contra una manifestación antifascista."

El artículo en el que Eugenio Montes describe patética y magistralmente este increíble y alucinante capítulo de la historia contemporánea italiana es, por sí solo, expresivo y dramático. El suceso se comenta en el editorial de un vespertino de aquella nación con unas frases que dan mucho que pensar:

"La criminalidad política de Italia no tiene límites, quizá porque prácticamente no tiene frenos. Brescia es uno de los epicentros de la provocación, pero el crimen de esta mañana, estúpido y feo, es intolerable en un país civilizado."

Y sigue sacando a la palestra pública mundial toda la porquería que alberga entre bastidores ese a veces absurdo juego que se llama política y del cual queda en el aire la trágica falta de *freno* que comentamos. Frente a toda esta avalancha de irreflexiones, ante la escalada criminal que el mundo de hoy tiene que soportar, uno se sosiega con el aire que se respira en el sano ambiente que vivimos los militares, y sin duda influidos por los años que han forjado nuestra profesión, dando a la misma principalmente, y sin menospreciar la técnica y el estudio, valores espirituales.

Tras esta visión de terrorismo, cobardías, vilezas y falsedades sin cuento, encuentro a veces un contrapunto en un libro viejo, de hojas amarillas por el paso del tiempo, heredado de mi padre y que él utilizó cuando era aspirante de Marina; se titula *Ordenanzas de la Armada y del Ejército para la Escuela Naval Militar*, recopilado por el capitán de fragata Arturo Armada y editado por la imprenta del Ministerio de Marina en el año 1922, con un contenido tan prometedor que realmente es una guía magistral, unida de manera irreversible a la nobleza, hidalguía y bien hacer. Así, por ejemplo, transcribo varios párrafos como precioso botón de muestra, del cual mucho podría aprender el mundo de hoy:

TRATADO TERCERO: De las cualidades que deben caracterizar a un oficial y de las órdenes generales para éstos.

TITULO PRIMERO: Concepto del valor militar y del deber; obediencia; subordinación; respeto; disciplina; compañerismo; don de mando.

Art. 2.—El deber es un sentimiento que arranca de la propia conciencia y nos incita a la exacta ejecución de nuestras obligaciones, ya consignadas en leyes o reglamentos, ya impuestos por el decoro, las costumbres o las conveniencias. En el orden moral sobrepónese a todos los demás sufrimientos; ante el deber militar ceden todos los demás deberes.

El oficial que tuviese orden absoluta de conservar su puesto a toda costa, lo hará (1).

Art. 4.—Subordinación sin la cual no es posible la obediencia, es la sujeción al orden, mando o dominio de uno (2).

La subordinación no consiste en renunciar por completo al raciocinio y enajenar la voluntad propia, sino en poner esta voluntad con noble abnegación al servicio del que manda, de modo que se adapte y encuadre con su pensamiento (3).

Art. 5. — Respeto es miramiento, veneración, acatamiento que se hace a uno (4).

El respeto se debe a todos en razonable y proporcionada medida. Es resultado de la subordinación y ostensible manifestación de la buena disciplina. Con los superiores no debe reservarse para los actos de servicio, sino que se distinguirá a aquéllos en respeto y atención hasta en los actos más familiares (5).

Y tantos otros que podrían transcribirse para recordar a esta tierra y vida nuestras que todavía hay o puede haber nobleza en las gentes, que todavía hay fortalezas en el espíritu que no se derriban de cualquier manera.

Pero puede que alguien piense o diga que todo esto es teoría, que escribir y hablar no cuesta dinero, que el hacer las cosas bien y vivir con arreglo a un honesto código son costumbres pasadas de moda, que nadie conserva hoy esta limpia esencia de andar así por los caminos del mundo y que a la postre ese libro viejo de hojas amarillas, al que aludía, no ha dejado poso en nuestros hombres.

A eso también voy a contestar, casi sin escribir ya, y lo voy a hacer con el recorte de uno de esos periódicos de los que antes extraje las tristes noticias que comento al principio; este recorte contesta a todo, nos dice que hay una forma tradicional de vivir: aborreciendo el vicio, la corrupción y la cobardía, aleccionando a este mundo loco donde estamos.

Al incluir aquí la siguiente esquela, uno mi respeto y admiración hacia los que en ella figuran y hacia las familias que como ésta, y otras muchas que todos tenemos en la mente, nada máspreciado podían dar a la patria y a sus gentes.

(1) *Ordenanzas Militares de 1768, Trat. 2.º, Título XVII. Art. 21.*

(2) *Diccionario de la Lengua Española.* (14.^a edición de la Real Academia.)

(3) *Reglamento para el servicio de campaña, 1882, artículo 812.*

(4) *Diccionario de la Lengua Española.* (14.^a edición de la Real Academia.)

(5) *Ordenanzas Militares de 1768, Trat. 2.º, Título VI, Art. 3.*



Emilio Jiménez-Millas Cano

Comandante de Ingenieros. Piloto militar de globo libre, aeroplano y dirigible

Murió en acto de servicio, accidente de vuelo, en el aeródromo de Cuatro Vientos, el 15 de junio de 1917

Julián Jiménez-Millas Cano

Comandante de Infantería, de Regulares de Tetuán.

Murió el 31 de marzo de 1927, a consecuencia de heridas recibidas en acción de guerra en la posición de Tifaruiin (Marruecos).

Alfredo Jiménez-Millas Cano

Comandante de Infantería, de Regulares de Alhucemas. Piloto y observador de globo libre.

Murió en acción de guerra en la posición de Monte Palomas Amdir (Marruecos) el 21 de febrero de 1928.

Julio Muñoz Jiménez-Millas

Teniente de Caballería, de Regulares de Ceuta.

Murió en acción de guerra en Xauen (Marruecos) el 19 de noviembre de 1924.

Emilio Muñoz Jiménez-Millas

Teniente de Infantería. Piloto y observador de aeroplano.

Murió en combate aéreo en el sector de Benibuyai (Marruecos) el 15 de abril de 1925.

José Muñoz Jiménez-Millas

Comandante del Ejército del Aire, de la Escuadrilla Azul.

Murió en combate aéreo en el sector de Istra (Rusia) el 27 de noviembre de 1941.

Alfredo Jiménez-Millas Martínez

Teniente del Ejército del Aire. Profesor de la Escuela de Reactores de Talavera la Real. Miembro del Equipo Nacional de Acrobacia Aérea.

Murió en acto de servicio, accidente de vuelo, en el aeródromo de Los Llanos (Albacete) el día 30 de mayo de 1972

La familia ruega una oración por sus almas.

Se celebrarán diversos sufragios el día 30 de mayo en parroquias de Bailén (Jaén), Galapagar (Madrid) y Madrid.

TEMAS PROFESIONALES



EL AUXILIO EN PUERTO

APLICACION DE LA LEY 60/62, DE 24 DE DICIEMBRE, SOBRE
ASISTENCIA MARITIMA



A institución de la asistencia marítima no sólo es rica en consecuencias jurídicas, sino que también presenta prolijos problemas en su aplicación y, concretamente, en la esfera o ámbito de extensión de sus preceptos que, evidentemente, no puede ser otro que el marítimo, como se desprende, no sólo de su título —“Ley por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones *marítimas*”—, sino también del texto de su articulado que, taxativamente, se refiere a la prestación de asistencia *en la mar*.

No obstante, la duda puede surgir respecto de su vigencia cuando dicha asistencia tenga lugar dentro de los límites de un puerto como consecuencia de un accidente acaecido en el mismo y que haga necesario prestarla al buque o buques siniestrados.

A primera vista pudiera parecer oportuno la contestación negativa si se considera que tal asistencia no se ha llevado a efecto “en la mar” y, sobre todo, ante lo específicamente establecido en el segundo párrafo del artículo 15 de la propia ley, que expresamente exceptúa de su aplicación los remolques que, aun prestados en la mar, tengan únicamente por objeto el facilitar la entrada en puerto de un buque que se encuentre en sus proximidades, cuando hubiere tarifas

establecidas. Sin embargo, tal exclusión, establecida así en términos tan generales, pecaría, a nuestro juicio, de excesiva al considerarla solamente admisible en determinados supuestos, y ello por las siguientes razones:

1.^a Porque, como ya apuntaron algunos comentaristas de la vigente ley (1), aun refiriéndose el texto legal a “la mar”, no quedan por ello excluidas las aguas de los puertos, que también son aguas del mar. En su articulado no se habla de “alta mar” o “mar libre”, etc., sino del mar, en general, comprendiendo con ello todos los espacios marítimos —alta mar, mar litoral o territorial y aguas interiores—. El artículo 1.º de la Ley de Puertos de 19 de enero de 1928, coincidente con el mismo ordinal de la anterior Ley de 7 de mayo de 1880, considera mar litoral a la zona marítima que ciñe las costas o fronteras de los dominios de España en toda la anchura determinada por el Derecho Internacional, con sus ensenadas, radas, bahías, puertos y demás abrigos utilizados para la pesca y navegación, y análogo concepto campea en el artículo 1.º de la Ley de 26 de abril de 1969 sobre costas.

2.^a Porque si, unánimemente, se aplica la legislación sobre asistencia marítima a los auxilios prestados en las rías y desembocaduras de los ríos —que a tenor del artículo 14 de la citada Ley de 1928 tienen asimismo la consideración de puerto hasta donde se hacen sensibles las mareas, y en donde no las hay, hasta donde lleguen las aguas del mar en los temporales ordinarios alterando su régimen—, no hay razón para no aplicar igualmente sus preceptos a los auxilios prestados dentro de los límites del puerto propiamente dicho, cuando las razones que podrían justificar su exclusión en uno y otro caso son las mismas.

3.^a Porque si es evidente que en puerto pueden ocurrir accidentes, tales como abordajes, varadas o naufragios, y sobrevenir incendios o explosiones a bordo de los buques, etc., a los que en todo caso se aplican las normas de Derecho Marítimo, y que pueden hacer necesario un auxilio a los mismos ante la situación de peligro creada, resultaría absurdo que al prestado en tales circunstancias no le fueran igualmente de aplicación las propias normas de la legislación marítima, ni el sometimiento a la misma jurisdicción especial de Marina a través del procedimiento rápido y gratuito establecido al efecto en dicho específico ordenamiento legal.

4.^a Porque, como consecuencia de tal exclusión, no sólo se privaría a los salvadores del percibo del premio a que por su posiblemente arriesgada y hasta heroica actuación hubieren sido acreedores y habrían podido obtener en otro caso, sino que incluso para conseguir la sola indemnización de los daños y perjuicios sufridos con tal motivo se verían en la necesidad de tener que acudir a los tribunales ordinarios, en el procedimiento declarativo correspondiente, normalmente lento y costoso, y con base en las normas del Derecho común —gestión de negocios ajenos, arrendamiento de obra o de servicios, o comisión mercantil (?), en las que difícilmente pueden encuadrarse tales servicios, muchas veces imposible de prever y de estipular de antemano por depender de las circunstancias, produciéndose con ello, además de un evidente vacío legal —tanto sustantivo como procesal—, una serie de posibles conflictos jurisdiccionales y de subsiguientes cuestiones prejudiciales que dejarían siempre malparados y un tanto indefensos los respetables intereses de tales salvadores.

(1) Fariña y Alfín, *Nueva ley sobre salvamentos y hallazgos en la mar*. Madrid, 1964.

5.^a Porque una interpretación histórica abunda en tal criterio, al no figurar tal excepción en la anterior legislación sobre la materia —Instrucción de 4 de junio de 1873 y Título Adicional a la Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina de 10 de julio de 1925—, la que, de otra parte y para el caso de naufragio en puerto establecía que, con independencia de las actuaciones judiciales a practicar con motivo de tales accidentes, se instruyera por la propia jurisdicción de Marina el correspondiente expediente de salvamento, extremo que en la legalidad vigente presupone y corrobora el párrafo segundo del artículo 4.º del Reglamento para ejecución de la Ley de Puertos de 19 de enero de 1928. Las viejas Ordenanzas Generales de la Armada de 1793, aún vigentes, en su artículo 135, del tratado V, título VII, bajo el epígrafe “De la policía general de los puertos y otros cualesquier fondeaderos a cargo de los Capitanes de Puerto y de las demás obligaciones de éstos”, obliga a las naves que se hallen en peligro en los puertos a prestarse mutuamente auxilio bajo la multa correspondiente a la falta, al establecer que “a cualquier hora del día y de la noche será obligación de todas las embarcaciones fondeadas, así extranjeras como nacionales, franquearse mutuamente los auxilios posibles en ocasiones de desamarradero u otro fracaso...”; y las Ordenanzas para el régimen y gobierno de las Matrículas de Mar, en su título VI, que trata de la Jurisdicción, dispone igualmente el auxilio que deben las autoridades de Marina a toda embarcación, así nacional como extranjera, que fondeara en puertos o radas de la provincia de su mando.

6.^a Porque es asimismo regla general de interpretación la de que *ubi lex non distinguit, nec nos distinguere debemus*, que no permite distinguir cuando la ley no distingue, ni hacer excepciones que ella no contenga, o de tenor distinto al de las mismas, debiendo asimismo rechazarse toda interpretación que conduzca al absurdo; principios todos ellos admitidos por reiterada jurisprudencia (2) y que confirman cuanto se deja anteriormente expuesto.

7.^a Porque así lo confirma el propio artículo 1.º de la Ley, concordante con su homólogo del Convenio de Bruselas de 23 de septiembre de 1910, que establece la aplicación de sus disposiciones a los auxilios marítimos en general, *sin tener en cuenta las aguas en que hayan sido prestados*.

8.^a Porque en otro caso sobraría la excepción que, para caso de remolque, hemos visto establece concretamente el antes citado artículo 15 de la ley que comentamos, que expresa y literalmente limita a los casos en que tales remolques no constituyan auxilio o salvamento (“Fuera de los casos en que el remolque constituya auxilio o salvamento...” reza el texto legal), y cuya excepción, de otra parte, tampoco es absoluta, al circunscribirla a los *servicios de remolque* para facilitar la entrada de un buque en puerto, *cuando hubiere tarifas establecidas*, cuyo precepto no sólo confirma la regla en los casos no exceptuados, sino que, por su carácter excepcional, debe ser interpretado restrictivamente en buena hermenéutica legal, sin extender su aplicación a otros supuestos que no sean los expresamente comprendidos en su texto.

Por todas estas razones creemos que no se puede excluir, sin más, de las normas de esta ley especial a cualquier tipo de asistencia marítima por el sólo hecho de haber sido prestada en puerto, por cuanto la aplicación de la ley debe tener lugar en aquel orden de cosas para el cual ha sido establecido, y que, por

(2) SS. de 20 de enero de 1908, 27 de febrero de 1909 y 25 de marzo de 1915, entre otras.

tanto y conforme al texto legal, sólo deben exceptuarse los remolques cuando hubiere tarifas establecidas, pero no en otro caso, y nunca los auxilios o salvamentos, es decir, aquella asistencia que por la concurrencia de un peligro merezca tal calificación, sin perjuicio claro está, de que por el lugar en que se presta se minusvalore el premio a conceder e incluso el riesgo corrido hasta llegar a considerar la inexistencia del mismo, quedando entonces en un simple remolque exceptuado de sus disposiciones; pero esto sería otra cuestión. Lo que no es posible entender a nuestro juicio, y con el texto de la Ley en la mano, es que por el sólo hecho de prestarse la asistencia dentro de los límites de un puerto sean de inaplicación los preceptos de la legislación especial sobre la materia e incompetente la especial jurisdicción de Marina para conocer de ella.

Agustín VIGIER DE TORRES



EL APROVISIONAMIENTO DE NUESTRA FUERZA NAVAL

1. Introducción.



Nuestro diario contacto en el Arsenal de El Ferrol, en destinos tan interrelacionados entre sí como la Jefatura de Repuestos, Almacén de Material Americano y EOSA de Fragatas *DEG-7*, son tantos los problemas con que nos enfrentamos, a veces casi imposibles de resolver, que a fuerza de cambiar impresiones, conocimientos y experiencias personales, surgió la idea de escribir este artículo, con el ánimo de hacer llegar al mayor número de oficiales de la Armada estas preocupaciones que creemos importantes para todos.

Nuestra Fuerza Naval de los años 40 y 50 no tuvo grandes problemas de aprovisionamiento, ni dependía su eficacia, como actualmente ocurre, dadas la complejidad de armas y equipos, del Apoyo Logístico tan sofisticado que hoy necesita.

Somos conscientes del tremendo esfuerzo que nos espera para hacer frente a lo que tenemos, y a lo que "se nos viene encima", pero lo hacemos ilusionados por el papel importante que nos toca, al tener que enfrentarnos con una técnica y un cometido fundamental como es el aprovisionamiento de la Fuerza Naval, cometido que no dudamos en calificar de prioritario, dentro de las funciones específicas del Cuerpo de Intendencia de la Armada.

La gran evolución operada durante y después de la segunda guerra mundial, y el desarrollo enorme alcanzado en armas y equipos, han entrado de lleno en nuestra Armada con el desarrollo del Programa Naval de nuevas construcciones, contando en la actualidad con modernos buques en servicio, en construcción y en proyecto, buques que necesitan desde su nacimiento el tratamiento adecuado para mantenerlos operativos. Hoy no puede dejarse nada a la improvisación; es necesario planificar, prever, almacenar, etc., todos los elementos necesarios que permitan un apoyo eficaz a la Fuerza Naval.

El Servicio de Aprovisionamiento debe adquirir lo necesario, a un coste mínimo y en el tiempo adecuado, con una respuesta inmediata para las necesidades imprevistas que puedan surgir, teniendo en cuenta que de los miles de piezas que necesitan nuestras unidades, actualmente un elevado tanto por ciento viene de EE.UU. En un plazo muy próximo, con la procedencia multinacional de armas y equipos de nuestros buques, el problema se complica y sólo un planteamiento sereno de la situación nos llevaría a encontrar las soluciones adecuadas.

La gran mayoría de nuestra Flota actual es de procedencia americana. Sabemos de lo mucho que se está haciendo para obtener apoyo eficaz, con la adquisición de COSALES y COSMALES (apoyo en primer escalón a bordo de los buques y segundo escalón en tierra), firma de acuerdos logísticos cooperativos para establecer los canales de suministro, etc., pero dudamos de la eficacia de estas medidas si no las adecuamos a nuestras propias necesidades.

No pretendemos sino esbozar muy por encima los problemas principales y hacer unas sugerencias sobre posibles soluciones; vamos, pues, a analizar de pasada la esencia del Aprovisionamiento y, finalmente, a plantear las premisas necesarias que conducirán a las soluciones concretas.

2. Problemática del aprovisionamiento.

Concebimos este Servicio como un “sistema integrado” cuya misión u objetivo fundamental es *suministrar un apoyo eficaz a las fuerzas operativas con el mínimo coste posible*. Para llevar a cabo su misión, el Servicio debe realizar un conjunto de “funciones”, cuya perfecta definición y posterior desarrollo permitirán alcanzar los objetivos previstos.

Al definir el sistema como “integrado”, queremos significar y resaltar que todas las funciones propias del aprovisionamiento deben ser integradas y coordinadas en el sistema. Por ello, y por la fuerte interrelación existente con los restantes sistemas de la Armada, creemos conveniente, en primer lugar, diferenciar lo que entendemos por funciones operativas, técnicas y de aprovisionamiento, dentro del campo logístico. Esta diferenciación es esencial a la hora de definir y asignar responsabilidades, así como en evitación de duplicidad o carencia en la realización de las mismas.

Las “funciones operativas”, que debe desarrollar el mando operativo, podemos resumirlas en la determinación de necesidades en un sentido amplio; es decir, en términos de hombres, buques, instalaciones en tierra, etc.

Las “funciones técnicas”, cuya ejecución compete a los correspondientes servicios técnicos, de acuerdo con las distintas categorías del material, podemos concretarlas en:

- a) Investigación y desarrollo de nuevos sistemas y equipos.
- b) Diseño de los mismos.
- c) Determinación de necesidades, referidas a armas y grandes equipos, tomando como base los programas establecidos por el mando operativo.
- d) Fijar criterios técnicos y aportar la guía necesaria sobre normalización, catalogación, recepción, almacenamiento y embalaje del material cuando las especiales características del mismo así lo requieran.
- e) Establecer la doctrina que permita la más idónea utilización del material.
- f) Inspeccionar el material, tanto durante su proceso de fabricación como en el momento de su recepción y posterior utilización.
- g) Construcción de instalaciones y fabricación del material que se determine realizar con los medios propios de la Armada.
- h) Mantenimiento y reparación del material, mediante el establecimiento de adecuados programas de mantenimiento preventivo.

Finalmente, analizaremos las “funciones de aprovisionamiento”, las cuales, a diferencia de las funciones técnicas, pueden y deben ser desarrolladas por un único Servicio (el de Aprovisionamiento), toda vez que su naturaleza es esencialmente la misma para todas las categorías de material y, consecuentemente, su gestión será óptima centralizándola en un solo Servicio.

La coexistencia de diferentes sistemas de Aprovisionamiento, así como la ejecución de alguna de sus funciones por parte de otros servicios, trae consigo graves problemas, entre los que podemos destacar:

1.º El utilizador del material tiene que emplear diferentes métodos para solicitarlo, lo que, en general, produce confusión y pérdida de tiempo,

2.º Se producen duplicidades de muchos artículos al existir en gran cantidad en los diversos sistemas, lo que provoca un incremento inútil de los *stocks*, con la consiguiente repercusión económica.

3.º Se producen, igualmente, faltas en el *stock* de un sistema con excedentes en otro, mientras existen pocas posibilidades de intercambio de información entre los diversos sistemas.

Todos estos problemas, y otros que podríamos enumerar, conducen inevitablemente a un funcionamiento ineficaz y antieconómico que de ninguna forma puede admitirse. Consideramos, pues, como un principio fundamental la necesidad de diferenciar claramente las funciones operativas, técnicas y de aprovisionamiento, así como la centralización de estas últimas en un único Servicio.

Trataremos ahora de agrupar y analizar, aunque sea someramente, estas funciones:

a) *Catalogación*, estableciendo los medios necesarios que permitan la identificación, descripción y clasificación del material, así como la publicación, actualización y distribución de los correspondientes catálogos y listas de material que debe almacenarse en los distintos escalones. Para el desarrollo de esta función resulta evidente la necesaria colaboración de los servicios técnicos, aportando su guía y asesoramiento.

b) *Determinación de necesidades*, referida al material cuyo control es responsabilidad del Servicio de Aprovisionamiento; es decir, pequeños equipos, piezas de respeto y artículos de consumo necesarios para el apoyo, operatividad y mantenimiento de los equipos y personal de la Armada.

Para desarrollar esta función, a nuestro juicio de primordial importancia, el Servicio de Aprovisionamiento deberá aplicar las más modernas técnicas de previsión, programando las necesidades cuando su demanda sea conocida *a priori*, o, en caso contrario, aplicando métodos de extrapolación de los datos del pasado (medias móviles, alisado exponencial, etc.), cuando éstos existan o, en su defecto, métodos subjetivos basados en previsiones técnicas, estableciendo una serie de controles que tienden a eliminar las posibles exageraciones o deficiencias involuntarias. Este caso, más frecuente de lo que a primera vista pudiera pensarse, debe completarse con un procedimiento de recogida de datos que permita, con el tiempo, evolucionar hacia previsiones más objetivas.

Dos precisiones conviene resaltar en relación con esta función:

1.º Una buena determinación de necesidades o estimación de la demanda futura constituye la base o punto de partida para poder abordar la gestión de los *stocks*. Su desconocimiento conduce a un caminar a ciegas, cuyas consecuencias son para todos conocidas.

2.º Una vez más se precisa la máxima coordinación entre los organismos implicados, coordinación que se pone de manifiesto en el siguiente esquema:

Mando Operativo: Determina necesidades en un sentido amplio, estableciendo los programas o planes generales, referidos tanto a la Fuerza como a la infraestructura.

Servicios Técnicos: Determinan necesidades en cuanto a armas y equipos necesarios para el desarrollo de los programas operativos.

Servicio de Aprovisionamiento: Determina necesidades en relación con pequeños equipos, piezas de repuesto y artículos de consumo necesarios para el apoyo, operatividad y mantenimiento de equipos y hombres.

c) *Gestión de «stocks»*.—En pocas palabras podemos definirla como la forma más económica de disponer de existencias para atender una demanda, dentro de un coeficiente de cobertura que nos mida la “calidad del servicio” o bondad del sistema para responder al problema planteado.

Es evidente que si el *stock* disponible al comienzo del período es muy grande, es muy probable que se quede cierta cantidad sin suministrar, con lo que habremos incurrido en una serie de gastos inútiles, tales como inmovilizaciones innecesarias de capital, excesivos gastos de almacenamiento, pérdidas por mercancías que se han estropeado, etc., y que, naturalmente, serán mayores cuanto mayor sea el *stock* inicial.

Por otra parte, si el *stock* inicial es muy pequeño, no podrá atenderse debidamente la demanda, lo que ocasionaría también unas pérdidas que, en el terreno militar, podemos concretar como la pérdida de eficacia por parte de las unidades operativas.

Vemos, pues, que si se almacena demasiada cantidad se incurre en unos gastos inútiles y si se almacena poca cantidad se ocasiona una pérdida de eficacia. La determinación del justo término medio entre estos dos extremos es un ejemplo de lo que trata de resolver la gestión de *stocks*, determinando qué niveles de seguridad y *stocks* de rotación deben mantenerse, así como *qué* material, *cuándo* y en *qué cantidad* (variables de acción) debe ser adquirido y almacenado, para minimizar el coste real de la gestión, dentro de una determinada calidad de servicio, previamente fijada.

No es este momento ni lugar para analizar las técnicas de gestión de *stocks*, por otra parte ampliamente conocidas y aplicables, siempre y cuando se cuente con adecuados medios mecánicos de cálculo, por lo que nos limitaremos a indicar que se trata de establecer un “modelo matemático” que defina fielmente la realidad del sistema, recogiendo los distintos parámetros característicos de la situación, los cuales, sin ánimo exhaustivo, agruparemos en:

1.º Factores aleatorios:

- 1.1. Distribución del plazo de suministro.
- 1.2. Distribución de la demanda o determinación de las necesidades.

2.º Factores económicos:

- 2.1. Coste de posesión o almacenamiento.
- 2.2. Coste de pedido.
- 2.3. Coste de rotura del *stock*, que en el caso nuestro y dada la dificultad que supone el cuantificar la pérdida de eficacia provocada por una rotura de *stock*,

habría que sustituir por un "coeficiente de cobertura" que nos fije el número máximo de roturas admisible para cada artículo o grupo de artículos, según su grado de seguridad. En otras palabras, el coeficiente de cobertura determina los niveles de seguridad para cada artículo o grupo de artículos, lo que tendrá un claro reflejo económico. Por consiguiente, dichos coeficientes de cobertura deberán fijarse por el mando de acuerdo con las posibilidades económicas y el grado de eficacia requerido del sistema.

2.4. Reducción en el coste de adquisición en función de la cantidad comprada.

3.º *Condicionantes* o limitaciones interiores o exteriores a la Marina, pero en todo caso externas a la gestión de *stocks*, que habrán de tenerse en cuenta y frecuentemente conducirán a funcionamientos reales, diferentes de los óptimos teóricos.

Por citar algunos condicionamientos, mencionaremos:

- 3.1. Limitaciones de inversión.
- 3.2. Lote mínimo de pedido fijado por el proveedor.
- 3.3. Limitación de espacio de almacenamiento.
- 3.4. Limitaciones de Tesorería, etc.

Establecido el modelo, que en definitiva no es más que una función matemática que refleja el coste total de la gestión del *stock* de un determinado artículo, en función de los citados parámetros, calcularemos para qué valor de la variable (cantidad que se ha de pedir) tiene su valor mínimo. De esta forma los responsables de la gestión conocerán las "variables de acción":

Qué (artículo pedir).

Cuánto (cantidad que ha de pedir).

Cuándo (momento del pedido), verdaderas herramientas operativas que permiten una *optimización* de la gestión.

El tratamiento global del *stock* exige establecer el modelo apropiado para cada artículo, según los específicos parámetros que intervienen en su gestión: Plazo de suministro, demanda prevista, calidad de servicio exigida para el mismo, etcétera.

El problema puede simplificarse notablemente mediante la formación de una serie de "clases" de artículos homogéneos que reduzcan el conjunto total del fichero a un número de clases manejable. Para ello es preciso la adopción de criterios de agrupación de artículos en función de sus distribuciones de plazos de suministros, distribución de la demanda, calidad de servicio exigida, etc. En todo caso, y considerando la enorme gama de artículos controlables por el Servicio de Aprovisionamiento, resulta de todo punto imposible el pretender resolver el problema por métodos manuales (ni siquiera un simple control de existencias sería de este modo factible), haciéndose imprescindible su tratamiento mediante ordenador. El pretender lo contrario, escatimando medios, tendrá como único resultado unos gastos inútiles enormemente mayores y, lo que es más grave, la pérdida de eficacia del Servicio, que se reflejará inevitablemente en la eficacia de la Fuerza Naval.

Para finalizar con el breve análisis expuesto de esta función de aprovisionamiento, verdadero centro neurálgico o "cerebro" del sistema, diremos que el objetivo final de la gestión de *stocks* consiste en determinar tanto los *stocks*

de seguridad como los de rotación (demanda media salida del almacén) en función del riesgo que el mando consiente en correr y que ha definido por medio de los correspondientes criterios de calidad de servicio (coeficiente de cobertura). El manejo operativo de tales *stocks* se realizará por medio de las “variables de acción”, anteriormente mencionadas.

Como ejemplo de gestión de *stocks* podemos citar aquí el comprendido en los COSALES y COSMALES, calculados por la Marina norteamericana, de acuerdo con sus específicas características, y que han sido adoptados por nuestra Marina sin modificación alguna y sin considerar los especiales parámetros (factores aleatorios, económicos y condicionantes) que concurren en nuestro sistema. Por ello, podemos afirmar que los *stocks* establecidos en primero y segundo escalón, de acuerdo con el COSAL y COSMAL, no son los apropiados, aunque pueden considerarse como un punto de partida admisible, siempre y cuando se establezcan los oportunos controles que tiendan a eliminar las posibles deficiencias y se proceda a establecer un eficaz procedimiento de recogida de datos que permita en el futuro —previo análisis de los modelos de gestión adecuados, catalogación del material nacional, determinación de necesidades y restantes parámetros de gestión—, la determinación de los niveles de acuerdo con nuestros consumos reales, plazos de reaprovisionamiento, calidad de servicio requerida, condicionantes de nuestro sistema, etc.

A nivel local, y refiriéndonos exclusivamente al material nacional, es de destacar el esfuerzo llevado a cabo por la Jefatura de Aprovisionamiento del Arsenal de la Zona Marítima del Cantábrico para lograr una gestión racional de sus *stocks*. Partiendo de un inventario general de las existencias, se levantó un catálogo provisional y el correspondiente fichero, cuyo tratamiento mecanizado permite mantener un control actualizado de las existencias, pedidos comprometidos y partidas pendientes de recibir. Simultáneamente, se produce el diario de fondo o listado que recoge el movimiento de entradas y salidas del material, el cual es posteriormente *procesado* en el Centro de Programas y Tratamiento de Datos de Gestión, con objeto de elaborar la cuenta trimestral de movimiento que ha de rendirse al Tribunal de Cuentas y producir la información sobre consumo de buques y dependencias requerida por la Dirección de Contabilidad Analítica. Esta mecanización permite, asimismo, la obtención de una estadística de consumos y plazos de suministro, así como el control automático de niveles de reaprovisionamiento (momento de pedido).

Inicialmente, y por falta de las imprescindibles estadísticas, los niveles de existencia en segundo escalón se determinaron en base a las previsiones de consumo estimadas por los buques, dependencias y servicios técnicos de la Zona Marítima, estableciéndose al mismo tiempo los controles necesarios para evitar posibles desviaciones, así como un sistema de recogida de datos que permita, en un futuro próximo, llevar una gestión racional de los *stocks*.

Toda esta labor, aparentemente simple, pero realmente ardua, ha sido realizada, a pesar de la escasez de medios, en el corto período de dos años, por lo que consideramos justo resaltarla como ejemplo de lo que a nivel central debe realizarse.

d) *Adquisición*.—De todo el material preciso para cubrir las necesidades de la Marina. Deberá establecerse un sistema que permita la adquisición en el “momento” y “cantidad” (variables de acción) fijados por la aplicación de los

métodos de gestión de *stocks* anteriormente citados. El adquirir cuando surge la necesidad es, aparte de antieconómico, totalmente ineficaz al provocar continuas roturas del suministro.

El proceso de adquisición no se limita a la emisión de las oportunas órdenes de compra o pedidos de reposición, sino que debe comprender todas las fases precisas desde que se emite el pedido u orden de distribución hasta que se recibe el material en almacén: seguimiento del pedido, control de calidad durante el proceso de fabricación, planificación del transporte, gestiones de importación, seguro, etcétera.

Resulta de la mayor importancia el llevar una estadística que permita conocer la distribución del "plazo de suministro" o período de tiempo transcurrido desde que surge la necesidad hasta que el material está disponible para la entrega al usuario, así como establecer los mecanismos contables precisos para determinar el "coste de pedido" o conjunto de gastos producidos por la emisión de un pedido. Habrá que incluir aquí:

— Gastos de personal, impresos, teléfono, telex, gestiones de importación, control de calidad en la recepción, etc.

Tanto la distribución del "plazo de suministro" como el conocimiento del "coste de pedido" y "escalas de descuento por volumen de compras" son, tal y como vimos al hablar de la gestión de *stocks*, datos importantes para la determinación de los niveles de seguridad, *stocks* de rotación y variables de acción.

e) *Recepción*.—En relación con esta función deben fijarse todas las operaciones necesarias para la toma de razón de las mercancías entradas en almacén.

Cualquiera que sea su origen, todos los artículos deben controlarse desde un doble ángulo: cuantitativo y cualitativo.

El control cuantitativo tiene por objeto verificar las cantidades recibidas y comprobar que son iguales a las que figuran en la documentación de entrega. Este control puede realizarse bien por recuento o mediante mediciones que permitan verificaciones dimensionales de identificación.

Realizado el control cuantitativo, debe realizarse el cualitativo con objeto de comprobar si el material cumple las especificaciones técnicas del pedido. A estos efectos, y en consideración al elevado coste que supone la verificación de grandes partidas, así como cuando el control suponga la destrucción o inutilización parcial del artículo, dicho control deberá limitarse a un pequeño número de unidades, que, en todo caso, debe constituir una muestra representativa que será función del número total de piezas que forman el lote y a la vez del riesgo admitido, *a priori*, de aceptar un máximo predeterminado de piezas malas, cuyo coste será siempre notablemente inferior al de la verificación total del lote. Se trata, en definitiva, de aplicar modernos métodos de muestreo, basados en el cálculo de probabilidades, que permitan al receptor conocer el número de piezas que se deben comprobar en un lote homogéneo, de forma que la muestra sea representativa y con un doble objetivo:

- Verificar la idoneidad del material.
- Minimizar los costes de este control.

f) *Almacenamiento* de todo el material de la Armada. La tarea del Servicio, en lo que respecta a esta función, es prever las necesidades de almacenamiento y lograr que el mismo cumpla los siguientes objetivos:

TEMAS PROFESIONALES

1.º *Asègurar una buena conservaci3n del material*, estableciendo normas sobre mantenimiento y seguridad de los *stocks*, teniendo en cuenta los criterios fijados por servicios t3cnicos.

2.º *Permitir una r3pida puesta a disposici3n de los usuarios*, determinando criterios sobre planificaci3n del almacenaje, sistemas de almacenamiento (secuencial, cuantitativo, mixto, popular, etc), reserva y se1alizacion de zonas de trabajo y estiba, m3todos de localizaci3n del material, m3todos para manipulaci3n del material, etc.

3.º *Facilitar los inventarios*, cuya sistem3tica deber3 ser fijada en consideraci3n a los siguientes factores: Frecuencia (recuentos peri3dicos o rotativos), m3todos para su realizaci3n, imputaci3n contable de las diferencias, registro de los inventarios sobre documentos de gesti3n, etc.

4.º *Colaborar al reaprovisionamiento* cuando se trate de almacenes cuya gesti3n no est3 centralizada. En estos casos el almac3n deber3 llevar su propia gesti3n de *stocks* y emitir sus propios pedidos de reposici3n.

En relaci3n con esta funci3n, el Servicio necesita conocer el "coste de posesi3n" o almacenamiento, pues, como hemos visto, constituye uno de los factores econ3micos que intervienen en la gesti3n de *stocks*. Dicho coste est3 formado por alquileres o cuotas de amortizaci3n de almacenes, seguros, gastos de personal, luz y fuerza, entretenimiento de locales y material, deterioros y robos, obsolescencia, etc3tera.

g) *Suministro* o entrega de los materiales al peticionario. El sistema de suministro deber3 establecerse en base a:

1.º Lograr que por parte del usuario se disponga del material de forma inmediata al nacimiento de la necesidad.

2.º Conseguir el necesario control.

En este sentido cremos conveniente efectuar la intervenci3n del pedido con posterioridad a la entrega del material, con objeto de reducir el peri3do de inoperatividad de las unidades. Este control es, por supuesto, factible, ocurri3ndosenos dos modalidades del mismo:

1. Verificaci3n de la procedencia del pedido por parte de los organismos encargados del control del gasto —intervenci3n—.

2. Control econ3mico basado en una previa distribuci3n de los recursos disponibles entre las unidades, de acuerdo con las prioridades fijadas por el mando. Este sistema nos parece el m3s id3neo con vistas a lograr la m3xima efectividad de los elementos disponibles (fuerza e infraestructura). Se trata en definitiva de asignar cupos a cada buque y dependencia, siendo responsabilidad de los respectivos mandos la correcta administraci3n de dichos cupos.

h) *Transporte*.—Es responsabilidad del servicio planificar y llevar a cabo el transporte, tanto de personal como de material, cuando sea necesario, con objeto de cubrir las necesidades de la Marina. Para ello deber3n estudiarse los medios y sistemas m3s id3neos que permitan alcanzar el objetivo propuesto con la m3xima eficacia y el m3nimo coste.

i) *Venta del material* in3til para la Marina, ya bien por considerarse obsoleto, de no aplicaci3n o porque su composici3n no resulta rentable.

Hemos analizado hasta aquí las principales funciones del Servicio de Aprovisionamiento con el ánimo constructivo de aportar algunas ideas que clarifiquen la magnitud del problema, así como la necesidad de abordarlo con realismo y entusiasmo, pues somos plenamente conscientes del desfase existente entre Apoyo y Fuerza, desfase que se irá incrementando si no se toman medidas inmediatas. Por ello, y porque no concebimos la existencia de Fuerza sin Apoyo eficaz, creemos necesario que, con carácter urgente y prioritario, se proceda a potenciar el Servicio de Aprovisionamiento mediante la adopción de las medidas que se especifican a continuación.

3. Conclusiones.

3.1. Asignar al Servicio la "responsabilidad de catalogar" el material, así como la confección y mantenimiento al día de listas de cargo en primero y segundo escalón —COSALES y COSMALES que comprendan tanto el material americano como el nacional o el de cualquier otra procedencia—, dotándole de los medios necesarios.

3.2. Hacer efectiva la necesaria coordinación entre mando operativo, servicios técnicos y Servicio de Aprovisionamiento (EMA-DIC y DAT), dedicando especial atención en lo que afecta a la determinación de necesidades.

3.3. Dotar al Servicio de Repuestos de la DAT de la estructura y medios necesarios que permitan hacer realidad una gestión centralizada y racional de los stocks. La potenciación de este Servicio debe ir precedida de un diagnóstico que permita conocer la naturaleza de los problemas que afectan a la situación actual y las posibles soluciones.

Es evidente que esta potenciación implicará no sólo la necesidad de mecanizar el servicio, sino también de dotarlo de personal especializado en Aprovisionamiento, Informática e Investigación Operativa, sin olvidar, por supuesto, al personal de los servicios técnicos (electrónica, sistemas de armas, casco, máquinas y electricidad), implicados en el aprovisionamiento.

3.4. Creación por la Sección Técnica de la DAT de la doctrina necesaria para el desarrollo eficaz de las funciones de aprovisionamiento. Para ello deberá potenciarse dicha Sección con medios de personal y material adecuados.

3.5. Urgente formación de personal, debidamente especializado en las técnicas de aprovisionamiento, tanto a nivel de oficial como de personal subalterno.

Con lo expuesto hemos tratado de poner de manifiesto la problemática del aprovisionamiento y, dentro de nuestras lógicas limitaciones, apuntar posibles soluciones que, distante tanto del pesimismo que a nada conduce como del inconsciente triunfalismo, puedan contribuir a la máxima eficacia de nuestra Fuerza Naval, razón de ser de toda la Armada.

Carlos CONEJERO IBAÑEZ

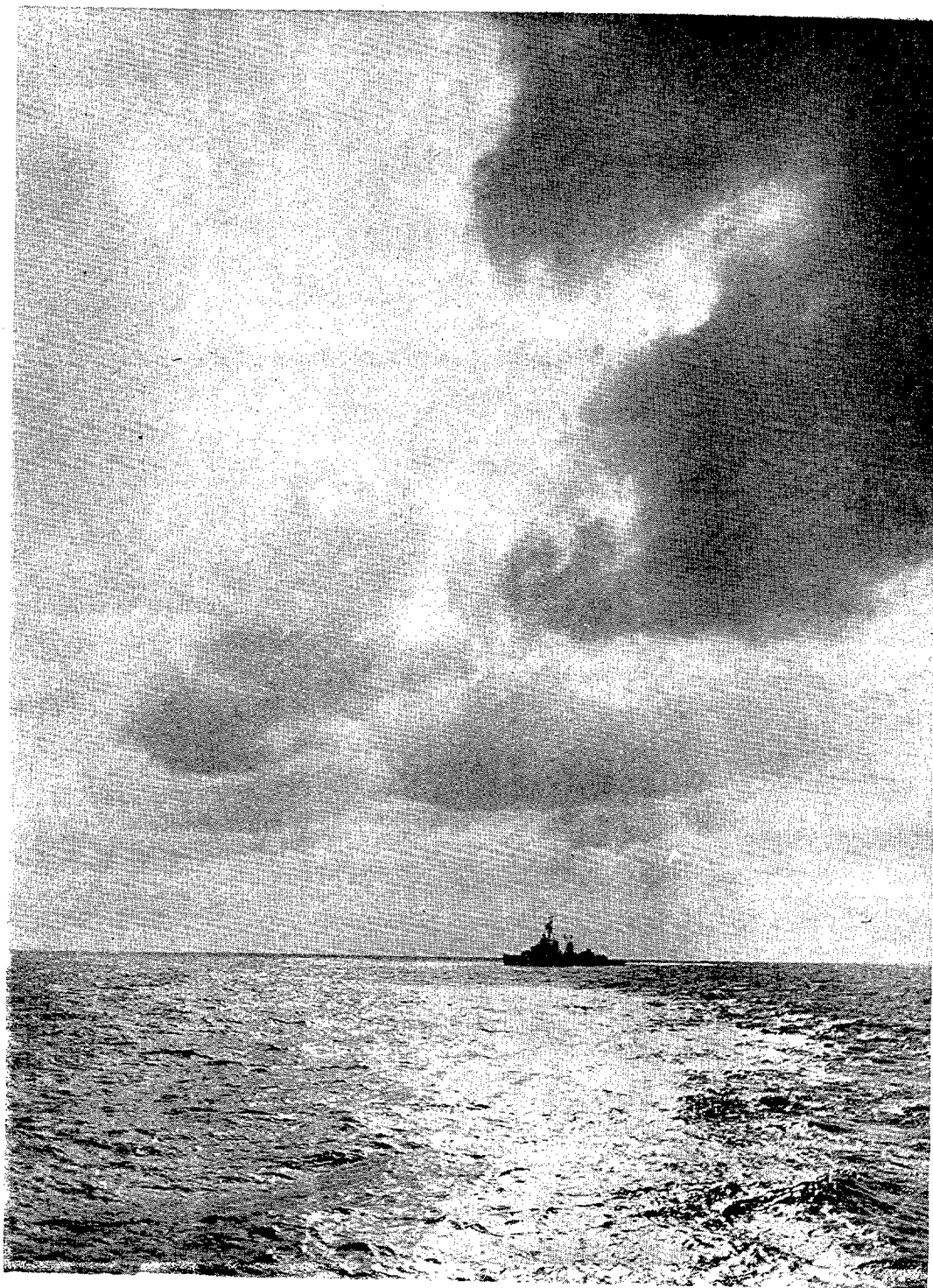


Jesús M. JUEZ PUENTE



Carlos AVANZINI GARCIA





"Grupo antisubmarino aeronaval". Del capitán de corbeta ingeniero don Pedro de Benito Ortega

EL EJERCICIO DEL PROFESORADO, QUEHACER COMPLEMENTARIO DEL MILITAR

Las buenas escuelas son fruto no tanto de las buenas legislaciones cuanto principalmente de los buenos maestros.

(Pío XI. Encicl. "Divini illius magistri".)



El oficial también es responsable de una función que viene a operar orgánica y congruentemente para perfilar y completar su cometido de conductor de hombres. Importantísimo es el papel del oficial como instructor o profesor; su sola presencia ante sus subordinados, ya está irradiando enseñanza. Por esto, la ejemplaridad es uno de los más sólidos presupuestos del militar profesional, que no puede ser concebido sino como depósito repleto de cualidades de orden ético al servicio de intereses muy trascendentales.

Como en cualquier complejo orgánico, en la milicia es cada hombre miembro encargado de unas funciones diferenciadas dentro de la gran unidad funcional, y para la realización de los cometidos encomendados a las distintas jerarquías, se impone una instrucción graduada de acuerdo con la índole de la función correspondiente! La gama de la enseñanza ha de extenderse, pues, desde el adiestramiento puramente mecánico o automático en el manejo adecuado de tal o cual ingenio o artefacto, hasta la resolución del problema planteado en cualquiera de los múltiples aspectos técnicos de la profesión. Una y otra cosa, como todas las comprendidas en los extremos que jalonan, han de ser enseñadas por el instructor o por el profesor, que, en el caso del militar, no puede limitarse a infundir saberes aislados de orden especulativo, práctico o técnico, porque el instructor o el profesor no son aquí meros mediadores instrumentales entre el conocimiento y el que ha de recibirlo, sino las personas que deben infundir en éste, además, la actitud, ese aditivo inherente a la significación física, sensible y espiritual de los conocimientos militares.

En el presente trabajo vamos a referirnos a las cualidades del profesor ideal; vamos a trazar el *profesiograma* del maestro. Hemos de conciliar estas características, exigibles al buen docente, con las circunstancias del caso del docente militar, buscando una línea equilibrada que, sin dejar de estar afectada de una y otra influencia, "maestro" y "militar", adquiera rasgos y personalidad suficientes para hacerla típica del particular matiz "maestro militar". Queremos decir que la vía de la imposición, a la cual el militar ha de recurrir como única

clave resolutive de muchos planteamientos profesionales, la que ha de tomar en las frecuentes situaciones sin otra desembocadura que la de dictar y hacer cumplir normas de pensamiento y de conducta que no admiten transgresión, no será nunca el camino que adoptará para enseñar, sino que, respetando la personalidad del educando, dejando a salvo su autonomía, le ofrecerá sus propios conocimientos y convicciones, alegando, cuando proceda, las razones que cree fundamentan estas últimas, para que el alumno, enjuiciando con su propio criterio, las adopte en virtud del crédito que le merecen la capacidad y sinceridad del docente, o las acepte o rechace después de discutir las con éste. Sólo cuando esta vía de la proposición, medio de elaboración de criterios de evidencia estrictamente objetiva, se hiciera de dificultoso tránsito a causa de obstáculos más o menos complejos, queda moralmente autorizado el instructor a apelar a aquel otro camino de la imposición, recurso de remedio en situaciones decisivas que, por su urgencia, exijan acatamiento inaplazable.

En la enseñanza —y también en la militar— la imperatividad a título de superior es desechable.

1. Educación e instrucción.

Tenemos que decir que, hasta ahora, no se ha encontrado una definición de la educación. De todos modos, soslayando sutilezas filosóficas, podríamos entender por educación el tratamiento que recibe el individuo por medio de una enseñanza dirigida a todas las facetas de su desarrollo personal.

La educación persigue la promoción del hombre, su realización plena; aspira al cultivo de las aptitudes humanas, y es como un molde, construido con materiales de diversa naturaleza, dentro del cual crece el individuo. Cuando éste, en su expansión, llena el molde, posee la constitución del contorno, el perfil de los bordes y una naturaleza a tono con la de los diversos materiales de la horma. El valor práctico de la educación es el sedimento que queda en el individuo después de aquel tratamiento.

“La educación ha de procurar que cada hombre pueda hacer suyas las posibilidades que la Naturaleza, la historia y su propia libertad le ofrecen para lograr su plenitud personal y servir a la de los demás” (Yela).

La educación, de un lado, es la formación de las disposiciones psíquicas y espirituales; por otro, es cultivo de la voluntad en busca de la creación de ciertas disposiciones morales, cultivo del sentimiento.

La instrucción es formación de la vida representativa. La instrucción es educadora, y no se concibe una educación sin instrucción ni existe ninguna instrucción que no eduque. Toda instrucción posee, pues, trascendencia educativa.

2. El profesor.

Todos los alumnos aprecian el auténtico valor de cada profesor con un instinto mucho más agudo y certero de lo que, generalmente, suele ser imaginado. Quizá no encontremos un alumno capaz de explicar por qué razón, qué motivos tiene para reconocer en su fuero interno la superioridad de unos profesores, negando la de otros, aparentemente tan normales, pero sabemos que esto es así.

Una escuela cualquiera no será nunca, ni más ni menos, que lo que sus profesores quieran que sea; mejor dicho, que lo que sean sus profesores.

El profesor o instructor se ocupa, de manera responsable y consciente, de las tareas de la enseñanza con un sentido profesional. Tiene que brindar al escolar su formación, experiencia y trabajo.

El profesor es el principal medio para que el alumno adelante, porque es capaz de poner a éste de relieve las cosas oscuras y difíciles. El profesor militar tiene, además, que formar a sus alumnos en el aspecto moral, infundiéndoles el sentimiento del deber y de la responsabilidad. Tiene que educarles también el carácter y la voluntad.

El profesor ha de dirigir con técnica realista el proceso de aprendizaje de sus alumnos, comprendiendo y manipulando con habilidad el conjunto de recursos, factores y fuerzas psicológicas que pueden y deben actuar en aquel proceso.

El profesor es un educador, por lo que su responsabilidad y obligaciones no consisten simplemente en enseñar en el sentido estricto, es decir, en mostrar un objeto de conocimiento para que sea aprehendido por el alumno, sino que, como tal educador, debe desplegar una actividad compleja, mediante la cual, no sólo estimula y orienta la curiosidad intelectual del escolar, sino que debe ayudar a éste a desarrollar actividades positivas, emociones ordenadas, criterios de conducta, y, en nuestro caso, aptitudes y actitudes para ocupar un puesto eficaz en la corporación militar. El oficial profesor entra así de alguna manera en la intimidad del alumno, y se compromete y embarca, en cierto sentido, en el destino total de su persona. Esta educación tiene, sí, buena dosis de orientación más que de enseñanza propiamente dicha.

Cada oficial es la conciencia del grupo cuya instrucción, cuya enseñanza, cuya educación, le están encomendadas. Muchas veces, la labor puede ser difícil, pero no hay que creerla imposible. Es cuestión de fomentar constantemente la propia aptitud, cuestión de trabajo, insistencia, tenacidad y coraje. También es, muy principalmente, cuestión de normas.

El profesor deja de ser mero expositor o explicador de la materia para convertirse en un guía que estimula y un orientador que conoce el proceso de aprendizaje de sus alumnos. La enseñanza es, ante todo, una actividad de intercambio y de relaciones fecundas entre profesor y alumnos, en busca de los resultados expuestos, de carácter psicológico, cultural y moral que los alumnos han de lograr.

La técnica docente no puede quedar en una mecánica rígida e invariable, como se venía creyendo, sino más bien en una técnica directiva, flexible y ajustable a todas las sorpresas, tanto de avances como de retrocesos, entusiasmos o depresiones de los alumnos durante el aprendizaje.

La enseñanza del profesor y el aprendizaje de los alumnos no se limitan a ser actividades paralelas que tienen en la asignatura su único punto de contacto. Son términos correlativos y complementarios; expresan actividades directamente entrelazadas de intercambio humano con un propósito común y unificador.

La enseñanza no es la causa del aprendizaje, sino uno de sus factores condicionantes más decisivos. El proceso de aprendizaje de los alumnos es preparado y acompañado en cada una de las etapas de su realización por la actuación serena y solícita del profesor, que lo estimula, orienta y rectifica, valorando, al fin, los re-

sultados obtenidos en función de los intereses vitales de los alumnos y de la sociedad.

La enseñanza, en lugar de ser una actividad empírica, desajustada a sus fines, con rendimiento problemático, precario y parcial, como lo era antiguamente, se ha convertido en una técnica directiva perfectamente consciente de su misión y apta para conducir, punto por punto, el proceso de aprendizaje de los alumnos a resultados previsibles, concebidos en un cuadro de valores sociales y morales bien definidos.

El profesor o instructor, por estar en contacto asiduo e inmediato con el alumno, es para éste el símbolo de la institución militar. Todo lo que diga o haga es, a los ojos del alumno, la propia institución la que lo dice o hace. Es el punto de observación de sus alumnos, y quizá éstos, inconscientemente, adopten hasta sus gestos. También es un relevante personaje en el anedoctario del discípulo, que siempre recordará lo que hacía y solía decir. El profesor estará siempre satisfecho y orgulloso de su tarea, del uniforme que lleva y de la Corporación a que pertenece. Su policía personal debe ser, en todo momento, irreprochable.

Es importantísimo que tenga vocación, que "se sienta impelido hacia la formación de hombres, impulso que puede llenar circunstancialmente un alma con tal fuerza que se convierta en la vida de la vida" (Spranger).

El profesor ha de tener ascendiente sobre el alumno, predicamento. Debe tener prestigio para el alumno, mereciendo a éste ilimitado crédito. No podría influir sobre el alumno si éste no reconociera su superioridad. Que el alumno le admire por su talla intelectual, moral y de experiencia, modo de que la inicial y evidente superioridad jerárquica del militar profesor ejerza influjo en el aspecto pedagógico. Tengamos muy presente que *sólo educamos en la medida en que somos aceptados*.

3. El alumno.

La razón del profesor es el alumno. No es la asignatura en sí la que debe ocupar el centro de la atención del profesor, sino los alumnos como aprendices de la asignatura, que deben ser estimulados, orientados y auxiliados en el aprendizaje. La asignatura es sólo un reactivo cultural que se utiliza, un medio entre otros.

Así como en un hospital el personaje más importante es el enfermo, en la escuela es el alumno. La administración, el Cuerpo docente, las instalaciones, los planes y los programas existen y se justifican como recursos a su servicio. Todas las técnicas de enseñanza que se emplean deben converger hacia el sentido humano y constructivo que se propone cultivar al alumno, desarrollando su inteligencia, formando su carácter y personalidad tomando en consideración la época y el ambiente sociocultural en que va a vivir y la profesión que va a ejercer.

La enseñanza moderna es paidocéntrica: todo gira alrededor de las necesidades del alumno, que ya no es el sujeto pasivo, sin identidad, enviado a clase a ser víctima de las prisas, los humores y las excentricidades del profesor solemne y frío, que pretendía imponerle los contenidos sin esmero alguno, lanzando éstos —más o menos descentradamente y desde lejos— por si encajaban fortuitamente en sus huecos.

El alumno tiene pleno y primordial derecho a que la acción del profesor se invierta de lleno en él, y a que la acción de los distintos profesores, lejos de constituir otras tantas fuerzas antagónicas, opere orgánica y congruentemente sobre su personalidad, sin dispersión.

El alumno debe ver en el profesor un oficial re-calificado.

4. "Profesiograma" del profesor.

Refundiendo encuestas hechas en las universidades española y americana, recogemos la opinión de unos veinte mil alumnos sobre los atributos del profesor ideal. El profesor que más les serviría debía reunir las aptitudes que, por orden de importancia, relacionamos a continuación:

A. *Dominio de la materia.*

El profesor ha de saber bien lo que ha de enseñar. Sus conocimientos han de ser claros, ciertos y sólidos. Importan más los conocimientos de esta clase, aunque sean escasos, que los superficiales, aunque sean copiosos. La pedantería nace de saber las cosas a medias.

La amplitud de sus intereses culturales ha de ser tal que sepa como cincuenta para enseñar como veinte.

No debe salir al paso con improvisaciones más o menos afortunadas, porque los alumnos captan rápidamente su ligereza y pierden la confianza en él depositada, quedando desautorizado para siempre. El alumno debe tener y conservar alta idea de la valía del profesor, pero éste no debe tener reparo en confesar su incompetencia en determinado asunto o momento. Así, si no supiera satisfacer alguna pregunta que le hicieran los alumnos, lo dirá, aplazando el responder hasta estar convenientemente documentado.

El profesor no debe nunca contentarse con lo que sabe. Ha de tener el celo suficiente para instruirse constantemente más y más, investigando y aprendiendo todo lo que puede aumentar su saber y contribuir a mejorar su enseñanza, haciéndola más provechosa, más actual y más universal. Dada la rapidez con que hoy evoluciona la ciencia, el profesor no debe quedarse rezagado en las concepciones científicas que viene repitiendo desde los comienzos del ejercicio de su profesión, sino que ha de progresar y renovarse sin cesar.

Tengamos en cuenta que *cuando el profesor deja de estudiar, empieza a dejar de enseñar.*

B. *Capacidad de enseñar.*

Por supuesto, no basta saber; de nada serviría si se carece de aptitud para comunicar los conocimientos.

El profesor ha de ser capaz de facilitar la comprensión de los sistemas de ideas mediante las oportunas exposiciones sinópticas que simbolicen la coordinación y subordinación entre aquellas.

Debe guardarse del riesgo de remontarse demasiado, falta en la que puede caer cuando, siendo fácil la materia para él, la considera fácil también para el alumno.

TEMAS PROFESIONALES

La enseñanza tiene que procurar, en general, que los que aprenden deduzcan por sí las definiciones de las cosas, siendo, por tanto, la definición, no el principio del conocimiento, sino el resultado o resumen del mismo, a que llegue el alumno mediante la propia elaboración de ideas.

Debe estimular las creatividad, impidiendo que el alumno archive, intactas, "pastillas" impuestas por él, para después repetirlas memorizando, sin elaboración alguna.

Fomentará el diálogo y prodirá la comunicación con la clase, despertando la reflexión crítica de los alumnos y haciéndola aumentar progresivamente.

Se expresará con palabras suyas, creadoras, no con intemporales repeticiones aisladas.

Se afanará en buscar los métodos, procedimientos y técnicas adecuados para ceder al alumno los contenidos y finalidades de su enseñanza, ayudando siempre a éste a buscar y realizar, en las oportunas aplicaciones, codo a codo con él, esos contenidos y esas finalidades.

Hará lecciones ordenadas, esclareciendo al alumno los conceptos destinados a poblar los vacíos de éste.

Debe ser capaz de presentar la materia desde distintos puntos de vista, hasta acertar con el que logre la comprensión del alumno, permitiendo la asimilación.

Ha de conjugar los intereses de la clase, orientar las ideas, auxiliar la memoria, aliviar el trabajo, ejercitar el juicio.

Es importantísimo que el profesor tenga en cuenta las diferencias de capacidad de sus alumnos, y, el menos atendido por la Naturaleza, será el más atendido por él.

Hará las lecciones breves, claras, amenas; su plan de trabajo será sencillo, con lo que resultará atractivo para el alumno, que aprenderá a gusto, con facilidad, por tanto.

Debe enseñar bien desde el principio, pues es más fácil combatir la ignorancia que el error.

Como el problema de la enseñanza consiste, en primer término, en despertar y desenvolver la atención, el talento del profesor estriba, sobre todo, en hacer atento al alumno. La Pedagogía es en gran parte el arte de retener y fortificar gradualmente la atención.

El profesor debe hablar *a* los alumnos, no *ante* los alumnos. Hablará a cada alumno, a los ojos de cada alumno, distribuyendo alternativamente su mirada por todos los oyentes.

Determinados pasajes de su explicación —que hará en tono conversacional, no declamatorio— los reforzará empleando gestos y ademanes oportunos, cuidando mucho, sin embargo, de no utilizar los que pudieran distraer a la clase. Su voz será clara, de volumen adecuado. Empleará, durante la explicación, contrastes de tono, cortes bruscos, cambios, transposición de palabras, exclamaciones oportunas, hablando a nivel de comprensión del alumno medio ("Tanto peca el que dice latines delante del que los ignora como el que los dice ignorándolos" —Cervantes, "El coloquio de los perros"—).

C. *Interés por los alumnos.*

Lo primero que se impone es conocer al alumno. El profesor debe explorar las circunstancias de capacidad de sus alumnos, diagnosticar y recetar, aplicando a cada uno el trato intelectual adecuado a aquellas circunstancias.

El profesor debe ayudar directamente a los más atrasados, aun dedicándoles trabajo extraordinario.

El alumno debe estar plenamente convencido de que el profesor no tiene prevención contra él, sino que le estima, se identifica con su caso particular y trabaja por él con interés y hasta con abnegación.

El profesor debe saber cuanto antes el nombre de los alumnos, llamándoles siempre por él ("Uno de los medios más fáciles y eficaces de hacerse grato a los demás es saber su nombre y hacerles así sentir su importancia" —Roosevelt, "Conversaciones con Ludwig"—).

El profesor debe crear en el alumno el sentimiento de que merece la pena que sepa lo que se le enseña.

Todo esto estimula al alumno y le hace cooperar, poniéndose al servicio de la enseñanza del profesor. Cuando el alumno coopera de buen grado, aprende dos veces más de prisa y con la mitad de fatiga.

D. *Entusiasmo, optimismo.*

El ejemplo es el centro de gravedad de toda la labor educativa. El profesor debe ser optimista, mostrando habitualmente disposición para enfocarlo todo bajo el aspecto favorable. Debe desechar el pesimismo, que sólo ve lo desagradable y perjudicial.

El pesimismo ensombrece la propia existencia y proyecta sombra en la de los demás. El pesimismo entumece el dinamismo, apaga la energía, paralizando la acción, y termina en el desaliento y en la desesperación, es decir, en la destrucción de la vida.

Los profesores regañones, gimientes y desalentados, son pesimistas. Exageran los defectos de los alumnos, hostigándoles constantemente con reprimendas y críticas. Les imponen un Código de mandamientos negativos, de prohibiciones para todo, anonadándoles. No se trata de ahogar la personalidad del alumno, sino, por el contrario, de darle suelta. No paralizar sus energías, su actividad espontánea, su dinamismo, su vida, sino de disciplinar en él todo esto, canalizándolo y orientándolo. Hay que dirigir sin deformar, suavizar sin constreñir.

Cuando el profesor pierde entusiasmo y se deja sustituir por el libro de texto, por el dictado, por la máquina que repite el diagrama mantenido inmutable desde los años de la juventud, entonces el alumno cae en la indolencia, en la desgana y en el aburrimiento.

El entusiasmo asegura un elevado nivel de motivación general y permanente.

El entusiasmo es poderosamente comunicativo. No se enseña; se contagia.

E. *Alabanza y aprecio.*

Posturas de indiferencia hacen gran daño al alumno. El juicio aprobatorio, en su punto y lugar, anima y enseña. El conocimiento por parte de los alumnos de los resultados que van alcanzando, es un elemento de alta motivación; por esto, el profesor debe revelar al alumno cualquier progreso experimentado, por pequeño que sea.

Sin embargo, no hay que exagerar prodigando la alabanza, porque los alumnos podrían confiarse demasiado y no trabajarían. Tampoco hay que escatimar el elogio, porque ello engendraría hastío al trabajo.

TEMAS PROFESIONALES

Las consecuciones de los alumnos deben ser discretamente confirmadas y hechas notar, aun en público, por el profesor.

F. *Maneras agradables.*

Ninguna regla, por sabia que sea, puede sustituir al cariño y al tacto.

El profesor mostrará buen carácter, general afabilidad, porque en la enseñanza se graba mucho mejor lo que se dice con matiz afectuoso y alegre. Y es que hay una ley psíquica, según la cual “los sentimientos agradables —y muy agradable es la alegría— favorecen la memoria”.

El profesor usará modales corteses y afables. Todos tenemos una gran cantidad de amor propio. Hay que dar amor y se nos devolverá amor. Hay que dar respeto y consideración para que se nos pague con la misma moneda. Es doctrina infalible.

No usar de la molesta alternativa de un ceño aterrador y de un semblante lisonjero, cuyas causas o no saben o no pueden averiguar los alumnos. Igualdad de carácter, justo medio entre la gravedad enfadosa y la baja familiaridad, produce los mejores resultados.

El profesor debe disimular generosamente faltas intrascendentes, y así también le disimularán a él faltas en que pueda incurrir.

El profesor no debe obrar a gritos ni con estrépito, sino procurar, con sólidas, serenas y justas razones, convencer al alumno de que es advertido o sancionado justamente, llevándole a reconocer en el aviso o en la pena la justicia y la equidad.

Sin aspirar a que el profesor se comporte como si actuara en una escuela de monjas, tampoco es admisible que se muestre obsceno y vulgar. Aunque alguno no lo creyese, es contraproducente emplear expresiones soeces, juramentos, “tacos” y términos vulgares o desvergonzados. De momento, puede ser que se gane en popularidad, pero pronto sobrevendrían dos consecuencias nefastas: en primer lugar, cada vez costará más trabajo expresarse correctamente; en segundo lugar, los alumnos perderán el respeto al profesor, no estimándole como tal ni siquiera como hombre.

Se impone la elegancia y el respeto en el trato con los alumnos

G. *Aptitud para mantener la disciplina.*

La autoridad del profesor es hija de su carácter, de su personalidad. El profesor que tiene autoridad es dueño de la clase y consigue sin esfuerzo el trabajo de los alumnos. Sin autoridad, la labor instructiva podría llegar a ser nula.

Queremos referirnos a la autoridad magistral, a la autoridad de influjo directa y estrictamente pedagógico. La verdadera función pedagógica de la autoridad sería perturbada si el profesor no relegara a un segundo plano, en favor de los educandos, la facultad autoritativa de su jerarquía militar.

De cualquier modo, la finalidad modeladora de la educación resultaría malparada si el profesor impusiera una disciplina absolutista, si recurriese a un extremismo dictatorial, consecuente, muchas veces, a manifiesta incompetencia, debilidad y vacilación. La mecánica disciplina represiva, ahuyentadora del escolar, está en el extremo opuesto del que ocupa la guía y la tutela que deben regir la relación maestro-alumno. El éxito de los procedimientos represivos es sólo aparente, y, además, momentáneo.

El buen profesor debe conseguir de sus alumnos una obediencia voluntaria, que obtendrá cuando respete la conciencia sumamente sensible de la personalidad de éstos. Hay que saber mantener la disciplina precisamente en el seno de la actividad libre. Si, a través de una actitud despótica o dominante, el profesor pretende una sumisión pasiva, sin alma, sin convicción, la acción despersonalizada del educando será siempre indisciplinada. No se debe, imperioso y terrible, someter al alumno a la aceptación pasiva de prescripciones, porque así no se educa por la obediencia, sino que se hacen rebeldes solapados, enemigos de la autoridad.

El educador no debe mantener un estado de guerra entre su autoridad y la del espíritu corporativo de los alumnos como tales alumnos, espíritu de Cuerpo de la juventud. En este caso, su autoridad aparente, exenta de fuerza directiva, forcejearía con la autoridad del código del honor de la camaradería de los alumnos y con la fuerza revolucionaria de los jefes natos del grupo. En esta contienda, una victoria del profesor sería una derrota de la educación, y una victoria de los alumnos sería un fracaso de la disciplina.

No tiene valor la obediencia aparente, la obediencia exterior, sino que el profesor debe gozar de la confianza plena de los alumnos para poder influir en la vida interior de éstos.

El profesor será equilibrado, ecuánime y sereno; estas cualidades y su dignidad profesional, su personalidad y sabiduría, harán efectiva la destacada función que le corresponde en la vida colectiva de la escuela.

El profesor velará por el mantenimiento de su ascendiente sobre la clase. Una conducta noble, uniforme y constante, tranquila y firme, ejercerá sugestión sobre los alumnos y le facilitará hacerse dueño de la voluntad de éstos.

La disciplina no basta para dar la ciencia, pero pone al espíritu en disposición de recibirla. La corrección y la violencia no bastan para conseguir la disciplina escolar, porque no producen sumisión, sino miedo. Hay que evitar la aversión al autoritario profesor y el consiguiente desafío del alumno por rebeldía ante un exceso de autoridad.

El ideal es emplear amonestaciones suaves, inducir a la persuasión, pero, a veces, como no todos los alumnos pudieran entrar por las vías de convicción, de conciencia del deber, de pundonor, de estímulos de honra y de dignidad, hay que emplear procedimientos más expeditivos.

La misión del profesor es corregir sin lesionar. Desde la persuasión hasta el castigo, son varios los recursos. De todos ellos, el castigo es el peor, y sólo debe emplearse en último extremo. Desechar siempre la violencia, inevitable, a veces, en la vida, pero inaceptable a la hora de la educación, porque siempre tiene la nota de envilecer.

El castigo es una derrota de la Pedagogía, un indicativo de la inhabilidad del maestro y, frecuentemente, un escape de sus frustraciones y dificultades de carácter. Los malos suelen castigar, reconvenir, censurar, amenazar. El sarcasmo tampoco es justificable; produce resentimiento, dañando mucho la armonía y el entendimiento entre maestro y alumno.

La eficacia del castigo está siempre en razón directa de su certeza, equidad e inexorabilidad, y aumenta en proporción a la infrecuencia de su aplicación; cuando ésta es continua, queda amortiguado su efecto, porque cada repetición encuentra más endurecida la vida emotiva del alumno, que está ya preparado para él, lo espera.

Las faltas que no se pueden corregir debe procurarse que pasen inadvertidas. Nunca se debe manifestar interés en averiguar quién ha cometido una falta. Nunca se debe castigar al grupo por faltas individuales; es grave injusticia y suele acarrear conflictos. El acusado no debe ser reprendido, ni menos castigado, sin que se le oiga en descargo. Cuando el alumno confiesa su falta, merece indulgencia. El castigo debe ser siempre menor de lo que la culpa merece, y ello debe saberlo el castigado. Impuesto el castigo, debe darse por zanjado el asunto, sin aludir más al hecho ni dar muestra de resentimiento alguno.

Siempre se debe tener presente que es más eficaz alentar la buena conducta que corregir la mala, por lo que es preferible el premio al castigo. Sin embargo, tampoco debe prodigarse el premio, sino administrarse de modo que se haga estricta e imprescindiblemente efectivo; debe adjudicarse con oportunidad y rectitud. Si no se cumplen estos requisitos, degenera su virtualidad, haciéndose incluso contraproducente.

H. *Paciencia.*

Hay que dar la enseñanza con dignidad y energía, pero con paciencia. Paciencia no es dejadez ni falta de carácter.

El profesor debe pensar que quizá alguna vez el defecto pueda ser suyo, de su sistema, y no del alumno.

Aunque para él sea más trabajoso, el profesor debe brindar al alumno todos los caminos posibles. El profesor no debe desesperarse antes de cien intentos.

No debe burlarse nunca de la ignorancia o incapacidad del alumno, ridiculizándole o de cualquier otra forma. Es un agravio que el alumno no perdona, alejándole más del profesor que el peor castigo. Casi siempre, el alumno conservará el recuerdo de que su maestro cometió el desafuero, la bajeza, de burlarse de él y de escarnecerle.

El profesor debe ser humano; debe tener caridad. El alumno con menos disposiciones suele tener mayor fondo de amor propio por el mismo hecho de carecer de algunos bienes que reconoce en otros, viviendo receloso de que se le persiga o desprecie por esta causa. El profesor debe esmerarse en el trato a este tipo de alumno, extremando su paciencia con él.

I. *Justicia.*

Los motivos reguladores de la conducta del profesor no han de ser la preferencia que sienta por unos alumnos ni la desestima que otros le inspiren, sino solamente la razón y el sentido más estricto de justicia.

El profesor debe ser imparcial, porque si no fomentará la bandería de la clase, con el consiguiente perjuicio para la disciplina y para la instrucción.

No debe considerar que fulano o mengano es, definitivamente, bueno o malo, según le hayan dicho, sino que debe juzgar según compruebe él mismo; enjuiciar por lo actual, no por referencias antecedentes.

El profesor ha de ser justo e imparcial en el trato y en las calificaciones. Ciente que al calificar, muy especialmente en el caso nuestro, emite un fallo definitivo, encajando o contribuyendo a encajar al alumno a determinada altura de un escalafón, altura en la que se cifra el porvenir del alumno. La menor injusticia en este aspecto es, por irreparable, irremisible.

J. *Apariencia personal.*

El profesor, agente que constantemente tiene ante sí el alumno, por el cual éste aprende y trabaja, ejerce gran influjo sobre su desarrollo y formación.

Las condiciones externas de aspecto y apariencia del profesor, su presencia física, también impresionan los sentidos de los alumnos. La primera impresión es la que más prevalece. El profesor tiene que procurar impresionar favorablemente al alumno no sólo la primera vez, sino en lo sucesivo, siempre; que persista en éste la misma buena opinión, indefinidamente.

Buena presencia en el profesor. Aseo. Compostura. Elegancia natural, incluso; sin afectación.

K. *Sentido del humor.*

La jovialidad es un gran aglutinante. Un chiste, un juego de palabras, una broma oportuna, contribuyen a animar la clase y ayudan a fijar la atención sobre un punto determinado.

Sin embargo, el profesor debe diferenciar muy bien entre el humor y la comedia. Cualquier profesor que pretenda ser un comediante, conseguirá de la clase que se ría *de* él, en vez de reírse *con* él, lo cual, por supuesto, es contra-productivo.

El profesor cuidará de no hacer humor fácil a costa de los alumnos; sería abuso de autoridad o categoría. Los subordinados, víctimas del sarcasmo, atropellados, impotentes para defenderse devolviendo el insulto, se harían resentidos.

5. Evaluación del profesor.

En el proceso evolutivo de la formación del profesor, al alcanzarse la plataforma de la cumbre y estacionarse el desarrollo, hay que cuidar que se mantengan los índices de éste. El abandonarse en la confianza, el descuidarse a la inercia, entraña el riesgo de la decadencia: el profesor incurre en defectos que llegan a hacerse habituales, se da a la rutina; se despersonaliza, adocenándose. Si no se hacen los equilibrios necesarios para mantenerse en la cúspide de la curva, fácilmente se precipita uno por la pendiente de descenso.

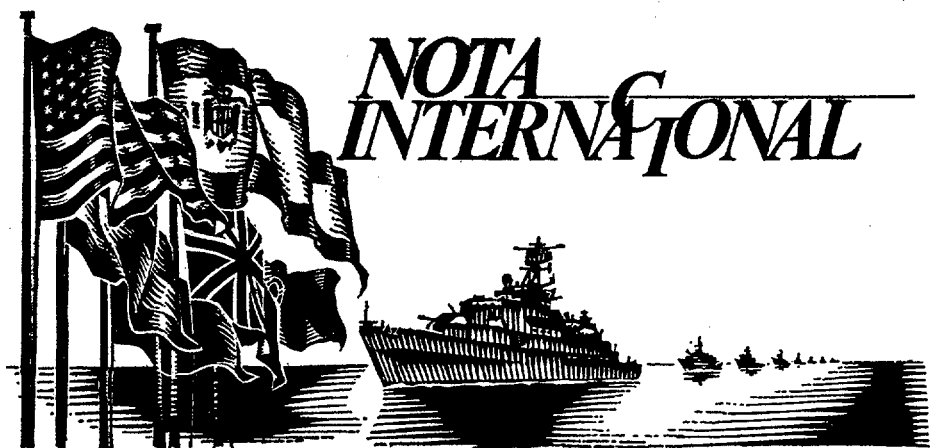
Aparte de prestarse siempre a la experiencia y consejos de sus compañeros, el profesor, de tiempo en tiempo, debe ser formalmente evaluado en su actuación. La evaluación, lejos de constituir un medio fiscal para justificar censuras y desenmascarar rendimientos sancionables, tiene una finalidad puramente correctiva, rectificadora, sin salirse del plano del asesoramiento. La observación del evaluador es capaz de denotar defectos y desajustes que no percibe el propio actor. Por eso, conviene que, desde fuera, alguien rompa las fronteras del mundo limitado en que quizá venga viviendo encerrado el profesor y revele a éste otras o nuevas dimensiones.

La evaluación del profesor, por tanto, es una estimación pericial del fondo y forma de la enseñanza que viene ejerciendo, técnica que hace posible detectar defectos más o menos patentes, y, la mayoría de las veces, fácilmente corregibles.

El propio profesor puede notar fallos en los resultados de su enseñanza, fallos cuya causa, a veces, no es capaz de descubrir él mismo, por lo que debe solicitar ser evaluado. Otras veces, estos fallos pueden ser esporádicos o de poca entidad, o quizá no producirse; para confirmar esto último, o, si no se confirma, para remediarlos, el profesor puede evaluarse a sí mismo cumplimentando con la mayor honradez, en un afán de perfeccionamiento, un adecuado test de autoevaluación.

Agustín REYES COLLADO





Los viajes del ex presidente.

Los entendidos en la materia afirman que los dos grandes viajes del ex presidente Nixon al Próximo Oriente y a Moscú tenían dos vertientes fuertemente anudadas en una bisagra que al girar podría triturrar la gravedad que encierra el dilatado proceso del llamado asunto Watergate para el primer mandatario norteamericano. Pero las cosas no han sido así. Los efectos de saneamiento de estos viajes sobre un asunto de política interna —en lo que no entramos ni salimos— se basaban en dos hechos fundamentales, como son la supuesta estabilización de la situación en el Próximo Oriente, y decimos supuesta porque los palestinos, auténticos protagonistas de este drama, aún no han dicho la última palabra, estabilización que lleva un claro marchamo norteamericano, obra personal de Kissinger como brazo ejecutor de Nixon, y en segundo lugar, un paso más en la disensión entre el Este y el Oeste —con la nueva carta del Atlántico recién firmada en el bolsillo— constituyó también otro éxito personal de este hombre de hierro, hay que reconocerlo, llamado Richard Nixon, que sólo cedió, culpable o no, ante el fuego devastador que encierra la política.

No obstante, el presidente americano dimitió de su alto cargo, bajo los efectos de la espiral del Watergate. ¿Qué había en el fondo de todo este asunto? ¿Un triunfo de la izquierda norteamericana? ¿Una venganza política que podría remontarse a la época en que Nixon formaba parte del Comité de Actividades Antinorteamericanas, punto máximo de fricciones entre los poderes legislativo y ejecutivo? ¿Quién o quiénes están detrás del *Washington Post*? Abstrayéndonos del dramático presente, trataremos de reseñar brevemente los matices más interesantes, positivos o negativos, de ambos viajes presidenciales, que además han tenido lugar en el tiempo justo, en el umbral de un verano demasiado cálido en el terreno político de las relaciones internacionales, y que casi no ha dado tiempo a una sedimentación fructífera para los objetivos de Washington.

Próximo Oriente.—El discutido y controvertido Richard Nixon, recibido en olor de multitudes, pudo darse por satisfecho en su periplo por la zona más conflictiva del globo. Estas multitudes, árabes y judías, constituyeron un auténtico alivio, aunque pasajero, para su maltrecho ánimo, tan minado por la vorá-

gine del *impeachment*. Pero, ¿cuál ha sido el motivo de esa satisfacción? Sin duda el calor de la acogida de que ha sido objeto, motivada por el siempre agradable papel de Rey Mago que ha conferido a su viaje, firmando y concediendo las peticiones que previamente había recogido Kissinger en su misión bíblica de heraldo especial de esta nueva epifanía. Los árabes y judíos, eminentemente prácticos, como buenos hijos de Sem, han callado por unos momentos sus eternas disputas para sacar partido lógicamente de una oportunidad tan buena como la proporcionada por un americano en apuros, en una situación inestable, que ha de repartir dólares y más dólares para apuntalar su plataforma. Se diga lo que se diga, el negocio siempre es el negocio.



Nixon.

Sin embargo, no todo lo dado —¿a cambio de qué?— han sido dólares, sino también átomos para fines pacíficos, lo cual constituye el más arriesgado *impasse* que pueda jugar político alguno, porque, aparte de la alta temperatura allí existente, pudiera ser que el gran desplazado del escenario, la Unión Soviética, hiciera también su jugada arriesgada, trayendo a colación y a la realidad, la teoría kissingeriana justificativa del conflicto nuclear local. No olvidemos que a los rusos se les dan muy bien las paradojas, de las que son maestros en obtener muy buenas ganancias. ¿Y por qué los americanos adelantan el envite? Quizá la respuesta pudiera estar en la ascendente cascada de jugar con el equilibrio del temor, que de un nivel regional, pasa al de

grandes potencias. Maquiavelo sigue manteniendo una rabiosa actualidad.

Visita a Moscú.—La acogida fue verdaderamente amistosa. Al pie de la plancha del avión esperaban a Nixon los tres componentes de la *troika* soviética, dueña de los destinos de todas las Rusias y de algunos países más. En el aereo-

puerto de honor de Moscú estaba todo preparado cuidadosamente para acoger al presidente americano y a su séquito con los mayores honores y subrayar así, frente a las dudas y críticas sobre la oportunidad del viaje planteadas en los propios Estados Unidos, que la Unión Soviética y sus máximos dirigentes confían completamente en la continuación de la política de distensión y buenas relaciones y en su mejoramiento. Todos los comentarios destacan que en la Unión Soviética se sabe apreciar el papel y la línea adoptados por Nixon en favor de la distensión.

Aunque se ha logrado guardar perfectamente el secreto de los posibles resultados concretos, los observadores están seguros de que tanto Nixon como Breznev llevaban algo de suma importancia en sus respectivas carteras y no se iban a limitar, por consiguiente, a una cumbre de mera rutina. ¿Cuál era este tema concreto? Sin ser de resonancias espectaculares por la trascendencia que se le da hacia el exterior, bien pudiera tratarse de problemas reales e importantes del desarme, o al menos relativos a la contención de la carrera de armamentos, pues independientemente de la importancia que encierran estos posibles acuerdos en la política de distensión, hay que considerar también el factor crematístico. Aunque es muy difícil hacer comparaciones de los gastos de defensa norteamericanos y soviéticos por muy diversas razones, se puede decir que en términos generales, en los Estados Unidos, los gastos en fuerzas estratégicas, incluyendo su apoyo y los gastos indirectos, ascendieron durante el año pasado a un uno por ciento de su producto nacional bruto. En cuanto a Rusia, los cálculos indican que estos gastos, también referidos al año pasado, ascendieron al tres por ciento de su PNB. Expresados en términos de lo que esto supone con respecto a los presupuestos totales de la defensa que se destinan a las fuerzas estratégicas, en los Estados Unidos representa aproximadamente el quince por ciento de dicho presupuesto, y en la Unión Soviética, con datos no muy precisos, se calcula que alcanza unas cotas comprendidas entre el treinta y el cuarenta por ciento. Y estos temas se trataron seguramente en Crimea, muy cerca de Yalta, de no muy grata memoria para bastantes millones de europeos.

Pero este viaje a Moscú no está desligado en absoluto del anterior al Próximo Oriente. Los países de esta zona han tenido centrada su atención en la cumbre de Moscú. Los factores que han complicado la distensión hacen muy difícil que el éxito del mandatario norteamericano sea completo, si la cuestión de la resistencia palestina no es tratada adecuadamente, porque no basta citarlos en un comunicado final de presentación o final de cóctel. Desde semanas antes de este último viaje, los representantes de la resistencia palestina han hecho converger sus puntos de vista sobre el ministerio soviético de Asuntos Exteriores con la esperanza de que Breznev convenciera a Nixon de la necesidad de completar los pactos sobre la separación de fuerzas con una ejecución completa de las Resoluciones 242 y 339 de las Naciones Unidas. Esta acción diplomática ha sido apoyada en el interior con una campaña de propaganda orientada hacia el mismo objetivo. Las emisoras y la prensa árabes, desde Damasco hasta El Cairo, vuelven a recordar que la tregua pactada no es más que la primera andadura en el camino de una paz justa. E independientemente de este aspecto, en el trasfondo de todo, Nixon no ha alcanzado del todo las metas que se había propuesto, pues aparte de otras razones de competencia, Breznev ha sido criticado por ser demasiado blando en esta distensión, y, en consecuencia, ha de mantener por principio

ciertos criterios irreductibles, al menos por el momento. En materia de defensa —distensión política aparte— los militares de ambos países recelan cuando oyen hablar de reducción de armamentos.



La conferencia del mar.

La tercera conferencia del mar, celebrada en Caracas, inició sus sesiones con no pocas dificultades. Por diversas razones, ya "a priori" existían intereses contrapuestos que hacían cristalizar a los miembros de la Asamblea en varios grupos. De una forma u otra, el derecho que alegan cada uno de esos grupos no termina en donde comienza el del vecino o el de la comunidad de vecinos, o lo que es lo mismo, no se admite el derecho de reciprocidad. El libro II de las Instituciones de Justiniano estableció la distinción de que las cosas o están en nuestro patrimonio o fuera de él, y cita, en primer lugar, las cosas comunes a todos, como es el aire, el agua corriente, la mar y sus orillas. Por consiguiente, el problema esencial de esta teoría universalmente aceptada, excepto por Inglaterra, que considera malo todo lo que no sea inglés, consiste en reglamentar el cómo pertenecen a cada uno estos dos grandes patrimonios naturales. En la conferencia de Caracas, la mayor de la historia, pues asistieron cerca de cinco mil personas, se trata de legislar acerca del reparto de la mar.

Al cerrar estas líneas, antes de su prevista terminación a finales de agosto, el aire que envolvía el desarrollo de las sesiones estaba cargado de cierto pesimismo por lo irreductible de sus criterios. Los poderosos quieren salir de las tres y seis millas, y ampliar a las doce millas. Buscan así, y en ello estriba su razonamiento, unificar la soberanía marítima. Algunos de ellos, como es el caso de los Estados Unidos, admiten la extensión hasta las 200 millas, pero sólo en el caso de que ello implique plena soberanía sobre las riquezas mineralógicas de los fondos marinos. A esto se oponen rotundamente los pueblos del Tercer Mundo. Esta postura estadounidense tiene su fundamento en la llamada *Continental Shelf Theory*, enunciada por el entonces presidente de la nación, Harry Truman, que al referirse a la plataforma continental adyacente pensaba en las especies sedentarias, y lo que realmente pretendía era la reivindicación de los yacimientos minerales del subsuelo marino. Otra vez, pues, se ha planteado la cuestión de los límites del dominio nacional ribereño sobre el espacio marítimo adyacente. Incluso con la intervención en los debates de naciones que carecen de costas, aspiren o no a lograr salir a la mar. La vieja pugna entre las 12 y las 200 millas será reñida de nuevo, aunque ahora con la inclusión de una tercera fórmula, la del Mar Patrimonial, aprobada por diez países en Santo Domingo, en 1972. La doctrina de esta tercera fórmula distingue dos zonas, una de 12 millas, contigua a la costa, y denominada Mar Territorial. La otra, bautizada como Mar Patrimonial, contigua a la primera y cuyo límite no puede exceder de las 200 millas, tiene la intención de mediar al consentir que por el Mar Patrimonial puedan navegar buques pacíficos, si bien no permite interferencias en los recursos pesqueros o mineralógicos. También cabe considerar una cuarta postura, reflejada en la conferencia de Caracas, la de la Unión Soviética, que admite las 200 millas sólo en el caso de que los estados ribereños permitan pescar a flotas extrañas, una vez reservado para sí el cupo preciso.

Finalmente, queda la última zona, la de mar abierto. En este punto tampoco hay coincidencia. Se barajan distintos puntos de vista, sin que se vislumbre una solución de compromiso, al menos, que pueda satisfacer al conjunto de naciones que más discrepa entre sí sobre este aspecto.



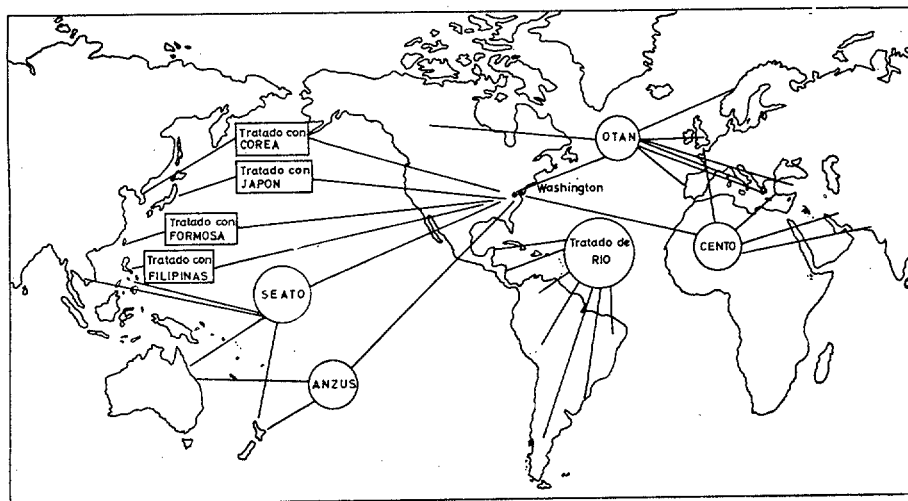
La nueva carta del Atlántico.

El problema estratégico que se presentó en Europa inmediatamente de terminada la segunda guerra mundial

puede ser reducido a tres parámetros fundamentales:

- Reconocimiento de la existencia del reto comunista.
- Desarrollo de las economías nacionales de los países de Europa Occidental para disminuir la amenaza de una revolución interna.
- Creación de defensas contra un posible ataque militar.

El primer aspecto de ese complejo tan poco tranquilizador recibió como contramedida la formulación de la llamada *doctrina Truman*; el segundo tuvo su réplica en el programa de restablecimiento europeo, y el tercero se conjuró mediante la creación del OTAN, complementado con el establecimiento de ciertas bases americanas en nuestro viejo y maltrecho continente.



Mapa del OTAN

La versión oficial, pues, del OTAN reza que en 1949 la Unión Soviética se estaba preparando para la conquista militar de Europa Occidental, y que sólo esta alianza pudo hacer que los comunistas desistieran de tal empeño. El Departamento de Estado norteamericano estimaba que los aspectos del OTAN siguen siendo hoy día tan importantes como lo fueron en 1949, cuando los socios funda-

dores comprometieron sus esfuerzos comunes para hacer frente a lo que en ese momento era una amenaza clara. Mediante la acción mancomunada de todos, la amenaza fue debelada y se levantó una barrera eficaz que previno todo avance comunista ulterior a Europa.

Este análisis es, a lo más, una aplicación negativa de la vieja falacia lógica: *post hoc, ergo propter hoc*. Si A precede a B, es también su causa. Ahora bien, el OTAN era algo más que una alianza militar, según se desprende del texto de su artículo segundo, en el que se señala que las partes contribuirán al bienestar y a la estabilidad, fomentando la colaboración económica entre todas y cualesquiera de ellas. Partiendo de esa base, y teniendo en cuenta que a medida que la amenaza militar directa ha ido disminuyendo, el temor a la agresión que dio origen y existencia al OTAN ha ido disminuyendo también. Con ello, hay que reconocerlo, la alianza ha ido perdiendo también la fuerza de cohesión que la mantenía. Bajo este prisma, los Estados Unidos han propugnado el desarrollar los otros lazos de unión para convertir a la alianza en la fuente de una verdadera comunidad atlántica en todos los órdenes, ya que además de la disminución del grado de esta amenaza, el OTAN por sí mismo no ha conseguido alcanzar los niveles mínimos de fuerzas que se han estimado necesarios para contrarrestar el poderío bélico soviético. Aunque eso sí, la alianza se ha demostrado espléndida para producir diagramas organizativos plenos de consejos, equipos de estado mayor, grupos de planificación, grupos permanentes representativos, asesores variados y una legión de comisiones. Por algo se ha dicho que el OTAN se parece a la Venus de Milo, todo forma y nada de brazos.

Así las cosas, en el transcurso de los años, se empezó a establecer un franco deterioro entre los Estados Unidos y sus aliados de Europa, debido precisamente a otra clase de guerra, la económica. Incluso se había especulado durante bastante tiempo sobre la posibilidad de llegar a algún tipo de acuerdo que pudiese sustituir al Pacto del Atlántico Norte, que cumplió sus bodas o aniversario de plata, como es sabido, el pasado día 4 de abril. En la recta final, referida al tiempo, ocurrieron varias cosas que no presagiaban nada bueno. En primer lugar, la pretensión de Kissinger de ser considerado como un ministro más en la Europa de los Nueve, a lo cual no accedió en modo alguno la Francia de Pompidou. Luego fue la también negativa tajante de los países europeos a que Estados Unidos utilizaran las bases del OTAN en Europa para suministrar armas a Israel durante la última confrontación con los árabes, y finalmente, el vaso quedó colmado con el hecho de que los Estados Unidos avisaran antes a la Unión Soviética que a sus aliados de que habían puesto a sus tropas en estado de alerta.

Pero los hados trazan el destino por encima de la realidad de las cosas y de los deseos de los hombres. Dos acontecimientos iban a modificar sensiblemente el marco en que se desarrolló la histórica conferencia de Ottawa. La dimisión de Willy Brandt y el acceso al poder en Francia de Giscard d'Estaing fueron dos bazas favorables a los designios de Washington, al disminuir la intensidad contestataria de Europa de hace pocos meses. Y así, de un clima preconizado de tensión en las reuniones en la hermosa capital canadiense, se pasó a una suavidad inusitada y se llegó a la redacción de los catorce puntos que constituyen la nueva declaración atlántica, cuya firma tuvo lugar en Bruselas pocos días después.

Un aspecto importante es que se ha reconocido el equilibrio cordial que ahora existe entre los Estados Unidos y la Unión Soviética, muy diferente, ciertamente,

de las relaciones entre ambas potencias hace un cuarto de siglo. No obstante, el propio secretario general de la Organización, Joseph Luns, ha matizado, mediante alusiones directas, las dificultades con que tropiezan las conferencias Este-Oeste sobre algunos temas capitales, como son cooperación y seguridad europea, limitación de armas en Centroeuropa, y la segunda fase sobre la no proliferación de armas nucleares. En resumen, y para terminar, sometemos a la consideración del amable lector los puntos más importantes, a nuestro juicio, de la comentada declaración de Ottawa:

— Los miembros de la alianza reafirman su convicción de que el Tratado del Atlántico Norte es la base para su seguridad, aunque reconocen los progresos que se han hecho en el camino de la distensión.

— Reafirman que el fin común es el de prevenir cualquier intento de una potencia extranjera contra la independencia o la integridad de un país de la alianza.

— El equilibrio alcanzado en las relaciones entre Estados Unidos y la Unión Soviética ha hecho que los problemas que plantea la alianza tengan un carácter distinto. Sin embargo, los elementos esenciales de la situación que ha conducido a la firma del tratado, no han cambiado.

— Los Estados Unidos declaran que están dispuestos a mantener las fuerzas en Europa. Todos los miembros de la alianza concuerdan en pensar que el papel de las fuerzas canadienses y norteamericanas en Europa es irremplazable para la defensa en Europa y América.

— Consideran que es necesario un espíritu de cooperación, confianza mutua y estrechas consultas, y se declaran convencidos de que la alianza del Atlántico Norte continúa jugando un papel esencial en la paz duradera que están resueltos a edificar.



Kissinger, en Madrid.

La declaración de principios —también llamada declaración de Madrid— entre España y los Estados Unidos, que se firmó en nuestra capital por el secretario de Estado norteamericano y nuestro ministro de Asuntos Exteriores, eleva el rango de las relaciones entre nuestro país y Norteamérica a un nivel paralelo al mantenido por Washington con los demás miembros del OTAN.

Según dijo el señor Cortina Mauri, no se trata de una incorporación de España a Occidente por la sencilla razón de que ya estamos —y siempre hemos estado— dentro de él. Esta declaración viene a ser la ratificación oficial de la importancia de la aportación española a la defensa común, subrayándose la íntima conexión entre la seguridad española y la seguridad del mundo occidental.

Como apéndice a esta Nota Internacional, se publica el texto íntegro, dada su importancia, de esta declaración de principios o declaración de Madrid.



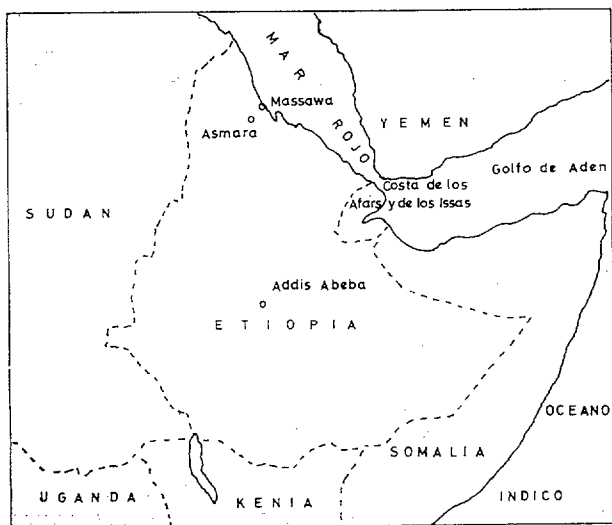
Etiopía.

Las Fuerzas Armadas etíopes han asumido el control del país y han comenzado una oleada —aún no terminada— de detenciones masivas de ministros del gobierno y otros funcionarios de alto rango. Los militares, una vez más, reafirman su lealtad al emperador Haile Selassie y piden la cooperación del pueblo etíope contra la corrupción para que sea establecido el orden en la nación.

El legendario imperio medieval del preste Juan es uno de los conglomerados nacionales más antiguos del mundo y el único país del Africa escasamente afectado por el colonialismo, y en el que es señor absoluto el emperador Selassie, de ochenta y dos años de edad, sucesor de la reina de Saba, al que la constitución de 1955 otorgaba plenos poderes sobre sus veinticinco millones de súbditos, desparramados sobre un millón y cuarto de kilómetros cuadrados.

Decía el historiador Herodoto que los habitantes de Etiopía morían de muy viejos; hoy los etíopes tienen una esperanza media de vida de treinta y cinco años, y sólo cuentan con unos trescientos sesenta y cinco médicos, la mitad de ellos en la capital. Por otra parte, la terrible sequía que se prolonga de forma alarmante, ha causado ya más de cien mil víctimas, y se sitúa en un marco económico cuya base es la agricultura, que emplea al noventa por ciento de la población, aun cuando sólo se cultiva un diez por ciento de la tierra apta para producir. Uno de los países mejor dotados de Africa por la feracidad de sus tierras se ve obligado a importar grandes cantidades de cereales anualmente desde hace cerca de veinte años.

Aunque Etiopía pasaba por ser uno de los países más estables del continente africano, no han faltado los sobresaltos en este viejo imperio en los últimos años. Ya en 1970 Haile Selassie se vio obligado a decretar el estado de sitio para hacer frente a un movimiento revolucionario, cuyo patrocinio se atribuye a ciertas potencias extranjeras. Otra preocupación honda para el gobierno ha sido la actividad creciente del llamado Frente de Liberación de Eritrea, el cual reivindica



Mapa de Etiopía.

la independencia de esta zona anexionada a Etiopía después de la segunda guerra mundial. No obstante, la mayor preocupación, con resultados tangibles, para el emperador surgió hace poco más de seis meses, y tuvo su origen en el seno del Ejército. Como consecuencia de esta crisis, el soberano se vio obligado a la adopción de ciertas medidas de urgencia, entre las que cabe destacar la destitución

del entonces primer ministro y el aumento sustancial de las pagas a los militares y el abaratamiento de los carburantes, cuyos precios habían alcanzado en poco tiempo unas cotas elevadísimas. Con todo ésto, el emperador logró lo que se consideró su propósito fundamental: salvar el trono. Ahora bien, así como desde el primer momento los elementos amotinados del Ejército dejaron bien sentado que su postura de rebeldía no iba contra el emperador, exigieron simultáneamente unas reformas profundas que fueron entusiásticamente aclamadas por los estudiantes, y entre las que figuraban la reforma agraria, la democratización del régimen y la libertad de expresión.

Los observadores señalan ahora, cuando se produce el segundo golpe o amotinamiento de las Fuerzas Armadas, quizá por no haberse conseguido los objetivos propuestos en el primero, que hay dos clanes en la cúspide del poder militar. Uno de ellos está encabezado por el general Nega, pro americano, y otro cuya cabeza es el príncipe Ababi, al que se le suponen tendencias liberales y el pensamiento de que ya ha pasado a la historia la época del imperio. Quizá una república sea la próxima solución del reino copto.



El general Pinochet.

El general Pinochet ha sido proclamado jefe del Estado chileno, tras una etapa que pudiera denominarse de transición, y al parecer, esta nueva transición será bastante prolongada hasta que se llegue a una estabilización que permita los cauces tradicionales de gobierno en aquella nación. En la ceremonia de la toma de mando de la jefatura del país, el general Pinochet afirmó que dedicaría todos sus esfuerzos para la consecución de un Chile grande, libre y soberano, ejerciendo para ello la máxima autoridad con energía y justicia, ya que en este principio de la autoridad reside el elemento vital de subsistencia para cualquier comunidad organizada.

El papel de la nación andina adquiere especial relieve en estos días, en que tras la desaparición del general Perón, se pueden perfilar ciertas problemáticas en el continente meridional de América. El triángulo hegemónico Argentina-Brasil-Chile adquirirá una dinámica especial, a la que el nuevo mandatario chileno tendrá que dedicar no pocos desvelos.



Nuevo mando del OTAN.

El general Goddpaster, comandante supremo aliado, ha anunciado en la sede del cuartel general del OTAN la creación de un nuevo mando subordinado principal, el de las fuerzas aéreas aliadas en Centroeuropa. Las siglas de este nuevo mando son FAACE. El nuevo mando, creado gracias a la redistribución de los medios existentes, tendrá a su cargo el control integrado de las fuerzas aéreas aliadas en toda la región centroeuropea de la alianza. Los medios de información competentes señalan que este cambio

fue efectuado para aumentar la flexibilidad del empleo y mejorar la eficacia operativa de las fuerzas aéreas aliadas en la región centro.

Inicialmente, el cuartel general de FAACE estará ubicado en la base aérea de Ramstein, en Alemania Federal, pero posteriormente se trasladará a Brussm, en Holanda, donde será completado con el cuartel general de las fuerzas aliadas en Centroeuropa.



Después de Perón.

En frase afortunada de Jesús Suevos, el general Perón podría haberse convertido en el Bolívar del siglo actual. Pero la muerte llegó antes de tiempo, y quebró esta ejecutoria de un carisma que llevaba buen rumbo hacia esta meta. Raro es el mito que alcanza sus últimos objetivos por la sencilla razón de que precisamente por ser un mito carece de tales objetivos definidos, aunque parezca paradójico, y fluctúa siempre en ese haz tan amplio de la rosa de los vientos de la realidad y la leyenda. Pero el general Perón no dejaba de ser una excepción, pues forjador de un mesianismo que no conoció barreras ni aún en los momentos más bajos y angustiosos de su trayectoria, su arraigo en la opinión pudo aguantar dieciocho años de exilio sin desvanecerse, sino al contrario, acrecentando esa galvanización que como consumado e indiscutible caudillo ejercía sobre el fervor de su pueblo. Así, esos largos años, alejado físicamente de la patria no llegaron a ser la ruptura de una vida política, sino el marco de una continuidad para la que no fueron impedimento ni el correr de los tiempos ni el relevo de las generaciones ni la evolución de las mentalidades.

El general Perón, de tan grata y respetada memoria para los españoles por su gallarda defensa nuestra con hechos y palabras en momentos particularmente difíciles para esta agradecida piel de toro, fue impulsor de un nacionalismo que se trazó como meta la consecución, en sus propias palabras, de un país socialmente justo, económicamente libre y políticamente soberano. Por encima de todas las mudanzas, el general Perón mantuvo, pues, un prestigio suficiente para erigirse en árbitro de todas las tendencias y en símbolo de posible unidad entre todas las fuerzas.

De acuerdo con lo establecido en la Constitución argentina, la presidencia, tras la desaparición del general Perón, ha recaído en la persona que ostenta el cargo de vicepresidente, en este caso, doña María Estela Martínez. La carga sobre los hombros de la viuda de Perón es ciertamente enorme. El sistema político argentino es fuertemente presidencialista, con una gran centralización de atribuciones, tanto de administración del país como de jefatura de las Fuerzas Armadas. Y este tema, la designación de su esposa para la vicepresidencia el verano pasado, ha promovido muchas discusiones. ¿Qué motivos impulsaron al general para incorporar a su esposa a la suprema magistratura? Tal vez hubiera querido resucitar el mito femenino de Evita. Lo cierto es que mientras duró su destierro en Madrid, el general confió a su esposa varias y delicadas misiones cerca de las organizaciones justicialistas, en las que demostró inteligencia, y que por otro lado, le sirvieron para adquirir una indudable experiencia política. Actualmente, y aunque las distintas fuerzas en presencia han asegurado el respetar la Consti-



tución, ya ha empezado lo que pudiéramos llamar la escalada hacia el poder. Por lo pronto, dos sectores de gran peso como son los radicales de Balbín y el Ejército, apoyan a la presidente, pero queda la incógnita de cómo actuarán los extremistas del propio justicialismo, al carecer de un líder que les pueda aglutinar y dirigir. Quizá por este motivo, Héctor Cámpora, nada más conocer la noticia del fallecimiento del presidente, dimitió de su cargo como embajador en México y cogió el primer avión para Buenos Aires. Cámpora ha demostrado siempre una profunda afección hacia los movimientos juveniles de la extrema izquierda justicialista, y su apresurado regreso se ha interpretado como el deseo de ponerse a su cabeza para unificarlos, lo cual constituiría un serio peligro para la situación del país. Hay también otras varias figuras de relieve y con capacidad de personalización en una fuerza cuya potencia se prestó precisamente a un aflorar de dirigentes, y cabe prever que los duros dirigentes sindicales y los políticos intenten abrirse camino en una etapa que ha de recorrer ciertamente una senda nada fácil.

Estamos, puede decirse, en el prólogo o determinación de actitudes, en el replanteamiento de los grandes problemas, pues el general Perón no era ya de la Argentina exclusivamente, sino de toda la América ansiosa de su liberación en todos los órdenes, según expresa un periódico bonaerense. Entramos de lleno en la gran incógnita del peronismo extravertido sin Perón. No olvidemos en estos momentos difíciles ni el ejemplo peruano ni el brasileño.



Los derechos especiales de giro.

Desde principios del mes de julio se ha producido un importante cambio en el mundo monetario internacional. Ya no será el dólar o el oro el patrón, sino una nueva moneda internacional, el derecho especial de giro. Hasta ahora, en la base del sistema se hallaba el oro y unas cuantas monedas con el oro. La cuantía de las monedas en manos del público se relacionaba con la cuantía de oro que poseía cada país. Desde ahora será distinto. El derecho especial de giro se había empezado a utilizar desde 1969 como nuevo activo de reserva y como un complemento de liquidez. Sin embargo, ahora hay que considerarlo como nuevo, al ser su definición. Antes, su equivalencia era la misma que guardaba el oro con el dólar, por lo que en la práctica era lo mismo dólar americano que derecho especial de giro. Debido a las dos devaluaciones que sufrió dicha moneda, el derecho especial de giro llegó a suponer 1,2 dólares, y como consecuencia, se le ha dado otra definición en la que no tiene ninguna relación con el oro, sino con la cotización diaria del conjunto de dieciséis monedas fuertes —entre ellas la peseta—, con lo que las transacciones y reservas de divisas se valorarán de acuerdo con los derechos especiales de giro en lugar de hacerlo con dólares, como hasta ahora. Con ello, el oro pasará poco a poco la consideración de una mercancía más, aunque cara.

TEXTO DE LA DECLARACION DE PRINCIPIOS
HISPANO - NORTEAMERICANA

1. Los gobiernos de España y los Estados Unidos declaran que su cooperación desde el año 1953 ha sido beneficiosa para la seguridad de ambos países, ha fortalecido la defensa de Occidente y ha contribuido al mantenimiento de la paz mundial, desempeñando España un importante papel, a ese respecto, en las zonas del Atlántico y del Mediterráneo.
2. Proclaman su resolución de proseguir sus esfuerzos para la consolidación de la paz, así como en pro de la distensión, y con este fin participan en la Conferencia sobre la Seguridad y la Cooperación en Europa y en importantes negociaciones internacionales, a la vez que reafirman su fe en los propósitos y principios de las Naciones Unidas y su apoyo a las actividades que desarrollan. Pero mientras que un desarme general, completo y controlado no permita eliminar el riesgo de una agresión, creen que los lazos defensivos que los unen deben ser mantenidos porque su seguridad no puede quedar desatendida.
3. Reiteran, pues, su propósito de continuar la cooperación existente, basada en una amistad estable, mediante el recíproco apoyo de sus esfuerzos defensivos, a fin de robustecer la propia seguridad y con ella la seguridad del mundo occidental.
4. Comprueban que durante más de veinte años su cooperación ha fortalecido a Occidente, contribuyendo a preservar los valores, los ideales y las aspiraciones basadas en la dignidad y libertad del individuo.
5. Afirman que la igualdad soberana, la integridad territorial, la independencia política, el derecho a gobernarse libremente y a conseguir su bienestar son principios fundamentales que ambos países respetarán escrupulosamente.
6. Consideran que su mutuo esfuerzo defensivo se complementa con el de los sistemas de seguridad existentes en el ámbito atlántico y que debe concederse igual trato a todos los países de la región. En consecuencia, se proponen que su cooperación defensiva se coordine con la de esos sistemas, promoviendo la relación apropiada, por estar convencidos de que la seguridad e integridad recíprocas son esenciales para el mantenimiento de la paz y que la seguridad del área atlántica y mediterránea requiere el esfuerzo de todos los interesados.
7. Reconocen que la seguridad e integridad, tanto de España como de los Estados Unidos, son necesarias para la seguridad común. Reafirman, en consecuencia, que una amenaza o ataque a cualquiera de los dos países afectaría conjuntamente a ambos, y cada país adoptaría aquella acción que considerase apropiada dentro del marco de sus normas constitucionales. A tal efecto seguirán consolidando su cooperación defensiva, consultándose amplia y frecuentemente para asegurar la eficacia de su esfuerzo.
8. Conscientes de que la cooperación debe tener reflejo en todos los campos, consideran que unas relaciones políticas y económicas armoniosas constituyen un valioso apoyo de la seguridad, en cuanto permiten que cada país se beneficie de los progresos del otro. A este fin, ambos gobiernos se esforzarán en evitar conflictos entre sus respectivas políticas económicas y en eliminar cuantos obstáculos puedan surgir en el camino de su colaboración. Fomentarán su cooperación económica, técnica y tecnológica por todos los medios. Asimismo, llevados

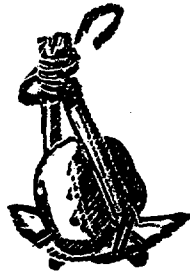
NOTA INTERNACIONAL

de su amistad permanente, y para la consecución de los objetivos comunes, continuarán consultándose asiduamente a todos los niveles apropiados sobre todas las materias de interés común.

9. Reconocen la importancia que tiene la consecución del progreso y bienestar de todas las naciones, especialmente de los países en vías de desarrollo, para el mantenimiento de la paz mundial, y reiteran su voluntad de contribuir decididamente a la promoción de esos ideales, así como de la justicia social para todos los pueblos y el respeto universal de los derechos humanos.

10. Declaran, por último, que la relación amistosa entre España y Estados Unidos no va dirigida contra ningún país, sino que tiene por fin preservar su independencia y el desarrollo del bienestar de sus pueblos, aspirando a que su esfuerzo común siga contribuyendo a la paz y al progreso de la humanidad.

J. L. T.



LEXICOGRAFIA



UNA VUELTA MAS A LAS AGREGACIONES Y AGREGADURIAS



E aquí un tercero que no resolverá la discordia. Mis amigos y compañeros, el capitán de navío Salas Pintó y el capitán de corbeta Castiñeiras Muñoz, terciaron ya en el tema, si bien no lo agotaron. Con licencia de doctores filológicos, vaya hoy nuestro cuarto a espadas.

Castiñeiras aboga por "Agregación", voz que equivale a la "acción y efecto de agregar o agregarse"; voz, además, existente en nuestro idioma, mientras que la "Agregaduría" no asoma por diccionario alguno. Salas objeta que la "la acción y efecto no es lo mismo que la función, y menos aún el local"; y recuerda que nuestro EMA dio al asunto, hace casi diez años, un quiebro neutralista, al disponer el uso de la expresión "Oficina del Agregado Naval".

Para designar, no ya "la acción y el efecto", sino la función y el lugar en que se desempeña, son más numerosos los vocablos terminados en "ía" (fiscal, fiscalía; alcalde, alcaldía; conserje, conserjería; portero, portería; notario, notaría; secretario, secretaría; vicario, vicaría; oficial, oficialía; capitán, capitania; comisario, comisaría; sastre, sastrería, etc.). Ahora bien, en la derivación tiene un papel preponderante la terminación de la voz original, y así los acabados en "ente" dan paso a términos rematados en "encia" (presidente, presidencia; intendente, intendencia; gerente, gerencia; teniente, tenencia); como los terminados en "or" derivan hacia el final "ción" (director, dirección; inspector, inspección;

LEXICOGRAFIA

administrador, administración; redactor, redacción...), por supuesto, con excepciones (gestor, gestoría; pagador, pagaduría...).

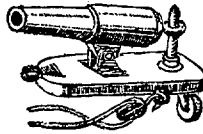
Aunque algunos quehaceres no dispongan de voces derivadas para designar el lugar donde se ejercen (pintor, escultor, actor, médico, sacerdote...), no parecen pecar de ambiciosos los *Agregados* que aspiran a rotular sus oficinas de manera precisa y singular. ¿Cómo nominar la función y el lugar donde trabajan los terminados en “ado”?

Si bien, el pescado está en la pescadería y el helado en la heladería, el habilitado desempeña y trabaja en la habilitación, al igual que el diputado ejerce y se reúne en la diputación. ¿Fallado el asunto? No tan pronto. Porque también el magistrado termina en “ado”, y no desempeña la “magistración”, sino la magistratura, voz etimológicamente hermanada con la derivación “Agregaduría” (“magistradura”, “magistraduría”).

Por último, y para regodeo de escépticos, el abogado ejerce la abogacía (1), y abogacía se llama la oficina del abogado del Estado. (El procurador es el que cuenta con más caudal lexicográfico, ya que ejerce nada menos que la procura, la procuración y la procuradoría.)

En resumen, tire cada cual por donde quiera, porque el vocablo está por inventar. “Agregaduría” no suena mal, si bien resulta más corto “Agregación”, y los aires filológicos soplan hacia la brevedad: (nuestra “lavandería”, con sus cinco sílabas, sólo tiene tres en el francés *lavanderie* —pron. *lavandri*—, y los ingleses la dejaron de momento en dos, *laundry*).

Amancio LANDIN CARRASCO



(1) *Nota para recelosos*: La abogacía no es, como aseguraba aquel chusco, el oficio más taimado, porque, según él, el letrado con una mano *boga* y con la otra *cía*.

EPISTOLARIO



UN DESTINO HONORABLE PARA EL CANARIAS



NTE el inminente pase a la reserva y consiguiente desguace posterior de tan preclara unidad de la Armada nos atrevemos a proponer: ¿Por qué no convertir dicho barco en museo naval flotante, depositando en él todo cuanto de grandeza épica hubo en la gesta del mar en este nuevo renacer de España?

El pueblo canario, estoy seguro, agradecería como un valor incalculable su regalo para mantenerlo en su puerto.

De allí partió quien habría de ser el capitán infatigable del nuevo amanecer de España.

En el *Embarqueman* londinense se exhibe a nuestros marinos, cada vez que visitan Londres con alguna misión oficial, el *Victory*, que por cierto es el navío español *San José*, perdido en la batalla que el 14 de febrero de 1797 se libró contra la escuadra inglesa mandada por el almirante sir John Jarvis. Estaba mandado por el almirante español don Francisco de Winthuisen y fue tomado al asalto por Nelson, el cual recogió la espada de manos de su capitán después de que éste hubiera sido destrozado por una bala de cañón. Le puso de nombre *Victory*, y en él murió en Trafalgar.

Pues bien: Tenerife tiene el honor de haber resistido y vencido con gloria el ataque que el mismo Nelson llevó a efecto, del 22 al 25 de julio de 1797, con su potente flota, integrada por los navíos *Tesee*, *Culloden*, *Celoso*, *Leander*; las

EPISTOLARIO

fragatas *Esmeralda* y *Terpsicore*; las obuseras *Caballo Marino* y *La Zorra*. En ella perdió su brazo derecho el almirante Nelson.

Por lealtad tan destacada a la Corona de España y a su integridad nacional ;no creen ustedes que bien merece Tenerife un regalo de esta categoría?

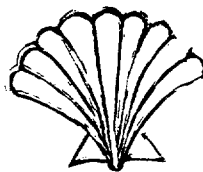
Desaparecido gloriosamente el *Baleares*, desguazado el *Dato*, del cual se conserva su mástil en la ciudad de Ceuta, desguazados también el *Almirante Cervera* y el *Navarra*, sólo quedan de los notables el *Vulcano* y el *Canarias*. ;Por qué no convertirle en Museo de la Gesta, que hizo a España volver por sus caminos de grandeza y de conciencia naval?

El *Canarias* es un caballero airoso, gran señor de la guerra y de la paz. Cuenta en su haber con la apertura del Estrecho; que durante la guerra ni uno solo de los barcos nacionales haya caído en manos enemigas; en la paz, su auxilio al *Bismarck*; acudir, hundiendo sus riñones Atlántico adelante, en auxilio del *Santa María*, en defensa de unos compatriotas a los que se les estaba dando un trato digno de piratas; el auxilio y ayuda a Valencia cuando su inundación, fabricando en sus hornos el pan necesario para que no les faltara a los niños de Valencia; la asistencia a la boda de la princesa doña Sofía y don Juan Carlos. En fin: ;para qué más? Es el último representante que queda a flote de los famosos cruceros tipo *Washington*, y con el se acaba toda una época en la que los hombres luchaban cara a cara, sin las artimañas de la electrónica de nuestros días, en la que ya se encuentra desfasado.

Es cierto que de él podrían recuperarse, vendiéndolo como chatarra, unos cuantos millones, que vendrían muy bien a las ya mermadas arcas que el Ministerio tiene en su presupuesto, para hacer frente a las nuevas construcciones en marcha; pero se perdería para siempre el que fue en la memoria de los españoles de esta generación su más preclaro paladín.

;Por favor: Un destino honorable para el *Canarias*!

Valentín CABAL





CENTENARIO DE UN ACAECIMIENTO INSOLITO LA CORBETA DE GUERRA SANTA LUCIA, EN EL DIQUE DE HONG-KONG (1874)



LOS buques que, en las postrimerías del siglo pasado, constituían la Escuadra afecta a nuestro archipiélago de Filipinas, del mando, en el momento que nos permitimos precisar, del contralmirante don Juan Bautista Antequera y Bobadilla, viajaban con cierta regularidad, alterada muchas veces por los malos tiempos del mar de la China, desde Manila a Hong-Kong con objeto de recoger buena parte de la correspondencia europea que conducían los paquetes de las líneas inglesas, y a carenar sus fondos en el dique seco de aquel puerto del celeste Imperio, a falta de otro más cercano y ante la escasez de medios con que contaba el denominado arsenal de Cavite.

Allí fue, pues, en una de sus expediciones y allí se hallaba el 22 de septiembre de 1874 —hace justamente cien años casi— la corbeta de guerra *Santa Lucía*, de la que era comandante don José Vez y Rama, acreditado marino ferrolano.

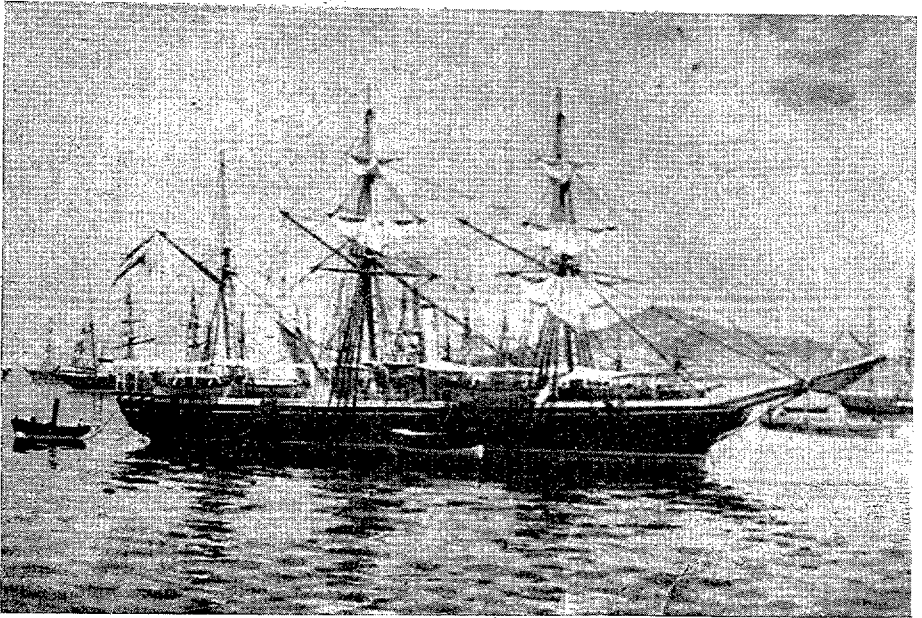
El buque se encontraba en dique, sobre picaderos y a punto de finalizar su carena.

Pues bien, sobre las seis de la tarde de aquel día presentáronse evidentes señales de un fuerte temporal. Bajó mucho el barómetro y el viento refrescaba a rachas con lluvia menuda. Siendo precisamente los días del equinoccio y coincidiendo con la luna llena, supuso el mando que, desde luego, podía ser el anuncio de un huracán, y ante aquel temor trató de asegurar el buque del mejor modo posible dentro del dique.

Se mandaron echar abajo las vergas mayores, las gavias a las cofas y calar los masteleros, se hizo recorrer todos los puntales o picaderos, apretando las

cuñas y dando algunas más para mayor firmeza. En la imposibilidad de dar calabotes por todas partes, se los dejó listos por si fueran necesarios por algún sitio determinado. Se creía así perfectamente seguro el buque, a menos que la puerta del dique, que daba al SO, sufriera alguna avería.

La carena —seguimos al comandante de la *Santa Lucía*— llegaba a su término, pues ya estaba clavado el cobre del costado de babor, presentado el de estribor y sólo faltaba poner algunos machos y hembras del timón, forrar éste, la roda, el codaste y colocar la corredera de la hélice.



Corbeta *Africa*.

Esta era la situación de la corbeta cuando rompió el tiempo con viento N, en huracán deshecho desde el primer momento, y las rachas, que a pesar de las tierras que protegían el dique, llegaban hasta el buque amenazando por momentos un desarbolar total. Durante este tiempo se derrumbaron la mayor parte de los edificios de la factoría y las tejas y fragmentos que cruzaban el buque contusionaron a algunos tripulantes, aunque de escasa consideración. Sólo un timonel resultó herido en la cabeza. A bordo arrancaba las empavesadas las tejas de las batayolas y ocasionó otras averías menores. El viento, lamiendo los costados, arrollaba las planchas del de estribor, sólo medio apuntadas, arrojándolas con estrépito al fondo del dique.

El barómetro, instrumento que marcaba muy alto, siguió en su descenso hasta 28,90, mientras que el viento arreciaba más y más, sin que por aquel sitio hubiera apenas mar.

Seguro siempre el buque desde el inicio del huracán, lo estaba ya más la arboladura, pues cuarteando el viento al E trabajaban mejor las jarcias para aguantarla. Pero un peligro inminente puso a la corbeta en inmediato riesgo de una total pérdida. En efecto, al verificar un reconocimiento del dique, a pesar del

peligro que ello ofrecía, se vio que el agua distaba solo medio pie de la cabeza de la puerta. Inmediatamente se dio un calabrote por la aleta de barlovento, sin que fuera posible reforzarlo, pues el agua, subiendo rápidamente y cubriendo las orillas, arrastraba los escombros de los edificios derruidos y se precipitaba en horrible confusión al fondo del dique. A duras penas pudo salvarse la gente que había en tierra para la maniobra.



Próxima a flotar la *Santa Lucía*, en la imposibilidad de asegurarla para aquellas inusitadas circunstancias, rotos los muelles, sumergidos los bitones y esperando que la violencia del huracán la estrellara y deshiciera contra los muros del dique, el comandante llamó a consejo al segundo y a los dos alféreces de navío de la dotación, los que con él fueron de opinión unánimes, de que sólo echando a pique la corbeta podrían salvarse el casco y tripulación. Inmediatamente se corrió a abrir los grifos de las calderas y válvulas de inyección y descarga para acelerar la faena.

Afortunadamente, a pesar de haber largado el buque picaderos y puntales, pudo conseguirse que no fuera completamente contra el paramento o muro del dique, con gran peligro de los que fueron a dar otro calabrote por la proa, en donde el agua les llegaba ya hasta el pecho.

Esta subió hasta once pies sobre el nivel de las orillas del dique, inundando la factoría, el poblado chino vecino y una pequeña elevación del terreno sobre el que se habían trasladado las embarcaciones menores de la *Santa Lucía*. Aunque estaban convenientemente aseguradas, flotaron y amanecieron al garrete, destrozada complemente la canoa, perdido el bote cuatro, averiados los demás y esparcidos en un descampado lleno de despojos y de cadáveres de los desgraciados chinos que sucumbieron por la inundación.

A las dos de la madrugada alcanzó su máxima intensidad el huracán y la mayor elevación el agua, que desde entonces empezó a bajar, aunque muy lentamente, por lo que llegó en el buque hasta tres pies sobre la cubierta alta, causando a todos los efectos del mismo y de su armamento, los deterioros consiguientes.



Apenas apuntó el día 23, con el agua al nivel de la tierra, se aseguró la corbeta en el plan del dique con objeto de que sufriera menos al descansar, y para que el pantoque no tocara en las escalas, lo que pudo conseguirse, apuntalándola de nuevo, precisamente, con los masteleros, para su más completa seguridad.

El huracán había dejado de serlo sobre las seis de la mañana. El viento era frescachón y el agua estaba a cinco o seis pulgadas bajo la orilla del dique. A esta hora se mandó pasar lista, no faltando afortunadamente nadie de la tripulación.

Al echar el buque a pique se sacaron seis días de víveres, que se perdieron al cubrir el agua la cubierta, pues ni a bordo pudieron ser puestos a salvo ni en la factoría había donde colocarlos. "Al llegar aquí —expone el comandante de la *Santa Lucía* al comandante general de la Escuadra y Apostadero— no puedo menos de manifestar a V. E. que aun antes del temporal carece este establecimiento de Hong-Kong de todo recurso para ayudar cómodamente a la carena. Los botes han tenido que quedar a la intemperie y se han perdido por esta causa; no he tenido un almacén en que recorrer los efectos, y hoy mismo —día 27—

tendré que dejar todo sobre un muelle con el riesgo y deterioro consiguiente. Por fin hasta hace ocho días no pudieron facilitarme una casa improvisada para vivir mientras se limpiaban y pintaban las cámaras, y de tal solidez que, a merced del viento y de la mar, ha aparecido a media milla del sitio en que estaba, salvando en el aire una altura y un dique grande, perdiéndose en ella los equipajes de los oficiales y salvándose milagrosamente dos criados que con ella volaron. Hasta muy tarde no vi a nadie del establecimiento, y el socorro prestado fue nulo o cuando menos muy lento, pues no me dieron auxilio ni en el apuro de buscar víveres para la gente al siguiente día ni en buscar un techo para los enfermos, y hasta el médico, que lo está grave, fue llevado a la casa directora *velisnolis*, y regularmente recibido”.



Ya sentado el buque en el dique se acuñó por los buzos de la factoría, aunque con sobrada lentitud, y con la misma se empezó a vaciarlo, teniendo a las diez el agua ya bajo cubierta y al anochecer debajo de la del sollado y cámara, de donde se salvaron íntegros los cronómetros, un barómetro, el dinero en papel de la caja fuerte y algunas armas de la tropa y de oficiales en expectativa de cualquier contingencia inesperada.

A las cuatro de la tarde se consiguieron cerrar los grifos y válvulas de descarga, cuya operación no se atrevieron a realizar los buzos chinos, y lo hicieron, con sobrado arrojo, dos fogoneros del buque.

Por la noche, aunque con el barómetro muy alto, siguió el viento duro, y tanto por esta circunstancia como por estar la gente rendida de fatiga y con el poco alimento que se les pudo proporcionar, se resolvió no picar la bomba durante la noche, no reanundando dicha faena hasta romper el día.

Para finalizar los trabajos de achique del buque se dejó el 24 el dique con un pie menos de agua del calado de la corbeta, para que ésta no gravitara sobre su mala cama, y se siguió con la bomba hasta las cinco de la tarde, hora en que se tuvo estanca la sentina.

Puede afirmarse de que en este raro acaecimiento no sufrió la *Santa Lucía* grandes daños y que las pérdidas que hubo a bordo fueron, en verdad, de poca y escasa consideración. Sólo el estado de su máquina le obligó a prolongar su permanencia en Hong-Kong, pues el buque tenía en su interior una espesa capa de lodo y fango que le produjo algunos deterioros, lo mismo que a su armamento, que se creyó habría quedado inutilizado. Se sacaron y airearon el carbón, efectos y demás, para poder pasar después la correspondiente revista de ordenanza y puntualizar las averías sufridas.



El comandante de la *Santa Lucía*, capitán de fragata, antiguo, don José Vez y Rama, elevó en su parte de campaña a la protección del comandante general de la Escuadra y Apostadero de Filipinas, los méritos y distinguidos servicios prestados la repetida noche por sus oficiales, en los términos que siguen:

Teniente de navío, segundo comandante, don Víctor María Concas y Palau: “Que, además de sus acertados y oportunos consejos con que me ayudó, se lanzó

con riesgo inminente de su vida a tender el segundo calabrote por la aleta de estribor, después de haber dado el primero, acompañándole el valeroso alférez de navío don Luis Murphy y los oficiales de mar Miguel Marín, Joaquín Abeun y Juan Bautista Obiol, y el cabo de mar Manuel Fernández, olvidando todos sus propias personas y no atendiendo más que a salvar el barco, como se verificó. Lo mismo ejecutaron a proa y en la aleta de babor, sin reparar en que pudieran quedar sepultados bajo los escombros de los edificios, que próximos se derruían o de que los hubiese absorbido la mar.”

Alférez de navío don José Gómez de Barrera y Salvador: “Estando bastante enfermo no se separó un momento de mi persona, ejecutando y transmitiendo cuantas órdenes fueron preciso dar, con el agua hasta la cintura, pasando por encima de ruinas y arrojándose al mar inmenso que rodeaba al buque sin reparo de ninguna especie y contribuyendo con sus compañeros al salvamento de la corbeta. De este trabajo agravó su enfermedad y hubo de guardar cama.”

Contador de navío don Francisco Martín Muñoz: “Oficial distinguido por más de un concepto, que no perdió ocasión de trabajar como el más rudo y te-



Don Víctor Concas

merario marinerero, ya ayudando con su ejemplo, arrojándose al agua para separar los picaderos que pudieran averiar al costado e intentando arrastrar un puntal que hubiera causado grandes desperfectos si se hubiese dejado entre la puerta del dique y el barco. Cuando ya lo había conseguido resbaló y recibió una fuerte contusión en un muslo, que le obligó a guardar cama.”

Contra maestre de cargo don Domingo Sixto: “Cumplió con acierto y sublime abnegación su deber.”

Fogoneros Gregorio González y Victorio de los Reyes: “Que, cuando ningún buzo chino quiso bajar a la máquina para cerrar los *kingston* y la válvula de descarga, a pesar de cuantos ofrecimientos de dinero se les hizo, se presentaron voluntarios, y bajando una y otra vez al departamento lo hicieron como bravos y leales marinos.”

Señala, por fin, el parte a que dio origen el acaecimiento que relatamos, que hubo individuos que se hicieron acreedores por sus esfuerzos a alguna recompensa, por lo que dispuso el mando de la *Santa Lucía* la incoación de la sumaria prevenida en el reglamento de la Orden del Mérito Naval con la finalidad de esclarecer los hechos y poner de relieve conductas anónimas para la concesión de las que se estimasen pertinentes.

La idea de echar a pique la corbeta y la manera de ejecutarlo dieron por resultado su salvamento, con las menos pérdidas posibles en tan extraordinarias circunstancias, hasta el punto de haber sido la *Santa Lucía* uno de los buques que menos averías tuvieron en aquel aciago día de cuantos estaban al ancla en Hong-Kong.



Digamos algo más del buque y de quienes lo tripulaban en aquel acaecimiento insólito de la vida de mar, objeto de esta intrascendente evocación. La *Santa Lucía* había sido construida en Ferrol en los años 1859 a 1862. Era mixta de vela y hélice, de 53 metros de eslora, 8,19 de manga y 4,87 de puntal, rebasaba un poco las 600 toneladas, y era muy similar en sus conjuntos a la *Vencedora*, *Narváez*, *Circe*, *Wad-Ras* y a la *Africa*, cuya reproducción publicamos en su defecto. Montaba tres piezas de artillería y su fuerza de máquina, 160 caballos, le proporcionaba trabajosamente un andar de unos seis nudos. Era la segunda unidad de su nombre en la Armada: la precedió una fragata de 34 cañones, hecha en La Habana en 1780 y desbaratada y vendida para leña en Cartagena, de acuerdo con una real orden de 14 de febrero de 1831.

En aguas de la península, la vida naval de la *Santa Lucía* carece de relieve histórico si se descarta su participación en el movimiento antidinástico del brigadier Topete (28 de octubre de 1868), formando parte de la escuadra surta en la bahía de Cádiz.

Después, afecta hasta el término de sus días al Apostadero de Filipinas, a donde la llevó el capitán de fragata don Eugenio Sánchez y Zayas, participó en las diferentes misiones confiadas a nuestras fuerzas navales en aquel archipiélago, más de mil islas, que precisaban una constante vigilancia para mantenerlas al abrigo de las incursiones de los piratas, proteger el comercio en los mares de China y Japón, y contribuir en primer lugar al dominio español en tan extenso

territorio, haciendo ver nuestra superioridad entre las diferentes razas que lo integraban. Parte activa tuvo en las operaciones contra los indígenas joloanos, en el desembarco de Paticolo, bombardeos de Parang y Maibung, y toma de Joló (29 de febrero de 1872), a las órdenes del contralmirante don Manuel Mac-Crohon, que mandaba la escuadra.

Su dotación y la de la *Vencedora* desembarcaron en Pateán, en la isla de Joló, para castigar a los moros piratas (6 de abril de 1874), encontrando gloriosa muerte en la lucha el alférez de navío don Federico Serantes Ulrich y el segundo médico don Estanislao García Loranca.

Más tarde asistió también a la última operación que se dio contra aquel archipiélago y a los ataques de Paticolo y de Parang (22 y 23 de febrero de 1876) con los buques que iban al mando del contralmirante don Manuel de la Pezuela, y quedó de estación en aquellas aguas.

En la segunda expedición contra los piratas, en octubre de 1882, ya no figuró. Seguía como pontón, inmovilizada y en mal estado, hasta que por real orden de 7 de abril de 1886 quedó clasificada para su enajenación y desguace.



Sánchez Zayas

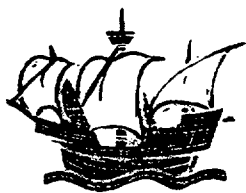
De los oficiales citados de la *Santa Lucía*, en las circunstancias que hemos descrito, añadiremos para terminar unos detalles. Don Víctor María Concas, de Barcelona, mandó el buque-escuela de guardiamarinas *Nautilus*, llevó a América la *Santa María*, reproducción de la carabela del descubrimiento, y fue comandante del crucero *Infanta María Teresa* en el combate de Santiago de Cuba y dos veces ministro de Marina. Murió, siendo vicealmirante, en 1916, y sus restos reposan en el Panteón de Marinos Ilustres. Dejó fama de entendido y muy culto.

Mucho tiempo también permanecieron en Filipinas, tanto don Luis de Mur-

HISTORIAS DE LA MAR

phy como don José Gómez de Barreda, guatemalteco el primero, aunque de familia andaluza, y valenciano el segundo, hallándose en todas las operaciones llevadas a cabo por los buques de aquel Apostadero, y terminando sus vidas oficiales de teniente de navío (ER) y de teniente de navío de primera clase, respectivamente, a final de siglo.

Juan LLABRES
Asesor de Marina de Distrito



MISCELANEA



15.843.—Distintivo.

Con el fin de dar una prueba de distinción a aquellos individuos que por sus ventajosas circunstancias sobresalen entre sus compañeros llenando cumplidamente todos los deberes que al soldado imponen las Ordenanzas militares, una real orden de 9 de noviembre de 1877 dispuso que los soldados pertenecientes a las Compañías de Guardias de Arsenales usen un ángulo de seda amarilla en el brazo izquierdo, y en la misma forma y de iguales dimensiones que los llevan los soldados de distinción o de primera clase del Ejército, cuya denominación tendrán los Guardias de Arsenales para lo sucesivo. Esta honrosa distinción, que debe estimular a los referidos Guardias, la conservarán mientras pertenezcan a las citadas Compañías: pero si alguno, por olvido de sus deberes se hiciese acreedor a ser separado de ella, deberá formarse expediente y perderá la distinción que se le otorga; siendo desposeído de ella al frente de la Compañía, antes de su baja en ella, para su alta en el batallón a que se le destine.

J. F. G.



15.844.—Enseñanza.

Bajo la protección y superior autoridad del director general de la Real Armada se creó el 8 de octubre de 1825 el Colegio Real y Militar de los caballeros guardias marinas: Para proporcionar a los jóvenes alumnos que se dedican al servicio de la Marina la primera instrucción elemental de su carrera y disponerlos a que la sigan con el aprovechamiento y las demás apreciables calidades que son de desear en aquellos a quienes se ha de confiar el mando de bajelas y escuadras; se establecerá en el Arsenal de La Carraca una casa de educación... donde deberán vivir todos reunidos hasta que salgan a navegar...

Era el uniforme de estos colegiales guardias marinas: Casaca corta de paño azul fino, con solapa de lo mismo y vivo, cuello y vueltas de grana con su corte o portezuela azul en éstas, y botón de ancla dorado; chaleco también de paño azul; chaleco blanco de lienzo o piqué (para verano); pantalón de paño azul; ídem blanco de lienzo (verano); corbatín o pañuelo negro; borcegués o medias botas; sombrero redondo con presilla y botón ancla dorados, y escarapela en-

MISCELANEA

carnada de cerda; casacón o sobretodo de buen paño azul que sólo se les entregará al tiempo de salir del Colegio para embarcarse; y sable corto con puño de metal amarillo, con cinturón de cuero negro ceñido al cuerpo, para salir del Colegio o cuando estuvieren de facción.

J. F. G.



15.845.—Comodidad.

Fondeados en la punta de Lángara, en el interior del canal de Fuca, las goletas *Sutil* y *Mexicana*, en 1792, se encontraron con la expedición mandada por el comandante Vancouver, formada por la corbeta *Discovery* y el bergantín *Chantan*, que efectuaban un viaje de exploración antes de incorporarse a Nutca para cumplimentar el tratado entre España e Inglaterra con el jefe de la Comisión española, Bodega y Quadra.

Los comandantes Alcalá Galiano y Valdés fueron a bordo de los buques ingleses para cumplimentarles, correspondiendo a la visita anterior de los ingleses y describiendo así a los buques:

“La corbeta *Discovery* es un buque dispuesto para el objeto de su viaje, y aunque su figura no es buena ni su construcción, el acomodo para la oficialidad y tripulación indemniza de esta parte que halaga a la vanidad y el gusto, muchas veces contra la propia conveniencia. Ha parecido de regular vela y no más. El bergantín *Chantan* es de muy mala figura y parece de las mismas circunstancias que la fragata. Los dos están forrados de cobre y muy aseados sus cascos.”

Añoraban la comodidad, ausente en sus goletillas.

R. B. M.



15.846.—Biografía breve.

Traemos a esta sección la de un marino, entusiasta aviador, a quien azares de la vida llevaron a ser uno de los primeros organizadores de la aviación comercial española: Don Juan Viniestra y Aréjula, nacido en El Ferrol el 24 de febrero de 1884, ingresa el 25 de agosto de 1900 en la Escuela Naval, de donde en septiembre de 1906 sale con el grado de alférez de navío.

Creado el Servicio de Aeronáutica Militar, nuestro biografiado, en unión de don Félix Chereguini Buitrago, ambos a la sazón alféreces de navío, se incorporan a la 3.ª promoción de dicha Aeronáutica, de donde sale el 8 de febrero de 1913 con el título de piloto aviador militar de 2.ª categoría —ya el día 7 se le había expedido por la Federación Aeronáutica Internacional el título de piloto de aeroplanos, con el carnet número 30 del registro español.

Su carrera al servicio de la Aeronáutica Militar le hace tomar parte en varias comisiones: Mónaco, abril de 1913, asistencia a las pruebas de competición para el trofeo Schneider (para hidroaviones); San Sebastián, 5 de septiembre de dicho año, a fin de auxiliar a la organización de un concurso de hidroplanos, preparado por el Real Aero Club de España. Su ascenso a teniente de navío le lleva a embarcar en el acorazado

[Agosto-sep.



España, año 1914, y a ser ayudante del capitán general de la Armada don Juan B. Viniegra y Mendoza, conde de Villamar; pero de nuevo vuelve a prestar sus servicios en la Aeronáutica.

Una real orden de 29 de abril de 1915 determina pase en comisión, en unión del capitán don Emilio Herrera, a los Estados Unidos, a fin de conocer el material que pudiera adquirirse para instalar en España una Escuela de Pilotos de Hidroaviones.

Su carrera como aviador se trunca al sufrir el 12 de octubre de 1915 un grave accidente en un avión *Curtiss*, en Cuatro Vientos; de resultas del cual quedó con una pierna rígida, lo que le obligó a pasar al Cuerpo de Inválidos, con la graduación de comandante, concediéndosele, como recompensa a sus méritos, la cruz de primera clase de María Cristina.

Entusiasta don Juan Viniegra de la Aviación, no enfrió el accidente sufrido su interés por ella, y lleva su actividad a la recién nacida aviación comercial. Creada la CETA (*Compañía Española de Tráfico Aéreo*), es desde el principio, uno de sus más firmes puntales, pues aunque su director general y fundador fue el ingeniero y piloto don Jorge Loring y Martínez, y su director técnico el también ingeniero don Eduardo Barrón, don Juan, *hombre de clarísima inteligencia y bondadoso carácter, fue quien en realidad dirigió la compañía* como jefe de servicios, desde Sevilla, en un principio.

De su actuación, unida a los ya citados, nos da muestra el auge que, en poco tiempo, adquiere la CETA; con unos modestos principios —una oficina en Sevilla y el campo de la dehesa de Tablada, que se prepara como aeródromo—, el 15 de octubre de 1921 inaugura su primera línea, Sevilla-Larache. Posteriormente aparecen nuevas rutas y compañías, hasta que el 31 de diciembre de 1928 se unifican todas, encargándose los servicios aéreos en monopolio a la CLASSA (*Compañía de Líneas Aéreas Subvencionadas, Sociedad Anónima*), a la cual se incorpora don

Juan Viniegra, aportando todo su entusiasmo y conocimientos.

El 18 de julio de 1936 le halla en Madrid, de donde, al negarse a prestar sus servicios al Gobierno de entonces, que le ofreció un alto cargo, fue trasladado a Paracuellos del Jarama, y allí asesinado, en unión de varios miles de patriotas, el 7 de noviembre de este mismo año. Ostentaba a su muerte el grado de coronel.

J. F. G.



15.847.—Coronel y clérigo.

Un personaje curioso de la historia de Filipinas fue Hernando de los Ríos, procurador de todo aquel archipiélago. Después de alcanzar el grado de coronel se ordenó sacerdote.

Había llegado a las islas en 1588, y a los nueve años de estancia levantó la primera carta de la isla de Luzón. Escribió sobre náutica e incluso fabricó un astrolabio de su invención. Formó parte de la expedición a Camboya en 1598 con Pérez das Marinas.

En 1610 presentó en la Casa de Contratación un instrumento para endulzar el agua del mar. En la prueba, con fuego de leña, logró obtener en media hora tres azumbres de agua potable.

Escribió un libro titulado "Memorial y relación de las Filipinas", impreso en Madrid en 1622.

Fue un hombre característico de su tiempo.

P. C.



15.848.—Afición.

Sabíamos que el famoso político don Antonio Maura, como buen balear, sentía gran simpatía por la Marina, tanto es así que a su iniciativa se debió el proyecto de una escuadra.

Lo que sí ignorábamos es que esta afición era tan fuerte que, cuando edificó su casa en la calle Lealtad de Madrid, los pavimentos

MISCELANEA

mentos fueron fabricados con la vieja madera de una fragata, la *Don Juan*, en la que había navegado de niño.

¡Anda que si las sábanas fueran hechas de las lonas...!

R. B. M.



15.849.—Hernán Cortés.

El conquistador de Méjico no sólo fue un buen militar y un magnífico diplomático, sino que tuvo también visión certera sobre la importancia de mirar hacia el mar, pese a ser un hombre de tierra adentro. Esta frase suya lo confirma:

Las empresas marítimas son la mayor cosa y de las que redundará más provecho desde que las Indias se han descubierto.

P. C.



15.850.—Linaje.

Al describirnos los linajes gallegos, el Licenciado Molina nos dice así de los Mariños:

Los Mariños quieren algunos decir que vienen de una mujer criada en las aguas de la mar que era de hermoso rostro, y que un hidalgo de este Reyno la tuvo en su poder, hasta que, quitadas las escamas que como pez traía, tuvo de ella generación. Lo cual es un simple cuento, porque la verdad es que vienen de un extranjero que vino por la mar y se casó en este Reyno con una noble mujer, de los cuales vienen estos Mariños, y llámase así por haber venido por la mar. Traen por arma unas ondas azules.

R. B. M.



15.851.—Repostar.

Por tradición suele rechazarse esta voz en la Marina por considerarla de uso exclusivo de profanos. No decimos *repostarse de víveres*, sino *hacer víveres*.

Sin embargo, *repostar*, según el *Diccionario Marítimo*, es lo mismo que *pertrechar*, o sea, "proveer de municiones, víveres y demás efectos, según reglamento, a un buque de guerra, para que pueda salir a la mar y manejarse en ella como corresponde".

Pese a todo, nos sigue gustando más decir *hacer petróleo* que *repostarse de petróleo*.

P. C.



15.852.—Infantería de Marina.

El 22 de julio de 1879 se aprobó el reglamento orgánico para las escuadras de trabajadores en los batallones del Cuerpo, sustituyendo a las de tiradores, que quedaban suprimidas.

En la exposición de la propuesta para su creación se fundaba ésta en la importancia que ha alcanzado en las guerras modernas la fortificación pasajera y en las ventajas

[Agosto-sep.

que proporciona a un Cuerpo contar con un núcleo de hombres que, instruidos en esta clase de trabajos, pueda en su día ayudar a la fuerza de que forma parte en el momento del combate, construyéndolos o reparándolos con la rapidez que sus conocimientos y práctica ha de proporcionarles...

Se componían estas escuadras de obreros, una por batallón, de un sargento segundo, al mando de ella, y 24 soldados; divididos en grupos de a cuatro, y adscrito cada grupo a una Compañía; el conjunto de escuadras del regimiento lo mandaba un oficial subalterno, denominado oficial de obreros.

Además del armamento, llevaban herramientas, como azadas, palas, etc., y el sargento un estuche de matemáticas y un rollo de cinta métrica. En cuanto a su instrucción, además de la reglamentaria del soldado, se refería a la construcción y empleo de los útiles necesarios para el trabajo y materiales para el mismo, construcción de trincheras, defensas accesorias, natación, puentes de circunstancias y volantes, conocimiento de tiendas de campaña, barracas de tierra, madera, barro y ramaje, hornos, etc. En lo referente a su equipo será de lienzo fuerte, y el de formación el mismo que hoy usan los gastadores y con el mismo trofeo.

J. F. G.



15.853.—Almagro.

Este conquistador del Perú y descubridor de Chile era de clase social tan baja que, según el rumor popular, fue amamantado por una puerca. Como no tenía apellido tomó el nombre de su pueblo de nacimiento.

Lo que hoy queremos resaltar de su carácter es su extraordinaria liberalidad: al obsequio de una adarga corresponde con una olla de plata con asas de oro. Y por el primer gato que llega al Perú paga 600 pesos.

No es extraño, pues, que una de las mayores diversiones de los indios fuese presentiar la caza del ratón por un gato...

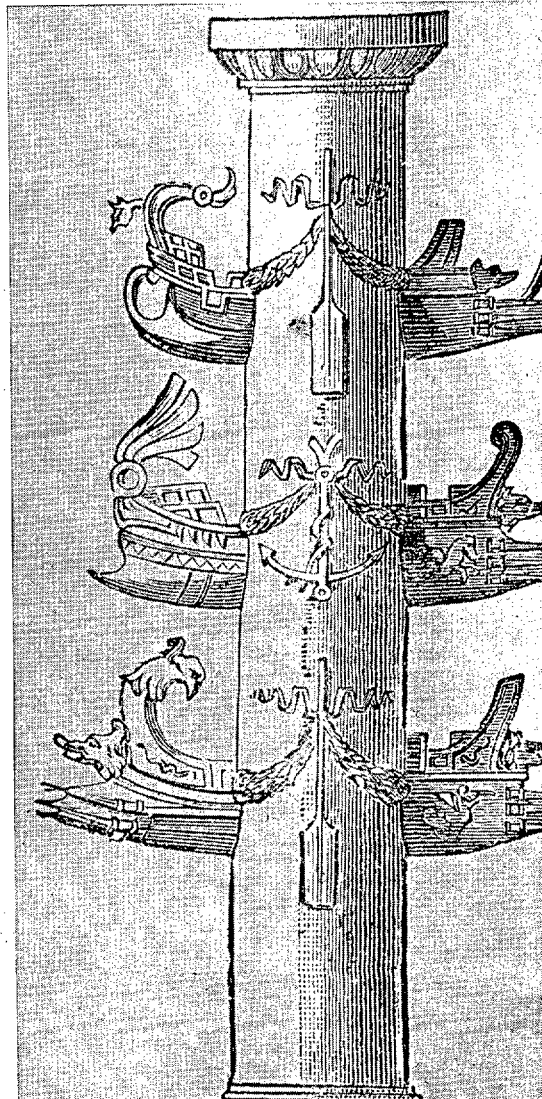
P. C.

15.854.—Impetu rostrado.

Se conoce por esta expresión al hecho de abordarse dos embarcaciones por la proa, porque *rostra*, significaba *proa*. De ahí que la *columna rostral*, que en Roma conmemora la victoria naval de Cayo Duilio en Mylae, esté decorada con seis proas.

Al *impetu rostrado* equivaldría la frase *embestir de roa a roa*, porque *roa* es sinónimo o forma anticuada de *roda*.

P. C.



15.855.—Cierto.

El famoso Cronista de Indias, además de poeta y autor de la *Historia de la Conquista de Méjico*, don Antonio Solís, acababa de ser ordenado sacerdote cuando presencié una viva discusión entre el duque de Medinaceli y el conde de Oropesa. Mediado el altercado, el duque se dirige a Solís preguntándole:

—¿Qué dice el señor don Antonio?

Rápidamente Solís le respondió:

—Yo digo misa, señor.

R. B. M.



15.856.—Orden.

La siguiente, dada por el general de división D'Armagnac, gobernador general de Galicia, indica la ninguna confianza que los franceses tenían en las tropas españolas, que oficialmente estaban a su lado durante la guerra de la Independencia. Dice como sigue:

Cuartel General de Ferrol, 23 de Mayo de 1809. Todo oficial, sargento, cabo o soldado español de tierra o de mar encontrado a una legua de las Puerias de la villa, sin permiso del señor Gobernador Español para las tropas de tierra y del señor Comandante General de la Marina para las de mar, visada por el señor Gobernador francés, comandante de esta villa, será preso, y considerado como desertor, dirigido al enemigo y castigado conforme al decreto dado el 20 de Mayo por S. E. el señor Mariscal Ministro delegado por el Rey para la organización de esta Provincia.

J. F. G.



15.857.—Leyenda.

El coyote, ese animal característico del Oeste americano, según una leyenda de los indios pomos de California, fue a quien se debe la creación del océano.

Por lo visto, el coyote, que tenía cualidades divinas, un día que no encontró agua para saciar su sed, arrancó unas matas, de

donde brotó una fuente, de tal caudal que llegó a formar el océano.

Pero aún hay más, porque el coyote tenía poder sobre el océano, y antes de que las aguas llegasen a cubrir toda la tierra las ordenó que se detuviesen... y lo consiguió.

P. C.



15.858.—Arbitrio.

A la situación por estima le llamaban los antiguos tratados de náutica *echar el punto de fantasía* y también *punto de arbitrio*. Cualquiera de ambas denominaciones dejan entrever la poca confianza que les inspiraba la estima. Y no es extraño, porque no olvidemos que en la época a que nos referimos no existía la corredera.

Ciertamente no andaban muy descaminados en las denominaciones. Casi podían llamarle *punto de imaginación*.

P. C.



15.859.—Calamares gigantes.

El calamar gigante o *architeuthis* no es fantasía de los hombres de la mar. En el Museo Oceanográfico de Mónaco existe, disecado, uno que mide cerca de ocho metros.

Pero se tienen noticias de algunos ejemplares que vararon en Terranova entre 1871 y 1873, de los cuales uno midió 17 metros con los tentáculos extendidos. Los ojos, de 40 centímetros de diámetro, parecían tambores. Pesó unas 30 toneladas.

Así que la ficción de Julio Verne del pulpo gigante atacando al *Nautilus* en la novela *20.000 leguas de viaje submarino* no se apartó mucho de la realidad.

P. C.



15.860.—Expediciones.

En la historia de América es justo observar que en los primeros años de la colonización española las más de las veces las ex-

pediciones originadas en la Península fracasaron. Por el contrario, tuvieron buen éxito las nacidas en las propias Indias, desarrolladas con los medios que el Nuevo Mundo les proporcionó.

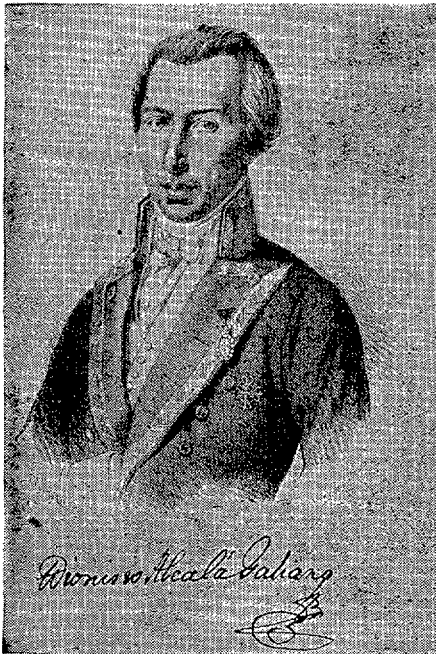
Así, las Antillas constituyeron el núcleo para la conquista de Méjico. Y del istmo de Panamá partieron las de todo el litoral centroamericano y el Perú.



P. C.

15.861.—Franqueza.

Al ilustre marino don Dionisio Alcalá Galiano le dijo una antigua amiga, en la calle, después de mucho tiempo que no se veían, que le encontraba muy envejecido.



Hija mía —le contestó Galiano—, a ti te sucede como a los que se embarcan por primera vez, que cuando la nave empieza a andar creen que lo que se va es la tierra y que ellos no se mueven.

Diplomático, pero menos.

R. B. M.

15.862.—Sopas con honda.

El padre don Juan de Areyzaga, que iba en el galeón *Santiago* de la Armada de Loaysa a la Especiería y que a la salida del estrecho de Magallanes se separó, llegando a la Nueva España, nos dice de aquellos naturales:

Los indios de la Nueva España eran diestros en tirar con las hondas, sin haberlos enseñado los mallorquines, porque la invención de tirar con las hondas se atribuye a los de las islas de Mallorca. Así lo dice Vegetio en su tratado del Arte Militar, donde las mujeres no dejaban a sus hijos pequeños gustar el manjar, si primero, tirándole con la honda, no le tocaban con la piedra.

¡Buenas quedarían las ensaimadas!

R. B. M.



15.863.—Colaboradores.

Isabel de Guevara fue una de esas esforzadas mujeres que ayudaron a sus maridos en la colonización de América. Suyas son estas palabras, escritas desde Asunción en carta a doña Juana, princesa gobernadora, en 1556 (cuando ya ésta había muerto):

...las fatigadas mujeres fueron un precio auxiliar para los hombres; ellas los metían a cuestras en los bergantines; ellas los curaban y los miraban y les guisaban la comida, trayendo la leña de fuera del navío, que se tenía por afrentada la que menos hacía; sirviendo de marear la vela, y gobernar el navío, y sondar la proa, y tomar el remo al soldado que no podía remar...

P. C.



15.864.—Roger de Lauria.

Cuenta Bernardo Desclot en su *Crónica*, en la parte dedicada a la lucha contra los franceses en Cataluña el año 1285, que en ocasión de ir con su flota Lauria, se enfren-



Reconocidos los presos, apartó cincuenta de rescate entre los almirantes y otra gente principal; los demás que halló vivos o heridos fueron quinientos y sesenta, y más de cinco mil los muertos. Mandó luego pasar la ropa y armas de sus galeras a las trece ganadas, por ser más nuevas y bien tratadas, enviando las suyas, desarmadas, a Barcelona... Quedó Roger de Lauria en el paraje de la batalla hasta la madrugada, que mandó sacar trescientos franceses heridos, y ensartados en una maroma los hizo ciar de la popa de una galera en la mar; los restantes doscientos y sesenta que estaban sanos, mandó cegar, salvo uno que dejó con un solo ojo para guiar a los demás. A éste ordenó que los llevase a la presencia del rey de Francia; y de ellos supo la pérdida de su armada, que la sintió en tanto extremo, que luego enfermó del mal que le duró hasta la muerte; era éste Felipe III de Francia.

Después Lauria, costeano, marchó al grao de Narbona, buscando las doce galeras que habían huido, enterándose se habían encerrado en Aguasmuertas, por lo que pasó a Cadaqués, ocupado a la sazón por los franceses, del cual se apoderó, así como de varias naves provenzales cargadas de provisiones de las cuales tomó las que le faltaban, y las demás envió a Barcelona con los leños presos.

Digamos que la crueldad ésta era común en la época, pues sus enemigos tampoco eran mancos, cuando llegaba la hora.

J. F. G.



15.865.—Peseta.

Antes de dar este nombre a la unidad monetaria española —derivada, sin duda, de peso—, la *peseta* era una red que manejaban uno o dos hombres en la pesca a la orilla del mar.

P. C.



tó con otra francesa, determinando cerrar con todos, apercibiendo a los suyos guardaren cuanto pudieran de hacerse daño unos a otros. Arremetió luego con su galera embistiendo con la proa en el costado de una galera provenzal con tan terrible golpe, que, trastornada a una banda, no quedó galeote ni balletero, salvo cinco o seis, que no fueron al agua. Las demás galeras le siguieron y mezciose la batalla con tan poca resistencia de los provenzales, que unos echándose a la mar y otros dejándose hacer pedazos, a poco rato las doce galeras, casi vacías de gente, lo mejor que pudieron, escaparon de la batalla sin ser vistas por ser de noche y sin parar se acogieron al puerto de Aguasmuertas; las otras trece quedaron presas con toda la gente, almirantes y hombres principales, pensó Lauria proseguir la persecución de las fugitivas, pero la noche le impidió hacerlo.

15.866.—Definición.

La famosa obra de don Antonio León Pínelo titulada "Epítome de la Bibliotheca Oriental, Occidental, Náutica y Geográfica", de 1629, nos define de este modo, sencillo y preciso, la voz *náutica*:

En la Náutica, que es la más útil, e importante de las ciencias matemáticas, que abrió primero dudosa, después atrevida, y finalmente artificiosa, los inciertos y espantosos caminos, que prohibió la Naturaleza a los más remotos, cuya existencia negaron estupendos, y maravillosos ingenios, burlándose, no sólo de los que los creían, sino de los que dudaban, asegurando la posibilidad.

Reciente está la espléndida edición patrocinada por don Carlos Sanz, de la segunda edición de este "Epítome" y su ampliación, que en 1737 había hecho don Andrés González Bárcena, silenciando su nombre.

R. B. M.



15.867.—Novela.

Fernández de Navarrete, al referirse en su *Biblioteca Marítima* al oficial mayor de la Secretaría de Marina don Jorge Pérez Lasso de la Vega, dice:

"Está además concluyendo (en 1845) y debe publicar muy pronto la novela marítima intitulada *Hernando o la marina Real de España*."

Por lo visto esta novela, además de servir como apuntes para la Historia de la Marina, contenía una "vindicación contra imputaciones de escritores extranjeros".

La obra se imprimió entre los años 1856 y 1863 y llevó este largo título: *La Marina Real de España a fines del siglo XVIII y principios del XIX. Memorias de familia, tipos, escenas y cuadros de costumbres, apuntes y materiales para la Historia de la*

Marina española. De ella hicieron encendidos elogios Fernández Duro y Fernán Caballero.

P. C.



15.868.—Descripción.

De cómo era la Corte inglesa durante el reinado de la *Reina Virgen*, nos da idea Mr. Dargaud en su *Histoire d'Elisabeth*, dice:

Era un tiempo desordenado aquel en que no tenía fijeza la moral. La Reina exterminaba a su heredera, reina también, se asociaba con piratas: los Ministros hacían tráfico del poder; el genio iba en busca del dinero. Era tiempo primitivo, obscuro y luminoso a la vez, ardiente sobre todo; tiempo en que la juventud rebosaba, la ciencia se mantenía envuelta en el caos, el amor rayaba en frenesí; el deseo no conocía freno, el heroísmo retaba a la muerte, la curiosidad quería penetrar en el cielo y en el infierno. El impulso era incalculable; el movimiento, convulsivo; la voluntad, inflexible; el odio, implacable; la ambición, sanguinaria. Tiempo en que el alma, rompiendo la prisión intelectual, se apoderaba del mundo por la imaginación, por la acción, por la filosofía, por la hechicería, por todas las facultades verdaderas o quiméricas de nuestra naturaleza. Shakespeare era el poeta impetuoso o soñador; Baco, el metafísico infamado mientras en el género humano haya fibra para castigar al genio envilecido; Raleigh, el soldado, el historiador, el explorador de lo desconocido y el cantor de la vieja cortesana; Drake, el almirante y el corsario en una pieza; Hawkins el negrero; Essex el azulador; Antonio Pérez el parricida, perverso, infatigable, intrigante siempre y en todas partes.

J. F. G.



15.869.—Valija.

Entre las instrucciones que el virrey del Perú don Francisco de Toledo dio a Pedro Sarmiento de Gamboa en su viaje al estrecho

MISCELANEA

de Magallanes y Río de la Plata, en persecución del corsario Drake, nos asombra la siguiente:

En cada navío se han de ir por el camino escribiendo quatro relaciones y Despachar por la forma susodicha: uno que ha de quedar en cada navío; otro que ha de quedar a la justicia del Río de la Plata para enviar a Su Majestad; otro a la dicha justicia para enviarme a mí por la vía de Tucumán; otro que ha de traer el Soldado que acordares que venga con él.

Lo ordena sin inmutarse; del Río de la Plata a la Real Audiencia de Lima, vía Tucumán, los Andes por medio y a lo largo de veintitrés grados de diferencia de latitud.

R. B. M.



15.870.—Modelo.

El más antiguo modelo naval que se conoce data, nada menos, que de 4.000 años (a. de C.) y se conserva en perfecto estado porque el material de su construcción era la plata. Se trata de una embarcación de unos 65 centímetros de longitud, con cuatro bancos para los remeros, hallada hace unos cincuenta años en las excavaciones de la antigua ciudad de Ur, en Caldea, dentro de una tumba real.

P. C.



15.871.—Faros.

Es curioso que casi todos los cronistas: el Licenciado Molina, don Antonio de Guevara, Pedro de Medina, etc., al describir la ciudad de La Coruña y referirse a su famoso faro, *que edificó Hércules*, lo hacen más que como faro guía de los navegantes, como defensa de la ciudad contra los que vienen por mar para atacarla:

La Torre de Faro la edificó Hércules y en ella puso un espejo por guarda de la ciudad y en el espejo un candil encendido y que

el fuego del candil nunca se amataba. Con la luz de este candil se veían en el espejo cualquier nao que viniese por la mar contra la ciudad, así de noche como de día, vistas las naos, preveníanse de no dejarlas entrar.

A continuación, Pedro Medina nos cuenta el truco empleado por los Almonides para ganar la ciudad:

Viniendo por la mar, encubrieron sus navíos con ramadas de árboles verdes, y la guarda de la torre, creyendo que era alguna isla que nuevamente parecía en la mar no se proveyó y así la tomaron.

Para nosotros lo más curioso es que, cuando el guarda de la Torre no avisó es porque sería corriente, en aquella época, que las islas navegasen.

R. B. M.



15.872.—Travesía.

Los modelos navales, pese a su pequeño tamaño, también han conseguido realizar alguna proeza. Este fue el caso de un pequeño velero de tan sólo 80 centímetros de eslora, "botado" al agua en las costas de Virginia en 1935, que cruzó el Atlántico y llegó a El Havre, habiéndose mantenido a flote, increíblemente, durante más de dos años.

El propietario de la embarcación había fijado en la cubierta un tubito de vidrio con un mensaje ofreciendo cincuenta dólares a quien la encontrara. Cuando ya se había perdido toda esperanza, lo halló un pescador francés.

El modelo llevaba la huella de su larga permanencia en el agua, pero estaba completo y navegaba perfectamente.

P. C.



15.873.—Poeta.

Mosén Jordí, un caballero valenciano que acompañó al rey Jaime I de Aragón en la armada que organizó en 1269 para socorrer

a Tierra Santa, fue tan buen poeta que Petrarca, en el siglo siguiente, le imitó en algunas de sus composiciones.

Entre sus poesías escribió, precisamente, "La tormenta que corrió el Rey Don Jaime en frente de Mallorca, navegando su armada a la conquista de Tierra Santa".

P. C.



15.874.—Invento.

No quisiéramos parecer tan "chauvinistas" como los rusos, que en su Enciclopedia atribuyen los principales inventos que contribuyeron al progreso de la Humanidad a compatriotas suyos. Pero la realidad es que al primero que se le ocurrió cargar las piezas de artillería por la culata fue al general español don Joaquín Navarro Sangrán, quien entre 1820 y 1828 hizo una serie de experiencias para evitar las desgracias frecuentes que suceden al cargarlas por la boca.

Y, como siempre, la junta facultativa española que estudió el invento dio informe desfavorable. En cambio, los franceses se interesaron tanto por el asunto que hasta el ministro francés de la Guerra encargó nuevas experiencias por si el invento podría ser útil.

¡Y tanto que lo fue!

P. C.



15.875.—Listillos.

Cuando Francisco Hernández de Córdoba regresó a Cuba con la noticia del descubri-

miento del Yucatán, la arquilla con los ídolos y objetos de oro, las noticias de las casas de cal de buena arquitectura, los trajes, la manera de vivir de los naturales, etc., todo ello aumentado más allá de la verdad, impresionaron al gobernador Diego Velázquez.

Pronto la fama de las nuevas tierras llegó a España.

El almirante de Flandes pidió al emperador Carlos V le diese en feudo el Yucatán porque quería poblarle con gente flamenca de su tierra. El emperador, con cierta ligereza, le concedió además la gobernación de la isla de Cuba, para facilitar la población de Yucatán.

En consecuencia, a los cuatro o cinco meses llegaron al puerto de Sanlúcar de Barrameda unos cinco buques cargados de mercaderes flamencos para la población de la supuesta isla de Yucatán, aparejados del todo para seguir a su destino.

Mientras la recluta se hacía en Flandes, la concesión quedó sin efecto. Los españoles, hartos de la codicia de los flamencos, informaron al emperador que la concesión era contra los derechos de don Diego Colón.

De los engañados labradores *hallándose burlados, o de enojo y angustia desto, o que los probó la tierra, murieron mucha parte dellos y los que escaparon con la vida, volviéronse a su tierra perdidos.*

Algo parecido ocurriría con los alemanes en Venezuela.

R. B. M.



PAÑOL DE VOCES NUMERO 16
Por J. y A. M.

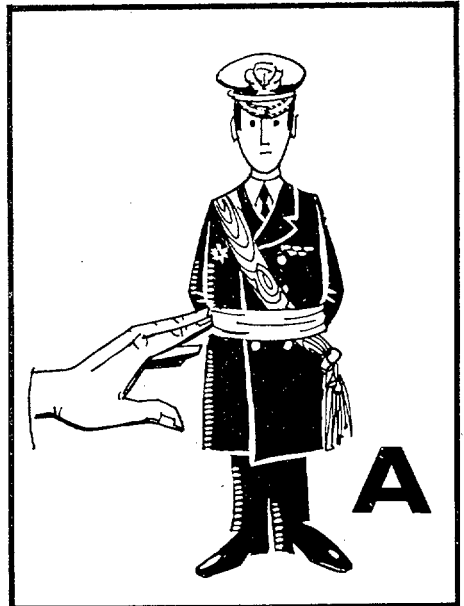
de un bote.—11. Crustáceo.—12. Escrito legal.

Verticales:

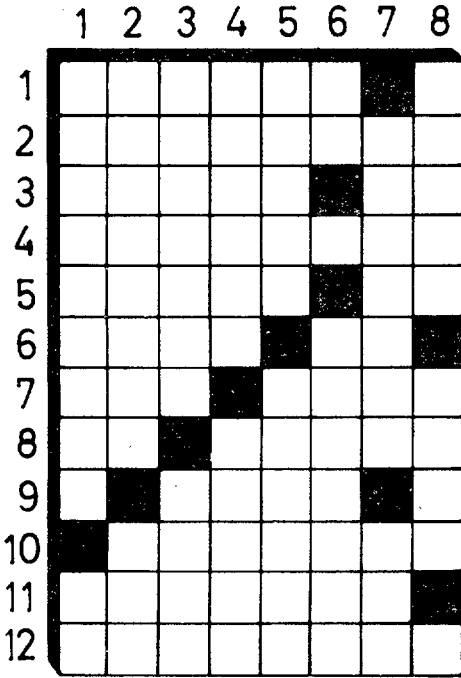
1. Peces. Negación.—2. Visceras. Enfermedad.—3. Aves. Bogue—4. Príncipes musulmanes. Al revés: Animales. — 5. Templán. Crustáceo.—6. Prefijo. Al revés: Piedra preciosa.—7. Arruinado. Orificio.—8. Polinesio. Fieras.

NAUTRAPELIA NUMERO 16

Por J. y A. M.



Corneta: Llama a comer.



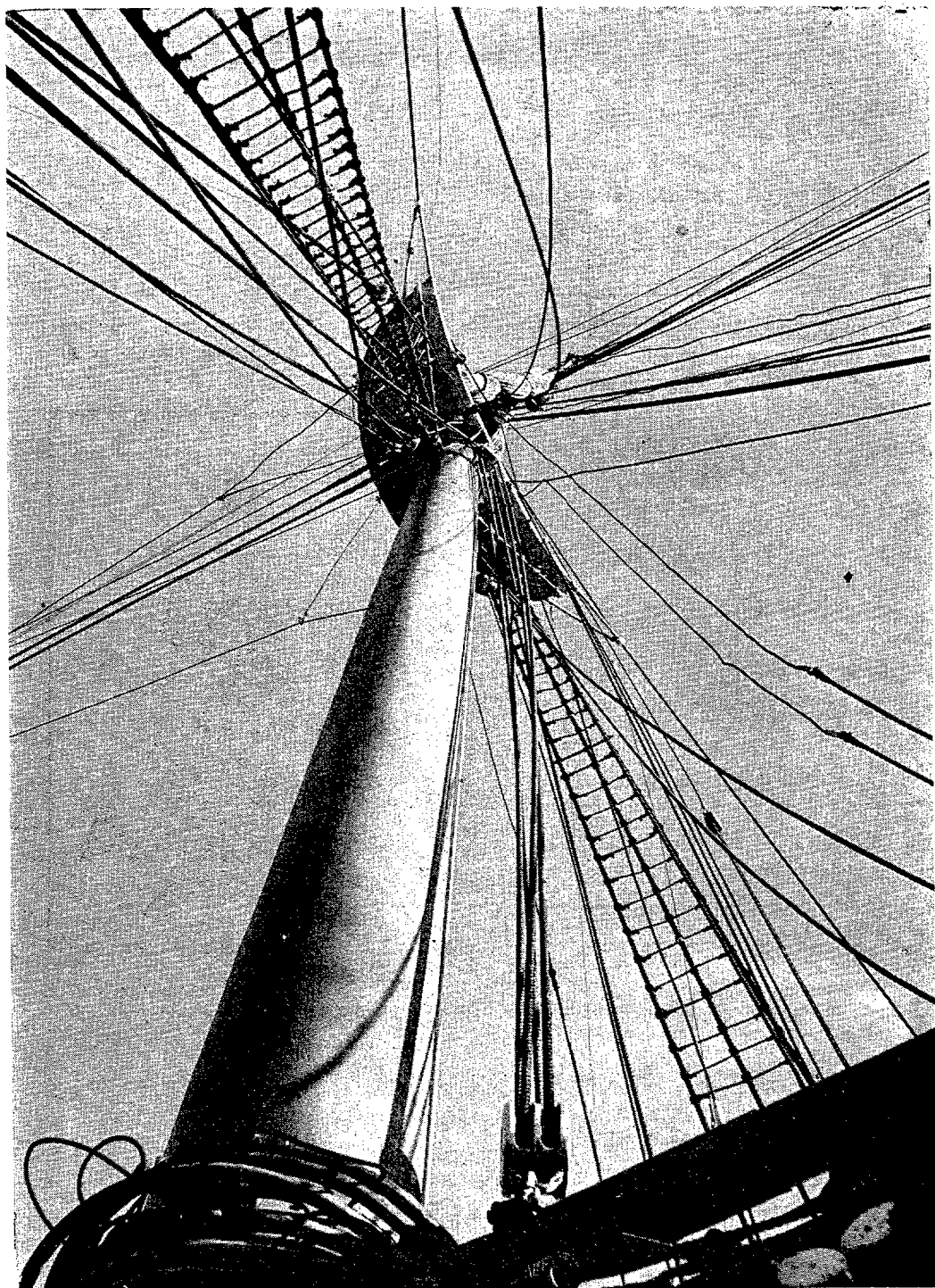
Horizontales:

1. Arte de pesca.—2. Huesos. Isla de la Sonda (plural). Letra griega. 4. Que reverencia.—5. Unidad de medida. Negación.—6. Pecados vocales.—7. Pueblo de Galicia. Lecho.—8. Naípe. Faltos de líquido.—9. Piedra.—10. Escudo en la proa

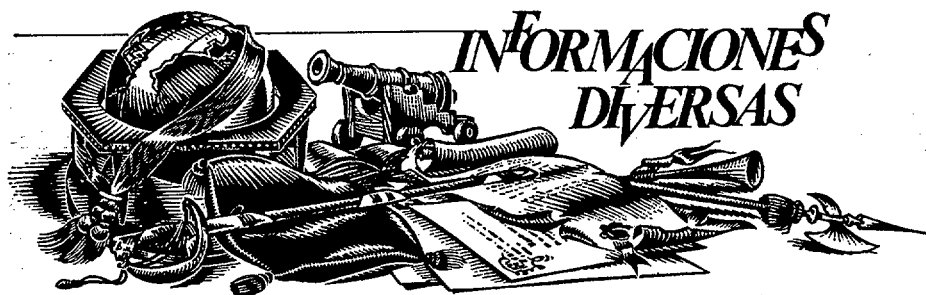
Las soluciones en el próximo número (1).

(1) N. de la R.—Las personas que respondieron a la invitación hecha en el *Epistolario* de mayo último opinan unánimemente que las soluciones deben aparecer en el número siguiente, y no en el mismo en que figuran los pasatiempos o jeroglíficos. Desde ahora, pues, seguiremos ese criterio.

Ante la imposibilidad de agradecer cada una de las cartas recibidas, expresamos nuestro reconocimiento a los firmantes de las tres que llegaron en primer lugar. Por cierto, los tres son tenientes coroneles de Infantería de Marina y los tres residen en El Ferrol del Caudillo: don Angel Alvariño Gómez, don Ramón Doval Iglesias y don Guillermo García Docampo.



"Ambición". Del cabo primero Electricista don José Luis Díez Bertoméu



INFORMACIONES DIVERSAS

JURA DE BANDERA Y ENTREGA DE DESPACHOS EN LA ESCUELA NAVAL MILITAR

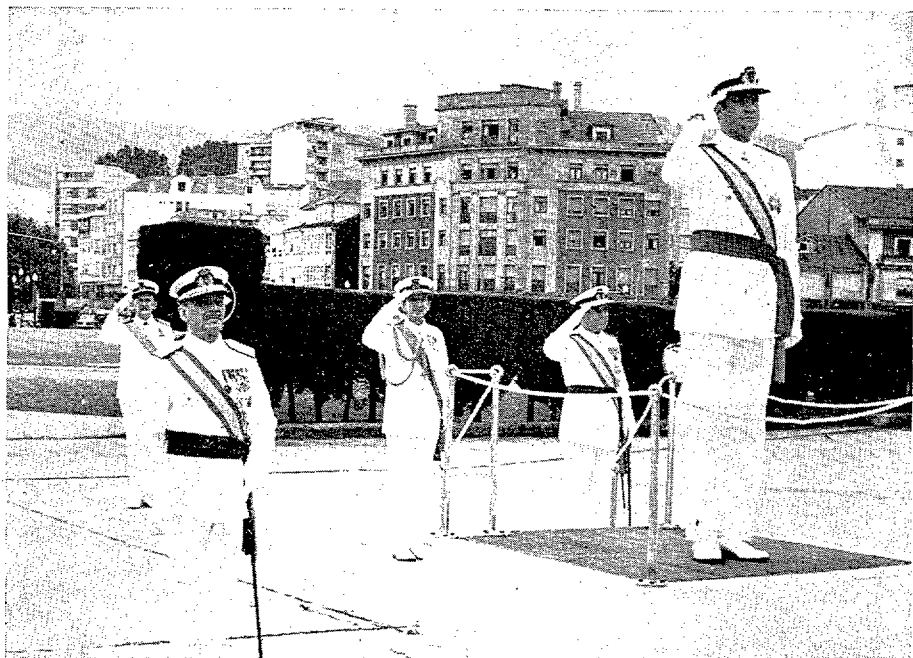


U alteza real el príncipe de España presidió los solemnes actos de la jura de la bandera y entrega de despachos a los nuevos oficiales, que se celebraron en la explanada de la Escuela Naval Militar el día 16 de julio pasado, festividad de Nuestra Señora del Carmen, excelsa patrona de todas las Marinas españolas.

A las once en punto de la mañana tomó tierra en el campo de deportes de la Escuela un helicóptero, en el que viajaba el príncipe, el cual fue cumplimentado por el ministro de Marina, almirante Pita da Veiga, y capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico, almirante González-Aller. Seguidamente, y tras saludar al capitán de navío comandante-director de la Escuela, S. A. R. escuchó desde un podio el himno nacional, y a continuación pasó revista al batallón de caballeros alumnos; terminada la cual, saludó a las demás autoridades que se encontraban presentes.

El arzobispo de Santiago de Compostela, monseñor Angel Suquía Goicoechea, celebró el santo sacrificio de la misa, finalizado el cual juraron la bandera los aspirantes del primer curso del Cuerpo General, Infantería de Marina e Intendencia, así como los nuevos oficiales de Complemento de la IMECAR. Terminada la jura se efectuó el relevo de abanderados, e inmediatamente después les fueron entregados los despachos a los nuevos oficiales de la Armada por el Príncipe de España y personalidades que le acompañaban en la presidencia del acto.

A continuación, S. A. R. impuso la Cruz del Mérito Naval al comandante-director de la Escuela Naval Militar, capitán de navío don Alvaro Fontanals Barón, y a los nuevos oficiales que obtuvieron el número uno de sus respectivas promociones, así como diversos premios especiales a los que más se habían distinguido a lo largo de la carrera. Los agregados navales a las Embajadas de Argentina, Ecuador, Chile y Perú impusieron igualmente las condecoraciones concedidas como ya es tradicional, por sus respectivas Marinas. Luego, los nuevos oficiales se despidieron de la bandera, pasando descubiertos de tres en tres bajo sus colores.



Honores a S. A. R. el príncipe de España.

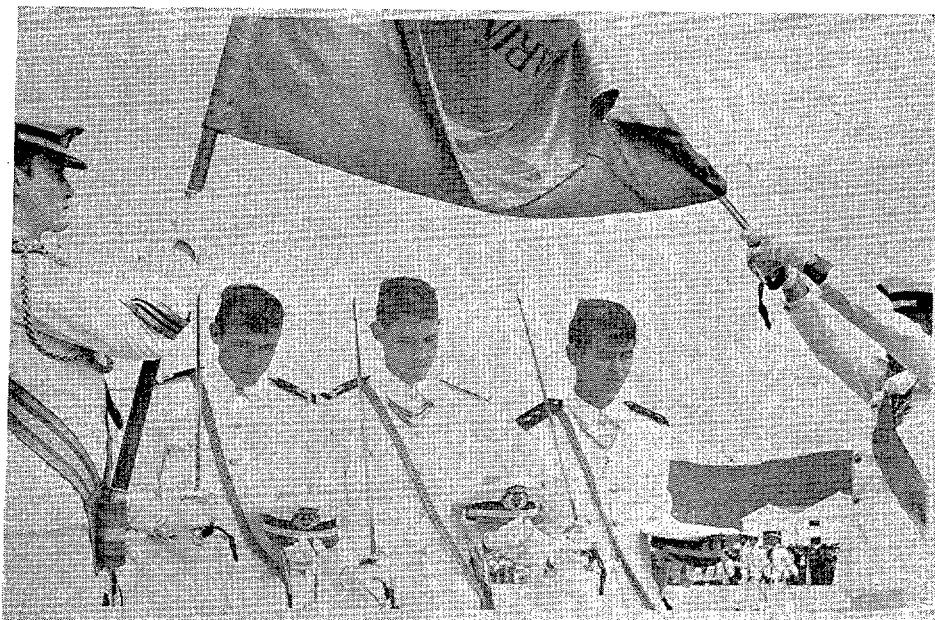
Finalizados estos actos, el capitán de navío comandante-director pronunció una alocución a los nuevos oficiales, exhortándoles al cumplimiento del deber, como virtud fundamental que había de guiar sus pasos constantemente en la nueva vida que ahora emprendían en el honroso servicio directo y continuado a la Patria.

Como broche final a toda la ceremonia, el ministro de Marina, tras de agradecer al príncipe de España su deferencia por haberse dignado presidir estos actos, pronunció el siguiente discurso :

Señor, excelentísimos señores, señoras y señores, jóvenes oficiales, caballeros guardiamarinas y aspirantes de la Armada, soldados y marineros :

Acabamos de asistir y de participar en unos actos que, si aislados encierra cada uno un profundo significado, juntos componen el ceremonial

que tradicionalmente acompaña, en la festividad de nuestra Patrona la Virgen del Carmen, la profesión de servicio a la Patria en la Armada de quienes aspiran a integrarse en nuestros Cuerpos de Oficiales y la incorporación efectiva a ellos de quienes han completado su etapa de formación.



Un momento de la despedida de la bandera.

Fieles a nuestra tradición y a la fe que inspira los principios del estado, hemos empezado por rendir acatamiento a la ley de Dios con nuestra participación comunitaria en el santo sacrificio de la misa. Sólo ante el Sacramento del Altar rendimos nuestras banderas y nuestras armas; porque sólo el amor a Dios está por encima de nuestro amor y entrega a la Patria.

Hemos rendido después homenaje a nuestros caídos, porque es justo y, además, oportuno hacerlo para que la lección de su total entrega esclarezca el alcance del juramento sellado con el beso a la bandera. Antepasados, padres, hermanos y compañeros presentes en el recuerdo de cada uno de nosotros; y, muy en especial, quienes durante el año último derramaron su sangre para fecundar nuestra paz: el almirante Carrero, víctima de quienes atentan contra el orden patrio; el capitán de corbeta Olivieri, los tenientes de navío Díaz Granda, Díez de Rivera y Goyanes y el cabo de marinería Salvador Gutiérrez Pacios, que dieron sus vidas en accidentes de vuelo.

Porque es así que el juramento de nuestra entrega a la Patria obliga en todo momento, pues, como mandan las Ordenes Generales para Ofi-

ciales: "Todo servicio en Paz y en Guerra se hará con igual puntualidad y desvelo que frente al enemigo."

Considero oportuno, tanto para los que hoy han jurado como para los que al despedirse de la bandera de esta Escuela esperan ilusionados su primer destino de oficiales, detenerme unos instantes a analizar las palabras del juramento militar.

Respetar y obedecer siempre a vuestros jefes, no abandonarles nunca. *Palabras terminantes, inequívocas, que sellan el compromiso de la lealtad, la disciplina y la subordinación. Virtudes esenciales que el militar está obligado a cultivar con esmero y a practicar sin reservas.*

Derramar, si es preciso, en defensa del honor e independencia de la Patria, y del orden dentro de ella, hasta la última gota de vuestra sangre. *Es el compromiso solemne del espíritu militar que a todos y a cada uno de nosotros nos obliga a darnos por entero al cumplimiento de la misión de las Fuerzas Armadas: garantizar la unidad e independencia de la Patria, la integridad de sus territorios, la seguridad nacional y la defensa del orden institucional. Este es el mandato que nos dio el pueblo español al refrendar unánimemente, hace poco más de siete años, la Ley Orgánica del Estado, depositando en sus Fuerzas Armadas su confianza y su tranquilidad.*

Por eso las Fuerzas Armadas, como un bloque sin fisuras, son el sólido cimiento, soporte y garantía del Estado, de su supervivencia y de su vida, es decir, de la actividad política; de ahí que el militar no sea ajeno a lo político en su más noble acepción, ya que es consciente de saber que, como miembro de aquéllas, es depositario de su capacidad política potencial con el sagrado deber de hacer acto de presencia con todo su peso cuando la defensa de sus clarísimos deberes constitucionales así lo demanden.

De aquí se desprenden con naturalidad las características propias del militar; la imagen con que el hombre de armas ha de aparecer ante sus conciudadanos.

Es un hombre al servicio de lo permanente: la Patria y sus supremas instituciones, miembro de una institución que es expresión de las virtudes heroicas de nuestro pueblo, en palabras del Cuarto de los Principios del Movimiento Nacional.

No hay nada nuevo. Así es ahora, así ha sido y será siempre.

Suyo es el puesto de vanguardia al servicio de la unidad, grandeza y libertad de la Patria.

Suya la permanente vigilia de la paz de España, conquista irrenunciable de nuestro pueblo.

Suya la defensa del orden institucional para que todos los españoles puedan participar en las legítimas tareas políticas y ejercitar los derechos y libertades que reconocen las Leyes Fundamentales, y que nadie ose quebrantar.

Tal habéis jurado a Dios y prometido a España. Tal es vuestro deber como oficiales de la Armada. Y mi responsabilidad como ministro de Marina es velar por que así se cumpla.

Es, sin duda, exigente la profesión militar. Requiere vocación, porque impone plena entrega sin otras actividades, ataduras y compromisos.

En prenda de este bien obrar se han impuesto la Cruz del Mérito Naval al capitán de navío don Alvaro Fontanals, que durante tres años como comandante-director se ha entregado a formar vuestro espíritu con talento, experiencia y genial amor a la profesión, como mandan las Ordenanzas que se cumpla tan noble e importante misión. Y a los jóvenes oficiales que, al completar su formación escolar con más distinguidas calificaciones, han acreditado en mayor grado subordinación a los oficiales, exactitud en el servicio, desempeño de todas las órdenes de sus Superiores, grande constancia en su aplicación, conocida pasión a su oficio.



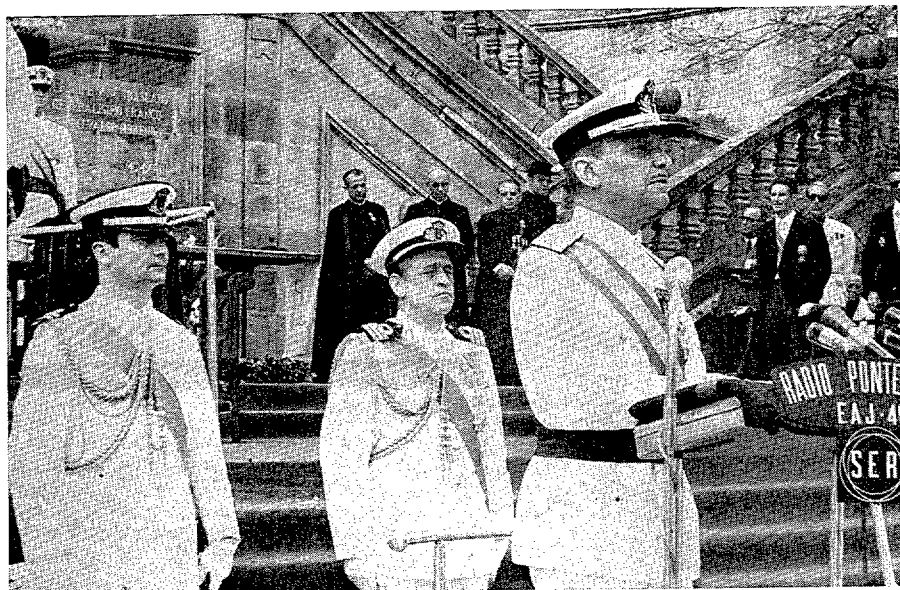
Acto de la imposición de condecoraciones.

Advertid conmigo que, junto a la subordinación, la cualidad que con mayor reiteración figura en las Ordenanzas para definir al oficial es el amor a la profesión.

Ese amor a la profesión que libremente habéis elegido os mueve, sin duda, a esperar y desear una Armada renovada en sus unidades, apta para cumplir su misión.

Esa es ante vosotros mi promesa, porque es también mi responsabilidad como ministro daros a vosotros, para mejor servicio a España, una Fuerza Naval moderna y equilibrada, cuya eficacia compense la natural limitación de los efectivos.

Para lograrlo, con el pleno apoyo del Gobierno, estamos comprometidos en dar continuidad al Programa Naval. A los patrulleros y buques de escolta ya en construcción seguirá pronto una serie de fragatas de patrulla de modernísimo proyecto; un nuevo paso adelante en el programa iniciado con las fragatas tipo Baleares



Discurso del ministro, almirante Pita da Veiga

De igual forma, tras los submarinos tipo Delfin, construiremos, para relevar en su día a los submarinos de procedencia norteamericana actualmente en servicio, una nueva serie, en la que culmina la evolución del submarino convencional y que ha de situarnos en el umbral de construcción de submarinos de propulsión nuclear.

En el plazo de dos años operarán desde el Dédalo, junto a los helicópteros, los primeros aviones de despegue vertical. Para asegurar la continuidad en su empleo, pronto iniciaremos la construcción del portaaviones Almirante Carrero. Con estos medios nos incorporamos sin retardo a una innovadora tendencia junto a las principales Marinas.

Como veis, los planes están trazados y los programas en marcha.

La Armada se renueva y exigirá de vosotros un esfuerzo constante de actualización de conocimientos profesionales. Vuestro amor a la profesión os incitará a desear siempre un destino en las más modernas unidades; para desempeñarlo con eficacia habréis de asimilar cada vez técnicas más complejas. Para ello habéis recibido en esta Escuela la formación básica necesaria; mas no cabe descansar fiado en los conocimientos recibidos.

Vuestra aspiración será el mando y, para merecerlo, vuestras virtudes profesionales y la experiencia que habéis de adquirir han de acom-

pañarse siempre de la validez de los conocimientos, pues, como dicen nuestras Ordenanzas el que no sabe no puede mandar...

Vuestro estímulo, el propio honor y espíritu.

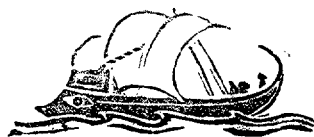
Vuestra norma de conducta: el ejemplo. Porque la complejidad de la técnica no debe haceros olvidar que habéis sido llamados a ser conductores de hombres y sólo en la sobria ejemplaridad de vuestras vidas intachables se harán patentes vuestras virtudes; calidades que califican de digno al oficial e infunden en sus subordinados el impulso moral decisivo para el triunfo en el combate.

Lealtad, disciplina, subordinación, amor al servicio y espíritu militar. Esta es la ofrenda que en nombre vuestro, junto con nuestra adhesión inquebrantable, ofrezco al príncipe de España, futuro esperanzador de nuestra Patria, al que ruego la haga llegar a nuestro Caudillo.

¡VIVA ESPAÑA!

A continuación, los caballeros alumnos y los nuevos oficiales cantaron el himno de la Marina. Una vez terminado, el batallón de alumnos desfiló marcialmente ante el príncipe de España, ministro y demás autoridades.

J. L. T.





“Gaviotas buscando comida”. De don Tomás Nodar Rey.

IN MEMORIAN

EL ALMIRANTE DIAZ DEL RIO:
UNA VIDA DE ENTREGA
AL SERVICIO DE ESPAÑA



TIENE sus horas la hazaña y sus horas la obediencia". Tal vez ninguna frase pueda definir tan breve y explícitamente como ésta del himno de la Escuela Naval Militar lo que es la vida militar, lo que constituye la esencia del espíritu militar: por un lado, siempre, el servicio fiel, metódico, con un esfuerzo diario, constante, "sirviendo" sin regateos el propio destino; por otro, como en un esperanzado presentimiento, que no puede olvidarse nunca, y ante el que nunca puede verse sorprendido el militar, la promesa irrevocable de "atreverse" al heroísmo, de no temerle a la muerte, porque la muerte es compañera inseparable del riesgo profesional para el hombre que se entrega a la carrera de las armas. Por eso, en la Escuela Naval se canta diariamente la aceptación, desde el principio, de estas dos esencias: la obediencia y la hazaña. Y por eso, también, cuando se tiene la afortunada oportunidad de leer —con emoción inevitable— la hoja de servicios de un hombre que —como el almirante Díaz del Río y Pita da Veiga— vivió para servir a España, uno se encuentra necesariamente con una serie de hechos que se entrelazan en apretada letra y relatados con idéntica sencillez y laconismo, porque son de idéntica naturaleza —militar— pese a la aparente rutina de los unos y a la evidente enormidad heroica de los otros. Obediencia valerosa y hazañas fuertes se mezclan tranquilamente, sin estridencias, sin elogios, sin ningún intento de valoración o engrandecimiento personal, en el lacónico relato que el almirante fue haciendo para sí mismo, a lo largo de las páginas de esa autobiografía que toda hoja de servicios viene a ser, al final de los días.

Fueron tantos los destinos y tantos los hechos de armas, las acciones navales que protagonizó el almirante Díaz del Río, que es preciso resumirlos, renunciando a narrarlos con el detalle y la emoción que merecen. Fruto de su obediencia constante fueron sus numerosos embarques, mandos de mar y destinos en tierra. Entre los primeros: la fragata *Asturias*, corbeta *Nautilus*, crucero *Carlos V*, crucero *Reina Regente*, crucero *Princesa de Asturias*, cañonero *Conde del Venadito*, acorazado *España*, cañonero *Doña María de Molina*, cañonero *Laya*, destructor *Furor*, crucero *Canarias*, acorazado *Alfonso XIII*, cruceros *Galicia*, *Méndez Núñez*, *Miguel de Cervantes*... Entre los segundos: mandó el cañonero *Dato*, minador *Júpiter* y destructor *Ciscar*; fue jefe del Estado Mayor de la Escuadra, jefe de las Fuerzas Navales del Mediterráneo y comandante general de la Flota.

INFORMACIONES DIVERSAS

Entre los terceros: Escuela de Aplicación de la Armada, Escuela de Marinería y Polígono "Janer"; jefe de los Estados Mayores de los Departamentos Marítimos de Cartagena y El Ferrol; director de la Escuela de Mecánicos, comandante general del Arsenal de Cartagena, comandante general de la Base Naval de Canarias, capitán general del Departamento Marítimo de Cádiz...

Pero también, y precisamente por esa escuela de valor que es la obediencia, como fruto de ese valor que siempre "se supone" —y se supone bien— se nos aparecen, con brevedad que el lector no lamente porque sabe que nace de la naturalidad de quién arriesgó su vida sin darle importancia, porque sabía que era su deber hacerlo así, las hazañas, los hechos heroicos, esta vez verdaderamente extraordinarios para la óptica de quienes no tuvieron la oportunidad de compartirlos:

Desde antes ya de iniciarse el Alzamiento Nacional, el almirante Díaz del Río y Pita da Veiga estuvo unido a él, llamado irrevocablemente por el amor a una patria en peligro de desintegración, participando muy activamente en la preparación de la Cruzada. Su primer hecho de armas en el que tuvo ocasión de ser protagonista se produjo en la defensa de la Puerta del Dique del Arsenal, en El Ferrol, en la que fue de decisiva importancia la actuación individual del entonces capitán de corbeta Díaz del Río, quien se enfrentó personalmente al Jefe de la fuerza enemiga, en un duelo que hoy pudiera parecer casi legendario, causándole la muerte de un disparo certero, con lo que los marxistas —al verse sin mando— huyeron desordenadamente.

Después de formar parte —en agosto de 1936— del Cuartel General del Ejército del Norte, a las órdenes del general Mola, en Burgos, así como en la Secretaría de Guerra, embarca como comandante del cañonero *Dato*, en el que había de desarrollar una dura y eficazísima campaña, principalmente en aguas del Estrecho de Gibraltar: sería excesivamente largo relatarla mercedamente; sólo es preciso destacar el apresamiento de 22 buques por contrabando de gue-



rra y, especialmente, el combate naval contra el destructor enemigo *Almirante Antequera*, en la noche del 8 al 9 de junio de 1937, poniéndolo en fuga, tras alcanzarle y producirle explosión en el tercio de popa, sin sufrir ninguna avería ni baja propia. Amén de otros numerosos apresamientos de buques hostiles, siendo segundo comandante del crucero *Canarias* participó en los bombardeos de Sagunto, Burriana, Barcelona y Valencia, y entabló combate —el 18 de junio— con los destructores *Sánchez-Barcáiztegui*, *Gravina* y *Antequera*, que convoyaban buques mercantes a Mahón, dándose a la fuga los destructores enemigos y capturándose al convoy.

Mandó también el minador *Júpiter*, con el que el 22 de febrero de 1938, bombardeó Valencia y Sagunto y rechazó con éxito un fuerte ataque de aviación; el 28 del mismo mes minó la entrada de Valencia. Mandando el *Císcar* en el año 1939, colaboró a las órdenes del contralmirante Moreno a la devolución a España de los buques estacionados en la base francesa de Bizerta.

Obediencia y hazañas, servicio y heroísmo, tuvieron obligada consecuencia en las numerosas condecoraciones recibidas por el almirante: Medalla Militar Individual, por su valerosa y decidida actuación en El Ferrol, al iniciarse el Alzamiento Nacional; dos cruces de primera clase del Mérito Naval; una cruz de segunda clase del Mérito Naval; Gracias de R. O. del Ministerio de Marina, Medalla de la Campaña, Cruz Roja del Mérito Militar, Cruz de Guerra como distintivo extraordinario, Gran Oficial de la Orden Militar portuguesa de Avis, Medalla Militar Colectiva, Orden del Aguila Alemana, Gran Cruz del Mérito Naval, Gran Cruz de San Hermenegildo, Medalla de Oro de la Cruz Roja Española, Medalla de la Vieja Guardia, Gran Cruz de la Orden de Cisneros, Gran Cruz de la Orden Imperial del Yugo y las Flechas...

El almirante Díaz del Río y Pita da Veiga, uno de los héroes de nuestra Cruzada de Liberación, ha muerto. Con la muerte es cuando los héroes adquieren la categoría de ejemplos, de ejemplos vivos, a condición de quienes les han contemplado y quienes han oído relatar sus hazañas y sus vidas no se limiten a cantarlos, a glorificarlos, sino que aprendan a imitarlos.

Mientras la hazaña, el hecho excepcional requiere excepcionales circunstancias, la obediencia, el servicio, el cumplimiento estricto y generoso del deber es posible siempre, es siempre imitable y reproducible. Por eso, cuando un héroe muere es preciso captar vitalmente su ejemplo, imitando su temple para hacer siempre cierta aquella definición del soldado que un Jefe de la Armada dictó una vez: "España es su obsesión; el servicio, su patrimonio; la obediencia, su vida; la gloria de la patria, su esperanza."

JOSE R. FERNANDEZ AREAL





"Playas". De don Tomás Nodar Rey

HOMENAJE DE DESPEDIDA AL CRUCERO CANARIAS



ENTRE los días 21 y 30 del pasado mes de junio se celebraron en el archipiélago canario los actos en honor del crucero *Canarias* con motivo de su pase a la reserva en la lista oficial de buques de la Armada, a partir del 12 de septiembre.

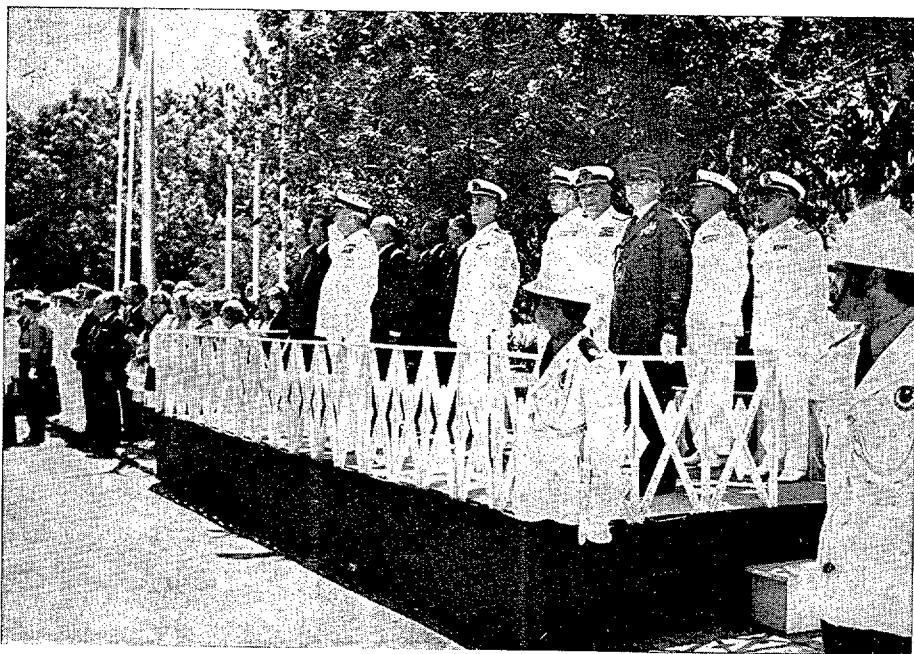
El crucero *Canarias* es, sin duda, uno de los buques de más brillante historial en los anales de nuestra Marina contemporánea; su heroica gesta, en los difíciles comienzos de la guerra de liberación, quedará inscrita para siempre en la historia de la Marina española con letras gloriosas. Era, pues, obligado el homenaje que recientemente se le tributó.

El ministro de Marina, almirante don Gabriel Pita da Veiga, tuvo especial empeño en que este homenaje de despedida tuviese lugar en las aguas de las islas que llevan el nombre del buque que durante casi cuarenta años arboló la insignia del almirante de la Flota, porque las propias autoridades insulares al conocer el aplazamiento de la Semana Naval —como consecuencia del ahorro energético derivado de la crisis petrolífera mundial— así lo habían solicitado. No hay que olvidar que fue precisamente en Tenerife, en el año 1940, donde, por suscripción popular, se había entregado al buque su bandera de combate.

Para darle a los actos el relieve que merecían asistió, representando al ministro de Marina, el almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, don José Ramón González López, y le acompañaron durante la estancia el comandante general de la Zona Marítima de Canarias, vicealmirante Español Iglesias; el comandante general de la Flota, vicealmirante Elizalde y Lainez, así como las primeras autoridades de las islas en cada una de las provincias.

El día 21 de junio fondeó el *Canarias* en aguas de Santa Cruz de Tenerife al mando del capitán de navío don Feliciano Mayo, nacido precisamente en estas islas. Iba escoltado por los destructores *Marqués de la Ensenada*, *Almirante Valdés*, *Lepanto* y *Almirante Ferrándiz*. El acto culminante en la provincia tinerfeña se celebró el día 24, con motivo de la entrega de una Corbata de Honor, con rango de Medalla de Oro, a la bandera de nuestro buque insignia. Hizo el ofrecimiento el presidente de la Mancomunidad Provincial Interinsular de Cabildos, don Rafael Clavijo, quien, en emotivas palabras, dijo que el crucero *Canarias* no se retira, sino que marcha jubiloso a una reserva triunfal, y esto, por encima de todo, no puede ser sino un motivo de gran satisfacción. El comandante del buque correspondió, en recuerdo del acto, con una reproducción de la tapa del cabrestante de popa del *Canarias*. A continuación el almirante González López pronunció unas palabras en las que expresó el auténtico pesar del ministro de Marina por no poder asistir a los actos tan plenos de significado, de emoción compartida y de compenetración íntima entre las islas y la Armada. Agradeció

la entrega de la Corbata de Honor al *Canarias*, símbolo del esfuerzo denodado, del valor y de la abnegación. *Cualidades todas ellas —prosiguió— que reunidas en un nombre, Canarias, han unido con lazos indestructibles a la Armada con una región española. Región sin la que no se concibe la Historia de España a partir de su unidad por obra de los Reyes Católicos. Por esta razón estoy seguro tenéis plena conciencia de que ninguna alta empresa ultramarina se hizo sin pasar por las Canarias, sin contar con las Canarias, sin que los españoles de las islas oceánicas tomaran parte en ellas. Y si se hizo, también se hará. Vuestros puertos son los puertos españoles de salida hacia el mundo, hacia las grandes aventuras que ilusionaron los corazones de los hombres audaces, hacia las grandes aventuras que llenan los sueños de los hombres canarios, de los hombres marinos.*

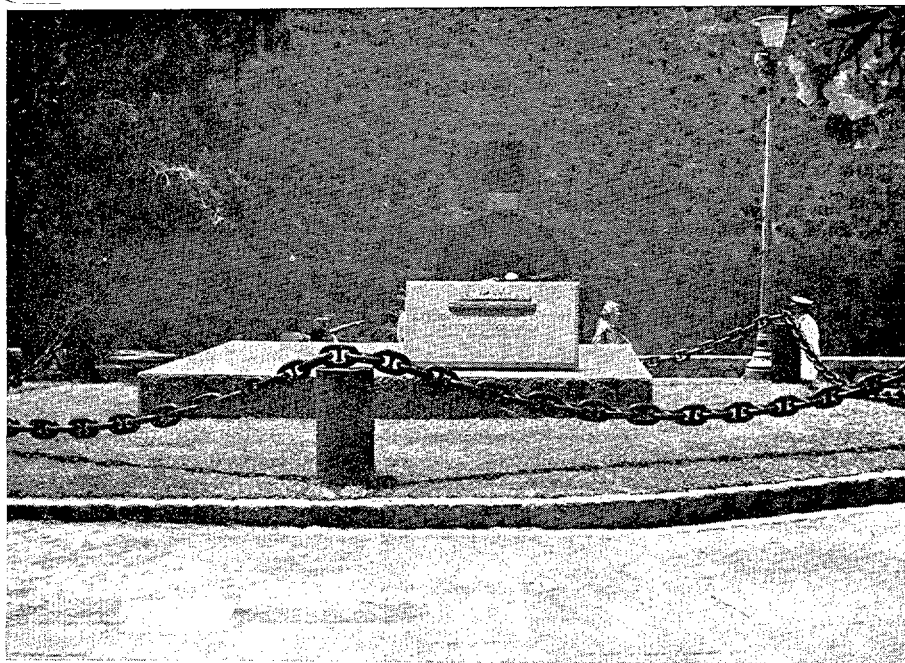


El jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante González López, preside uno de los actos reseñados.

Las unidades de la Flota abandonaron las aguas de Tenerife el día 25 por la tarde, tras una pasada en línea de fila al muelle, abarrotado de un público que los vitoreaba. Fondearon, horas después, en el puerto de La Luz. El crucero *Canarias* arbolaba la insignia del almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, que se hallaba a bordo.

El acto de homenaje en Las Palmas se celebró el día 27, y tuvo por escenario el bellísimo y recientemente reconstruido Castillo de La Luz. En el lugar en que habrá de instalarse el recuerdo —quizá un cañón— que perpetúe la memoria del *Canarias*, el alcalde, señor Ortiz, en nombre del Ayuntamiento, entregó al almirante González López, para el homenajeado buque, un “can de plata”; y el

Cabildo, por manos de su presidente, don Lorenzo Olarte, una "palmera de oro". A continuación se descubrió una lápida dedicada al crucero "Canarias" en memoria permanente y agradecida por el símbolo glorioso de su nombre. El presidente del Cabildo tomó la palabra y expresó lo que de emotivo tiene siempre la



El recuerdo que Las Palmas de Gran Canaria dedicó al glorioso crucero.

presencia del crucero en aquellas aguas. *Cuando salga el próximo domingo del puerto de La Luz, tras su última singladura en Las Palmas, se lleva una parte de los corazones de los canarios.* Habló a continuación el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, quien se refirió a la compenetración y comunidad de sentimientos entre las islas oceánicas y la Armada. Y continuó: *Nada mejor podíais haber elegido para honor de los hombres de hoy y ejemplo a imitar por las generaciones futuras que el símbolo claro y directo de unos hierros ennoblecidos por el paso de los años, por los elevados hechos en los que tomaron parte, por las manos de los hombres que los manejaron, apoyados en unas no menos ennoblecidas piedras, hijas del océano, madres ubérrimas, tierras de una ilustre estirpe, que si en tiempos pasados tomó parte muy activa en cuantas empresas ultramarinas emprendió España, hoy se siente con iguales ánimos para emprender con ilusión la gran aventura moderna del desarrollo integral del hombre. Y para esta empresa de gran aliento, ayer lo dije en Tenerife y hoy lo repito en Las Palmas, vuestros puertos son los puertos españoles de salida hacia todos los océanos y hacia todas las tierras de más allá de los océanos.*

Una vez concluidos los principales actos del homenaje, el almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada regresó a Madrid, aunque el *Canarias*, con las otras

INFORMACIONES DIVERSAS

unidades de la Flota, continuó su estancia hasta el día 30 en que partió para su última navegación en aquellas aguas.

Además de los actos reseñados tuvieron lugar a bordo otros de carácter sindical, así como una serie de agasajos y excursiones, para que las dotaciones conciciesen las bellezas de aquellas entrañables e incomparables tierras.

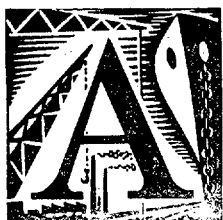
En tanto que alguien se decida a escribir la gloriosa historia del *Canarias*, cuando concluya su existencia, queremos —como merecido recuerdo y homenaje a sus dotaciones— dejar constancia de la larga lista de sus comandantes:

- Don Hermenegildo Franco y Salgado-Araújo (comandante de quilla).
- Don Francisco Moreno Fernández (comandante de quilla).
- Don Francisco Bastarache y Díez de Bulnes.
- Don Salvador Moreno Fernández.
- Don Rafael Estrada Arnáiz.
- Don Ramón Agacino Armas.
- Don Ramón de Ozámiz y Lastra.
- Don Carlos Regalado y López del Hoyo.
- Don Juan Pastor Tomasety.
- Don Benigno González-Aller y Acebal.
- Don Felipe Abarzuza Oliva.
- Don Jerónimo Bustamante de la Rocha.
- Don Santiago Antón Rozas.
- Don Pascual Cervera Cervera.
- Don José García de Lomas y Barrachina.
- Don Juan Jáuregui y Gil Delgado.
- Don Ricardo Calvar y González-Aller.
- Don Manuel Antón Rozas.
- Don Alvaro Guitián Vieito.
- Don Daniel Novás Torrente.
- Don Rafael Romero Conde.
- Don Luis Huerta de los Ríos.
- Don José Jáudenes Junco.
- Don Manuel de la Puente y Magallanes.
- Don Luis Hernández Cañizares.
- Don Enrique Barbudo Duarte.
- Don Antonio Díaz-Pache Moreno.
- Don Manuel González y Ramos-Izquierdo.
- Don Ramón Liaño de Vierna.
- Don Antonio González-Aller Balseyro.
- Don Enrique Arévalo Pelluz.
- Don Faustino Rubalcaba Troncoso.
- Don Nicasio Rey-Stolle de la Peña.
- Don Diego López Lourido.
- Don Feliciano Mayo Jáimez.

Z.



ENTREGA DE LA BANDERA DE COMBATE AL SUBMARINO *NARCISO MONTURIOL (S-33)*



las once de la mañana del día 29 de junio, y en la explanada del muelle de Bosch y Alsina del puerto de Barcelona, tuvo efecto la brillante ceremonia de bendición y entrega de la bandera de combate que el Ayuntamiento de Figueras ofreció al submarino *Narciso Monturiol (S-33)*.

En el citado muelle, y abarloados al *Narciso Monturiol*, se encontraban también los *Almirante García de los Reyes (S-31)* e *Isaac Peral (S-32)*; y en tierra, formadas frente a los submarinos, las dotaciones de los mismos. Ante la formación de submarinistas se hallaba una compañía de honores formada por tropas de los Ejércitos de Tierra, Mar y Aire, con bandera, escuadra y banda de música, al mando del teniente de navío Pita, del S-33.

El jefe del Sector Naval de Cataluña, contralmirante don Alberto Cervera Balseyro, pasó revista a las fuerzas que rendían honores y a las dotaciones de los submarinos. El contralmirante Cervera ostentaba la representación del capitán general de la Zona Marítima del Mediterráneo.

Seguidamente dio comienzo la ceremonia con una misa, que ofició el teniente vicario don Gaspar Cardona Quevedo. Ocuparon lugares preferentes el jefe del Sector Naval de Cataluña y el alcalde de Figueras, don Pedro Giró Brugués. A la izquierda del altar se encontraban el comandante del *Narciso Monturiol*, capitán de corbeta don Fernando Dodéro García de Tudela, y la madrina de la bandera de combate, doña Consuelo Serra de Sáenz, teniente de alcalde del consistorio de Figueras. En los primeros bancos y en las tribunas se encontraban el gobernador civil de Barcelona, el jefe del Sector Aéreo de Cataluña y otras personalidades, así como los miembros del Ayuntamiento de Figueras, don Juan y don Carlos Monturiol (nietos del insigne inventor figuerense), jefes y oficiales de la Armada e invitados en general.

El padre Cardona Quevedo bendijo la bandera de combate del submarino S-33 y pronunció una plática exaltando los valores morales de los Ejércitos españoles, y dedicando frases de elogio a los hombres de la Armada en general y a las dotaciones del Arma Submarina en particular.

A continuación, doña Consuelo Serra de Sáenz, madrina de la bandera, pronunció un parlamento en nombre de Figueras, ciudad que se enorgullece de haber sido la cuna de hombres singulares. Dijo que la ciudad se sentía feliz ante el tributo que la Marina de Guerra española rendía a su hijo preclaro, llevando en su

unidad submarina S-33 el nombre del que un día de 1859 navegó por vez primera bajo la superficie de las aguas. Recordó la extraordinaria personalidad del inventor del *Ictíneo*, y recordó que en las aguas de Barcelona, de Alicante y de Cadaqués probó la verdad y, a la vez, la imperfección de un invento, no obstante dio un paso trascendental para lo que habría de ser decisiva arma de guerra y de estudio submarino.



Doña Consuelo Serra de Sáenz, teniente de alcalde de Figueras, ofrece la bandera de combate al submarino *Narciso Monturiol* S-33

Ofreció después, “como prueba que sella nuestra laltad y agradecimiento”, la bandera de combate, con la certidumbre de que se llevará con el honor y la dignidad proverbiales en la Marina de Guerra española. Doña Consuelo Serra terminó diciendo que en los colores rojo y gualda “palpita España entera, y en España el Ampurdán y Figueras”.

Tras recibir la bandera de manos de la madrina, el capitán de corbeta Dodero García de Tudela tomó la palabra y, entre otras cosas, dijo: “Nosotros, que conocemos bien nuestra misión de servicio y que vivimos el momento actual en su auténtico significado, sabemos la identificación que dentro del ámbito de nuestra España existe entre la Marina, ahora representada por esta Fuerza Submarina, y este pueblo español, al que

todos pertenecemos, simbolizado por esta Cataluña avanzada del *Mare Nostrum*.”

Finalizada la santa misa, la bandera de combate fue llevada a bordo del submarino *Narciso Monturiol* e izada solemnemente en el asta de la torreta, a los acordes del himno nacional. Un piquete integrado por suboficiales del submarino disparó una salva de fusilería, saludando la enseña. Terminada la emotiva ceremonia, las fuerzas de Tierra, Mar y Aire que habían rendido honores desfilaron marcialmente ante las autoridades.

Por último, a bordo de los tres submarinos surtos en el puerto barcelonés, fue servido un vino de honor. Más tarde, el Ayuntamiento de Figueras ofreció un almuerzo en un céntrico restaurante. A los postres, pronunciaron palabras de agradecimiento y adhesión a la Marina el alcalde de Figueras; de gratitud a Figueras, el jefe de la Flotilla de Submarinos, capitán de navío Reinoso, y de reconocimiento y felicitación por la extraordinaria brillantez del acto, el contralmirante don Alberto Cervera Balseyro.

Al día siguiente, domingo 30, las dotaciones de los submarinos se trasladaron a Figueras, donde el comandante del *Narciso Monturiol* (S-33) efectuó una ofrenda floral ante el monumento a Narciso Monturiol.

Barcelona, donde tanto se quiere y admira a la Armada, vivió una jornada memorable, como lo fue también la del 12 de octubre de 1968, cuando la Ciudad Condal ofreció la bandera de combate al portahelicópteros *Dédalo*, y como habrá de ser, sin duda alguna, el día, aún indeterminado, pero del próximo año 1975, en que las cuatro Diputaciones catalanas ofrezcan la bandera de combate a la fragata lanzamisiles *Cataluña* (F-73).

M. RAMIREZ GABARRUS





"Contra luz". Del capitán de corbeta don Salvador Méndez Rocafort.

NOTICARIO



ACCIDENTES

Abordaje a ochenta millas de Gran Canaria. — El portacontenedores británico **Bonaty Bay** fue abordado por el transporte frigorífico soviético **Nicman** cuando navegaba a unas ochenta millas de la isla de Gran Canaria, en la derrota Rotterdam-Australia.

La colisión produjo en el buque inglés un desgarró de siete metros de largo en uno de sus tanques de lastre y una vía de agua de tres metros de longitud en una de sus bodegas.

En el accidente no hubo que lamentar desgracias personales.



Buque de cabotaje danés hundido.—El pequeño carguero danés **Venus**, que transportaba 550 toneladas de mineral de zinc, de Bilbao a Bremen, naufragó a causa de una explosión a unas ocho millas de la punta de San Mateo, frente a la entrada del puerto de Brest.

En el accidente desapareció el primer oficial del buque y tres marineros resultaron heridos.



Buque norteamericano varado en Cádiz.—Cuando efectuaba las maniobras de salida del puerto de la zona franca de Cádiz,

el fuerte viento reinante hizo que embarrancara en la misma bocana el portacontenedores norteamericano **Red Jacket**, de 11.757 toneladas de porte.



Explosión en Galdácano. — Dieciocho muertos y treinta y dos heridos fue el balance de una explosión acaecida en la factoría de Galdácano, de Unión Explosivos Río Tinto.

La causa de la explosión pudo ser una fuga de eter-alcohol en el taller de elaboración de pólvora de simple base.



Incendio en un pesquero coruñés.— Un incendio que se declaró a bordo del pesquero coruñés **Timotea** obligó a su tripulación a abandonarlo a unas catorce millas de cabo de Finisterre, a la altura de las islas Sisargas.

Los trece tripulantes del buque siniestrado fueron recogidos por el butanero **Isla de Marnay** y el yate inglés **Phase Five**.



Explosión e incendio. — El petrolero chipriota, de 1.113 toneladas, **Mili** sufrió los efectos de un violento incendio, que comenzó a raíz de una serie de explosiones provocadas, al parecer, por un escape de gas.

NOTICARIO

El *Mili* estaba atracado en el puerto escocés de Grangemouth, a punto de iniciar su derrota hacia Rotterdam.



Fuego en un pesquero español.—Cuando navegaba a setenta millas al norte de Lanzarote, se declaró un incendio a bordo del pesquero español *Mirdoma*, que hubo de ser tomado a remolque por el buque soviético *Morzhovets* y conducido al puerto de Las Palmas.

Los diecinueve tripulantes del pesquero no sufrieron daños personales en el siniestro.



Explosión de un cohete mar-tierra. — Dos muertos y diecisiete heridos fue el balance de la explosión accidental de un cohete superficie-superficie, de 88 mm., en el Centro de Adiestramiento de la Marina venezolana, próximo a la ciudad de Carupano.



Mercante varado.—En la fotografía, el buque noruego *Sygna*, de 50.000 toneladas, azotado por las olas tras varar cerca

de Sidney bajo los efectos de un huracán, en el que el viento alcanzó una velocidad de 150 kilómetros por hora.

La tripulación del *Sygna*, integrada por treinta hombres, fue puesta a salvo por helicópteros de las Fuerzas Aéreas australianas.



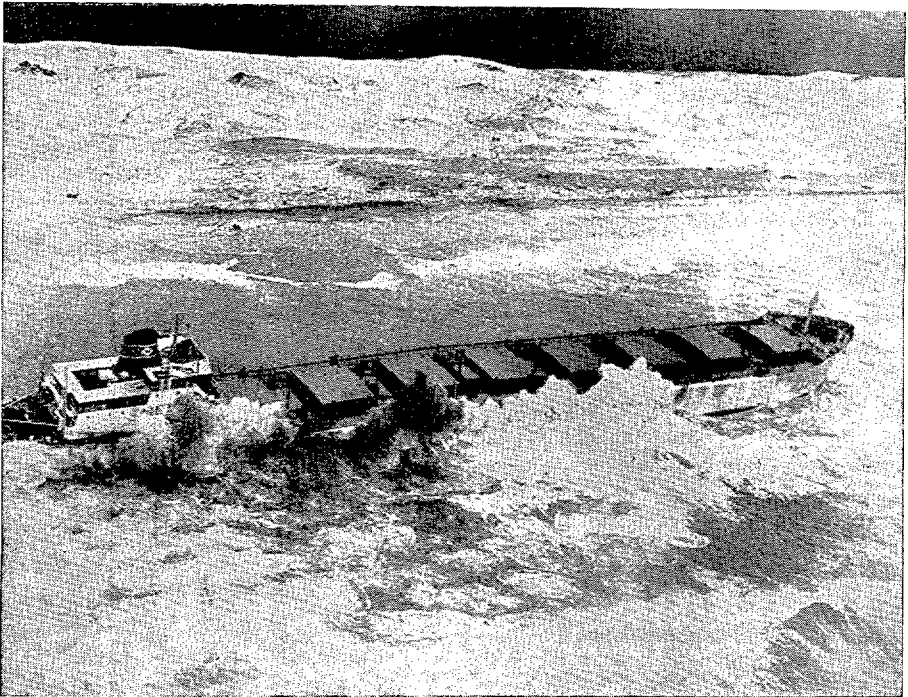
El Havre.—Un incendio declarado en un embarque de parafina, estibado en una de sus bodegas, produjo ligeros daños en el mercante francés *Yalou*.

La rápida intervención de los servicios de contraincendios impidió la propagación del siniestro.



Carguero holandés desaparecido.—Las autoridades del puerto colombiano de Santa Marta dieron por desaparecido al buque holandés *Egraña*, zarpado el 13 de mayo de Aruba en dirección Panamá.

Sin embargo, dado que en la zona no había, habido en esos días ningún temporal u otra anomalía meteorológica, existía la esperanza de que el buque estuviera a la deriva en el Caribe.



Explosión en un petrolero.—Dos marineros resultaron muertos y otros seis con graves quemaduras a causa de una explosión a bordo del petrolero mejicano **Guadalupe Victoria**.

El accidente se produjo en un pequeño pañol de proa, que estaban pintando los ocho marineros afectados.



Buque español hundido.—La motonave **Bahía de Santander** naufragó frente a la costa de África tras chocar con un objeto no identificado. Su tripulación fue recogida sana y salva por el pesquero **Hermanos Fernández**, que la trasladó a Villa Cisneros.

ACCION SOCIAL

Madrid.—El ministro de Marina, almirante Pita da Veiga, recibió en su despacho oficial del ministerio de Marina a una representación de dirigentes de la Organización

Juvenil Española, presidida por el delegado nacional de la juventud, señor Valentín-Gamazo, que le expuso las diferentes actividades náutico-deportivas que promueve, en las distintas provincias españolas la Delegación Nacional de la Juventud.

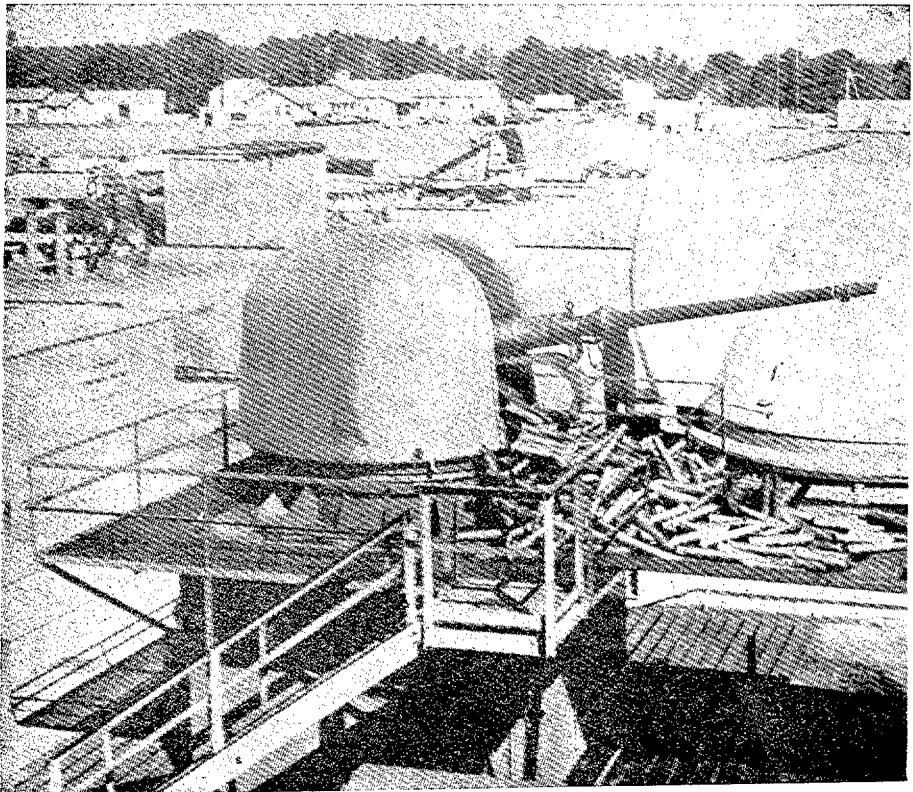
AERONAUTICA

Aerostación. — El globo español **Tormenta** quedó clasificado para el Campeonato del Mundo, en Estados Unidos, al obtener la décima plaza en un concurso internacional disputado en Cirencester (Inglaterra).

En la prueba intervinieron ciento siete globos de aire caliente: de Inglaterra, Francia, Estados Unidos, Suiza, Italia, Canadá, Alemania, Bélgica y España.

ARMAS

Pruebas de un cañón "Oto-Melara".— La fotografía muestra el cañón de 76/62 "Oto-Melara", emplazado en el Polígono



de Tiro de Dahlgreen, en Virginia, para efectuar unas pruebas de homologación para la Marina norteamericana.

El cañón disparó sin el menor problema una serie de 400 disparos, en cinco ráfagas de 80, separadas el tiempo imprescindible para municionar.

Durante esta prueba quedó perfectamente demostrada la eficacia del sistema de refrigeración.



Ataúdes de treinta y seis toneladas.— Así parece que en Alemania Oriental han bautizado a los tanques soviéticos **T-54** y **T-55** debido a las pobres características militares demostradas en la guerra de los seis días y en los combates jordano-sirios del mes de septiembre de 1970.

Fuentes británicas consideran a estos blindados altamente vulnerables y muy fáciles de incendiar, debido a una serie de defectos en su compartimentación.

Al parecer, el Pacto de Varsovia trata de sustituir estas unidades por los modernos **T-72**.

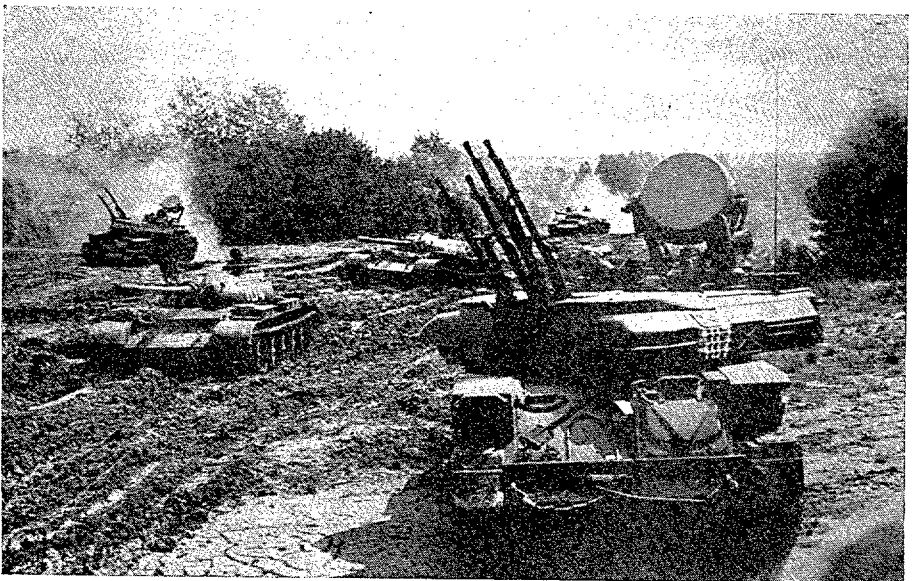
Armas nucleares francesas.— Los programas de pruebas nucleares que Francia desarrolla desde hace unos quince años le permitirán disponer de un importante arsenal de armas nucleares, distribuidas de la forma siguiente:

Una fuerza naval estratégica compuesta, de momento, por dos submarinos nucleares armados con dieciséis proyectiles de 2.500 kilómetros de alcance, con una cabeza nuclear de 450 kilotonnes.

Treinta y seis bombarderos bisónicos **Mirage-44**, capaces de transportar cada uno una carga nuclear de 70 kilotonnes.

Dieciocho proyectiles balísticos tierra-tierra instalados en la altiplanicie de Albion, con 3.000 kilómetros de alcance y una carga nuclear media de 150 kilotonnes.

Armas atómicas tácticas que pueden ser empleadas en los cohetes tipo **Plutón**, de 120 kilómetros de alcance, o en aviones de los tipos **Mirage** y **Jaguar**.



En estas páginas, una fotografía de archivo de unas maniobras en las que intervinieron tanques **T-55** con unidades antiaéreas **Schilka**.



Torpedo "Tigerfish".— Se trata de un nuevo torpedo antisubmarino filo-guiado de elevada eficacia contra todo tipo de buque, que es ya operativo en los submarinos del Reino Unido.

Tiene una longitud de 6,40 metros, un diámetro de 533 mm. y va propulsado por dos hélices de nivel de ruidos muy bajo.

La última fase del ataque la realiza el torpedo dirigido de forma automática por su propio sonar.



Ventas estadounidenses. — Según una noticia que recogemos del diario "ABC", durante el año fiscal de 1973, Estados Unidos vendió armas por valor de 8.000 millones de dólares, de los que casi la mitad correspondieron a encargos iraníes.

El segundo puesto entre los compradores de armamento correspondió a Israel, con 1.000 millones de dólares, seguido por Arabia Saudita con 600 millones.



Nuevo vehículo de exploración. — La compañía estadounidense Lockheed Missiles and Space Company entregó al Ejército norteamericano tres unidades de un nuevo vehículo de reconocimiento anfíbio, de alta velocidad, capaz de operar por terreno escabroso, y que en carretera puede alcanzar una velocidad de 104 kilómetros hora.

Estos vehículos van armados con un cañón automático de 20 mm. y una ametralladora.

ARTE

Villanueva y Geltrú.—El cañón del submarino D-2 y diverso material naval fue donado a esta localidad por el ministro de Marina, almirante Pita da Veiga, para su utilización en la construcción del conjunto alegórico monumental que la ciudad dedica a los héroes de la Armada española.

El monumento fue inaugurado dentro de los actos programados para la **IV Semana del Mar.**



Monumento a los marinos vascongados. La fotografía recoge la obra del escultor Agustín de la Herrán Matorras, presentado



en el Museo de América, de Madrid, antes de ser inaugurado en el Pasaje de la Salve, de la ría de Bilbao, en memoria a los marinos vascongados.

La presentación del grupo escultórico corrió a cargo de la alcaldesa de Bilbao, doña Pilar Careaga de Lequerica.

ASAMBLEAS

Conferencia Europea de Seguridad.—En la pasada reunión de esta conferencia, celebrada en Ginebra, el presidente de la delegación española, embajador Aguirre de Cácer, destacó la comunidad de intereses de España y los países árabes en la tarea de articular la seguridad de Europa y del Mediterráneo.



III Conferencia del Mar.—Con asistencia de 3.000 delegados de 148 países se celebró en Caracas la III Conferencia de las Naciones Unidas, sobre el derecho del mar, para tratar de estructurar una serie de normas que, aplicables a la zona y recursos de los fondos oceánicos situados más allá de la jurisdicción de los estados, cuyos límites abordó también la conferencia.



Liga Naval Española.—Esta organización celebró en Madrid su asamblea general, que comenzó con la lectura, por parte del presidente, señor Amusátegui de la Cierva, de la memoria correspondiente al ejercicio 1973-74.

Seguidamente, el consejero director, señor Zaragoza Orts, expuso un amplio programa de acción social y cultural dirigido a revitalizar la Liga.



ASTILLEROS

Singapur.—Según declaraciones del director de uno de los astilleros de esta ciudad, el Sembawang Shipyard, la industria de la construcción naval crece en esta ciudad a un ritmo del 25 al 30 por ciento anual.

Con cuatro astilleros en expansión y un quinto en construcción, Singapur será probablemente, en 1980, el mayor centro del mundo de reparación naval, y contará con seis o siete grandes diques secos.



Compra de astilleros británicos. — La constructora naval Yarrow and Co., de Clyde, adquirió los vecinos astilleros de Elderslie Docks y los astilleros de reparaciones de Barclay Curie, subsidiaria de plena propiedad del grupo Swan Hunter.



Astilleros de Huelva.—Esta factoría de construcción naval cuenta con una cartera de pedidos de 39 buques de pesca, que totalizan las 14.115 toneladas de arqueo.

Entre los contratos pendientes figuran tres congeladores de 850 toneladas para la flota de Corea del Sur.



Taiwan, centro de desguace mundial.— Los desguazadores de buques de Formosa establecieron, en 1973, una marca muy importante al totalizar los 209 buques desguazados, con un desplazamiento combinado de 1,1 millones de toneladas.



ASTRONAUTICA

Laboratorio espacial europeo.—La Organización Europea del Espacio (ESRO) contrató con un consorcio la construcción del que será primer laboratorio espacial tripulado europeo, y que será lanzado a primeros de 1980.

En la construcción de este laboratorio intervendrá España a través del Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial. Esta participación española asciende a unos 400 millones de pesetas, de los que 300 corresponden a los trabajos industriales que llevará a cabo la empresa Sener, de Bilbao.

La puesta en órbita del artefacto se efectuará con un cohete **Spaceshuttle** de la NASA.



La SALYUT-3 en órbita.—La Unión Soviética lanzó con pleno éxito una estación orbital tipo **Salyut**, con objeto de perfeccionar el diseño de estas estaciones y su equipo.

Los parámetros de la órbita son: Máxima distancia a la Tierra, 270 kilómetros; mínima, 219; inclinación, 51,6°; período de revolución alrededor de la Tierra, 89,1 minutos.

Posteriormente, la URSS lanzó la nave espacial tripulada **Soyuz-14** para transportar al laboratorio dos cosmonautas encargados de efectuar diversas investigaciones científicas.



BUQUES

Nuevo tipo de destructores.—En el informe que acompañaba la presentación al Senado americano del proyecto de presupuesto militar para el ejercicio de 1975, el secretario de defensa indicaba que la Marina solicitaría en 1976 fondos para la construcción del prototipo de un nuevo tipo de destructores.

Dicho buque llevará las siglas **DGX** y será encargado hacia 1977.

La serie estará formada por unas veinte unidades, destinadas a reemplazar, en los

años 80, los destructores lanza-cohetes de la clase **CH. F. Adams**.

Las nuevas unidades desplazarán unas 6.000 toneladas e irán propulsadas por turbinas de gas, aunque también es posible que algunos de estos buques sean de propulsión nuclear.

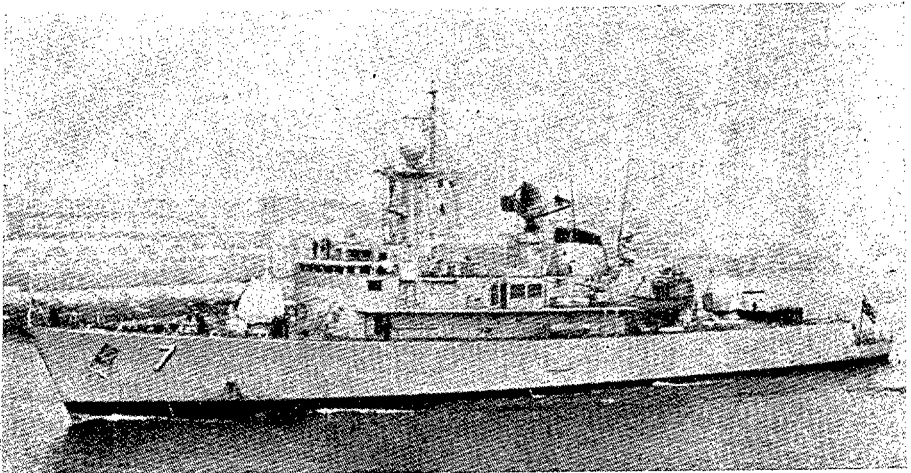


Nuevo escolta tailandés—En estas páginas, la fotografía de la fragata **Makut Rajakumara**, que a finales del año pasado entró en servicio activo en la Armada tailandesa.

Esta unidad fue construida en los astilleros británicos de Yarrow. Desplaza 1.900 toneladas y monta dos modernos cañones de 114 mm. **Vickers**, un lanzador **Seacat**, dos



Cuarto portaaviones nuclear.—Según leemos en la revista "Marine Rundschau", la Armada norteamericana ha dado luz verde a los astilleros de Newport News para la construcción del cuarto portaaviones con propulsión nuclear, aun cuando todavía no ha fijado la fecha del comienzo de la obra.



cañones de 40 mm. y un mortero tipo **Limbo**.

Va propulsado por un sistema **CODOG**, con turbinas de gas **Rolls Royce** y motor diesel **Crossley-Pielstick**.



Transbordador "Prinsessan Birgitta".—Esta unidad de nueva construcción ha sido asignada a la línea Göteborg-Travemünde, y es la más rápida de su clase en el mar Báltico.

CEREMONIAL

El Ferrol del Caudillo—En la explanada lateral del Cuartel de Instrucción tuvo lugar la jura de bandera de 859 inscriptos, correspondientes al tercer reemplazo del año en curso.

Presidió la ceremonia el capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico, almirante **González-Aller**, quien, después de la jura, impuso la Cruz del Mérito Naval a diversos miembros de la Armada.

El almirante **González-Aller** y **Balseiro** pronunció seguidamente unas palabras, en las que felicitó a los condecorados y destacó el

significado del juramento prestado a la bandera, símbolo de la unidad de las tierras y hombres de España.

Terminó la ceremonia con un desfile de las fuerzas ante las autoridades.



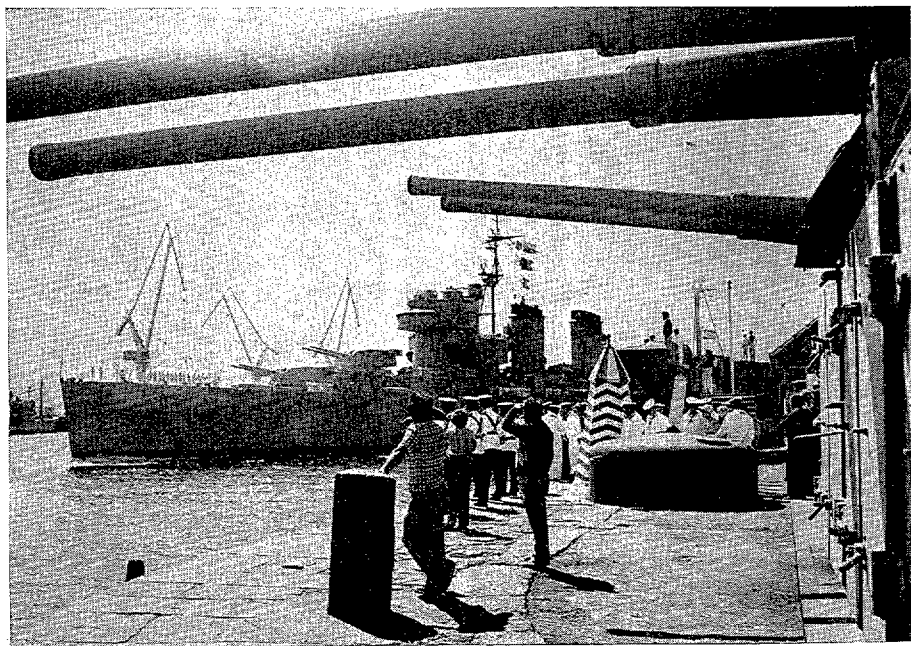
Homenaje de despedida al crucero "Canarias"—El almirante González López, jefe del Estado Mayor de la Armada, en representación del ministro de Marina, presidió en las islas Canarias los actos de homenaje celebrados en Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria con motivo de la próxima retirada del servicio activo del crucero **Canarias**.

placa conmemorativa en nombre del mundo del trabajo isleño. También entregaron otras placas conmemorativas representantes de varias entidades sociales insulares.

En la fotografía, el crucero **Canarias** entra en el puerto de El Ferrol del Caudillo después de su viaje a las Canarias.



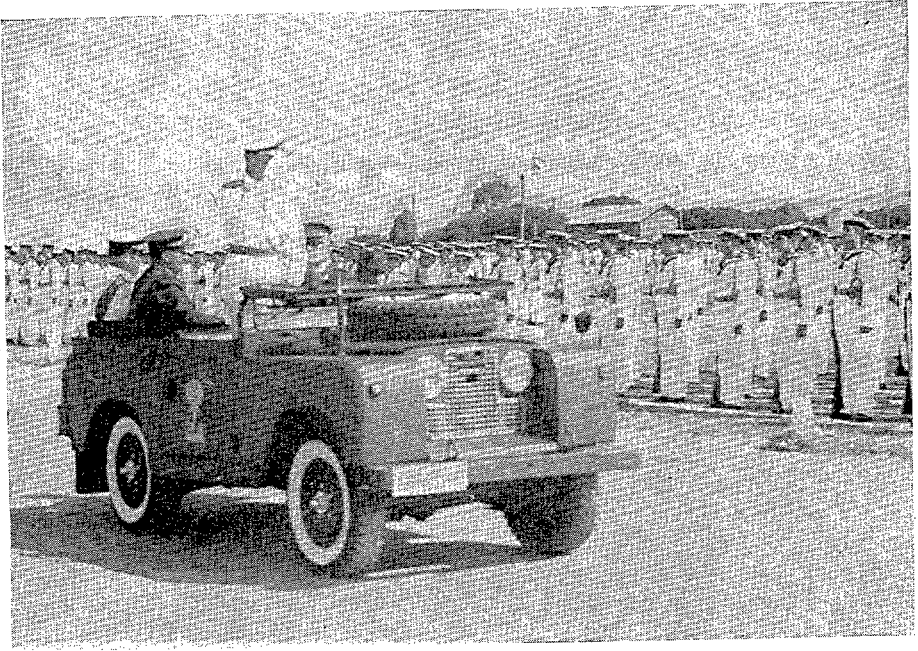
Panjón, Vigo.—El comandante general de la Flota, almirante de Elizalde y Láinez, en nombre del ministro de Marina, presentó la ofrenda del mar en un solemne acto celebrado en el templo votivo de Panjón.



En Santa Cruz de Tenerife fue concedida al buque la Corbata de Honor de la Mancomunidad Interinsular de Cabildos, cuyo presidente hizo entrega de esta distinción al comandante del crucero, capitán de navío Mayo Jáimez, quien, por su parte, ofreció como recuerdo del **Canarias** una reproducción del cabrestante de popa.

En Las Palmas, el homenaje tuvo marcado carácter sindical, cuyo delegado entregó una

Jura de bandera conjunta.—Tuvo lugar en el Centro de Instrucción de Reclutamiento de Campo Soto la jura de bandera de 1.505 reclutas del Ejército de Tierra y de 909 inscriptos de Marina. El acto estuvo presidido por el capitán general de la Zona Marítima del Estrecho, almirante Moscoso del Prado y de la Torre, acompañado por el jefe del Estado Mayor de la Segunda Región Militar, general Núñez Zambrano; gobernador



militar, general García de Carellán y Ugarte; almirante jefe del Arsenal de La Carraca, vicealmirante Ayuso Serrano; general jefe del Tercio de Armada, Arriaga y de Guzmán, y otras autoridades civiles y militares.

La fotografía recoge el momento en que el capitán general de la Zona Marítima pasa revista a las fuerzas.



COHETES

Versión naval del "Crotale"—La Marina de Guerra francesa decidió recientemente adoptar una versión naval del sistema **Crotale**, cuyas características más señaladas son:

- Montaje octuple con posibilidad de recarga.
- Cohete de 2,93 metros de longitud; diámetro de 0,156 metros, y envergadura cruciforme de 0,540 metros, con alas desplegadas.
- Telemando por alineación y autoguiado de infrarrojos.
- Ocho mil metros de alcance.

El **Crotale** será instalado por primera vez a bordo de la fragata **De Grasse**, en sustitución de la torre número 3. También

lo montarán las corbetas antisubmarinas de la clase **Georges Leygues**.



COMBUSTIBLES

Las reservas de Amposta.—Según declaraciones del presidente de la Shell en España, en el yacimiento de Amposta las reservas ahora conocidas son superiores a las previsiones iniciales.

Al parecer, estas reservas podrían alcanzar la cifra de 40 millones de toneladas.

La producción diaria llega muchas veces a la cifra de 42.000 barriles y a lo largo del mes de junio se superó el millón de barriles.



Levantado el embargo a Holanda—Los ministros árabes del petróleo decidieron, por unanimidad, levantar el embargo de casi nueve meses de duración sobre los productos petrolíferos a Holanda.

COMERCIO

Exportaciones españolas de mercurio.—

En 1973, España exportó 48.500 frascos de mercurio con un valor total de 742,3 millones de pesetas.

Los principales compradores fueron: Estados Unidos y el Reino Unido con 7.100 frascos cada uno, Rumania con 5.000 y Japón con 4.700.

CONFLICTOS

El Cairo.—El presidente Sadat, en una reunión celebrada con diez miembros del nuevo Comité Ejecutivo para la Liberación de Palestina, declaró su apoyo al establecimiento de un Estado palestino independiente y resaltó que Egipto contaba con ciertas armas que todavía no habían sido empleadas en guerra con Israel.

Sadat manifestó que coordinará una política positiva con el rey Hussein y que espera hacer lo mismo con Siria, y posteriormente con Palestina.



Acuerdo Beirut-Palestinos.—El Gobierno libanés llegó a un acuerdo con los dirigentes palestinos para evitar infiltraciones

en Israel de guerrilleros procedentes de Líbano, según informes aparecidos en el diario "Al Hayat".

El acuerdo prevé el establecimiento de comisiones conjuntas de enlace, organización de patrullas fronterizas con efectivos guerrilleros y libaneses, y diversos compromisos de las guerrillas para no realizar infiltraciones en Israel.



Ataque naval israelí.—Unidades navales del Gobierno de Tel-Aviv atacaron durante la noche los puertos libaneses de Tiro, Sidón y Ras-A-Shakh y hundieron unas 30 lanchas.

Como respuesta, Líbano bombardeó con cohetes soviéticos del tipo **Katiushka** el poblado judío de Kerem Ben Zimra.

CONMEMORACIONES

Madrid.—En San Jerónimo el Real tuvo lugar la tradicional misa con que el ministerio de Marina celebra la festividad de su patrona la Virgen del Carmen.

A la ceremonia asistieron el almirante jefe de la Jurisdicción Central, vicealmirante Alberto Lloveres; el capitán general de la Región Aérea Central, teniente general Guerrero García; el gobernador militar de Ma-



drid, general Prieto Arozamena; directores generales de la Subsecretaría de la Marina Mercante; agregados navales extranjeros, y numerosos jefes y oficiales.

Rindió honores una compañía de Infantería de Marina, que al terminar la ceremonia desfiló ante las autoridades asistentes al acto.



CONVENIOS

Acuerdo egipcio-iraní.—En virtud de un protocolo firmado entre Egipto e Irán, este país colaborará en la reconstrucción de Port Said, en la construcción de un oleoducto multinacional, que unirá Suez con Port Said, y en un proyecto para la ampliación del canal.

En contrapartida, Persia dispondrá de instalaciones francas en el Mediterráneo desde las que podrá reexportar sus mercancías hacia el Oeste.



Declaración atlántica.—El Consejo del Atlántico Norte, máximo órgano decisorio del OTAN, aprobó en Ottawa el texto íntegro de una declaración sobre relaciones atlánticas, en la que se destaca la defensa común, solidaria e indivisible; la necesidad de la presencia norteamericana en Europa y el compromiso de Estados Unidos a no aceptar nada que exponga a sus aliados a una presión exterior.



Acuerdos ruso-norteamericanos.—Breznev y Nixon firmaron en el Kremlin durante la estancia en la URSS del presidente norteamericano un acuerdo de cooperación económica, industrial y técnica con el que se pretende fomentar, a lo largo de los diez años de vigencia del mismo, los contactos y la cooperación entre las empresas norteamericanas y las organizaciones comerciales e industriales soviéticas.



CURIOSIDADES

Homenaje a los almadieros navarros.—La merindad de Sangüesa y el ayuntamiento de esta ciudad navarra dedicaron un home-

naje a los almadieros de los valles del Roncal, Salazar y Aezcoa en recuerdo de tiempos pasados, cuando tenían que navegar sobre sus bien construidas balsas para trasladar la madera de los bosques a los centros industriales.



Foca, en Somorrostro.—Varias personas vieron evolucionar frente a los acantilados de El Carrasquillo una foca de unos dos metros de longitud, que durante más de una hora nadó muy cerca de la costa.



Cariño, La Coruña.—El pesquero **Estrella de Iciar**, de base en este puerto, capturó un besugo con una placa de plástico, en la que figuraba la inscripción **h154** por una cara, y **rf**, por la otra.



DEPORTES

Travesía a nado del Estrecho.—El nadador argentino Alfredo Camarero cruzó a nado el estrecho de Gibraltar, desde Punta Tarifa a la playa La Galera, en la costa marroquí.

El recorrido, de 24 kilómetros, fue realizado en cinco horas y treinta y cinco minutos. El nadador se alimentó a base de caldo y mate, y no utilizó grasa para defenderse del frío.



Trofeo Bahía de Vigo.—Esta competición, celebrada en aguas viguesas a lo largo de seis regatas, fue ganada por **Nam-Nam**, del Náutico de Vigo.

El segundo puesto lo conquistó **Cingui-deiro**, también del Náutico de Vigo.



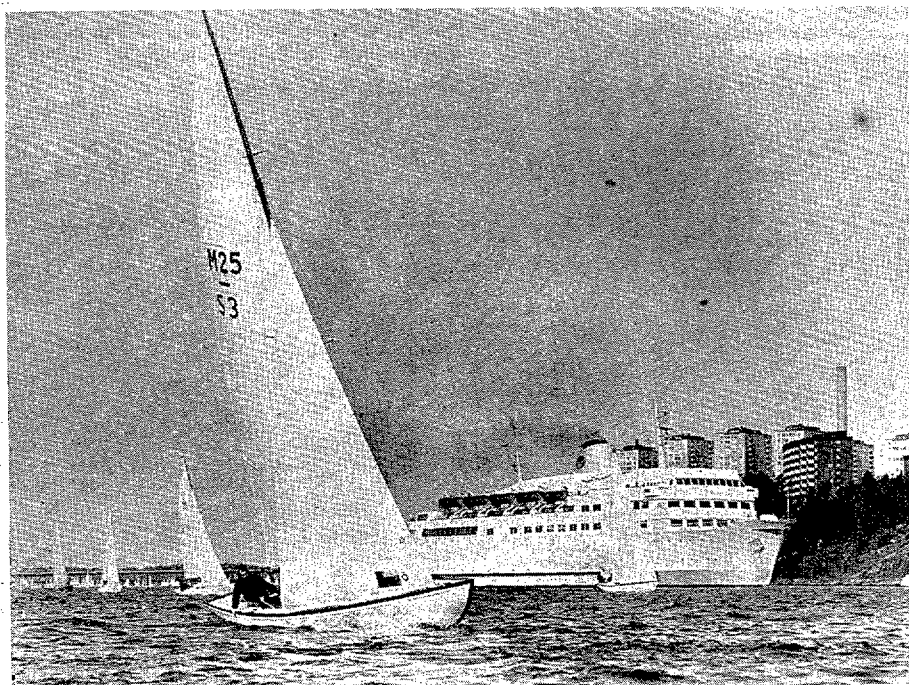
Cartagena.—El capitán general de la Zona Marítima del Mediterráneo, almirante Yusti Pita, clausuró en el campo de deportes del Arsenal Militar la Sexta Semana Deportiva de la Marina.



NOTICIARIO

Regatas en Estocolmo.—Con las suaves temperaturas y la mayor duración de los días proliferan los aficionados a la vela en Suecia.

La fotografía nos muestra una panorámica de la regatas a vela más importantes de las celebradas en Estocolmo, la **Lidingö Around**.



Trofeo Vasco da Gama.—En estas regatas, celebradas en la ciudad de Oporto, para la clase **snipe**, resultó vencedor el brasileño Nelson Piccolo. El segundo puesto correspondió al vigués Fernando Massó, a bordo de **Nam-Nam**.



DERECHO

Capitanes británicos.—La asociación de capitanes de buques de la Marina Mercante británica publicó una declaración en la que manifestaba su inquietud por las consecuencias que podría acarrear la supresión de las disposiciones penales de

la **Merchant Shipping Act** en caso de desobediencia a una orden legítima o de desertión.



Buque griego contrabandista.—La lancha del Servicio de Vigilancia Fiscal **Albatros III** aprehendió al buque griego **Denielle Delta** con un alijo de 2.116 cajas de tabaco rubio de marcas americanas,

inglesas y alemanas, valorado en unos sesenta millones de pesetas.

La aprehensión tuvo lugar en aguas de Ibiza.



DISTINCIONES

El Ferrol del Caudillo.—El almirante Martel Viniestra, director del CESEDEN, recibió el título de hijo adoptivo de esta ciudad gallega en el transcurso de un acto celebrado en el salón de sesiones del Ayuntamiento.

Con el alcalde de El Ferrol del Caudillo, señor González-Llanos y Galvache,

presidieron el acto el capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico, almirante González-Aller Balseyro, y capitán general accidental de la VIII Región Militar, general Franco González-Llanos.

El almirante Martel pronunció unas palabras para expresar su gratitud por el nombramiento y destacar el legítimo orgullo que constituía para él convertirse en paisano del Caudillo de España, al que expresó su más profundo testimonio de respeto y adhesión.



Orden de San Hermenegildo.—Le fue concedida la Gran Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo al general de brigada de Infantería de Marina Marqués Fernández.

ECONOMIA

Centenario en el Banco de España.—El jefe del Estado presidió en el salón de conferencias del Banco de España el acto conmemorativo del privilegio único de emisión de billetes, concedido hace cien años en virtud de un Decreto-Ley firmado por don José Echegaray, ministro de Hacienda en aquel entonces.

El jefe del Estado estuvo acompañado por el príncipe de España, el presidente del Gobierno, presidente de las Cortes, vicepresidente segundo del Gobierno y los ministros de Justicia, Comercio, Presidencia, Aire y Agricultura.



Fondo Monetario Internacional.—El ministro español de Hacienda y vicepresidente segundo del Gobierno, señor Barrera de Irimo, asistió en Washington a las reuniones celebradas por el denominado **Comité de los Veinte** del F. M. I.

Este organismo concedió a España un préstamo de 320 millones de dólares del Fondo Especial del Petróleo para hacer frente al aumento de precio de las importaciones petrolíferas.

Señalaremos que el Fondo Especial del Petróleo es un nuevo departamento del Fondo Monetario Internacional encargado de ayudar a los países miembros de la

organización a afrontar los mayores gastos derivados del incremento del precio del petróleo, mediante préstamos con fondos que proporcionan los mismos países productores.

El señor Barrera de Irimo indicó que la pesetas había pasado a formar parte de las divisas que valorarán los derechos especiales de giro.



Balanza de pagos norteamericana.—Según informes del Departamento de Comercio estadounidense, la balanza de pagos de este país registró un superávit de 2.100 millones de dólares en el primer trimestre del año en curso, debido, principalmente, a la venta especial de petróleo y derivados por las empresas norteamericanas a naciones extranjeras con motivo de las restricciones árabes.



Trigo norteamericano a India.—El ministro de Agricultura indio informó que su Gobierno había firmado un contrato con Estados Unidos para la compra, a precio muy favorable, de tres millones de toneladas de trigo.

El transporte de este importante tonELAJE requerirá fletes importantes.

ENCARGOS

Buque-escuela para Ecuador.—Astilleros y Talleres Celaya construirán para la Marina ecuatoriana un buque-escuela presupuestado en 200 millones de pesetas, y que deberá ser entregado en el plazo de dos años.

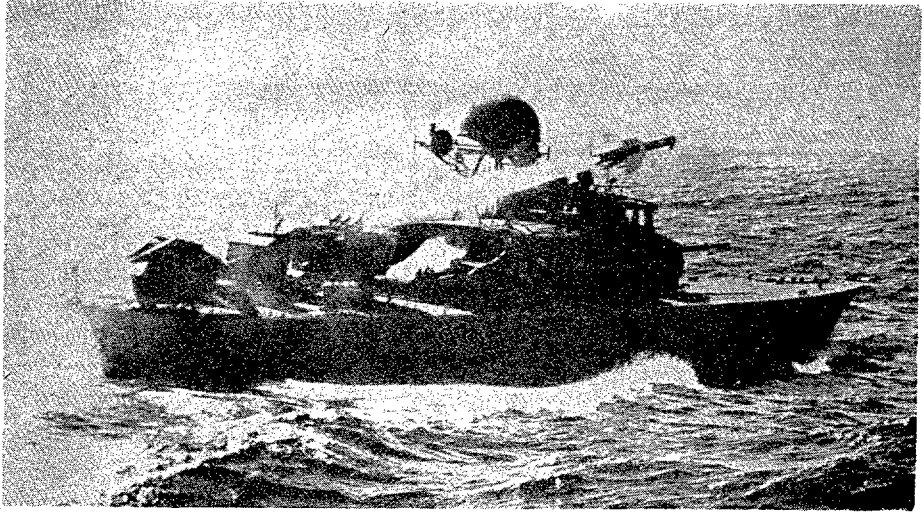


Metaneros para Kuwait.—Una misión comercial kuwaití contrató con astilleros Crinavis la construcción de siete buques para el transporte de gases licuados, con un importe total de 540 millones de dólares.

Cuatro de estos buques tendrán capacidad para 52.000 metros cúbicos y los otros tres para 125.000.



Lanchas rápidas.—El director de los astilleros noruegos Bergens Mekaniske Verksteder, informó que la Marina de Guerra sueca había encargado a esta firma la construcción de dieciséis lanchas rápidas del tipo **Storm**.



El contrato asciende a quinientos millones de coronas, sin contar el equipo, que será de origen sueco.

Ilustra esta noticia una fotografía de archivo, que recoge el lanzamiento de un cohete **Penguin** por una cañonera noruega de la clase **Storm**.



Congeladores para Cuba.—El ministerio cubano de Pesca confirmó la adquisición de cinco grandes congeladores a dos astilleros españoles radicados en Vigo. La operación asciende a más de cuarenta y cinco millones de dólares.

La primera entrega tendrá lugar en la segunda mitad de 1976 y las restantes a primeros de 1977.

ENERGIA NUCLEAR

XVI prueba nuclear china.—Tuvo lugar un nuevo ensayo nuclear chino en el polígono de pruebas de Lop Nor. Los observadores internacionales consideraron que la prueba tenía como objetivo el perfeccionamiento de los cohetes intercontinentales, en cuya fa-

bricación están muy interesadas las autoridades de Pekín.

También parece que la prueba nuclear china fue una respuesta rápida a la explosión atómica realizada el mes antes por la India; así como reafirmación de la independencia

de Pekín en este terreno, pese a las protestas que habían levantado las experiencias francesas de Mururoa.



Prueba nuclear inglesa.—Según una información aparecida en el **Daily Express**, Gran Bretaña realizó una prueba nuclear subterránea en Nevada para perfeccionar la cabeza nuclear de los proyectiles **Polaris** de sus submarinos.



Explosión nuclear soviética.—La estación sismográfica noruega de Norsar registró una explosión subterránea localizada en la zona de pruebas nucleares soviéticas de Kazakhstan.

ENTREGAS

Submarino para la Marina española.—En la Base Naval norteamericana de New London, en Groton, Connecticut, tuvo lugar la ceremonia de entrega a la Marina de Guerra del submarino **S-35**, ex-**Jallao**.

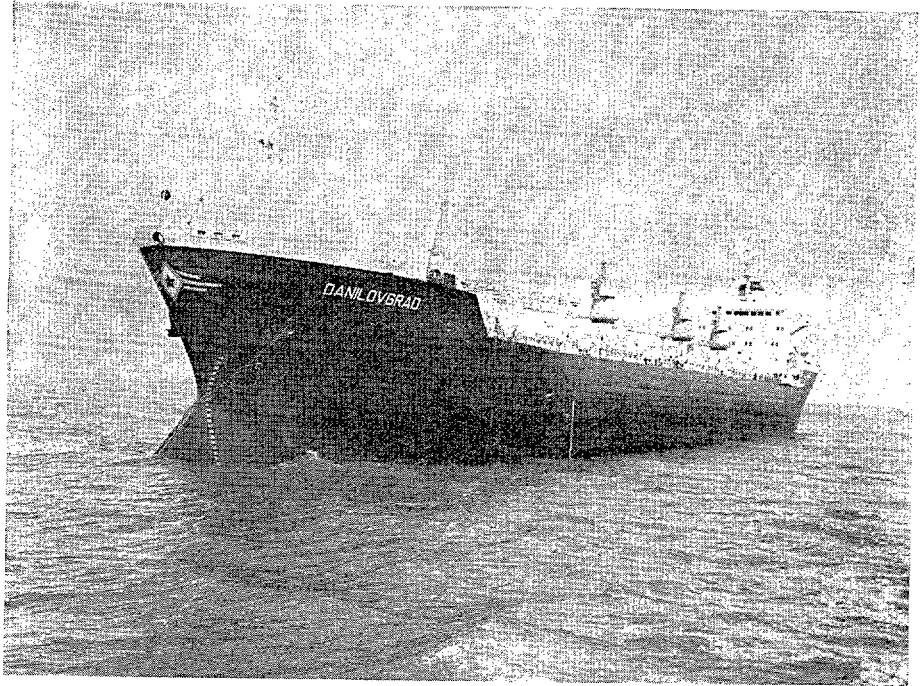
En representación del gobierno español asistieron al acto de transferencia el cónsul general de España en Nueva York, el consejero cultural y el cónsul adjunto, así como el agregado naval en Washington.

Por parte norteamericana estuvieron presentes el almirante Early y mandos de la Base.



Carguero en orre para Yugoslavia.—

En la factoría sevillana de Astilleros Españoles, S. A., fue entregado a la firma Prkookeanska Plovidba el carguero en orre de 27.000 toneladas de porte **Dani-lovgrad**.



Las características principales del buque son las siguientes: eslora, 182,80 metros; manga, 22,40; calado, 10,50; velocidad, 17 nudos.

Va propulsado por un motor Aesa-Sulzer de 11.550 BHP, a 150 r. p. m.



Santa Cruz de Tenerife.—En el puerto de San Sebastián, en la isla de Gomera, tuvo lugar la bendición, entrega y aban-

deramiento del transbordador **Benchijigua**, destinado a prestar sus servicios entre Tenerife y La Gomera.

ESCUELAS

X Ciclo Académico del CESEDEN.—

Su alteza real el príncipe de España presidió en la Escuela Superior del Ejército la clausura del X Ciclo Académico del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional.

Don Juan Carlos estuvo acompañado por el presidente del Gobierno, señor Arias Navarro; vicepresidente primero y ministro de Gobernación, señor García Hernández; mi-

nistros del Ejército, Marina, Aire, Presidencia, Obras Públicas, Agricultura, Comercio, Planificación del Desarrollo y altos mandos del Ejército.

La lección final del curso estuvo a cargo del almirante Martel Viniegra, director del CESEDEN, quien resumió las actividades del Centro durante el año transcurrido e hizo un análisis sobre los distintos aspectos que envuelven toda modernización de las Fuerzas Armadas.

Durante el acto les fueron impuestas diversas condecoraciones a funcionarios y co-

NOTICIARIO

laboradores del CESEDEN, así como al cartógrafo segundo de la Armada Jiménez Fernández, que en la mañana del domingo 11 de junio de 1972 fue herido de gravedad al acudir en auxilio de un guardia municipal frente a un numeroso grupo de agitadores marxistas.

ESTRATEGIA

Nueva mando militar en el OTAN.— El general Andrew Goodpaster, comandante jefe del Cuartel General Supremo aliado, y el general Ernest Ferber, comandante de las Fuerzas Aliadas en Centroeuropa, informaron de la creación de un nuevo mando subordinado principal denominado de las Fuerzas Aéreas Aliadas en Centroeuropa (FAACE).

Inicialmente, el cuartel general del FAACE estará ubicado en Ramstein, Alemania, pero posteriormente pasará a la ciudad holandesa de Brussum.



Presencia soviética en el mar de la China.—La fotografía que ilustra esta noticia fue tomada en abril por un avión de

patrulla norteamericano, y según fuentes estadounidenses pertenece a uno de los submarinos de la clase **Charlie**, que desde hace unos meses frecuentan el mar de la China.

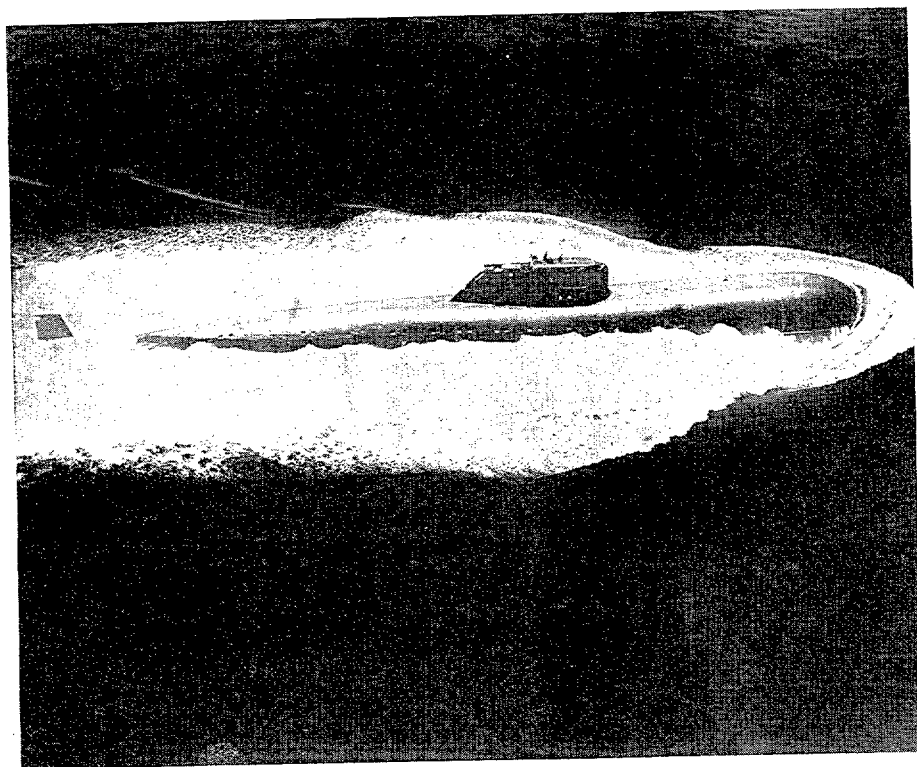
EXPOSICIONES

Feria Internacional de la Pesca. La **Nor-Fishing-74**, quinta de las celebradas en Noruega, abrió sus puertas en Trondheim, del 12 al 15 de agosto.

En ella participaron 19 naciones, a través de 339 fabricantes de maquinaria y equipos de la industria pesquera.

FESTIVIDADES

El día del Carmen en la ETEA.— La ETEA ha ido calando en el afecto de Vigo cada vez con más fuerza, hasta tal punto que los vigueses de todas clases la consideran como algo propio. Ya dimos puntual cuenta en estas líneas de la concesión de la UVE de oro de Vigo a la ETEA por su labor como entidad científica. Así, pues, no es de extrañar que el pasado 16 de julio, festividad de Nuestra Señora del Carmen, la fiesta patronal de la Marina se celebrase con el mayor esplendor y en olor de multitudes.



Poco antes del Santo Sacrificio de la Misa, concelebrada por el obispo de Tuy-Vigo, llegó al muelle de la Escuela una importante procesión marítima, que, agrupando embarcaciones de los diversos pueblos de la ría viguesa, traían a la imagen de la Virgen del Carmen desde Moaña. Se calcula que en el Patio de Armas de la ETEA, en donde se instaló un altar al aire libre, se congregaron cerca de 5.000 personas, de las que un millar, aproximadamente, eran la dotación y alumnos de la Escuela.

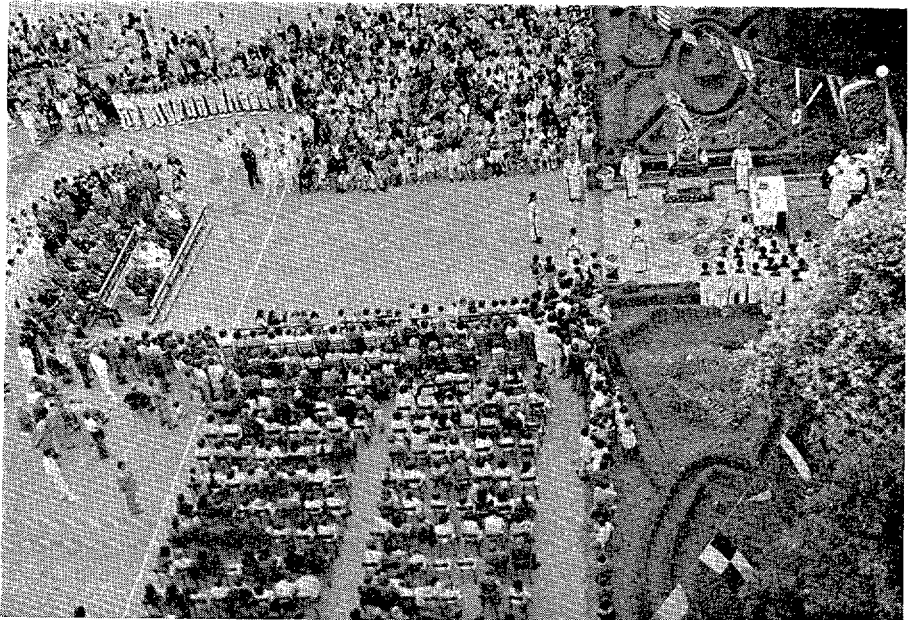
Terminados los solemnes oficios religiosos, que fueron presididos por el capitán de navío Manso Quijano, comandante director de aquel centro, y a los que asistieron las primeras autoridades civiles y militares de la ciudad, se celebraron diversos festejos, como es tradicional en esta fecha tan señalada, en la que las cuatro Marinas, mercante, pesquera, deportiva y de guerra, se dieron cita en el marco de la ETEA para festejar y honrar, reunidas en estrecha hermandad, a su excelsa patrona.

J. L. T.

a la piratería en esta zona, en los siglos xvi, xvii y xviii, así como a temas relacionados con la vida marítima.

Sultanato de Omán.—A resultas de la inauguración del puerto de Qaboos, se ha confeccionado un sello de 100 baizas, en el cual figura una amplia panorámica del mismo.

Polonia. — Bajo la denominación de "Famosos veleros polacos" hay una emisión de estas características: un zloty, velero simbólico del siglo xvi y la inscripción "Comisión Marítima, 1568", que fue la primera empresa del Estado polaco relativa al comercio por la mar; 1,50 zl., el **Dal**, que hizo una travesía del Atlántico en 1933, a pesar de su pequeño tonelaje; 2,70 zl., **Opty**, yate con el cual Leonid Teligam dio la vuelta al mundo en 1967-1968; 4 zl., **Dar**



FILATELIA

Islas Caimanes.—Está ya en circulación una nueva serie general que se compone con valores de: 1, 3, 4, 5, 6, 9, 10, 12, 15, 20, 25, 40 centavos, 1 y 2 dólares de la Zona del Caribe, siendo sus dibujos relativos

Pomorza, velero-escuela de la Marina polaca, y 4,90 zl., **Plonez**, en el cual hizo una travesía del Atlántico K. Baranowski, en 1971.

L. M. L.

FLOTAS

Marina venezolana.—El primero de los seis patrulleros construidos por Vosper Thornycroft para la Armada de Venezuela fue lanzado en los astilleros de Portsmouth.

Estos patrulleros van propulsados por motores diesel de 16 cilindros y pueden alcanzar una velocidad superior a los 27 nudos.

Tres de ellos irán armados con proyectiles dirigidos Otomat y los tres restantes con cañones Oto Melara de 76 milímetros.

HALLAZGOS

Pescan un artefacto en Gran Sol.—El pesquero coruñés **Costaclara** recogió con sus redes un artefacto similar a un paraván o a un torpedo cuando faenaba en aguas del Gran Sol.

El artefacto medía unos tres metros y medio y pesaba unos 300 kilogramos.



HISTORIA

Trabajos del "Poseidón".—Este buque de nuestra Marina de Guerra efectuó recién

temente una interesante misión de investigación en aguas de la bahía de Rosas para estudiar y recuperar parte del pecio del navío **Triunfante**, hundido por un temporal a finales del siglo XVIII.

El buque montaba 74 cañones y su dotación estaba compuesta por 520 hombres.

Gracias a los trabajos realizados por el **Poseidón** han sido recuperados un cañón de calibre 24, municiones y fusiles tipo **Ripollés**, dos piezas de bronce de 200 kilogramos, la roda del navío y otros componentes del mismo.

En la fotografía, el comandante del **Poseidón**, capitán de corbeta López Cenón, y el capitán de máquinas Lechuga Serantes, muestran a dos aficionados a la arqueología el emplazamiento del **Triunfante**.



Los restos de Colón.—El profesor de la Peña y Cámara prepara un libro titulado **Los restos de Cristóbal Colón**, en el que afirma que los restos mortales del gran descubridor yacen repartidos entre las catedrales de Santo Domingo y Sevilla.

En su informe, el erudito americanista concluye que los restos exhumados en 1795 fueron auténticos, pero que hubo una su-



brepticia división, por lo que sólo una pequeña parte de los mismos fue embarcada para La Habana y trasladada más tarde a Sevilla.

INCIDENTES

Atentado en el Parlamento londinense. Once personas resultaron heridas por la explosión de una bomba de ocho kilogramos de dinamita en uno de los pasillos de la Cámara de los Comunes.

El atentado contra el Parlamento, primero desde 1604, levantó una ola de protesta por parte de los diputados de los partidos nacionales, algunos de los cuales pidieron el restablecimiento de la pena de muerte contra los autores de actos terroristas.



Combates en Filipinas.—Fuerzas gubernamentales rechazaron los ataques de una fuerza de unos 600 rebeldes musulmanes en la provincia arrocera de Bowl, al norte de Cotabato, en el corazón de la región Mindanao-Sulu.

Los insurgentes tuvieron unas 150 bajas, según informaciones procedentes de fuentes militares.



Movimiento militar en Etiopía.—Las Fuerzas Armadas etíopes ocuparon las emisoras de radio de Addis-Abeba y otros puntos importantes y detuvieron a varios miembros del Gobierno y del Parlamento, así como a diversos funcionarios, para poder proceder judicialmente contra ellos.

En sus comunicados, el Ejército insistió en su lealtad al emperador.

Las Fuerzas Armadas etíopes están integradas por 44.570 hombres, de los que 40.940 pertenecen al Ejército de Tierra; 1.380, a la Marina, y 2.250, a las Fuerzas Aéreas. Existen, además, otras fuerzas paramilitares que totalizan otros 20.400 hombres.



Golpe de estado en Chipre.—El arzobispo Makarios, presidente de Chipre, fue derrocado por el levantamiento de la Guardia Nacional, mandada, al parecer, por oficiales griegos.

El nuevo presidente de la nación, Nicos Sampson, es partidario, según informó radio Nicosia, de la unión de Chipre con Grecia.

LANZAMIENTOS

San Fernando.—Tuvo lugar en la factoría de la Empresa Nacional "Bazán" el lanzamiento del buque pesquero-factoría **Caaveiro**, de 4.420 toneladas, construido para la firma Pesquería Hispano-europea, S. A.

El acto estuvo presidido por el capitán general de la Zona Marítima del Estrecho, almirante Moscoso del Prado.

El **Caaveiro** es el primero de una serie de tres buques para la pesca de arrastre por popa, que por su tamaño y características pasará a ser una de las mejores unidades de la flota pesquera española.



Bilbao.—En la factoría de Sestao, de Astilleros Españoles, tuvo lugar el lanzamiento del petrolero, de 110.000 toneladas de porte, **María de los Dolores**, construido por encargo de la firma Transportes de Petróleos, S. A.

Las características principales del nuevo buque son: eslora total, 276,5 metros; manga de trazado, 39 metros; calado máximo, 15,19 metros; capacidad de tanques de carga, 135.000 metros cúbicos, y velocidad, 15 nudos.

Asimismo, en la factoría de Olaveaga, de Astilleros Españoles, fue lanzado días después el carguero, de 21.000 toneladas de porte, **Aegis Majestic**, construido para la firma Skepasti.

Las características más destacadas de este buque son: eslora total, 159 metros; manga, 22,8 metros; calado, 9,74 metros; y velocidad, 16 nudos.



Sevilla.—En la factoría de Astilleros Españoles fue lanzado el carguero en orre **Galea**, de 35.000 toneladas de porte, construido para Naviera Galea, S. A.

El nuevo buque tiene una eslora de 194,95 metros; una manga de 24,2; un calado de 11,11, y dará una velocidad de 15,1 nudos.



Cádiz.—Tuvo lugar en la factoría de Matagorda, de Astilleros Españoles, el lanzamiento del carguero en orre **Nicholas G. Papalios**, de 53.000 toneladas de porte, construido para la firma Aegis Shipping Co.

Las características del buque son: eslora total, 206,75 metros; manga, 29 metros; puntal, 18 metros, y calado, 13,27. Va propulsado por un motor Aesa-Burmeister and Wain de 16.500 BHP, a 121 r. p. m.

MANIOBRAS

Ejercicios navales en aguas baleares.—

El presidente del Gobierno, señor Arias Navarro, acompañado por los ministros de Marina y del Aire, presenció a bordo del portaaviones norteamericano **Forrestal** el desarrollo de unos ejercicios aero-navales celebrados en aguas baleares.

La fotografía recoge la llegada al portaaviones norteamericano del presidente del Gobierno español y sus acompañantes. A la derecha del señor Arias Navarro, el almirante Murphy, de la VI Flota.

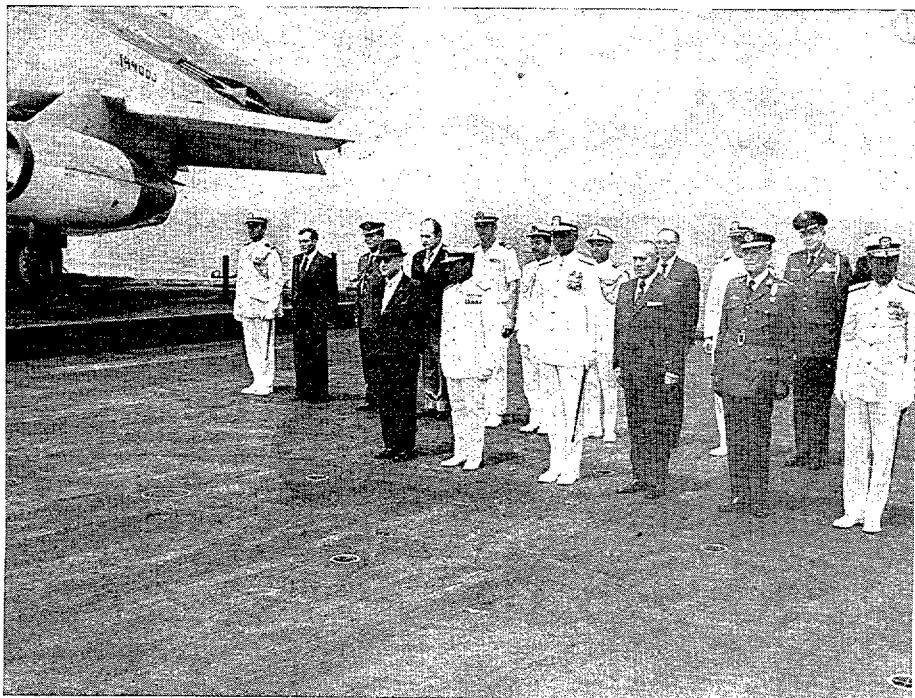
MARINA MERCANTE

Tripulaciones de doce hombres. — La Asociación de armadores alemanes afirma que, tras los estudios realizados en un buque portacontenedores de 14.200 toneladas de porte, ha llegado a la conclusión de que es perfectamente posible reducir a doce hombres la tripulación de un buque.

En estas condiciones, resulta necesario que dicho personal sea polivalente, sin que sea posible distinguir entre personal de puente y personal de máquinas. En consecuencia, la Asociación propugna una reorganización del trabajo a bordo.



Posible escasez de petroleros.—Según un informe publicado por el Shipping Research Consultants, el actual ritmo de desguace de petroleros, entre las 15.000 y las 35.000 toneladas de porte, podría producir en los próximos años una escasez mundial de tales buques, que afectaría con cifras comprendidas entre los 5 y los 17 millones de toneladas las posibilidades del transporte internacional.



Atenas.—Parece que está en una fase de desarrollo muy avanzada la creación de una Bolsa Naviera, adaptada a las particulares circunstancias de Grecia y su comercio marítimo.



Compañía Trasatlántica. — Esta sociedad parece que abandonará las líneas de pasaje para centrarse única y exclusivamente en el tráfico de mercancías.



Posible venta de dos trasatlánticos.— La naviera sueca Svenska Amerika Line parece dispuesta a iniciar negociaciones para vender sus dos trasatlánticos de crucero **Gripsholm** y **Kungsholm**.



Nueva York.—La fotografía recoge la entrada en la ciudad de los rascacielos del trasatlántico ruso **Máximo Gorki**, que, con base en el puerto neoyorquino, realizará

durante este verano 13 cruceros por aguas del Caribe.

La tarifa de estos viajes es de 50 dólares, unos diez más baratos que los de la competencia.

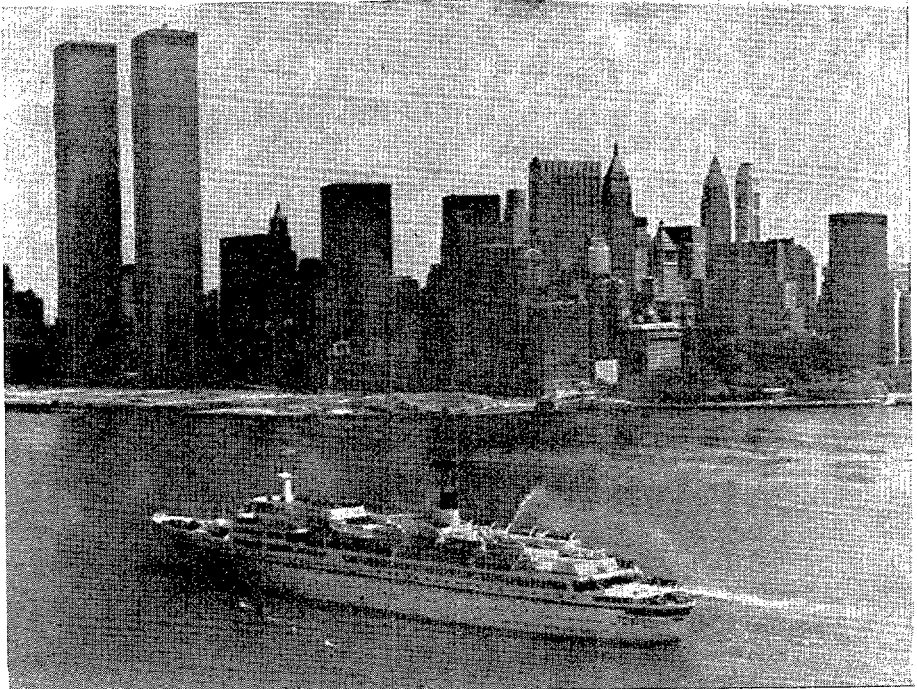


Transporte marítimo de gas licuado.— Según la última edición del Liquid Gas Carrier Register, actualmente hay en servicio 21 buques dedicados al transporte de gas natural licuado, que totalizan 866.700 metros cúbicos de capacidad de carga. Además, está encargada la construcción de otras 45 unidades, con una capacidad total de 4.633.000 metros cúbicos.

Hace un año, los buques en servicio de esta especialidad eran 17, y había encargos para otros 23 más.



Practicaje obligatorio.—La dirección de la Marina Mercante sueca ha solicitado del ministerio de Comunicaciones de dicho país que sea obligatorio el empleo de prácticos para todos los buques extranjeros de más de 500 toneladas que naveguen por aguas costeras suecas.



Esta obligación afectará también a los buques suecos de más de 1.600 toneladas, que transporten petróleo o materias peligrosas.

MEDALLISTICA

Una de las secciones que actúa con mayor actividad dentro del marco de la Organización para la Alimentación y la Agricultura (FAO) es la Comisión Internacional de la Pesca del Atún, que se reúne casi siempre en Madrid, en su sesión plenaria anual.



Dedicada a esta importante rama de la pesca, la **Administration des Monnaies et Médailles**, de París, ha acuñado una medalla de 68 milímetros, obra de Serge Ponomarew, que lleva en su anverso un banco de atunes sobre un fondo marino tapizado de plantas, moluscos y crustáceos, y en su reverso hay un simbolismo del regreso de los atuneros con las piezas pescadas en la amura.

Se han hecho de esta medalla versiones en plata y bronce.

L. M. L.

METEOROLOGIA

Gran campaña científica.—Tres meses y medio durará una gigantesca operación científica encaminada a estudiar los procesos atmosféricos en una amplia extensión de la zona tropical terrestre.

Colaboran en estos trabajos 70 naciones, con 40 buques, 12 aviones y varios satélites artificiales.

NAVEGACION

Colaboración francesa en Suez. — El dragaminas **Acanthe** y el buque de apoyo **Gardenia** colaborarán con egipcios, norteamericanos y británicos en los trabajos de limpieza del canal de Suez.



Largo remolque.—El remolcador **Almadies**, estacionado normalmente en Port Gentil, y que pertenece a la Unión de Remolcadores de Dakar, llegó a Burdeos remolcando la gabarra de perforación **Anguille**, desde Elf Gabon.

El viaje duró veinticinco días y la derrota recorrida fue de 4.136 millas, a seis nudos.

La gabarra remolcada tenía 1.586 toneladas de arqueó, con una eslora de 60 metros y una manga de 21.



Próxima apertura del canal de Suez.—La fotografía aérea que acompaña esta noticia (página siguiente) fue tomada el 1 de mayo del año en curso y recoge una panorámica del lago Amargo, en el canal de Suez, donde desde junio de 1967 permanecen fondeados varios buques de diferentes naciones.

En la actualidad, el comienzo de la operación de limpieza del canal permite suponer que en breve plazo estos buques podrán recobrar la libertad de movimiento y volverán a surcar de nuevo los mares.

NAVIEROS

Armadores griegos en Londres.—En el curso de un coloquio organizado con motivo de la exposición marítima **Posidonia**, en Atenas, quedó patente que los proyectos fiscales del Gobierno de Londres podrían obligar a los armadores griegos a abandonar la capital inglesa.

NECROLOGIA

Teniente general Perón.—A los setenta y ocho años de edad, víctima de un paro cardíaco, falleció el presidente de la República Argentina, Juan Domingo Perón.

Perón había nacido el día 8 de octubre de 1895 en la localidad bonaerense de Lobos, a unos 150 kilómetros de Buenos Aires.

Ingreso en el Colegio Militar en 1911 y dos años más tarde obtenía el grado de subteniente de Infantería.

En marzo de 1926 asistió a los cursos de la Escuela Superior de Guerra, en la que fue profesor de Historia Militar hasta el año 1931.

En esta época comienza su carrera activa en los cuadros superiores del Arma y en el Estado Mayor. Más tarde pasó a la Secretaría del ministerio de la Guerra y posteriormente fue nombrado agregado militar a la embajada argentina en Chile.

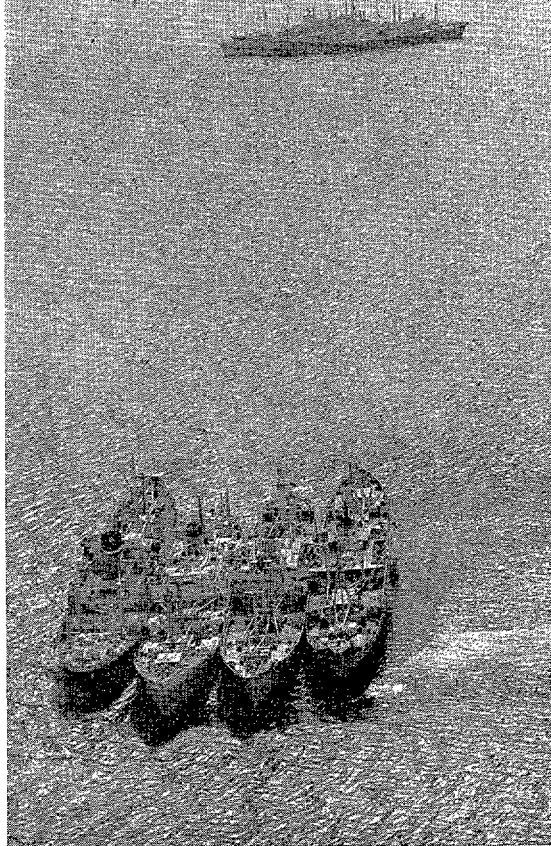
En 1939 fue enviado a Italia como agregado militar, y ya en Europa visita Alemania, Francia, España, Portugal, Hungría y Albania.

A su regreso a Argentina fue destinado como oficial de Estado Mayor a un Centro de Instrucción de Montaña.

En 1941 ascendió a coronel y, a raíz del golpe militar que derrocó a Ramón Castillo, fue designado jefe del Estado Mayor de la Primera División del Ejército.

En 1943 inició su carrera política al ser nombrado secretario de Trabajo y Previsión. A partir de entonces desempeñó diversos cargos, entre los que destaca la vicepresidencia de la República.

Finalmente, su acción política y social culminó con su triunfo en las elecciones generales del 24 de febrero de 1946, en las que alcanzó la presidencia de la nación.



Un golpe de Estado, en 1955, le obligó a partir hacia el exilio, y tras residir en Paraguay, Panamá, Venezuela y Santo Domingo, terminó por fijar, en 1961, su residencia en Madrid, donde permaneció hasta su triunfal regreso a la República Argentina en 1973.

OCEANOGRAFIA

La Coruña.—Técnicos del Instituto Hidrográfico de la Marina efectuaron en la ría del Pasaje trabajos para materializar la línea de bajamar equinoccial.

ORGANIZACION

Alto Estado Mayor. — Fue nombrado jefe del Alto Estado Mayor el teniente general Fernández Vallespín, quien, en el momento de su nombramiento, desempeñaba el cargo de capitán general de la VIII Región Militar.

El teniente general Fernández Vallespín nació en El Ferrol del Caudillo el mes de julio de 1913 y luchó, como capitán, en la División Azul, siendo herido en la campaña.

Desempeñó el cargo de agregado militar en la embajada de España en Lisboa, y en

NOTICIARIO

1965 ascendió a general de brigada, en cuyo empleo fue director de la Academia Militar de Zaragoza.

En 1971 ascendió a general de división y en 1972 alcanzó el grado de teniente general y pasó a desempeñar la Capitanía General de la VIII Región Militar.

Es diplomado de Estado Mayor de los Ejércitos de Tierra y del Aire.

POLITICA

Jefe del Estado en funciones.—A raíz de la enfermedad sufrida por el jefe del Estado, S. E., teniendo en cuenta el curso de su enfermedad, dispuso que el presidente del Gobierno diera cuenta de la misma a las Cortes, a los efectos previstos en el artículo 11 de la Ley Orgánica del Estado y la Ley de 15 de julio de 1971, en virtud de los cuales asumió las funciones del jefe del Estado su alteza real don Juan Carlos de Borbón y Borbón.



Elecciones en Islandia.—Las elecciones generales en Islandia terminaron en un empate absoluto, al quedar el Parlamento dividido a partes iguales entre la coalición gubernamental izquierdista y la oposición.

El partido que más escaños obtuvo fue el de la Independencia, partidario de mantener al país dentro del marco del OTAN.



Praxis política.—El senador norteamericano Fulbright manifestó que la coexistencia con la Unión Soviética era más importante que la suerte de los judíos rusos que quieren emigrar a Israel.

El senador indicó que existía una campaña organizada por los defensores de la guerra fría en contra de los esfuerzos del presidente Nixon por conseguir una coexistencia pacífica.



Declaración hispano-norteamericana.—Cinco horas y treinta y cinco minutos permaneció en Madrid el secretario de Estado

norteamericano Kissinger con el fin de firmar con el ministro español de Asuntos Exteriores Cortina Mauri una Declaración de Principios compuesta por diez puntos, en la que se establece la interdependencia defensiva mutua.

Durante su estancia en Madrid, Henry Kissinger fue recibido por el presidente del Gobierno español y asistió a una comida ofrecida en su honor en el palacio de Viana.

PREMIOS

Premios "Virgen del Carmen".—Este es el primer año que se conceden por el Ministerio de Marina los premios "Virgen del Carmen", desde su instauración en 1939; antes, el Patronato de estos galardones estaba vinculado a la Presidencia del Gobierno.

Los premios otorgados han sido los siguientes:

Libros.—Un premio de 75.000 pesetas a don Luis López Anglada por su libro "Amanece el mar en el recuerdo", y otro, también de 75.000 pesetas, a don Arcadio Ortega Muñoz por su obra "Cuando la mar se vuelve fría".

Periodismo.—Premio de 50.000 pesetas a don José Pérez Guerra, y cuatro accésits de 25.000 pesetas cada uno a don Manuel Colomar Masjoán, don Carlos Martínez Valverde, don Juan A. Padrón Albornoz y don Manuel Ramírez Gabarrús; Medalla de honor al periódico "El Día", de Santa Cruz de Tenerife.

Radio.—Premio de 50.000 pesetas a don Luis Albert Montaner y Medalla de honor a Radio Sahara, de El Aaiún.

Televisión: Desierto.

Música: Desierto.

Premio "Comisaría General de Abastecimientos y Dirección General de Pesca": De 100.000 pesetas a don Eliseo de Andrés Soler por su trabajo sobre "Comercialización de la pesca marítima".

Premio "Federación Española Sindical de Armadores de Buques de Pesca": Desierto.

Premio especial "Marina Mercante", donado por los "Aseguradores de Transportes Marítimos": Desierto.

Premios "Oficina Central Marítima".—Desiertos.

Premio "Almirante López de Mendoza", donado por "Alforjas para la Poesía": Desierto.

Premio "Juventud Marinera", donado por la Compañía Trasmediterránea": Viaje redondo marítimo a Canarias se concede a don Gerardo Elcano, don José Javier Culla, don Ignacio Betis y don Jesús Manuel Garrido.

Medallas de honor: A don Federico Fernández de la Puente y a don Luis de Diego López.

PROGRAMAS

Marina australiana.—El Gobierno de Australia aprobó un presupuesto de 330 millones de dólares para la compra de material para las Fuerzas Armadas.

Por lo que a la Marina respecta, el programa prevé la adquisición en Estados Unidos de dos escoltas de 3.500 toneladas, por unos 187 millones de dólares.

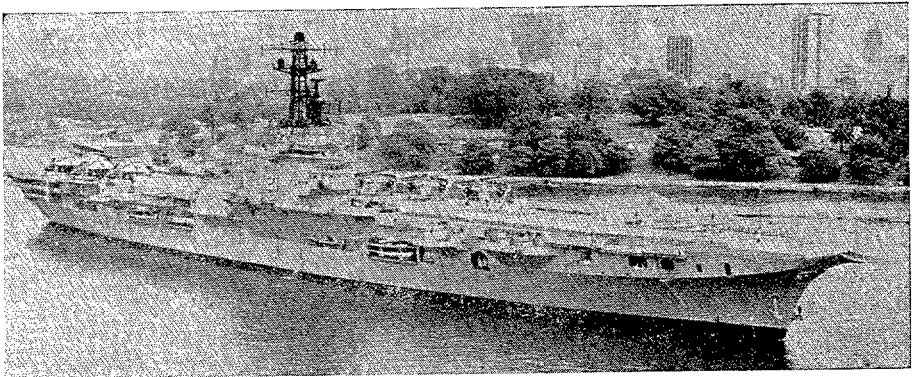
Al parecer, el Gobierno australiano ha abandonado la idea de construir en los astilleros nacionales tres destructores ligeros lanza-cohetes.

Las cuatro unidades deberán estar terminadas en 1976 y tendrán las siguientes características: desplazamiento, 145 toneladas; dimensiones, 40,35 × 5,90 × 1,60 metros; propulsión diesel; velocidad, 25 nudos, y autonomía, 1.500 millas, a 15 nudos.

PROYECTOS

Flota mercante portorriqueña.—Según una información que recogemos de Informe Económico, el Gobierno portorriqueño ha elaborado un ambicioso plan con el que espera reducir el costo de los transportes marítimos, tras haber subido los fletes, con Estados Unidos, más de un 55 por 100.

El plan consiste en la adquisición, con la colaboración de las navieras Sea Land, Seatrain y TTT, de 12 buques y 14.000 contenedores para la explotación de una flota mercante propia.



En estas páginas, una fotografía del portaaviones **Melbourne**, perteneciente a la clase británica **Majestic**. Este buque fue modernizado en 1968.



Patrulleros franceses. — La Armada francesa encargó los cuatro primeros patrulleros de los treinta que prevé el Plan Naval de 1972.

Hamburgo.—El Senado de esta ciudad alemana aprobó en sesión extraordinaria un proyecto para la construcción de un gran puerto de graneles, que será denominado **Hansaport** y costará ciento ochenta millones de marcos.

El terminal contará con un muelle de 560 metros de longitud, capaz de recibir simultáneamente dos cargueros en orre de 110.000 toneladas.



Empresa hispano-colombiana.—El ministro de Desarrollo de Colombia, señor Sojo Zambrano, informó que viajaría a Madrid para suscribir, en nombre de su Gobierno, el contrato de constitución de la empresa promotora del astillero de Cartagena, que será financiado con capital de las dos naciones.

PUERTOS

Santa Cruz de Tenerife. — Permaneció unos días en este puerto canario la fragata lanza-cohetes **Tourville**, mandada por el capitán de navío Sabatier y con una dotación de trescientos hombres.

En honor de los marinos franceses tuvieron lugar diversos actos sociales y recreativos.

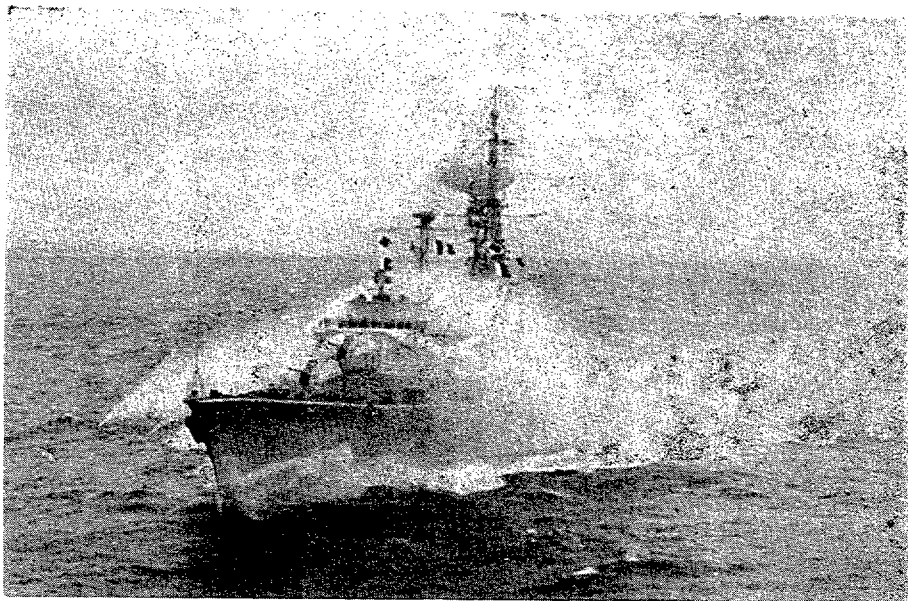
Ofrecemos a nuestros lectores en estas páginas una fotografía de archivo de esta fragata durante uno de sus viajes de pruebas.



Marsella. — Según manifestaciones del director comercial del puerto autónomo, la reapertura del canal de Suez representará para el complejo portuario Marsella-Fos un aumento de 1,5 millones de toneladas al año en el tráfico de contenedores y de 500.000 toneladas en carga normal.



Huelva.—En los próximos cinco años se piensan invertir en este puerto más de 4.000 millones de pesetas, que serán finan-



La fragata **Tourville** es una de las unidades más modernas de la Marina francesa. Monta tres cañones de 100 milímetros, seis lanzadores de cohetes **Exocet**, un lanzador **Malafon**, dos catapultas para torpedos antisubmarinos y dos helicópteros **Lynx**.

ciados en gran parte por el Banco Mundial.

Entre las obras más destacadas que están proyectadas figuran un muelle de carga general y un dique de contención de arenas.



Teesport, Inglaterra.—Este puerto, destinado a ser una de las mayores terminales petroleras del Reino Unido, ofrecerá mejores garantías de seguridad en la navegación gracias a la instalación del equipo hidrográfico **Hydroplot**, suministrado por la casa Marconi.

El **Hydroplot** permite la preparación de cartas de sondas en pocas horas.

RELIGION

El Ferrol del Caudillo.—En visita oficial estuvo en esta ciudad el vicario general

puerto por el **Elke Lars**, con una fuerte escora de casi 50 grados a babor, provocada por el corrimiento de la carga.

SANIDAD

Primera promoción de ATS femeninos. Pajo la presidencia del capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico tuvo lugar en el Hospital de Marina de El Ferrol del Caudillo el acto de entrega de los títulos de ayudantes técnicos sanitarios femeninos a la primera promoción de la Escuela de ATS, ubicada en dicho hospital.



castrense, y arzobispo de Grado, fray José López Ortiz, quien fue recibido por el capitán general de la Zona Marítima, almirante González-Aller y Balseyro.

Durante su estancia en la ciudad, el vicario general castrense visitó el Cuartel de Instrucción, la Escuela de Máquinas de la Armada, la Jurisdicción de la Flota, el MANDES y la Escuela Virgen del Mar.

Dentro de este acto tuvo lugar la imposición de la Cruz del Mérito Naval de primera clase, con distintivo blanco, al teniente coronel médico, subdirector del Hospital, Rico Bravo, que le fue impuesta por el capitán general de la Zona Marítima.

SALVAMENTOS

Bilbao.—El buque alemán **Hoheweg**, de 432 toneladas, entró remolcado en este

SUBMARINOS

Tipo-43.—Los astilleros suecos de Kockums han desarrollado, a partir de los submarinos de la clase **Sjöormen**, los denominados **Tipo-43**, con propósito determinado de exportación.

Los nuevos submarinos desplazan 1.350 toneladas, pueden alcanzar una profundidad en inmersión de 225 metros y sumergidos dan los 21 nudos.

Van armados con seis tubos lanzatorpedos a proa.

TECNICA

Reducción de gastos de mantenimiento. Representantes de la sociedad británica Sir Joseph W. Isherwood dieron a conocer un nuevo sistema de planificación que podría reducir el costo de embarque de crudos y productos químicos en petroleros y en buques contenedores.

El sistema **Isherwood** reduce, al parecer, los costos de mantenimiento en una proporción de cuatro a uno por dólar de inversión en el sistema.



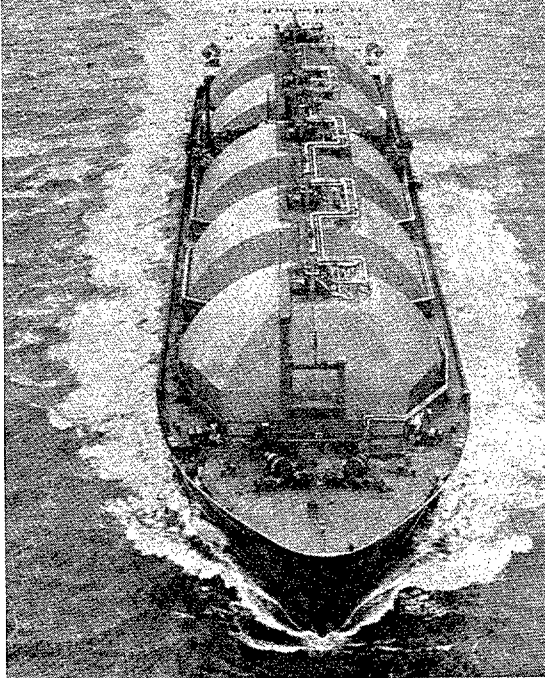
Reactor nuclear para Israel.—Al parecer, la Sociedad Eléctrica israelí proyecta adquirir un nuevo reactor nuclear para la producción de energía eléctrica de 670 megavattios de potencia, que podría entrar en funcionamiento en un plazo de diez años.



Nuevos sistemas de comunicaciones y navegación. — En virtud de un acuerdo firmado con la NASA, la Administración Marítima norteamericana pondrá en experimentación nuevos sistemas avanzados de comunicaciones y de navegación en los buques comerciales, gracias al empleo del satélite denominado **Application Technology Satellite F.**



Nuevo butanero.—En la fotografía, una vista aérea del **Norman Lady**, primer buque cisterna con depósitos esféricos destinados al transporte de gases naturales licuados, proyectado por la firma Moss-Rosenburg, y que acaba de entrar en servicio.



El **Norman Lady** lleva cinco depósitos esféricos de acero al 9 por 100 de níquel, que totalizan una capacidad de transporte de 87.600 metros cúbicos.



Plataforma petrolífera de hormigón.— En Stavanger, capital del petróleo noruego, fue lanzada la primera plataforma petrolífera de producción construida de hormigón, cuya base pesa 40.000 toneladas.

La plataforma responde a un proyecto noruego denominado **Condeep** y ha sido encargada por la compañía Mobil North Sea.

TRAFICO

Londres.—El presidente de la Conferencia de Fletes del Lejano Oriente, señor Karsten, informó que durante 1973 había continuado el aumento del tráfico marítimo entre Europa y Extremo Oriente, y señaló que la Conferencia que preside y las líneas que colaboran con ella transportaron el año pasado unos 14 millones de toneladas, frente a los 12,9 millones de 1972.



Nueva York.—Este puerto alcanzó en 1973 un tráfico de mercancías de toneladas 75.473.000, con un aumento del 24,7 por 100 sobre el año anterior.



Barcelona-Odesa.—Con la escala de la motonave soviética **Litva** en la estación marítima de Barcelona comenzaron los cruceros regulares entre este puerto y el de Odesa, que cubrirán todo el verano, con escala en la Ciudad Condal cada catorce días.

Estos cruceros turísticos parten de Odesa y hacen escala en Estambul, Nápoles, Génova, Marsella, Barcelona, Malta, El Pireo, Yalta y de nuevo a Odesa.

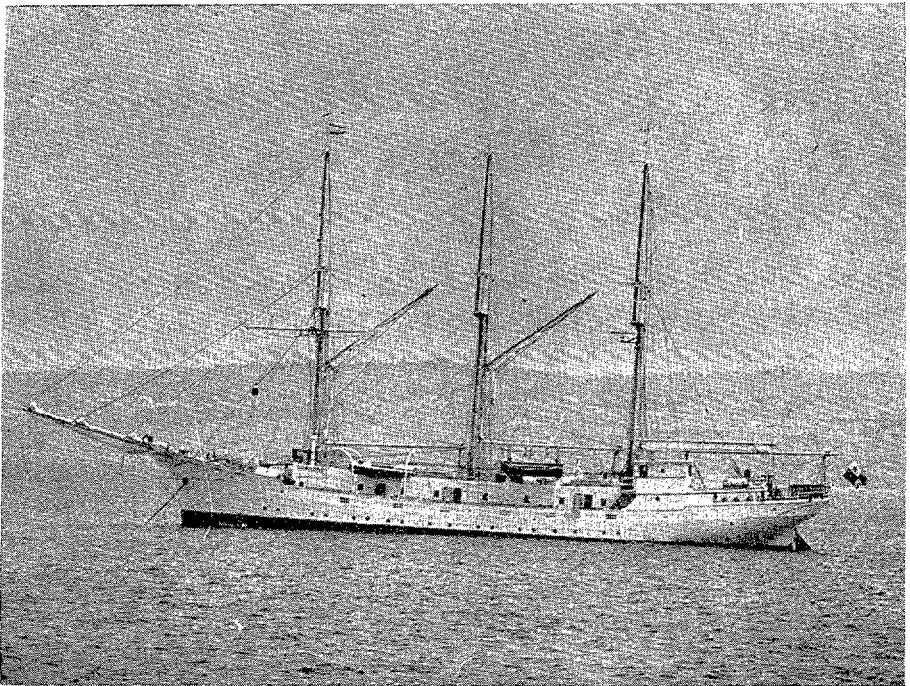
rante el año 1973 fueron los crudos de petróleo, con 43 millones de toneladas; carbón, con 3,4 millones, y maíz, con 2,5 millones.

Otro tráfico importante fue el de fosfatos, de los que fueron importados el año pasado 2,2 millones de toneladas.

En general ha aumentado sensiblemente la participación nacional en el tráfico de las importaciones.

VIAJES

Velero de recreo en La Coruña.—La navegación a vela conserva todavía todo



El **Litva** desplaza 4.803 toneladas, tiene una eslora de 122 metros y una velocidad de 18 nudos.



Importaciones marítimas.—Los principales tráficos españoles de importación du-

su atractivo, y prueba de ello es la llegada a La Coruña del velero de recreo panameño **Ariadne**, cuya fotografía ilustra estas páginas, en viaje turístico hacia Lisboa y costas de Levante.

El buque tiene una eslora de 66 metros y capacidad para 40 personas.

VISITAS

Visita a Alemania.—Entre los días 15 y 19 del pasado mes de julio, el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada don José Ramón González López efectuó una visita oficial a Alemania invitado por el vicealmirante Heinz Kühnle, inspector de la Marina federal. La visita se celebró en términos de gran cordialidad y se mantuvieron conversaciones sobre distintos aspectos de ambas Marinas. El almirante González Ló-

En el viaje le acompañaron su esposa y los capitanes de corbeta Espinosa de la Garza y Castiñeiras Muñoz.



La vicepresidente argentina en Madrid. En visita oficial permaneció unos días en la capital de España la vicepresidente de la República Argentina, doña María Estela Martínez de Perón.

A su llegada al aeropuerto de Barajas fue recibida por la esposa del jefe del Estado.



pez visitó en Bonn al subsecretario del Ministerio Federal de Defensa, señor Mann, con quien mantuvo una larga entrevista. En Glücksburg-Meierwik, en el Báltico, recorrió las instalaciones del Mando de la Flota, donde fue recibido por su segundo jefe, contralmirante Klose. Y en Wilhemshaven visitó diversos centros. Fue muy interesante el viaje hasta Travemünde en un buque nodriza de lanchas rápidas para recorrer la línea de demarcación de las dos Alemanias. Concluyó su estancia en Hamburgo después de una visita turística a la ciudad hanseática de Lübeck.

presidente del Gobierno y señora, miembros del Gobierno y otras autoridades.

Entre los actos celebrados con motivo de la estancia de la vicepresidente argentina en Madrid destacan: La visita al jefe del Estado en el palacio de El Pardo; la imposición a doña María Estela Martínez de Perón de la banda de la Orden de Isabel la Católica; la ofrenda floral realizada ante el monumento a esta gran reina castellana, y la cena en su honor ofrecida por los príncipes de España en el palacio de la Quinta.



Washington. — El ministro español de Asuntos Exteriores, Cortina Mauri, permaneció dos días en esta capital al objeto de celebrar con el secretario de Estado norteamericano Kissinger una de las reuniones periódicas que prevé el Convenio de Amistad y Cooperación de 1970.

Ambos ministros trataron cuestiones internacionales de interés mutuo, así como de una declaración de principios que sirva de guía para la cooperación entre las dos naciones.



Buques rusos en La Habana. — Una agrupación naval soviética integrada por dos destructores lanzacohetes de la clase Krivak, un submarino y un buque tanque efectuó una visita a la ciudad de La Habana.

participar en los actos conmemorativos del XXXVII Aniversario de la Liberación de Bilbao.

En la **Andalucía** izaba su insignia el capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico.



Vigo.—Efectuó por primera vez escala en este puerto el gran trasatlántico inglés **Queen Elizabeth II**, en el que viajaban 1.500 pasajeros en crucero turístico.

De Vigo, el buque británico, salió rumbo al puerto francés de Cherburgo.



Delegación española en Moscú.—Una misión oficial española presidida por el subsecretario de la Marina Mercante, vicealmirante Amador Franco, visitó la capital so-



La fotografía recoge la entrada en este puerto de una de las citadas unidades.



Bilbao.—La fragata **Andalucía** y el destructor **Oquendo** atracaron en el muelle del pantalán de la estación marítima para

viética por invitación del ministro ruso de Pesca, señor Izkviv.

La delegación estaba formada por el director de Pesca Marítima y dos representantes de las direcciones generales de Pesca y Navegación.





COMENTARIOS

DAVICO BONINO, Guido: *Relatos italianos del siglo XX.*—Alianza Editorial, S. A. Madrid, 1974; 456 págs.

Pese a que, desde la aparición de la novela cumbre de Manzoni, el cuento, al menos en Italia, parece haberse calificado como género menor, Guido Davico Bonino, al agrupar en este volumen relatos cortos de treinta y seis autores, testimonia una gran verdad: la pequeña narración puede ser a la novela lo que el boceto al cuadro de gran formato. La palpitación literaria, la espontaneidad del pensamiento, pueden expresarse y paladearse en pocas páginas. Por otra parte, es innegable que en este caso los treinta y seis relatos nos dan una fidelísima panorámica de la actual literatura italiana.

Bonino, además de prologuista y seleccionador de los textos, es autor de una breve introducción a cada relato, síntesis utilísima para conocer y encuadrar a las figuras menos sonadas. Según él, en este caso no puede hablarse de escuelas o tendencias: el escritor italiano es esencialmente individualista, está a solas consigo mismo. Entiende que estos autores no son continuadores del realismo decimonónico, sino que escriben por encima de la realidad, “creen en la literatura como ficción, y no como mensaje salvador”.

Por supuesto, no cabe aquí el juicio particularizado. Pero si sólo dos palabras pudieran centrar el quehacer literario de cada autor, recordaríamos la exuberancia cromática de Emilio Gadda, la orfebrería narrativa de Gianna Manzini, el humilde patetismo de Francesco Jovini, el furor analítico de Alberto Moravia, la

sangrante ironía de Vitaliano Brancati, el retórico ensañamiento de Tommaso Landolfi, la solemne naturalidad de Cesare Pavese, la sobriedad intensa de Romano Bilenchi, el tierno realismo de Ana María Ortese, la conmovedora sequedad de Natalia Ginzburg, las poéticas naderías de Carlo Cassola y de Goffredo Parise, el latente sensualismo de Pier Antonio Quarantotti, el barroquismo indagatorio de Giorgio Manganelli, el irrealismo "cosmocómico" de Italo Calvino, la obstinada precisión de Oreste del Buono, el costumbrismo cáustico de Alberto Arbasino y la originalidad socarrona, fantástica o tierna de Bontempelli, Soffici, Palazzeschi, Savinio, Alvaro o Delfini.

Si, como piensa Bonino, el relato es la otra cara, la cara clandestina pero auténtica de la narrativa italiana, Dios lo sabe. Para nosotros, además de la encantadora exuberancia mediterránea, trasciende en esta sabrosísima selección un común y enorme afán renovador; aunque la originalidad, lejos de alcanzar nuevas cimas estéticas, se queda simplemente en eso, en una ráfaga de aire refrescante, en un tremendo rugido contra la rutina; que ya es bastante.

A. L.



HALLORAN, James D.: **Los efectos de la televisión.**—Editora Nacional, 1974; 328 págs.

Indudablemente, a la televisión universal pueden hacérsele algunas críticas. En los últimos años, la presentación de violencia y cierta tolerancia en determinados aspectos morales parecen haber producido las explosiones más ruidosas, críticas, por otra parte, que reflejan la preocupación de la sociedad.

Estas críticas se han polarizado principalmente en torno a las consecuencias de la televisión, como son el producir conformismo, actuar en favor de intereses políticos y económicos y en deteriorar y aun anular los logros sociales tan difícilmente obtenidos.

En la obra que comentamos se aborda la mayoría de estos problemas, en los que cinco científicos sociales estudian diferentes áreas o niveles de los efectos de la televisión desde su propio punto de vista. En este estudio o análisis, no se trata, por otra parte, de dar respuesta a todas las preguntas que han surgido. Se dan algunas respuestas, pero también se sugiere que existen ciertas cuestiones acerca de los efectos de la televisión que se plantean con frecuencia, aunque no tienen muchas posibilidades de desembocar en buenos resultados.

El mayor mérito de este libro, a nuestro juicio, estriba en que parte siempre de una base objetiva, pues la discusión sobre los efectos de la televisión ha sido más acalorada que iluminadora. Los ataques y contrataques verbales no se han hecho siempre desde una plataforma de realidades, y esto es en gran parte consecuencia de que la base de hechos no haya sido bien firme ni haya estado bien establecida.

En resumen, podemos decir que la literatura sobre los efectos de los medios de información, ya de por sí copiosa aunque desigual, se enriquece ahora con una serie de aportaciones que acaso se beneficien de dos ventajas. La primera de ellas descansa en el hecho de que los sociólogos británicos —cuyo pensamiento recoge el libro— hayan llegado tarde al estudio de la comunicación de masas, lo cual les proporciona una buena perspectiva de los diversos enfoques anterior-

res, y la segunda ventaja es que al tomar la cuestión en este punto, se haya podido arrancar de un cierto grado de madurez ya logrado en otras naciones.

La obra empieza con un capítulo dedicado a los efectos sociales de la televisión, con carácter genérico, en el que se estudian algunas de las formas de influencia, sus efectos en los niños y en los cambios que provoca en el conocimiento y en las actitudes. Seguidamente se hace un estudio y análisis de los efectos políticos de la televisión —información y persuasión—, los efectos de la televisión en las artes y en los otros medios de comunicación social, y termina con sus efectos en la educación, haciendo unas breves consideraciones sobre sus inexploradas posibilidades, que plantean retos al sistema educativo, ya que indudablemente la televisión es un poderoso medio de ofrecer más aprovisionamiento educativo, quizá mejor y más eficientemente que otros.

J. L. T.



DUQUESNE, Jacques: *La izquierda de Cristo*.—Plaza y Janés, S. A., Editores. Esplugas de Llobregat, 1973; 246 págs.

Jacques Duquesne, cronista de la radio televisión francesa, autor de varios libros sobre temas afines y colaborador de revistas archiconocidas, nos habla de la adhesión del católico al izquierdismo político, analiza los caminos por los que discurre esta tendencia y ahonda en el comportamiento característico del cristiano izquierdista.

El ambiguo y diverso fenómeno da pie para un estudio serio, documentado y objetivo, no exento de argumentaciones vulnerables ni, por tanto, de apasionantes sugerencias. La aludida ambigüedad enlaza, sin duda, con el vago sentido de algunos documentos del magisterio. Pablo VI dice en Filipinas que los pobres tienen el derecho y la obligación de aliviar su pobreza, de exigir ayuda. León XIII y Pío XII aducían que la desigualdad es insoslayable porque Dios lo ha querido así. El Obispo de Valdivia afirma que Dios “no puede bendecir una estructura capitalista que se opone a la libertad y dignidad de la persona humana”; mientras que ochenta sacerdotes chilenos entienden que el socialismo “concuera mejor con Jesucristo”, y en igual afirmación abundan un concilio belga y un sínodo italiano. Claro está que Gregorio XVI rechazó el delirio de la libertad de conciencia, de opinión y de prensa; en 1864, el *Syllabus* condenará como impía la idea de separación entre Iglesia y Estado; Pío XI, en la *Quadragesimo anno*, estima que el capitalismo no es intrínsecamente malo y, por el contrario, el comunismo es rotundamente condenable, porque su fin es materialista y sus modos atentan contra la libertad. Pero hoy muchos sacerdotes y laicos se preguntan si estos reparos no pueden hacerse también al sistema capitalista, y miran al comunismo, olvidando su materialismo esencial, como un impulso espiritual que anima a una masa sojuzgada por un orden injusto. Por otra parte, hay quien estima que “no es el comunismo quien se infiltra en la Iglesia, sino los obispos quienes se sirven del marxismo rudimentario para alcanzar sus objetivos temporales”.

La dramática presencia del Tercer Mundo contribuye a una mayor tirantez ideológica. Como dice la *Populorum progressio*, los pobres son cada vez más

pobres, y los ricos no cesan de enriquecerse. Las ayudas de los países poderosos son irrisorias y formularias. En fin, muchos católicos interpretan el izquierdismo como la insurrección del espíritu contra un materialismo anticristiano. Tanto Juan XXIII, en la *Pacem in terris*, como Pablo VI, en la *Ecclesiam Suam*, hablan de los errores del marxismo, pero apuntan la posibilidad de un diálogo en el terreno práctico. Mientras tanto, algún significado comunista francés —Georges Marchais— abre la puerta al decir que la verdadera divisoria no pasa entre creyentes y ateos, sino entre explotadores y explotados (viene a cuento una conocida afirmación de Lenin: “El marxismo es materialista y, como tal, enemigo acérrimo de la religión”). Sin embargo, Duquesne nos recuerda que medio siglo después de la renovación rusa, el poder no fue asumido por el proletariado, sino por una nueva clase dirigente, burocrática, que asumió el tiránico papel de los explotadores de antaño.

La nueva teología de la revolución preconiza la lucha por la justicia y la paz en este mundo, así como el compromiso político de la Iglesia. En contra se argumenta el afán de sustituir la adoración de Dios por la adoración del porvenir, cuando Cristo mismo afirmó que su reino no era de este mundo. Para el revolucionario, la violencia es una legítima defensa contra la tiranía; para el moderado, a la violencia de la supuesta tiranía sigue la violencia defensiva, y, a ésta, la violencia de la represión, en una espiral caótica sólo remediable mediante la no violencia.

¿Dónde queda el Norte, pues? El actual pontífice, en carta al cardenal Leroy, dice que la liberación de la penuria y de la dependencia comienza por la libertad interior, mediante el amor trascendente y la disponibilidad, porque la ideología más revolucionaria culmina en un relevo de amos, que se rodean de privilegios e instauran otras formas de injusticia. Y no es que Pablo VI no admita la posibilidad de una revolución “cuando resulte evidente y recalitrante una tiranía que atente gravemente contra los derechos fundamentales del individuo y lesione de modo peligroso el bien común del país” (*Populorum progressio*); pero advierte explícitamente a los pobres de Bolivia que la violencia y la revolución son contrarias al espíritu cristiano y pueden retardar, más que favorecer, la legítima promoción social.

Duquesne entiende que la Iglesia, al acomodarse visiblemente con cualquier sociedad política, está facilitando la apostasía, ya que jamás ninguna sociedad humana coincidirá con la justicia perfecta. Y parece identificarse con Maurice Clavel, para quien el cambio de vida requiere una *subversión interna*, sin la cual todo será caos, nada y horror. Al tiempo que en la ambición de hacer un mundo más concordante con el espíritu evangélico, parece pensarse en el valor religioso y social de la familia.

El hombre, el hombre como criatura gregaria, como continuador y perfeccionador de una creación, como motor e inspirador del grupo. Ese parece ser el urgente y primordial objetivo de una tarea sobrenatural, y ése parece ser el espíritu del Concilio Vaticano II (“la autonomía de las realidades terrestres”), tan claramente expresado por el cardenal François Marty, arzobispo de París: “Yo no estoy a la derecha ni a la izquierda ni en el centro. Tampoco abajo y menos todavía arriba... No fuera del mundo, sino cerca de cada hombre, de cada hermano.”

A. L.



RANQUE, Georges: *La piedra filosofal*.—Plaza y Janés, S. A. Editores. Colección "Otros mundos". Espugas de Llobregat, 1974: 316 págs.

El tema de la *piedra filosofal*, certeramente calificado también como el *sueño dorado de la Alquimia*, fue el anhelo casi obsesivo de los alquimistas ya desde el antiguo Egipto, si bien alcanza su plenitud en la Edad Media. El sueño de transformar en oro metales innobles, como mercurio y plomo, mediante la técnica de aleaciones de éstos con la piedra filosofal, pasó de ser una simple lucubración de visionarios que alentó las ilusiones humanas durante varios siglos, a algo más grande y serio como fue crear las bases para lo que más tarde sería una nueva ciencia, la Química. Su declinar comenzó hacia el siglo xvii, "en parte por el desaliento de los alquimistas de buena fe al no encontrar nada positivo como pago de sus desvelos. El tronco carcomido y caduco de lo que fue la Alquimia cae definitivamente ante los golpes inexorables del genio de Lavoisier", como bien dice un ilustre profesor español de Química.

Es curiosa la intención del autor al escribir este libro, manifestada en el prólogo, porque no se trata sólo de una investigación histórica sobre lo que de cierto podía haber en la búsqueda de la piedra filosofal, sino también del aprovechamiento para el futuro de lo que de sobrenatural tenían las ciencias ocultas del pasado. Y es aún más curioso ver al autor preocupado, no por la contaminación o la escasez de materias primas y alimentos, sino porque la especialización progresiva, dentro de unas décadas, habrá alcanzado un grado tal que la sociedad se compondrá de grupos con lenguajes propios tan distintos que serán incapaces de comprender unos a otros, ¡un nuevo aspecto de la torre de Babel!

En la construcción del libro, el autor rompe con el obligado orden cronológico natural de cualquier libro de Historia. Se le ve un marcado interés en dejar bien patente desde el principio la veracidad de la transmutación de los metales, que debe sus leyes a la Física nuclear. Y no puede caber duda de esta afirmación porque ¿qué es, si no, una pila atómica más que la piedra filosofal del siglo xx? El autor va siguiendo los pasos de la Química desde Lavoisier hasta el descubrimiento de la radiactividad artificial, cuando se consigue la transformación de los núcleos con la consiguiente transmutación por bombardeo de neutrones. La piedra filosofal existe y los alquimistas no iban descaminados; claro que, en lugar de ser de una combinación química como ellos pensaban, se trataba de un proceso nuclear, y en sus primitivas retortas eso no podía conseguirse.

Sin duda el capítulo más interesante es el tercero, dedicado a la *energía desconocida*, como el autor la llama. Aquí Ranque hace un compendio de los métodos seguidos por los alquimistas, compendio que trataremos de resumir. Una característica fundamental de todos los tratados herméticos es una mezcla de indicaciones precisas y alusiones oscuras que sumen al lector en una profunda incertidumbre. Las operaciones relacionadas con la *Obra*, esto es con la obtención de la piedra filosofal, inducen al error por su desorden sabiamente deliberado. No concretan nada en lo tocante a materia prima, preparación y naturaleza del primer agente, disposición real de las vasijas, naturaleza del fuego y fases del proceso. Sin embargo, y no sin dificultad, se pueden deducir algunos detalles. Las materias empleadas son agua, Mercurio y oro, pero este Mercurio no es el metal líquido (por eso lo escribe con mayúscula), sino el llamado Mercurio de los filósofos. Todo ello se pone al fuego en un matraz durante ocho me-

ses. ¡Nada menos! De aquí se obtiene una piedra de primer orden o azufre blanco o rojo. Con este azufre y una nueva dosis de Mercurio filosófico, en dos meses, se llega a tener una piedra de segundo orden, y repitiendo la operación, en sólo ocho días, se halla la de tercer orden o elixir, que aún hay que orientar. En varias operaciones breves y concretas se obtiene la piedra transmutadora. Pero ¿cómo llegar al Mercurio de los filósofos? Aquí es donde aparece la energía desconocida, que el autor clasifica en dos: una energía conservadora, cuantificable, y la energía extensiva o espiritual, constituida por las ideas. Y termina confesando que se muestra incapaz de hallar una solución. Concluye con estas reveladoras palabras:

“Deseo que el lector sea más perspicaz que yo y pueda alcanzar el propósito de la Filosofía hermética.”

El libro se complementa con varios capítulos donde se relacionan minuciosamente los autores y tratados que se han ocupado de la piedra filosofal. Reproduce cinco de ellos íntegramente en un amplio anexo. Al igual que los antiguos filósofos, concluye el libro volviéndose hacia Dios y afirma: “Al lado de la Inteligencia divina, no somos más que pequeñísimas chispas de inteligencia, cosa que nunca debemos olvidar en nuestros razonamientos.” El único medio de alcanzar la verdadera victoria es una sensata actitud de humildad, “fuente de toda bondad y de todo poder verdadero”.

La obra pretende ser exhaustiva, y decimos pretende, porque no lo consigue por completo. Es lástima que en esa lucha sostenida por el autor entre su fe en la *Obra* y el fracaso en conseguirla no aporte las opiniones que sobre la piedra filosofal se han tenido, incluso en las épocas del máximo apogeo de la alquimia. Nosotros queremos traer dos tan sólo de las muchas que hemos espigado. San Alberto Magno (1193-1280) rechaza la idea con estas palabras: “Los que blanquean con tinturas blancas y amarillean con tinturas amarillas, sin que la especie del metal sea cambiada, son engañadores y no hacen ni verdadero oro ni verdadera plata. Yo he hecho ensayar oro y plata alquímicos sometiéndolos a seis o siete fuegos consecutivos, el metal se consume y se pierde y no deja otra cosa que un residuo sin valor.” Por el contrario, el catalán Arnaldo de Vilanova (1235-1313), con un argumento muy español, dice: “Yo quedé asombrado viendo un toro gigantesco y muy salvaje parado bruscamente en su carrera desordenada por un trapo viejo teñido con unos cuantos granos de materia roja... ¡Tan poca materia produce tal efecto...! Tiene que existir también una materia que empleada con cantidad mínima transforme el plomo en oro.”

Opiniones como esta llegan incluso hasta nuestros días, porque la piedra filosofal sigue alentando ilusiones humanas.

P. C.

RESEÑAS

ARTE

BOZAL, Valeriano: **Historia del Arte en España.**—Colección Fundamentos. Madrid, 1974. Dos volúmenes de 282 y 292 págs.

Sigue la colección Fundamentos su magnífica línea, ofreciendo nuevos volúmenes sobre diversos aspectos de tipo histórico, literario, artístico, etc., en forma de manuales o diccionarios. En las casi seiscientas páginas, donde figuran nada menos que trescientas ilustraciones, se recoge la totalidad de arte español, a base de una sistematización perfectamente proyectada. Como ejemplo podemos decir que el capítulo dedicado a Velázquez y a los velazqueños es una perfecta síntesis de este capítulo de la pintura nacional.

Es un excelente libro, absolutamente indispensable para tener una amplia panorámica del arte español.

El primer volumen comprende desde los primeros balbuceos artísticos hasta finales del siglo XVIII, y el segundo, desde Goya hasta nuestros días. Por cierto, en este segundo volumen hay que destacar, por su originalidad, el capítulo titulado "El desarrollo del arte regionalista", con la inclusión de los significativos pintores que fueron Romero de Torres, Zuloaga, Sorolla, Zubiaurre, etc.

READ, Herbert: **El significado del arte.** — Novelas y Cuentos. Madrid, 1974. 264 págs.

El autor fue un militar que, en la primera guerra mundial, alcanzó la máxima condecoración de su país: la Medalla de Servicios Distinguidos y, además, la Medalla Militar. Luego, su dedicación se centró sobre la investigación histórica. Y el conjunto de actividades militares y civiles fue premiada con el título de Sir.

Este libro es ya una obra clásica, pues su primera edición en inglés apareció en 1931, y la penúltima es de 1967. Se trata de un estudio filosófico del arte, contemplado desde los más diversos aspectos, escrito con claridad, objetividad y perfecto sentido didáctico.

BIOGRAFIA

GAMMA: **Marconi, Ufficiale di Marina.** — "Rivista Marittima". Marzo, 1974.

Si el número del mes de marzo de la "Rivista Marittima" está dedicado casi en su totalidad al centenario del nacimiento de Guillermo Marconi, lógico era que en el mismo figurara su biografía.

Es curioso, y al mismo tiempo alentador, observar que si bien Marconi pertenecía al Ejército, fue transferido a la Marina desde el momento en que comenzó sus experiencias de telegrafía sin hilos, pues se estimó que en ésta disponía de mayores medios para hacer prosperar aquéllas. Ingresó en la Marina como capitán de corbeta, y al terminar la Gran Guerra era capitán de fragata, para luego, al crearse el Cuerpo de Armas Navales, ser transferido a éste con el grado de coronel; pero de nuevo reingresó en el Cuerpo General, en donde fue ascendido a contralmirante, como recompensa a sus méritos científicos.

CIENCIAS

LARBURU, Nicolás: **Técnica del dibujo.**—Ediciones Paraninfo. Madrid, 1973. Cuatro volúmenes.

Esta obra, de gran extensión, está sistematizada de tal forma que cada volumen compone un compartimiento estanco, y el bien es parte de un todo, sin embargo, cada tomo está referido a una faceta específica.

Con esta obra no se pretende resolver todos los problemas correspondientes a la diversidad de técnicas gráficas, sino exponer una serie de normas precisas para una especialización. Se ha procurado que las figuras intercaladas en el texto, las láminas, así como también las tablas que se presentan, además de exponer la idea constructiva, se hallen estéticamente dispuestas, es decir, que a la claridad se ha unido lo que se puede considerar belleza de representación.

MONTEFINALE, Gino: L'opera scientifica di Guglielmo Marconi.—“Rivista Marittima” (Italia). Marzo, 1974.

El doctor Gino Montefinale fue un colaborador de Guillermo Marconi y, por tanto, nadie mejor que él puede hablar de la labor realizada por aquél ilustre inventor, ahora con motivo del centenario de su nacimiento.

Marconi no solo fue un inventor, sino también un descubridor de fenómenos y, por tanto, un científico. Es decir, fue una personalidad, con conocimientos, intuición y formación más que suficientes para poder ser estimado como uno de los grandes en el terreno científico. El autor hace especial hincapié sobre la formación técnico-científica de Marconi, su apertura a los estudios ionosféricos y la utilización de las ondas cortas en los servicios a distancia.

Por otra parte, ríndese homenaje a la Marina de Guerra italiana por cuanto ayudó a Marconi en sus experiencias, pues varios buques estuvieron al servicio del inventor para desarrollar sus ideas.

CONSTRUCCION NAVAL

Astilleros Españoles, S. A.: Memoria correspondiente al ejercicio de 1973. Madrid, 1974.

La producción de los astilleros españoles es el capítulo más importante de nuestra exportación. Si se unen las toneladas que exportan Astilleros Españoles, S. A., Bazán y Astano, resultan que suman 19.946 millones de pesetas, cifra de gran categoría internacional. Solamente Astilleros Españoles, S. A., vende buques por valor de 14.786 millones de pesetas, lo que hace sea la primera empresa nacional exportadora (Bazán es la octava y Astano la decimocuarta).

Hemos recibido la Memoria de Astilleros Españoles, S. A., en la cual se refleja su actividad a lo largo de 1973; en el transcurso de dicho año, sus factorías han entregado 800.490 T. R. B.; de ellas, 261.486 han sido para armadores nacionales y 539.004 para armadores extranjeros.

Estas toneladas, repartidas según las distintas factorías de la empresa, hacen

que: Sestao entregara cinco buques; Olaveaga, siete. Sevilla, diez; Matagorda, cuatro; Cádiz, dos, y las empresas afiliadas, veintisiete.

Por otra parte, el porvenir es optimista. España sigue siendo el cuarto país del mundo en construcción naval, después de Japón, Suecia y la República Federal Alemana. En cuanto a la cartera de pedidos, al último día de 1973, sumaba noventa buques con un total de 4.038.398 TRB, frente a 1.995.952 TRB que había en el último día de 1972 (con 56 buques), con lo cual el aumento es sencillamente fantástico.

El astillero actual de S. A. Juliana, Constructora Gijonesa.—Ingeniería Naval. Mayo, 194.

Esta factoría fue fundada en 1911 y su nombre actual data de 1925, al hacerse cargo de las instalaciones una familia de Gijón que mucho ha hecho por el progreso industrial de la ciudad: la familia Juliana. Hoy día, estos astilleros forman parte de la empresa denominada Astilleros Españoles, S. A., como entidad filial.

Su actividad principal es la construcción de buques, pero, sin embargo, tiene especial relieve la reparación de buques y la construcción de algunos equipos especiales para la fabricación de azúcar. Las instalaciones actuales permiten la construcción de buques de 16.000 toneladas de porte y la capacidad anual se estima en unas 70.000, esto es, seis o siete buques de este tipo.

O'DOGHERTY, Pascual: Comportamiento en la mar de buques pesqueros. — Ingeniería Naval. Mayo, 1974.

El proyecto de un pesquero ha de tener en cuenta que dichos buques han de prestar servicio en la mar de forma continuada, con toda clase de tiempos. Las condiciones de servicio de los pesqueros son analizadas en este trabajo, en el que se estudian aquellos aspectos del proyecto que tienen más influencia en la eficiencia y comportamiento marineros del buque.

Los datos incluidos, si bien pensados para buques pesqueros en la mar, bien puede servir también para el comportamiento de determinados buques de guerra que, en razón de su tonelaje, tipo de casco y permanencia

de servicio en alta mar, con toda clase de condiciones de mar y tiempo, son hoy día elementos indispensables en toda flota militar.

CULTURA

EHEVARRIA RIVERA, Luis Eduardo: Dígallo en inglés.—Editorial Prensa Española, 2.^a edición. Madrid, 1974; 295 págs.

Luis Echevarría, diplomado por la Universidad de Cambridge, que publicó anteriormente dos ediciones de su obra **Estructuras básicas de la lengua inglesa**, alcanzó en muy breve tiempo la segunda edición de **Dígallo en inglés**, excelente colección de las frases más usuales de este idioma.

¿Puede discutirse que el conocimiento de una lengua implica la utilización casi mecánica de frases estereotipadas? Echevarría coloca aquí, por orden alfabético, unas tres mil expresiones muy corrientes, compuestas de vocablos básicos, que, sin duda, constituyen una utilísima herramienta para quien pretenda soltarse en la lengua de Shakespeare.

Quizá, andando poco tiempo, **Dígallo en inglés** se reeditará en formato, cuerpo y papel propio de diccionario manual, con lo que su uso resultará mucho más cómodo.

X.

DERECHO

MARTINEZ GARCIA, Gabriel: El derecho de petición.—Revista de Aeronáutica. Abril, 1974.

El auditor de la Primera Región Aérea, coronel don Gabriel Martínez García, trata de un tema, el derecho de petición, que dentro de la normativa castrense tiene una característica especial, en función de algunas dificultades de orden interpretativo. Se dio vida a este derecho de petición por medio de la Ley de 22 de diciembre de 1960 y se desarrolló por el Decreto número 93/62, de 18 de enero.

Se trata de un derecho fundamental de la persona humana; es un derecho de carácter constitucional, no procesal ni administrativo, esto es, se instala más allá del proceso y del procedimiento administrativo, y se puede decir que tiene un carácter supletorio.

ELECTRONICA

Varios autores: **Prácticas de laboratorio con semiconductores.**—Editorial Gustavo Gili, S. A., 1974; 175 págs.

La Editorial Gustavo Gili, fiel a su línea de ofrecer al técnico en general aquellos libros que más utilidad práctica puedan suponer, presenta ahora, dentro de la colección "Semiconductores", el título que comentamos.

El libro viene dividido en prácticas, y cada una está subdividida en varias fases que analizan cada una de las partes del circuito total para mejor comprender el comportamiento del subcircuito como unidad independiente y como parte del esquema completo. Las prácticas están ordenadas de forma que correspondan a lo que se va estudiando normalmente en las lecciones teóricas de un curso. Las directrices son más bien generales que específicas, y, puesto que circuitos con diferentes valores de sus componentes pueden proporcionar resultados igualmente satisfactorios, este libro enseña al estudioso a tomar decisiones por su cuenta y a elegir los valores adecuados en cada caso, antes que seguir solamente las instrucciones de montaje.

En resumen, se trata de un manual de prácticas de laboratorio pensado para guiar de forma eficiente al estudioso o técnico en su confrontación con varias de las importantes técnicas de análisis y diseño de circuitos electrónicos.

Y.

ALONSO PEREZ, José Manuel: La electricidad del automóvil.—Ediciones Paraninfo. — Madrid, 1973; 353 págs.

* Los equipos eléctricos de los vehículos de motor son cada día más complejos. Esta es la razón por la cual, si la electricidad ha sido siempre un elemento de importancia en todo motor de combustión, ahora lo es de mucho más valor. Ello implica que el técnico en electricidad del automóvil necesita cada vez mayores conocimientos.

Este libro persigue dos fines. Por una parte, busca dar una amplia explicación de cuanto significa en un vehículo a motor su parte eléctrica, y por otra, enseña el funcionamiento y las comprobaciones de cada uno de los circuitos que componen la instalación eléctrica del automóvil. El tema es amplio,

pero como lo que se ha buscado es la realización de un libro didáctico, el objetivo se cumple.

Después de compulsar todo cuanto se expone, llegamos a la conclusión de que para los parques de automovilismo de las Fuerzas Armadas este libro tiene un indudable valor.

Compañía de servicio del RCA: Los transistores al alcance de todos. División de "Radio Corporation of America". Madrid, 1974; 374 páginas.

El amplio equipo de técnicos de la potente empresa norteamericana RCA, al presentar este manual, manifiesta que el curso se ha proyectado para enseñar *los fundamentos de los transistores*. El curso empieza por la física de los semiconductores y sigue con los más sencillos de los circuitos de conmutación.

A todo lo largo del libro se emplea una técnica didáctica revolucionaria, en la que no hace falta instructor: *la enseñanza programada*. Esta técnica es muy parecida al intercambio de información entre un profesor particular y su alumno, en cuanto se hacen preguntas que hay que responder, se plantean cuestiones y asuntos a los que hay que hacer frente y, por último, se confirman las respuestas correctas.

Este programa está distribuido en 68 secciones separadas, llamadas *series*, cada una de las cuales se destina a aportar una idea concreta, una aplicación específica o un aspecto determinado del comportamiento de los dispositivos semiconductores. También se han incluido pruebas en lugares apropiados.

Al final del libro, y de forma separable —cortando la línea marcada—, hay unos dibujos o *paneles* que complementan el material del curso.

DONNELLY, E. L.: Teoría y práctica de la instalación eléctrica.— Ediciones Paraninfo. — Madrid, 1974; 343 págs.

Con un sentido práctico fundamental, esta obra de texto es elemento indispensable para todas aquellas escuelas o centros de formación profesional en donde se haga ese personal, cada vez más necesario, que es el electricista. Su fin es proporcionar una descripción sumamente práctica de todo lo que constituyen las instalaciones eléctricas.

Con una exposición detallada, sin fórmulas, de lo que es la electricidad, sus característi-

cas y aplicaciones, manera de utilizarla sin peligros y con conocimiento de causa. Forma de hacer las instalaciones, tipos de cables y conductos, canalizaciones, distribución y control, comprobaciones y puestas a tierra, protección, etc. El calentamiento por electricidad, timbres y sistemas indicadores, baterías, instrumentos de medida, motores y generadores, transformadores, iluminación, prevención de accidentes, en fin, se expone aquí todo lo que no debe olvidar el que tenga que trabajar con la electricidad.

GALUPPINI, Gino: Prime esperienze di trasmissioni radiotelegrafiche nella Marina italiana.— "Rivista Marittima". Marzo 1974.

Se da una amplia información, en este artículo, sobre la actividad de la Marina italiana en el campo de la radiotelegrafía en los años 1897 a 1902. La *Reggia Marina*, que ya tenía un especial interés en las experiencias de Marconi, realizadas en la Gran Bretaña, lo llamó a fin de continuarlas en Italia.

Los servicios de La Spezia, el laboratorio eléctrico de San Bartolomeo y algún otro centro más, iniciaron una serie de estudios y experimentos que desembocaron en la construcción de las instalaciones radiotelegráficas de Livorno, La Spezia (Palmaria) y Gorgona. Fue el buque *Carlo Alberto* el primero que dispuso de una estación radiotelegráfica, instalada por el propio Marconi, y que realizó amplias experiencias en aguas del Atlántico Norte y Báltico.

HETTERSCHEID, W. Th. H.: Amplificadores de paso de banda transistorizados.—Biblioteca Técnica Philips. Madrid, 1974; 375 páginas.

Se exponen en la presente obra la teoría del análisis y el diseño de amplificadores selectivos, tal como se emplean en la secciones de F. I. de radio, televisión y radar, en sus receptores, vistos todos ellos desde el punto común del empleo de transistores en dichos amplificadores.

Se emplea la representación cuadripolar de los transistores (o válvulas de vacío), lo que facilita una descripción matemática del funcionamiento del amplificador completo mediante un solo determinante. Las propiedades de los transistores se suponen expresadas en los parámetros "h" o híbridos, de la distancia con señales pequeñas.

Los amplificadores de una sola etapa, así como los de varias, con tipos arbitrarios de redes interetapas o finales, se tratan con detalle por cuanto se refiere a la estabilidad, la ganancia de potencia, la curva de respuesta de amplitud y la curva de retardo de envolvente.

También se tratan la neutralización de la realimentación interna del transistor y los problemas correspondientes a las dispersiones de los parámetros de los transistores.

ZAPATA FERRER, Angel: **Radioelectricidad y electrónica.** — Ediciones Paraninfo. Madrid, 1973; 468 págs.

Por el profesor de la Universidad de La Habana, don Angel Zapata Ferrer, se ofrece a cuantos están interesados en la física y la electrónica, tanto en su aspecto teórico como en el práctico de un taller, un conjunto de conceptos estimados como indispensables para poder desarrollar la profesión. Por tanto, sin llegar a ser una obra profunda, se ha buscado un fin didáctico en primer lugar, aunque sin dar de lado a la idea de que la materia es de amplitud y, por ende, necesita una gran extensión para poder desarrollarse.

Se ha concedido la mayor extensión a explicaciones prácticas, acompañadas con abundancia de dibujos, esquemas y fotografías.

La razón de haberse editado este libro, conjuntamente, por Ediciones Paraninfo y la Editora Universitaria de La Habana, es ofrecer, a cuantos desean llegar a ser buenos técnicos electricistas y electrónicos, un texto en el cual encuentren cualquier cuestión resuelta con sencillez, sin necesidad de explicaciones de tipo científico.

ENERGIA NUCLEAR

GRENON, Michel: **La crisis mundial de la energía.**—Alianza Editorial. Madrid, 1974; 272 págs.

En el otoño de 1973 el mundo sufrió en su economía una tremenda convulsión. El encarecimiento del petróleo, por parte de los grandes países suministradores, ha significado un cambio total en la situación económica de Occidente. Michel Grenon es un especialista en reactores nucleares y, como experto en fuentes de energía nos ofrece un libro con todas sus experiencias; en él expone cuáles son las directrices sobre las que han de jugar los países superdesarrollados.

Multitud de problemas y temas se analizan aisladamente y en su interconexión, así como las predicciones del llamado Club de Roma. La exposición es muy atractiva y los resultados o posiciones a las cuales llega Michel Grenon, aún más. Cuando empezó la crisis del petróleo, en el semanario francés "Paris Match" leímos un artículo de Raymond Cartier, que nos produjo verdadera impresión; en él afirmaba que el día en que los Estados Unidos saquen petróleo de los campos de Alaska y obtengan combustible de los millones y millones de toneladas de lignitos que hay en el país, hasta ahora despreciadas, dispondrán de más petróleo que todos los Estados árabes juntos.

HISTORIA

GUN, Nerin E.: **Dachau.**—Editorial Bruguera. Barcelona; 332 págs.

El tristemente campo de concentración nazi no fue ciertamente una oportuna invención propagandística contra el vencido. El testimonio contrastado de algunos de sus supervivientes dan buena fe de ello, como ocurre con el relato autobiográfico que comentamos.

En abril de 1945, fecha de la liberación del campo, el autor franqueó los muros de Dachau para incorporarse a otro mundo, de cuya existencia empezaba ya a dudar. Pero no todas las personas allí encerradas pudieron sobrevivir y llegar a este acontecimiento. La mayor parte de ellas murieron en el campo, víctimas del exterminio de las tétricas "duchas", eufemismo, como es sabido, de las cámaras de gas.

En las páginas de este libro aparecen los distintos tipos humanos que desfilaron por aquel campo, y que no lograron, como el autor, presenciar el amanecer de la libertad. La obra está ilustrada con varias fotografías que expresan con todo su dramatismo las condiciones tristes de vida y muerte en aquel paraje angustioso.

LLABRES, Juan: **Notas para la historia del corso y de la Marina mallorquina (1739-1812).** "Boletín de la Sociedad Arqueológica Luliana." Palma de Mallorca; volumen XXXIV.

En su afán por acopiar todos los datos concernientes a la Marina mallorquina, el meritísimo don Juan Llabrés, tras haber

investigado en el Museo Naval, en el Archivo "Alvaro de Bazán" y en noticiarios oficiales y particulares de Palma, reúne un jugoso puñado de referencias inéditas relativas al corso.

La aportación de Llabrés contribuye a completar la semblanza de marinos tan esforzados como Antonio Portell, Juan Santandreu, Antonio Pascual, Jerónimo Castellano, Bernardo Ribera, Miguel Gelabert, Guillermo Mayol, Jerónimo Oliver, Miguel Monserrat, Antonio Canals, Francisco Serra, Miguel Pou, José Barceló, Lucas Orell, Benito Capó, Jaime Planas, Antonio Darder, Juan Sora, Juan Moragues, Juan Verger, Mateo Bosch, Antonio Ferrer, Miguel Amengual, José Scoto, Pedro Antonio Mayol, Marcos Ginard, Bartolomé Alemany y otros no menos distinguidos.

X.

LLABRES, Juan: Mallorca y la Guerra de la Independencia. Los servicios del capitán de fragata don Fabio Bucceli (1807-1815).—"Boletín de la Sociedad Arqueológica Luliana." Palma de Mallorca; vol. XXXIII.

El veterano historiador mallorquín don Juan Llabrés monta este trabajo sobre la relación de servicios de Bucceli que se conserva en el Archivo "Alvaro de Bazán", de El Viso del Marqués.

Don Pedro Fabio Bucceli era un noble italiano que sentó plaza de guardiamarina en España. Las páginas de Llabrés recogen sus actividades durante la Guerra de la Independencia, casi siempre con base en Palma. El animoso oficial se distinguió en acciones bélicas, como la defensa de Valencia o el apresamiento de corsarios y contrabandistas, y participó en transportes de guerra, de caudales y de presos de la alcurnia de Leandro Fernández Moratín o del mariscal de campo Francisco Palafox, acaso pariente de José, el heroico defensor de Zaragoza.

Ilustra este trabajo una reproducción del extraordinario retrato que Vicente López hizo de Bucceli.

X.

HILLS, George: El peñón de la discordia. Historia de Gibraltar. Editorial San Martín. Madrid, 1974; 589 págs.

Este británico que se llama George Hills tiene una especial predilección por España. Hace algún tiempo, y editado también por

Editorial San Martín, apareció su estupenda obra *Franco, el hombre y su nación*. Ahora se ha puesto a la venta la historia de la gran espina que tenemos clavada desde hace siglos.

Esta *Historia de Gibraltar* es meticulosa y amplia. Es el vía crucis de un país que ha querido, por todos los medios, recuperar algo que es suyo y muy suyo, sin que sus derechos y los factores morales que abonan la recuperación de algo que le fue arrebatado falazmente hayan tenido ningún abogado defensor. Es más, que cuanto le correspondía por derecho y por principio ha sido desoído por las demás potencias, porque no han querido enfrentarse con quien detenta un trozo de tierra usurpada.

Con razón se dice de este libro que es la exposición "de la más tortuosa diplomacia internacional en apoyo, no sólo de las políticas imperiales de las naciones, sino también del poder personal de los políticos sobre sus propios compatriotas". Son 589 páginas que no tienen desperdicio.

NADAL, Santiago: España antes de mañana.—Editorial Juventud. Barcelona, 1974; 496 págs.

Don Santiago Nadal Gaya ocupa hoy día la subdirección del diario *La Vanguardia*, de Barcelona, y es presidente de la Asociación de la Prensa de la Ciudad Condal. Hombre que en el periodismo ha ganado sólido y merecido prestigio por la calidad de sus crónicas y por las previsiones expuestas en muchas de ellas.

Una gran selección de sus artículos y comentarios componen este libro, agrupados de conformidad con los temas tratados. Es pues, como el compendio de lo que un hombre ha dado de sí en una profesión difícil por demás, sobre todo cuando se orienta a enjuiciar la política, tanto sea de orden interno como internacional. Con la perspectiva que da el tiempo transcurrido, muchos de estos artículos y comentarios nos hacen revivir sucesos del mayor interés.

RUIZ AYUCAR, Angel: Crónica agitada de ocho años tranquilos (1963-1970).—Editorial San Martín. Madrid, 1974; 385 págs.

Desde hace un par de años hay una verdadera explosión de libros relacionados con nuestra Historia posterior a 1939. Se da el caso paradójico de que ahora está de moda entre las editoras nacionales la publicación de libros escritos por quienes perdieron la guerra, y lo lamentable de esta clase de

libros es que ocultan una intención malévola. En cambio, ahora parece que comienza una reacción, y poco a poco van poniéndose a la venta obras de aquellos que no perdieron.

También la historia próxima es ahora objeto de numerosos libros, y el mejor ejemplo está en los aparecidos sobre el asesinato del almirante Carrero. Hoy nos llega este libro, que es una refutación a los numerosas campañas antiespañolas, de virulencia y amplitud semejantes a las desencadenadas en los años cuarenta. ¿Razones? Muchas y variadas. Mas la historia que se narra en este volumen comprende un período significativo, pues entre 1963 a 1970 se comienza con el proceso de Grimau y se termina con el de Burgos.

En este libro se hace la historia de muchos acontecimientos que, a pesar de su proximidad, deben ser bien grabados en la memoria.

INFORMACION

DESANTES, José María: *El auto-control de la actividad informativa*.—Edicusa. Madrid, 1974; páginas 380.

Hoy día, con cierta frecuencia, se leen artículos en periódicos y revistas sobre la actividad informativa. Al mismo tiempo, el propio ministro de Información y Turismo o personalidades que ocupan altos cargos en dicho centro ministerial, se están refiriendo con asiduidad a la labor informativa, a su importancia, su ética y su veracidad. Finalmente, el hecho de que la carrera de periodista sea hoy de rango superior y universitario, es un factor significativo. Así, pues, el estatuto jurídico del periodista tiene una importancia evidente.

Contemplada la cuestión bajo el prisma jurídico, así como el de la ética profesional, resulta que la amplitud que se le pueda dar es de una gran magnitud, y por esta razón se la considera bajo diversos puntos de vista, con el fin de hacer de la misma un amplio análisis.

LITERATURA

GARCIA MARQUEZ, Gabriel: *La mala hora*.—Plaza y Janés, S. A. Editores. — Colección "Rotativa". Esplugas de Llobregat (Barcelona), 1974; 187 págs.

El famoso novelista colombiano, autor de *Cien años de soledad*, uno de los grandes

éxitos editoriales de la literatura hispanoamericana de hoy, nos ofrece en esta ocasión una breve novela anterior a aquélla, con un hilo argumental muy simple: la inquietud que produce en un pueblo —Macondo, el mismo de *Cien años de soledad*— la frecuente aparición de pasquines denunciando hechos relacionados con sus habitantes. Las injusticias, las pasiones, la violencia y la muerte se hacen presentes en toda la novela. Los acontecimientos se precipitan cuando el alcalde se deja convencer para armar a algunos ciudadanos que colaboren con la policía y ayuden a descubrir al autor de las anónimas y públicas denuncias, referidas siempre a infidelidades matrimoniales.

Resulta admirable la precisión con que García Márquez, en dos pinceladas, retrata a cada uno de los personajes. A nuestro juicio, éste es su principal mérito. Que no es poco.

Z.

BACH, Richard: *Juan Salvador Gaviota*.—Editorial Pomaire. Barcelona, 1973 (segunda edición); páginas 94.

Richard Bach, aviador americano con una fragante vena lírica, compone la historia de un gaviota singular. Russell Munson, fotógrafo de aviones, ilustra el libro con una serie de preciosas estampas de gaviotas.

¿Es Juan Gaviota como un *Bamby* aéreo o como un *Platero* volador? Lo es y no lo es. Despego de la rutina, afán de vuelo y de libertad, ansia de belleza y de perfección, generosidad y abnegación, hasta encontrar un "aquí y ahora" que transforma su propio cuerpo en luminoso pensamiento.

El poema en prosa, cuya traducción al castellano no pasa el punto de la discreción, ha constituido en Norteamérica —acaso por su transparente simbolismo— un notable éxito editorial.

X.

CORTÁZAR, Julio: *Prosa del observatorio*.—Editorial Lumen (colección "Palabra menor"). Barcelona, 1974; 78 págs.

A Cortázar se le puede leer con indignación o con arrobamiento, pero cabe también una postura limpia, templada y humilde; entonces es más fácil hallar su verdad: una forma de humor que va tras el amor, entendido como "sed antropológica".

Aquí, en esta *Prosa*, que es pura poesía, toma el camino de las estrellas y de las anguilas, como podía tomar el de los *icebergs*

y los marsupiales; toca la remota razón que mueve mares y galaxias, y finalmente desemboca en el hombre. Un ser siempre sediento, que sólo "siendo el agua dejará de tener sed". Mucho más que una frase hermosa.

La ciencia, que te libera, te clasifica y encadena. Y el afán de salir a lo abierto, para identificar —otra vez, siempre el humor— lo nuevo con lo viejo y lo viejo con lo nuevo: los ídolos perviven bajo nombres recién estrenados. En fin, aquí está el agudo Cortázar, poeta tan de vuelta de cuanto encierran las grandes palabras.

X.

RIAL, José Antonio: Venezuela, imán. — Ediciones G. P. Libros Reno, difundidos por Plaza y Janés, S. A. Esplugas de Llobregat, 1974; 350 págs.

Novela social e intelectual, centrada en la inmigración venezolana, constituida por peregrinos del mundo entero, con su carga de nostalgia y de esperanza, de ambición y desequilibrio, de bravura y de miseria.

Rial es un buen escritor, que dibuja tipos humanos con hondura poco común (Silveria, María, don Fernando...). Acaso incurra en exceso de digresiones, más o menos eruditas y prolifas, que revelan por otra parte la seriedad de su pensamiento. Es cierto que casi todos los personajes dialogan en el mismo tono altisonante y barroco; pero también lo es que Juan Antonio Rial retrata con excelente verismo la tensión interna de la sociedad venezolana, frente al fenómeno desbordante y conformador de la inmigración.

X.

LABRO, Philippe: El heredero. — Dopesa. Barcelona, 1973; 155 páginas.

Mundo de grandes negocios y altas finanzas; hombres duros, agresivos; procedimientos despiadados y expeditivos; lujo de medios y de ambientes, para una historia política de planteamiento y desarrollo muy originales.

La novela, origen de una película muy reciente y conocida, no posee valor formal o literario, ni acaso lo buscó. Su estilo parco y cortado está mucho más cerca del guión cinematográfico que de la narración cuidada. Ciertamente la obra nos muestra a tipos arrogantes, inteligentes, ingeniosos y decididos, con el inconfundible aire de "supermanes"

en escena; pero también es verdad que Philippe Labro pinta de manera muy convincente el desigual mundo en que se mueve Bart Cordell, protagonista en el que se hermanan la inconsistencia sentimental del unigénito adúlado y la heroica resolución de quien acepta la propia muerte, como tributo al prestigio de una empresa económica fabulosa.

X.

VALOIS, Margarita de: El Heptamerón. — Editorial Bruguera, Barcelona; 445 págs.

Esta novela es semejante en los procedimientos técnicos, forma dialogada y tono pedagógico a los cuadros costumbristas de Bocaccio. El Heptamerón reúne varias historias con las que sus protagonistas, un grupo de damas y caballeros refugiados forzosamente por las inclemencias meteorológicas en un monasterio de los Pirineos, pretenden amenizar sus horas de ocio.

Un lenguaje desenvuelto, claro y gracioso, realza y confiere una singular amenidad a la trama argumental, conjunto de hechos que los restantes componentes del grupo acepta como realmente ocurridos a los protagonistas que ocultan bajo su seudónimo a distintos personajes de la corte francesa, descritos por su propia reina, Margarita de Valois.

El tema de la obra son las aventuras galantes, la sátira antimonástica, las intrigas y jugarretas que se prodigan en la vida cortesana, y toda la temática, en fin, de la literatura del Renacimiento.

Y.

AMOROS, Andrés y otros: Creación y público en la literatura española. — Editorial Castalia. Madrid, 1974; 273 págs.

En el mes de abril de 1972 y en la casa de Velázquez madrileña, sede de los becarios franceses que estudian o investigan en España, hubo unos coloquios con asistencia de escritores españoles y franceses, cuyo resultado fue francamente positivo: una serie de estudios relacionados con diversos aspectos de la literatura española.

Cada una de estas monografías, la mayoría redactadas por escritores franceses, muestran la valoración actual entre los literatos del país vecino de nuestra literatura, no sólo de la contemporánea sino también de la clásica.

DIETRICH, Genoveva: **Pequeño diccionario del teatro mundial.**— Ediciones Istmo (colección Fundamentos). Madrid, 1974; 293 páginas.

El teatro está hoy en pleno auge, y concretamente en España está pasando por una época de esplendor. En este auge han influido de especial manera los Festivales de España y la existencia en Madrid, principalmente, de un público amplio y ferviente admirador de cuanto se ofrece en un escenario.

Si es tanta la variedad de las obras que se representan, tantos los autores nacionales y extranjeros, tan variada la temática y tantos los autores dramáticos de indudable valor, es necesario disponer de un diccionario que nos diga cuál es cual y quién es quien.

JAMES, M. R.: **Trece historias de fantasmas.**— Alianza Editorial, S. A. Madrid, 1974; 254 págs.

La literatura y el cine de terror siguen atrayendo al público, y es interesante conocer aquellos libros en parte desconocidos y en parte olvidados. Allan Poe fue el primero que se lanzó a escribir en cantidades abundantes libros de terror, y su éxito fue continuado por otros. Poco conocido entre el público español es M. R. James (1862-1936), escritor británico de plena mentalidad victoriana y con una producción amplia y atractiva. Este volumen es sólo una selección de lo mejor de sus cuentos, en donde, como facetas más dignas de señalar, hay realismo, humorismo y juego que se produce entre autor y lector, buscando aquél aprovecharse del escepticismo de éste.

Estas historias constituyen perfecto ejemplo de la fórmula literaria de M. R. James, basada en la habilidad para buscar producir el escalofrío.

LOPE DE VEGA: **El peregrino en su patria.**—Clásicos Castalia. Madrid, 1973; 505 págs.

En la turbulenta vida de Lope de Vega hay unos años en que mantiene relaciones ilícitas con Micaela de Luján, que vive en Sevilla, en tanto que él reside en Toledo. Por ello, son constantes los viajes que ha de hacer entre una y otra ciudad, con lo cual es, como él mismo dice, "un peregrino en su patria", frase que ha de servir de título a una obra cuya dedicatoria firma en el último día del año 1604, al marqués de Priego.

Esta es la segunda novela de Lope de Vega y toda ella es un canto al amor, al

amor divino, al tiempo que se ensalza todo cuanto está en relación con el culto mariano, pues las advocaciones del Pilar, Guadalupe y Montserrat tienen su correspondiente pater-nigrífico. La acción de la novela discurre en el Año Santo de 1600, y hay una permanente sumisión del autor y de los protagonistas a la autoridad papal, cuestión que no está tomada sin ninguna razón, sino basada en los momentos en que se vivía, de escisión del cristianismo, actitud a la cual vino a buscar una solución el Concilio de Trento.

MARTIN, Jaime: **Diccionario de expresiones malsonantes del español.**— Ediciones Istmo (colección Fundamentos). Madrid, 1974; 382 págs.

Fue Camilo José Cela el que, con su **Diccionario secreto**, inició la recolección de palabras malsonantes (por llamarlas de alguna forma), pero que a lo largo de nuestra literatura se han usado a troche y moche, empezando en **El Quijote**.

Ahora, el profesor Jaime Martín, de una forma ordenada y sistemática, nos ofrece más de 1.200 voces malsonantes u ordinarias. Con la particularidad de que todas ellas han sido anotadas en sus paseos y trato con gente vecina de Madrid. La cifra es amplia y ello es demostración de los tacos, insultos, interjecciones y palabrejas con los cuales se despacha un madrileño de pro cuando quiere dar énfasis a algo.

Como dice el autor, ha perseguido con este diccionario recopilar una parcela del léxico español y, por otra, "proporcionar a hispanistas y extranjeros hispanoparlantes o estudiosos de lengua o literatura española la posibilidad de conocer **directamente** este vocabulario, cosa no siempre factible".

SENDER, Ramón J.: **Nancy, doctora en gitanería.**— Novelas y Cuentos. Madrid, 1974; 286 págs.

Este escritor, hoy de actualidad por su regreso a España, ganó su fama en el año 1935 con su novela **Mr. Witt en el Cantón**, por la cual se le otorgó el Premio Nacional de Literatura.

Nancy, doctora en gitanería, es en parte la continuadora de otra novela, **La tesis de Nancy**. La protagonista es una norteamericana que viene a estudiar a España, y si esta segunda obra sirve para contar en forma epistolar a una prima suya, que vive en los Estados Unidos, sus experien-

cias altibéricas, Nancy, doctora en gitanería, es también una recapitulación, ya de regreso a su país, de lo que ha vivido en España y sus pretensiones de actuar en los Estados Unidos con mentalidad carpeto-venética. Hay en este libro frases de genial ironía; ejemplo: "La conciencia de la victoria en la vida hace al hombre absolutamente imbécil. Por eso hay tanto imbécil en América. Todos triunfan."

SOLJENITSIN, Alexandr: Archipiélago Gulag.—Plaza y Janés. Barcelona, 1974; 530 págs.

Ya está en las librerías el famosísimo **Archipiélago Gulag**, la obra de este autor soviético que fue noticia en los periódicos durante muchos días. Plaza y Janés ha hecho de la obra dos ediciones: una de lujo y otra dentro de la colección de bolsillo titulada "El Arca de Papel".

Este libro-documento merece la calificación de impresionante, y es, según se ha dicho, "la opinión y la conciencia de la Unión Soviética".

Una vez leído, merece ser meditado y sedimentado, a fin de extraer cuanto en su esencia hay encerrado. No hay personajes ni hechos imaginarios: todo lo descrito es, según el autor, verdad y nada más que la verdad. Así admitida, la narración tiene aún mayor patetismo y es clara exposición de la tragedia de un pueblo que allá, en el año 1918, perdió su conciencia de ser humano, para convertirse en un ente automático, incapaz de secundar la famosa frase de Descartes: "Pienso, luego éxito."

MATEMATICAS

BAJPAI, A. C. y otros autores: Ecuaciones diferenciales. — Ediciones Paraninfo. Madrid, 1974; 309 págs.

Hay una finalidad concreta en este manual y es proporcionar un conjunto de herramientas útiles para científicos y técnicos que están interesados en resolver aquellas ecuaciones que se presentan en su propio trabajo. Por esta razón, el libro lleva como subtítulo el de "Texto programado".

Por consiguiente, los autores —todos ellos profesores de la Universidad de Tecnología de Loughborough—, se han centrado en el desarrollo de métodos de solución de los tipos de ecuaciones que se presentan con más

frecuencia en los problemas físicos. De aquí la razón que los ejemplos prácticos ocupan un buen número de páginas y, en cambio, se haya omitido todo cuanto se refiere a los aspectos más teóricos, como son los teoremas de existencia.

En razón de ser un texto programado, el desarrollo del tema avanza en etapas cuidadosamente puestas en secuencia, pudiendo avanzar quien maneje la obra, según su propio criterio.

La división que se hace del libro es esta: Ecuaciones diferenciales de primer orden; ecuaciones diferenciales de segundo orden, con coeficientes constantes; ecuaciones diferenciales con coeficientes constantes (soluciones por métodos de operador D); ecuaciones diferenciales con coeficientes constantes (solución por métodos de la transformada de Laplace); ecuaciones diferenciales simultáneas, y ecuaciones diferenciales lineales.

MARAVALL, Darío: Cálculo de probabilidades y procesos estocásticos. — Ediciones Paraninfo. Madrid, 1974; 481 págs.

Una de las grandes personalidades matemáticas nacionales del actual momento es el autor de este singular, amplio y fundamental libro, el doctor don Darío Maravall, académico de la Real de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, catedrático de la Universidad Politécnica de Madrid y de la Escuela de Estadística de la Universidad Complutense.

Autor de numerosos libros, que van desde **Ecuaciones diferenciales y matrices** hasta **Los grandes problemas de la Filosofía científica** (obra ésta de un interés fuera de serie), el profesor Maravall expone con un sentido didáctico meridiano los fundamentos teóricos y las aplicaciones prácticas del cálculo de probabilidades y de los procesos estocásticos, lo que resulta de gran utilidad no sólo para estudiantes, sino para postgraduados de cualquier rama de Ingeniería o Licenciatura de Ciencias o de Economía.

MEDICINA

GALLICO, Dr. Eduardo: Enciclopedia médica para la familia. — Editorial De Vecchi, S. A. Barcelona; 581 págs.

Intenta esta obra crear una conciencia sanitaria de higiene colectiva, amparada en

sólidas nociones de medicina. Dirigida a los profanos, no sólo da una precisa noción anatómica y fisiológica del hombre, así como de sus procesos patológicos, sino que expone los medios terapéuticos más indicados para cada mal.

Por supuesto, el doctor Gallico no pretende que su enciclopedia sustituya la intervención del médico, antes bien, trata de alertarnos y mostrarnos la complejidad de los procesos morbosos, a fin de que acudamos a la consulta facultativa con tiempo suficiente para evitar males mayores.

El copiosísimo número de voces, la explicación etiológica de cada enfermedad, los frecuentes e ilustrativos dibujos de la edición y el acierto general de su enfoque hacen pensar de este libro que será uno de los más consultados por todos los miembros de la familia.

X.

POLITICA

MAYNE, Richard: **Los europeos ¿quiénes somos?**—Plaza y Janés, S. A. Editores (colección "Tribuna"). Esplugas de Llobregat, 1974; 253 págs.

El doctor Richard Mayne, en quien se funden cualidades diplomáticas y literarias muy estimables, ha sido el primer "eurócrata" inglés. En este libro nos invita a una sabrosísima excursión por nuestro pretérito continental, a fin de averiguar si de verdad somos los europeos una gran familia o, por el contrario, sigue vigente aquella tozudez nacionalista según la cual la perfidia de los extranjeros sólo es comparable a la asequebilidad de las extranjeras.

Su "galería de truhanes", panorámica del concepto que de los italianos, alemanes, franceses e ingleses tienen el resto de los europeos, es un delicioso capítulo, agudo y humorístico a la vez.

Para Mayne, ninguna nación tiene el monopolio de los santos ni de los criminales. Nuestro continente, cuya variedad se dibuja sobre una trama homogénea (clasicismo, democracia...), tiene el deber de unirse en los aspectos económico, político y militar. Y así podrá mostrarse firmemente paciente con el Este, moderado con el Oeste y compasivo con el Sur.

X.

BOURGINE, Raymond: **L'Allemagne sans allemands.**—"Le spec-

tacle du monde" (Francia). Febrero, 1974.

El día 9 de febrero de 1948 fue crucial para la Alemania derrotada y sometida a una especie de proconsulado ejercido por las cuatro potencias que la derrotaron. En ese día, los norteamericanos y los británicos, por medio de la llamada Carta de Francfort, dieron vía libre para la reconstrucción económica del país, hecho que, en definitiva, representaba reconocerle otra vez condición de Estado soberano. A partir de entonces comenzó lo que se ha dado en llamar el "milagro alemán", cuyo primer actor fue Ludwig Erhard.

A partir de entonces, la Alemania Federal se ha colocado a la cabeza de los países que mantienen la supremacía económica del mundo. Así, hoy, los alemanes gozan de un producto nacional bruto de 6.000 dólares (al igual que los norteamericanos); la industria alemana produce dos veces lo que la francesa y también exporta el doble; y con el saldo favorable obtenido en 1973, el país puede cubrir por dos veces la diferencia del costo del petróleo que hay que importar en este año.

DE SALAS LOPEZ, Fernando: **La OTAN en 1973-1974.** — Revista de Política Internacional. Marzo-abril, 1974.

En los momentos en que se redacta esta nota solamente han pasado dos días de la conferencia de Ottawa, celebrada por los representantes de los Estados miembros de la OTAN, con ocasión del XXV aniversario de la creación de esta organización supranacional. Según los acuerdos adoptados en la ciudad canadiense, una nueva OTAN va a empezar a funcionar. Esta decisión es interesante en dos aspectos: uno, porque ya había voces que propugnaban la desaparición de la misma, con el fin de buscar una distensión entre Oriente y Occidente, si bien, mentes avisadas no se hacen eco de lo pretendido por los países socialistas; otro, porque se ha demostrado que la OTAN es suficientemente fuerte para irse adaptando a las necesidades de cada momento.

Así, pues, este análisis es útil para conocer la opinión de una personalidad que tiene suficientes elementos para enjuiciar la cuestión.

MOLNAR, Miklós: El declive de la Primera Internacional.—Edicusa. Madrid, 1974; 340 págs.

Una de las fechas claves de la Historia del mundo es la del 17 de septiembre de 1871. Aquel día nació la Primera Internacional con la confrontación de las teorías marxistas y anarquistas; con la creación de un orden nuevo político, que no admitía la convivencia con otros, sino que necesitaba la destrucción de los demás órdenes políticos existentes y, en segundo término, el aliarse con quien fuera para conseguir sus fines, previa la destrucción de sus aliados.

Las teorías de Marx y Bakunin, los dos hombres más significativos, son ampliamente tratados por un hombre, húngaro de nacionalidad, que durante años sirvió en distintos puestos en su país y que es profesor de Historia del Instituto Universitario de Altos Estudios Internacionales.

TUSELL, Javier: Historia de la democracia cristiana en España.—Edicusa. Madrid, 1974; 366 págs.

Ya hemos dicho que no pasa una semana sin que se ponga en los escaparates de las librerías una nueva obra sobre la historia de la España inmediatamente anterior al 18 de julio de 1936. Hay un gran deseo de analizar los acontecimientos las razones y los hombres que llevaron al país al caos en que se encontraba, en el momento en que el Frente Popular se adueño del poder, dispuesto a implantar una forma de gobierno nefasta.

En aquellos años de la República hubo un partido político que buscó ser la versión española de la democracia cristiana: la CEDA, en donde se agruparon hombres con una ideología afín, pero no igual, lo cual significó una debilidad, factor fundamental en la imposibilidad de una convivencia. Este libro recoge un proceso de formación de la democracia cristiana desde los años diez de este siglo, y va desmenuzando, período tras período, las vicisitudes por las cuales pasó hasta el 18 de julio.

RELIGION

ALEU, José, S. J.: Teología fundamental (volumen I: "Razón y revelación").—Ediciones Mensajero y cuatro más. Madrid, 1973; páginas 246.

En esta primera parte de su obra, el padre Aléu nos ofrece una honda panorámica en torno a la razón y la revelación, la revela-

ción en la Biblia y la revelación en el dogma. Según el autor, la Teología fundamental comienza allí donde la Filosofía no puede ya decirnos nada; la Teología fundamental está en el fondo del corazón humano y de su historia, y toda otra ciencia teológica, por dogmática e infalible que sea, es siempre "Teología funcional", entendida en función de Cristo como expresión de la revelación al hombre.

A lo largo de este volumen (en el que, por cierto, hay neologismos tan innecesarios y poco castizos como "potencializar", "concretizar", "experiencial", "extrinsicista", "epocalidad", etc.) trata el padre Aléu de temas tan interesantes como el influjo aristotélico en el mundo cristiano, la controversia ciencia-religión, la interpretación de los textos veterotestamentarios y la culminación y síntesis de la revelación en Cristo.

X.

HUBER, Georges: Mi ángel marchará delante de tí.—Ediciones Palabra, S. A. Madrid, 1974; páginas 241.

Escribía San Pablo: "Si todavía siguiese complaciendo a los hombres, no sería siervo de Cristo." La afirmación carece de valor para los conformistas que claudican ante un mundo secularizado, sin pensar que no es la verdad revelada la que ha de adaptarse a la limitada inteligencia humana, sino al contrario.

Sólo por la fe aceptamos la existencia de un ser espiritual, individualmente protector. Sólo por la fe, y los mil favores que ese ser puede dispensarnos, tocaremos y aprovecharemos su presencia; fe que exige una humildad limpia, de criatura indefensa.

El Ángel Custodio, testimonio de la bondad de Dios y extensión de su propia mano, cuya proximidad no entra por los sentidos, sino por el espíritu, es como el siervo familiar, siempre disponible, de cuya benéfica realidad hablan los textos sagrados, hombres y mujeres de heroica santidad y pontífices tan próximos como Pío XI, Pío XII, Juan XXIII y Pablo VI.

X.

SOCIOLOGIA

FERRERAS, Juan Ignacio: Introducción a una sociología de la novela española del siglo XIX.—Madrid, 1974; 287 págs.

Es interesante este libro, que contempla la novelística española del siglo decimonónico bajo su aspecto sociológico, y no hay

duda que este matiz tuvo una especial importancia. El profesor Ferreras, entre sus numerosas publicaciones, tiene especial predilección por este tema.

La novela española, en su diversificación a través del siglo pasado, ha tenido distintas etapas o modas; la correspondiente a la primera mitad es sustancialmente distinta a la producida por la llamada generación del 98, y ésta, a su vez, difiere de la creada a consecuencia de la novela de Leopoldo Alas (Clarín) y titulada **La Regenta**, que supuso una verdadera convulsión en toda la sociedad española de la época.

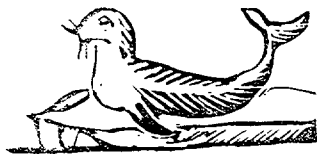
LORENZ, Konrad: Los ocho pecados mortales de la humanidad civilizada. — Plaza y Janés, S. A. Editores (colección "Rotativa"). Esplugas de Llobregat, 1973; páginas 121.

El biólogo Konrad Lorenz, premio Nóbel de Medicina de 1973, metido esta vez a sociólogo, señala dramáticamente los fosos en

los que puede hundirse nuestra civilización: la superpoblación, generadora de agresividad; el asolamiento del espacio vital; la competencia desmedida; la atrofia de los sentimientos; la decadencia genética, culpable de la existencia de tantos parásitos sociales; el quebrantamiento de la tradición, con la consiguiente lucha de generaciones; la formación indoctrinada, que permite manipular grandes masas humanas, y, finalmente, las armas nucleares.

El autor recuerda que la riqueza vital de nuestro planeta no es inagotable, acusa a quienes lanzan medicamentos de efectos retardos imprevisibles, afirma que la masificación conduce al aislamiento y a la indiferencia afectiva, habla del papel que juega el miedo en el apresuramiento agotador del hombre, califica a la televisión de emoliente del cerebro, repara en las perturbaciones que origina el afán humano de evitar todo desagrado (cuando el placer es hijo del contraste de sensaciones y no del aburrimiento) y denuncia el fracaso de los padres en las tareas formativas.

X.



REVISTA GENERAL DE MARINA

TOMO 187
AÑO 1974
OCTUBRE



DIRECCION
Y ADMINISTRACION

Montalbán, 2
Ministerio de Marina
MADRID

TEMAS GENERALES

- Contraalmirante García Frías
COLON Y LA NAUTICA EN EL SI-
GLO XVI 297
- Capitán de Corbeta Fernández Núñez
ORDENANZAS EN DECLIVE 315
- Teniente de Navío Gutiérrez de la Cámara
ASPECTOS NAVALES POCO CONOCI-
DOS DE LA SEGUNDA GUERRA MUN-
DIAL 325

TEMAS PROFESIONALES

- Capitán de Navío Ingeniero Menchén Benítez
DEL RECORD Y EL RELOJ A LOS SIS-
TEMAS DE COMBATE 329
- Teniente de Máquinas Acero Gómez
VERDADERAMENTE... ¿ES TAN IMPOR-
TANTE EL MANTENIMIENTO? 335

NOTA INTERNACIONAL

LEXICOGRAFIA

- A. L.
ETIMOLOGIAS MARINERAS 349

EPISTOLARIO

- Capitán de Navío López Jurado
MAS VALE TARDE QUE NUNCA 355

HISTORIAS DE LA MAR

- Capitán de Corbeta Ingeniero Sánchez Valdés
TRES INFORMES DEL SIGLO XVI 357

MISCELANEA

INFORMACIONES DIVERSAS

- S. V.
VISITA DEL PRESIDENTE DEL GO-
BIERNO A EL FERROL DEL CAU-
DILLO 375

NOTICARIO

LIBROS Y REVISTAS

Las opiniones y afirmaciones contenidas en los artículos publicados en estas páginas corresponden exclusivamente a sus firmantes. La hospitalidad 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.

COLON Y LA NAUTICA EN EL SIGLO XVI

Juan GARCIA-FRIAS



A feliz coincidencia de la gran epopeya del Descubrimiento del Nuevo Mundo con casi los albores del xvi, nos permite afirmar que con este siglo se inicia la era de la navegación astronómica, habiendo cabido la gloria a Cristóbal Colón de ser el que inaugure este período en que la Náutica se convierte en verdadera ciencia, ya que si bien al perder los marinos el terror al *Mare Tenebrossum*, como llamaron al océano Atlántico, recorrieron la costa de Africa en toda su extensión, con lo que se impuso ya el uso de instrumentos para tomar la altura de los astros, no se puede comparar con la navegación que por primera vez se hizo por el Almirante, adentrándose en la mar océano en su aventura transatlántica, en la cual tuvo necesariamente que aplicar, en lo que pudo, todos los recursos astronómicos conocidos y resolver problemas nuevos que se le presentaron. Un gran historiador de la nación hermana, Juan de Barros, refiriéndose a la segunda mitad del siglo xv, afirma "que hacía poco tiempo que los marinos portugueses usaban el astrolabio para aquella clase de navegación", pero aunque esto sea bien cierto, la verdadera historia de la determinación del "punto" en la mar no empezó hasta el primer viaje de los Descubrimientos. Sin embargo, debemos reconocer, en justicia, que estos primeros pasos en la decimoquinta centuria constituyen un corto período de transición entre los tiempos en que los navegantes operaban más por intuición y los en que se procedía por meditación y estudio, como lo hizo ya Colón.

No emprendió nuestra gran navegante su gloriosa empresa sin una preparación consciente de lo que iba a hacer, y, por tanto, es lógico suponer que un hombre de su talla no se olvidaría de consultar los conocimientos de la época para tratar de aplicarlos en la mar, dando buena prueba de que evidentemente fue así, los hechos que han quedado inmortalizados en su famoso *Diario* extractado por Las Casas. Uno de los asuntos que más abundaron en sus acaecimientos fue precisamente esencial para la navegación de altura y, por ello, de constante preocupación para Colón: la declinación magnética. La brújula o aguja, de la que Medina dijo "se podía comparar, entre los instrumentos náuticos, como la vista del hombre entre los cinco sentidos", y cuya "historia y leyenda" ha sido tratada ingeniosamente por Martínez Hidalgo en su libro que con este título publicó hace pocos años, se utilizó hasta el Descubrimiento sin tener en cuenta la variación de la aguja, tan esencial para conocer el rumbo verdadero.

En la abundante crítica sobre este asunto, en relación con el Almirante, algunos autores le han atribuido el descubrimiento de la declinación magnética en su primer viaje, mientras que otros estiman que, si la ignoraba, no por ello dejaba de ser conocida su existencia, aunque para él fuese una novedad —lo que no parece probable— y, desde luego, están de acuerdo en que descubrió su variación con el lugar.



Cristóbal Colón.

Sea lo que fuere, no se le puede negar haber sido el primero que apreció su variación en la mar, y modificó el rumbo con arreglo a sus indicaciones. En el Diario figuran párrafos como los siguientes: “Jueves 13 de septiembre de 1492; en ese día, al comienzo de la noche, las agujas nordesteaban algún tanto”; “Lunes 17 de septiembre ... tomaron los pilotos el Norte marcándolo y hallaron que las agujas nordesteaban una gran cuarta y temían los marineros y estaban penados y no decían de qué. Conociólo el Almirante, mandó que tornasen a marcar al Norte en amaneciendo, y hallaron que estaban buenas las agujas.” Fue, por tanto, entonces cuando obser-

vó su cambio de signo, sucediéndole este fenómeno a unas cien leguas al oeste de las Azores, cuya comprobación posterior, navegando rumbo al Este, entre los paralelos 20° y 22°, en su viaje de Guadalupe a España, el 20 de abril de 1498, lo aprovechó su ingeniosa intuición para ofrecer una posición a *grosso modo* a sus pilotos, cuando éstos, desconcertados, no sabían dónde se encontraban, con lo que utilizó un método que, a mi juicio, no ha sido apreciado por los historiadores en su justo valor, ya que en él se encuentra el principio general que muy bien podríamos llamar de las *isopletas*, de los métodos que se emplean después, iniciándose en el siglo XIX con el de las rectas de altura de Summer —abriendo lo que se ha dado en llamar “era de la navegación moderna”— y que se generalizan por doquier en nuestro siglo con el empleo de las isogoniométricas, isoazimutables, isobáticas y las hiperbólicas —usadas estas últimas con el *Decca*, *Loran*, *Omega* y demás medios radiceletricos para obtener la posición en la mar.

Algunos historiadores extranjeros atribuyen el descubrimiento de la variación de la declinación magnética a otros navegantes. Gilbert, en 1600, y Foscarino, en 1792, así como el padre Fournier, coinciden en atribuirlo a Sebastián Caboto, y el primero también a Gonzalo Fernández de Oviedo. No obstante, otro extranjero, Timoteo Bertelli, en 1892, en su “*Raccolta Colombiana*”, rebate en un concienzudo estudio todas las objeciones en contra de Colón. “Desde luego —afirma García Franco en su *Historia del Arte y Ciencia de Navegar*—, no existe escrito anterior al Almirante que considere esta desviación de la aguja

como un fenómeno inherente al magnetismo. Si aisladamente se le notó por alguien, no debió éste considerarlo más que como una perturbación local, análoga a la que sufría la brújula de las naves cuando éstas se acercaban a ciertos parajes de la Tierra, y no atribuyó al caso la grandísima importancia que tenía.” “Además —sigue diciendo—, aunque el detalle sea nimio, adicionó los verbos “nordestear” y “noruestear” al rico y original léxico marinerio.”

Fernández de Enciso no cita la declinación magnética en su obra *Suma de Geographia*, que publicó en 1519, a pesar de que afirma en ella que “trata largamente el arte de marear”, y fue el primero que trató de las Indias occidentales.

Medina niega la realidad de la declinación magnética en su *Arte de Navegar*, de 1545, pero después en su *Regimiento de Navegación*, 1563, la admite. Martín Cortés la recoge en su *Breve Compendio de la Sphera y de la Arte de Navegar*, 1551; habla de las voces “nordestear” y “noroestear” y presenta una interesante hipótesis sobre la existencia del polo magnético: “Se ha de imaginar (estando en el meridiano de las agujas señalan al polo) un punto baxo del polo del mundo”, que debe estar fuera de “todos los cielos contenidos baxo el primer mobile”... “porque al girar éste, giraría aquél”. “Luego la causa del nordestear y noruestear o apartarse del polo del mundo es que, estando en el dicho meridiano el punto atractivo y el polo están en aquel mismo meridiano,



Portada de la *Suma de Geographia*, de Enciso.

y señalando el aguja el punto, señala derechamente al polo, y caminando de aquel mismo meridiano al levante (como el mundo sea redondo), vase quedando el polo del mundo a la mano izquierda...” “No puede darse razonamiento más claro y preciso —dice García Franco—. Todo lo anterior prueba en Cortés

una clarividencia extraordinaria, con la que alcanzó la gloria de haber iniciado la existencia del polo magnético.”

La aplicación de la declinación magnética empezó a ser frecuente entre los mareantes del siglo xvi, siendo conocida en el argot de la gente de mar la operación para obtenerla con la humorística denominación de “bendición del piloto”, por el modo peculiar de efectuarla, como puede apreciarse en la narración de un escritor de la época: “Cuando el cielo empezaba a poblarse de estrellas, y por el norte aparecía el septentrión de la Osa Menor, procedía el piloto oficial a comprobar la aguja; de pie sobre el puente, con la rosa delante, abierta la mano derecha, con la palma vertical al extremo del brazo extendido, en ademán de bendecir, cortaba el piloto varias veces el espacio, formando en las pasadas un plano de alineación entre la Polar y la aguja para obtener la orientación.”

El gran interés que despertó en este siglo xvi la declinación magnética, por la importancia que se le concedía ya en la navegación, se observa en las numerosas observaciones que se hicieron para tratar de conocer su distribución en los mares. Sarmiento de Gamboa efectuó numerosas observaciones en los mares del sur; Burroughs, Simón Stevin, Ramírez de Arellano, Juan de Castro y otros, entre los que se destaca Pedro de Siria, que en su libro *Arte de la verdadera navegación*, 1602, recomendó que se formaran tablas con sus valores, compilación que en realidad ya existía en forma gráfica desde la carta que trazó Alonso de Santa Cruz, la cual se considera como la primera de carácter magnético que pudo recibir este nombre, en la que las isógonas aparecen de quince en quince grados, y poco después fueron publicadas otras por los padres Bon y Marina. También consideró en su libro Pedro de Siria que las causas del fenómeno eran debidas a la falta de concordancia entre el “polo de la aguja y el Polo del Mundo”, “estando el primero cuatro grados sobre el segundo”, que hemos visto antes había sido expuesto ya en la hipótesis de Martín Cortés.

El fenómeno de la inclinación magnética también fue descubierto en el siglo xvi por el constructor de instrumentos en Londres Roberto Norman, al comprobar no existía relación entre la longitud de los brazos de la aguja y la cantidad de cera que tenía que añadir para equilibrar las agujas que fabricaba y, por consiguiente, que el efecto era independiente de la gravedad, lo que publicó en su tratado *The new attractive*, en 1576. Sin embargo, en su *Raccolta Colombiana*, Bertelli afirma, en 1892, que fue Jorge Hartmann quien lo descubrió en 1544. También en este siglo hay antecedentes en el *Roteiro de Lisboa a Goa*, escrito por Juan de Castro en 1538, sobre la influencia perturbadora del campo magnético que ejercen las masas de hierro que se encuentran repartidas en la nave.

Pero no todos estaban conformes entonces con la existencia de la declinación magnética. Ya hemos citado a Medina, aunque después se retractó. Como consecuencia de las observaciones realizadas en 1586, considera Richard Polter en su obra *The pathway to perfect sailing* que la razón de la desviación de las agujas radicaba en la calidad del imán. Por otra parte, muchos se resistían a aplicarla, y los que lo hacían no contaban con los instrumentos apropiados, o los usaban mal. La cuestión es que, por unas causas o por otras, se cometían en esta época muchos errores de estima, por lo que es muy acertada la calificación de *punto de fantasía* que se le dio al obtenido con el rumbo y la distancia, pues a los yerros inherentes a la declinación magnética se unían los no menos impor-

tantes de la segunda, que, al decir de los historiadores, se hacía generalmente a *bulto*.

Porque, en realidad, se hacía así, o porque los procedimientos eran tan rudimentarios que los escritores de la época consideraban no valía la pena recogerlos en sus obras; ante esta ausencia de noticias, los historiadores estiman que el modo que se utilizó en aquel tiempo para la determinación de la distancia recorrida está envuelto en un misterio impenetrable. No se sabe cómo lo hizo Colón, ni en Juan de Castro, Juan de Lisboa, entre otros escritores, hay referencias sobre este asunto. Pigafetta parece ser el primero que cita un instrumento utilizado para este objeto, una *Catena a popa*, con la que se hallaba el camino recorrido por la nave, en la relación del viaje iniciado en 1519 por Magallanes y terminado en 1522 por Elcano —el primero de circunnavegación del mundo. Después, en 1577, aparece descrito por primera vez en el *Regiment for the sea*, de William Bourne, un instrumento llamado *loch*, que es el simple mecanismo usado todavía en nuestros días con la denominación de *corredera de barquilla*, cuya invención la atribuye Saverien, en su *Diccionario*, al inglés Lock, con cuyo nombre también se le conoce.

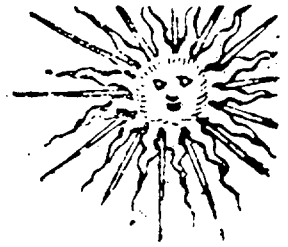
La invención de la corredera de barquilla introdujo en la navegación el *nudo* teórico, unidad de medida nueva, cuya longitud había que obtenerla por medio de las dimensiones de nuestro planeta. En 1525, el médico francés Fernal midió el camino París a Amiens, cuya dirección es norte-sur, aplicando un contador de revoluciones a la rueda de su carruaje, obteniendo 20.545.200 toesas como longitud del círculo máximo terrestre, confirmándola con una segunda medición efectuada el año 1560. El inglés Wright, en 1589, hace también una medición con objeto de conocer el radio de la Tierra, cuyo valor necesitaba para hallar las correcciones a aplicar a la altura observada de un astro en la mar, por la depresión del horizonte —lo que es de gran interés para el estudio de la Nautica astronómica del siglo XVI—, pero no se admite por ser muy errónea.

Se cree es muy probable que hasta finales del siglo XV se usara el grado de $16 \frac{2}{3}$ leguas, o sea $66 \frac{2}{3}$ millas, pero el más usado entre españoles y portugueses por aquellos años es el de $17 \frac{1}{2}$ leguas. Para Cristóbal Colón, el grado valía 14 leguas y $\frac{2}{3}$ de milla, según manifestó su hijo Fernando en la Junta de Badajoz, de 1524, como puede verse en la colección de manuscritos (tomo LIV) de Vargas Ponce. La milla de Colón es de 1.480 metros, o sea inferior en 372 metros a la verdadera longitud de la milla náutica.

Para la obtención del *punto de fantasía* se usaban reglas cuya colección se denominó *Regimiento de las leguas*, el cual figura en el *Manual de Munich* y en todos los tratados de Nautica de la época de los Descubrimientos, siendo más o menos numerosas, según los casos particulares que presentaban para la resolución del problema de la navegación por estima, para lo cual fue muy usado en el siglo XVIII con el nombre de *quartier de reduction*, el *quadratum nauticum* o *caxa de los marineros*, que no era más que una materialización del triángulo rectángulo y, por ello, con él se resolvían, sencilla y cómodamente, los problemas del *punto*, que citamos aquí precisamente porque, en realidad, fue inventado por Gemma Frisius, o sea, que corresponde al siglo XVI, ya que lo definió este último en la primera parte de la *Cosmografía de Pedro Apiano* y su figura aparece en su obra *De Astrolabio Catholico*, publicada en 1556.

Como la navegación es una continua rectificación del rumbo para seguir la derrota prevista que conduce al lugar de llegada cuando se considere necesario, el uso exclusivo del *punto de fantasía* hubiera dado lugar, en realidad, a que la derrota efectuada fuese una línea quebrada incontrolada. Para Colón no existía lugar de llegada, en concreto, en su primer viaje, porque navegaba hacia lo desconocido, pero sí sabía muy bien que, siguiendo una derrota hacia el Oeste, lo más "derecha" posible, era el modo más seguro de encontrar entonces cuanto antes la tierra tan deseada; así que, si el Almirante no hubiera podido utilizar más que el *punto de fantasía*, también hubiera sido incontrolada su derrota en su continua rectificación hacia el Oeste.

Pero, afortunadamente para Colón, desde que aquellos grandes navegantes fenicios, los mejores marinos y pilotos de su tiempo, pusieron sus ojos en el



ORIZONTE

Astrolabio.

cielo para caminar por la mar, se sabía que la latitud equivalía a la altura del Polo del mundo sobre el horizonte, y también se sabía ya, aunque desde época posterior, que era fácil obtenerla con la altura meridiana del Sol, disponiéndose de la declinación de este astro en tablas, de las cuales las del *Libro del Saber de Astronomía*, del rey Alfonso X el Sabio, se conocían desde el siglo XIII. Colón supo aplicar hábilmente estos conocimientos para correr el paralelo por primera vez en la Historia en una derrota trasatlántica, como es fácil observar al contemplar sobre la carta las derrotas de sus viajes, ya que en el primero de ida se mantiene prácticamente entre los paralelos 28° y 29°, desde su salida de Canarias, en un trayecto casi de 15° en longitud, o sea, hasta el meridiano 30° O; después, entre los paralelos 27° y 28°, en un trayecto de 10° en longitud, entre los meridianos 50° y 60° y, en general, dentro de una faja de unos tres grados de paralelo, hasta el lugar en que la *Niña* creyó ver tierra, donde se advierte un arrumbamiento al Suroeste y, por último, más hacia el Sur, hasta que llegaron a la isla que el Almirante llamó de San Salvador.

En nuestros días, y en los de Cristóbal Colón, la estrella más próxima al polo del mundo es la α Ursa Minoris, conocida vulgarmente por la Polar, que los nautas del Mediterráneo bautizaron con el nombre de *Tramontana*, porque la veían por detrás de las altas cordilleras de los Alpes y de los Apeninos, y de ahí la expresión tan corriente entre aquellos navegantes, *perder la tramontana*, cuando estaban desorientados en la mar al ocultarse en las nubes, expresión que se aplica humorísticamente a la persona que pierde el juicio. Con anterioridad al siglo XVI, se aplicaban ya reglas para reducir al Polo del mundo la altura observada de la Polar, pero no se aplicaba corrección alguna —por ignorarlo— por razón de su variación con la latitud de los distintos lugares cuando la Polar está fuera del meridiano, siendo Pedro Núñez o Nonius el primero que notó esta variación. La utilización del grupo de estrellas que hoy conocemos con el nombre de la Cruz del Sur, al perderse de vista la estrella del norte, se conocía ya desde que los nautas se aventuraron a navegar penetrando en el hemisferio austral, citándolas Cadamosto como *Carro del Sur* al relatar sus viajes a la Guinea.

Aunque las tablas alfonsíes contenían la declinación del Sol, son en realidad las tabuladas en el *Almanach perpetuum* de Zacuto, para los años 1473 a 1476, las que pusieron en forma práctica al alcance del navegante este elemento esencial para hallar la latitud por la altura meridiana del Sol. Este famoso judío salmantino distinguió sus tablas con los nombres de *Tabula solis prima, secunda, tertia y quarta*, seguidas de una *Tabula equationis solis*; con los treinta y cuatro múltiplos de 1'46", extendiéndose así la aplicación del *Almanach* hasta más allá del año 1600, con lo que fueron usadas en la mar por españoles y portugueses durante esos años, no obstante haber publicado Regiomontano su *Tabulae directionum projectionumque*, por su complicación para ser usadas en la mar.

A principios del siglo XVI aparecen ya publicaciones que tratan del reglamento de la Polar, cálculo de la latitud por la altura del Sol, reglas del camino recorrido por la nave y tablas náuticas en general, así como reglas sobre las guardas de la Polar. De esta clase es el *Regimento* que existe como incunable en la Biblioteca Real de Munich, escrito en portugués, de fecha desconocida, pero probablemente del año 1509, y que se conoce con la denominación de *Manual de*

Munich, el cual ya hemos citado anteriormente. Otro *Regimento* como este último fue encontrado por Cordeiro en la Biblioteca de Evora; está escrito también en portugués y sin fecha, atribuyéndosele el año 1517. Juan de Barros dice que la confección de estos *Regimentos* en Portugal fue debida a la Comisión, Consejo o *Junta de Matemáticos de don Juan II*, pero otros portugueses niegan la existencia de tal Junta en los tiempos de este monarca.

También publicaron tablas de declinación del Sol: Medina, hasta $23^{\circ} 33'$, para un ciclo de cuatro años; Martín Cortés, para los años 1545 a 1688; así como Pérez de Moya, Rodrigo Zamorano, entre otros. En cuanto a las reglas para aplicar la declinación, al principio se empezaron a distinguir los casos según que las sombras fuesen arrojadas en dirección norte o sur, y después se consideró la sombra por la posición del observador. En los *Libros del Saber de Astronomía*, de Alfonso X el Sabio, las sombras son tratadas en algunos capítulos, entendiéndose la de un observador el punto del horizonte opuesto a un astro. Martín Cortés reduce las reglas a cuatro, que, según él, son "breves y compendiosas", y Medina presenta diez. Entre otros autores, también las incluyeron en sus libros Pedro Núñez, Valentín Fernández, Enciso, Duarte Pacheco, Zamorano y García de Palacio. Todas estas reglas que, en mayor o menor número se presentaban, según los casos en que las subdividían, han quedado reducidas actualmente a la sencilla fórmula: $\text{latitud} = \text{declinación} - \text{distancia cenital}$, al tener en cuenta, simplemente, los signos en estos dos últimos elementos. Hay que reconocer, en descargo de los antiguos autores, que las reglas que exponían con sus abrumadoras repeticiones tenían que ser entendidas y aplicadas por la gente ignorante y tosca que pilotaban las naves de aquella época.

Fue muy frecuente el uso de *pomas* o esferas por los astrónomos con anterioridad al siglo xvi, pero, según algunos, entre ellos Gauss, fue Pedro Núñez el que les dio forma práctica para su aplicación en la mar, siendo don Juan de Castro, según Pereira da Silva, el primero que utilizó este método en la mar, el 13 de abril de 1538. El problema así resuelto sobre la poma por este ilustre cosmógrafo portugués, con el acimut entre las dos observaciones, es resuelto por Robert Hues en su *Tractatus de Globis*, en 1594, con dos alturas observadas con intervalo de tiempo entre ambas, apareciendo en esta forma más adelante, concretamente en 1754, con el nombre de *método de Dcuwes*, que es el del autor holandés que lo propuso en ese año. Otros que también fabricaron e hicieron uso de globos en esta época fueron Emery Mullineus, Gemma Frisius, Oroncio Fineo y Mercator. Se atribuye a Gemma Frisius una materialización del triángulo de posición, pero otros dicen que fue su discípulo Miguel Coignet, cuyo *hemisferio náutico*, como se denominó, lo ideó en 1581, pero Fournier estimaba que este instrumento "era casi inútil en la mar", dando varias razones para fundamentar su opinión, terminando diciendo que había visto un hemisferio náutico en manos de marinos, pero no sabían utilizarlo.

Sobre el problema de la longitud en la mar, cuya proverbial resistencia a su resolución, hizo decir al padre Zaragoza en su *Sphera*, que "la puso Dios por término del entendimiento del hombre para su humillación, como el mar puso por término las arenas de las orillas", y que García Franco considerara que "se escondía en la mar, sin que el navegante llegara a dominarlo", fue comentado por Faleiro, "acaee muchas veces venir la nao de la banda de la equinoccial o cerca de ella; y hacerse con el cabo de San Vicente o con Lisboa

y hallarse en las Azores”, y, por consiguiente, “ordenada así su derrota el piloto & maestros de la nao con toda atención & justificación que pudiere debe ofrecer y encomendarse a nuestro señor, en cuya mano solamente está el allegar a puerto de salvación”; palabras todas ellas que ponen de manifiesto el escepticismo que reinaba entre los navegantes de aquella época acerca de la viabilidad de este problema tan importante para la navegación de altura.

Pero con todas sus dificultades, no se perdieron por algunos las esperanzas de encontrar la solución tan deseada, que no se logró hasta dos siglos después, porque exigía el perfeccionamiento de las tablas de la Luna para que fuera una realidad el método de las distancias lunares, y el de la mecánica de precisión, para el método cronométrico, así como el de las efemérides astronómicas, en general, con mejores instrumentos de observación para ambos métodos. Sin embargo, al siglo xvi se debe la idea fundamental de la determinación de la longitud por el conocimiento de las horas simultáneas en un lugar considerado como origen o primer meridiano, y en el del lugar de la observación. Por una parte, Fernando Colón, hijo del Almirante, en ocasión de tratarse en la Junta de Badajoz, de la fijación del meridiano de demarcación acordado en el “Tratado de Tordesillas”, expuso: “La otra forma (de obtener la longitud) sería formar un instrumento fluente, el cual, en el más largo y determinado espacio de tiempo que se pudiera, acabase de correr asinando en él sus puntos divisos por sus horas e cuartas e fracciones, y con el instrumento comenzar a caminar desde el lugar do comienza la partición al punto del mediodía, y cuando caminase más al Oriente por cada quincena parte de hora que el mediodía viniese al caminante, antes de haber corrido veinticuatro horas, diremos que había caminado un grado hacia el Oriente o, por el contrario, hacia el Occidente”, “con lo que tenemos una indicación clara y precisa —dice García Franco— del modo en que había de resolverse el problema de la longitud, puntualizándolo con vistas a una forma práctica”. Por otra parte, Gemma Frisius, en 1530, expone el método del reloj portátil del siguiente modo: “Antes de poneros en camino, poned vuestro reloj a la hora del lugar que vais a dejar; cuidado de que la máquina no se pare durante el trayecto; cuando tengáis recorridas veinte leguas, por ejemplo, hallad la hora del lugar con el astrolabio, esperando para ello que la sombra caiga justamente sobre una línea horaria; comparad esta hora con la de vuestro reloj y tendréis la diferencia en longitud”. Como Fernando Colón hizo sus manifestaciones antes que Gemma Frisius, se le atribuye al primero, con cierta razón por muchos historiadores, la idea propuesta, pero otros consideran que fue este último.

Por la importancia que tenía el problema para las navegaciones transatlánticas a partir del Descubrimiento, Felipe III instituyó en 1598 un premio de seis mil ducados de renta perpetua, otros mil de renta vitalicia y mil de ayuda de costa. Fueron tantos los disparates que se propusieron y duró de tal modo la obsesión en algunos, que nuestro Príncipe de los Ingenios, en una de sus novelas ejemplares —el *Coloquio de los perros*—, pinta de magistral manera las lamentaciones de un “matemático” al ponerlos en boca del can Berganza: “Veintidós años ha que ando tras el punto fijo y aquí lo dejo y allí lo tomo, y pareciéndome que ya lo he hallado y que nõ se me puede escapar en ninguna manera, cuando no me cato, me hallo tan lejos dél, que me admiro”; pero no faltaron concursantes de valía, pues, entre otros, tomó parte el célebre Galileo

Galilei, como se comprueba por un despacho real al virrey de Nápoles, duque de Osuna, en 28 de enero de 1620.

A pesar de ser conocido el método cronométrico en este siglo XVI, desde que Fernando Colón y Gemma Frisius habían expuesto sus principios, los astrónomos y marinos de esta época, preocupados por el problema de la longitud en la mar, confiaban su resolución más bien en los métodos puramente astronómicos, y, en especial, en los lunares. Colón utilizó los eclipses de luna para este objeto, siendo considerado como el primero que se preocupó de intentar situar en el Globo los lugares que acababa de descubrir, observando el eclipse de 14 de septiembre de 1494 y el de 29 de febrero de 1504, pero los resultados que obtuvo son considerados por los historiadores poco convincentes por su escasa exactitud para la determinación de las longitudes. Juan Werner propuso se tomaran distancias de la Luna a la estrellas; Gemma Frisius, Santbech y Pedro Núñez se declaran también partidarios de este método. El viaje de circunvalación ya citado antes se aprovechó para la experimentación y estudio de los métodos astronómicos conocidos, y, para ello, Magallanes pidió a Carlos V le acompañase Rui Falero en la expedición, no accediendo el emperador, pero recibió, en cambio, "un grande regimiento de treinta capítulos, para que por tres maneras, pudiesse conhecer a distancia e diferença que andasse de leste a oeste", redactado precisamente por Rui Falero. Castanheda refiere que Magallanes reunió a sus pilotos y a su astrónomo Andrés de San Martín para que le diesen su opinión sobre el *Regimiento*, estando todos de acuerdo en que sólo era aprovechable el capítulo cuarto, "que dixia que pola conjunçao que a luna tem as estrellas fixas, e com o sol se pode saber o que uma terra dista de otra na altura de leste a oeste". O sea, que el método de las conjunciones fue el único que se salvó de este expurgo.

Los resultados que se obtenían de las observaciones efectuadas en la mar fallaban bastante en su aplicación en esta época, porque se ignoraba por completo o, en parte, la refracción, la depresión del horizonte y la paralaje. Aunque en los libros de Náutica se insistía en la importancia de aplicar las que más o menos toscamente se conocían, los navegantes se resistían a hacerlo, incluso en el siglo XVII. En 1602, o sea, poco después de terminar el siglo XVI, Ticho Brahe es el primero que habla de la corrección de la refracción, dando una tabla, pero cae en el error de creer que sus efectos son distintos para el sol y las estrellas, lo que subsana después Kepler, puntualizando que la refracción dependía exclusivamente del astro y no de la distancia a nuestro planeta.

Desde que Ptolomeo asentó como primer meridiano el de la isla de Hierro fueron muchos los que se adoptaron después, sin que existiera entonces ninguno aceptado de un modo general por convenio o costumbre, por lo que en la fijación del meridiano de demarcación acordado en el "Tratado de Tordesillas", el cómputo de las cien leguas señaladas primitivamente por el Papa Alejandro VI, o para el de las trescientas setenta que se fijaron después como límite divisorio, dio lugar a muchas complicaciones, ya que en las bulas se computó desde "las Azores y las islas de Cabo Verde", y estas islas abarcan nada menos que unos siete grados las primeras y unos tres las segundas, en longitud. El descubrimiento por Colón de la anulación de la declinación en las Azores, dando lugar a la errónea creencia de que la línea respectiva era fija y seguía la dirección de un meridiano terrestre, hizo pensar que al tener así una línea natural era

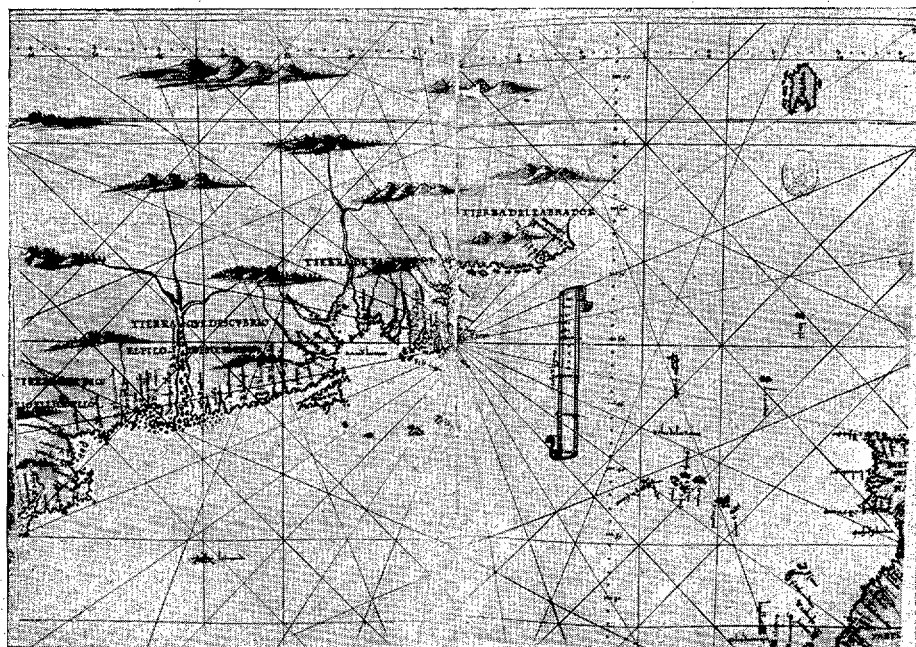
la ballestilla, poner la sonaja, asestar al Norte, y al cabo dar tres o cuatro mil leguas de él". Un instrumento muy ingenioso es el que llevaban los pilotos de Pedralves Cabral en el viaje del descubrimiento del Brasil en 1500, llamado tablas o tablillas de la India, consistiendo en realidad en una ballestilla muy simplificada, en que la sonaja es la tablilla, y la flecha está reemplazada por la cuerda de nudos. Los árabes lo usaron también con el nombre de *kamal*. En el año 1594 publicó John Davis un pequeño libro, al final del cual aparecía la figura de una ballestilla de su invención para efectuar observaciones de espaldas al sol. Este *backstaff*, como se le llamó, cayó en el vacío y sólo existen escasas referencias.

Al penetrar los nautas en la inmensidad del océano, viéndose obligados al forzoso empleo del astrolabio, cuadrante o ballestilla, surgió la necesidad de una carta de marear que respondiese a las exigencias de la latitud geográfica, puesto que, como decía muy bien Fournier, sobre los portulanos trazados por rumbos y distancias, "era imposible servirse de ellos para grandes viajes en el océano, porque es muy difícil que tantas distancias puedan concordar". Los portulanos de gran superficie podrían servir como representaciones gráficas, pero no para usarlos en la mar en toda su extensión. Sin embargo, Gelcich es de la opinión de que "también las primeras cartas de la época de los Descubrimientos habían de basarse sólo en los cursos magnéticos", en tanto que Fontoura estima que "e muito provável que as *Cartas de marear*, dos primeiros descobrimentos fossem *rectangulares*".

Los historiadores están de acuerdo en que Colón seguramente llevó ya en su primer viaje cartas de marear de *grados iguales*. Pero no sólo las llevó, sino que las construyó o las intentó construir, pues en el prólogo del Diario se escribe: "Tengo el propósito de hacer carta nueva de navegar, en la cual situaré toda la mar y tierra del mar Océana en sus propios lugares debajo de su viento" —esto último no puede significar otra cosa que su *rumbo*, según García Franco. En cuanto a la famosa carta de Toscanelli, que unos niegan y otros aceptan, parece tenía paralelos y meridianos, pues en la *Historia del Almirante*, escrita por su hijo, se afirma que "las rayas derechas que están en luengo en la dicha carta, amuestran la distancia, que es de Poniente a Levante; las otras, que son de través, amuestran la distancia, que es de Septentrión en Austro". Por otra parte, los escritores, en general, estiman que la carta cuadrada con paralelos y meridianos, existía ya al final del siglo xv, o sea, que Colón tenía que conocerla.

En las cartas de marear construidas en el siglo xvi, anteriores a Mercator, aparecen las *rosas de vientos* y las escalas denominadas *tronco de leguas*, los que, además de su utilidad, tenían un aspecto artístico, y cuando con el uso de la carta cuadrada se vio la discordancia existente entre las distancias navegadas y las medidas, se recurrió entonces al empleo de varios *troncos particulares*, que los mismos pilotos se construían de ordinario para llevarlos al lugar conveniente sobre la carta. Pero este artificio no era suficiente para remediar los defectos inherentes a la carta de grados iguales. Al tratar de estos defectos Pedro Núñez, como consecuencia de las dudas sobre la navegación que acababa de efectuar Alonso de Sousa en sus viajes al Brasil, en 1533, y que le fueron expuestas por este último, descubrió la línea que más tarde fue llamada *loxodrómica* por Snellius, proponiendo el famoso cosmógrafo portugués, al mismo

tiempo, un procedimiento de trazado para delinear sobre el globo los segmentos sucesivos de esta línea, sirviéndose de una plantilla, especie de triángulo de lados curvilíneos, para operar sobre la poma, y si bien fuese un método de ejecución defectuoso e inexacto, fue suficiente para darse cuenta de la forma de la curva sobre la superficie esférica y de las coordenadas geográficas de sus puntos con cierta aproximación.



Carta náutica del siglo XVI

Este interesante problema, que se planteó gracias a las dudas de Sousa, puso con su descubrimiento, a Pedro Núñez, en un camino que muy bien pudo conducirlo a la representación conforme que conocemos con el nombre del cosmógrafo flamenco, al que favoreció el azar poniéndola en sus manos unos treinta años más tarde de que el primero estudiara el asunto con la idea que tuvo al principio —basándose en la loxodrómica— de que en la carta cuadrada “pudiera” hacerse “alguna pequenha mudanza, ficando a mesma forma de carta com a equidistancia das linhas que ora tem”. Ya en 1537, siguiendo sus estudios, propone Pedro Núñez hacer una carta que, con las grandes dimensiones que tendría el conjunto, se presentaría en cuarterones —excepto la faja de 18° a Norte y Sur de la equinoccial, que la dibuja como carta cuadrada—, estando distanciados los paralelos en tales cuarterones como en la faja central, pero la distancia entre meridianos sería igual a la longitud del grado de paralelo medio del cuarterón, si bien, al no concordar estos cuarterones no pudo conseguir una solución aceptable en la práctica de la navegación.

Acabamos de decir que con su loxodrómica Pedro Núñez pudo muy bien haber llegado a la representación conforme, pero la suerte no le favoreció

—como, por el contrario, probablemente le sucedió a Mercator—, al no tener la ocurrencia de trazar por puntos sobre la carta cuadrada aquella línea que él descubrió, y que este último sí la tuvo, presentándosele así, con tan simple construcción, esa propiedad realmente extraordinaria que nadie pudo sospechar —la verdadera esencia de la representación conforme—, con el proceso que veremos a continuación. Dice García Franco: “Es muy posible que Mercator no hiciera otra cosa que poner en ejecución lo que Núñez dio como idea”, refiriéndose probablemente a la propuesta del ilustre cosmógrafo portugués, pero si hubiera procedido así, quizá no hubiese salido del laberinto en que se encerró este último. En mi opinión, Mercator partió, en efecto, de los trabajos de Pedro Núñez, puesto que la loxodrómica que éste descubrió constituyó la base de su descubrimiento, pero éste fue lo más seguro, con la feliz ocurrencia citada antes, sobre lo cual arroja bastante luz la sugerencia propuesta por el alemán Wagner, en 1915, entre tantas como se han hecho sobre el procedimiento que pudo muy bien seguir Mercator en la construcción de su famosa carta, ya que este último no dejó el menor rastro para una investigación que nos descubra la verdad sobre la cuestión así planteada acerca de cuál fue el procedimiento que en realidad siguió.

La sugerencia de Wagner es la más simple de todas las propuestas, consistiendo en el trazado, que hemos citado antes, de la loxodrómica en la carta cuadrada —la que, naturalmente, es una curva para rumbos distintos del N, S, E y O—, así como la tangente a esta última en su origen, y con los puntos de corte de ambas líneas con los meridianos que pasan por los puntos de la curva correspondientes a los grados enteros de latitud, quedan determinados en la tangente los paralelos de la carta de Mercator para tales grados enteros. También pudo hacerlo Mercator, trazando directamente en la carta cuadrada una recta que corte a los meridianos según el ángulo de rumbo —o sea, la tangente anterior como tal recta— y sobre ella poner los valores de latitud obtenidos sobre el globo, de los puntos de corte de los meridianos con la loxodrómica, en los puntos de dicha recta determinados por los respectivos meridianos de la carta cuadrada, con lo que quedan determinados los paralelos mercatorianos para tales valores de latitud, bastando entonces interpolar entre ellos, con suficiente número de puntos, para obtener los paralelos al grado entero. De una forma o de otra, Mercator se encontró con sus paralelos, pero no parece que con esta sola construcción cayera en la cuenta de lo que en realidad significaban. Fue probablemente después cuando repitió la operación con otras loxodrómicar —seguramente desde el mismo origen, primero— lo que puso ante sus ojos, con el mayor asombro, la feliz coincidencia de los paralelos al grado entero —y otros, si los trazó— para todas las loxodrómicar que dibujó, revelándose así un secreto que jamás pudo ser sospechado, y que es posible, por tanto, no se hubiera presentado más que por puro azar. La repetición posterior para otras cualesquiera con cualquier origen le confirmó la propiedad de que toda loxodrómica es recta en la carta que iba a inmortalizar su nombre, y con ello, el modo gráfico, tan simple, de conseguir su construcción con sólo una loxodrómica —probablemente la de 45° de rumbo.

Mercator tituló su célebre carta: “Nueva y completa representación del globo terrestre correctamente adaptada al uso de la navegación”, siendo editada en Duisburgo, en 1569. Sobre su hermetismo en cuanto al procedimiento que uti-

lizó en su construcción, en un pasaje de su vida, escrito por Gualteiro Ghymmius, amigo íntimo suyo, se afirma que Mercator decía que su método de representación era como la cuadratura del círculo, a la que sólo faltaba la demostración. Desde luego, no utilizó la verdadera expresión analítica del aumento progresivo en la latitud de la carta, como lo prueba el que sus resultados sólo fueron aproximados, y, probablemente, por este motivo, en la *Histoire de l'Academie des Sciences* (París, 1753), se dice: "C'est ce qu'on appelle les cartes reduites, invention admirable laquell on est redevable a Edouard Wright, quoiqu'on l'ait souvent attribuée a Mercator", por ser dicho ilustre cosmógrafo inglés quien dio la expresión analítica y calculó una tabla de latitudes *crecientes* o *partes meridionales*, en 1599, pero a pesar de su voto a favor de la rigurosidad matemática de tan docta corporación científica el nombre de Mercator ha quedado para siempre unido a esta importante carta de marear.

Según Fernández de Enciso, el verdadero inventor de este tipo de carta es Alonso de Santa Cruz, habiendo confeccionado una antes del año 1540 para corregir el error que se notaba en las cartas cuadradas, fundando su afirmación en una publicación de Venegas, "Diferencias de libros que hay en el universo", que salió a la luz en Toledo, en 1540, en la cual se dice: "... Alonso de Santa Cruz, de quien ya diximos, a petición del Emperador nuestro Señor, ha hecho una carta abierta por los meridianos desde la equinoccial a los polos, en la cual, sacando por el compás la distancia de los blancos que hay de meridiano a meridiano, queda la distancia verdadera de cada grado, reduciendo la distancia que queda a las leguas de la línea mayor". "Sin embargo —dice García Franco—, las frases copiadas no revelan el que Santa Cruz conociera la proporción en que debían aumentarse los grados de latitud en la carta" "Es probable —sigue diciendo— que el único propósito de Santa Cruz fuese confeccionar una representación terrestre en la que no se perdiera la configuración de los continentes ni las proporciones de las distancias". En esta controversia, aunque no se le conceda crédito es interesante la interpretación de Harrison en su libro "The discovery of North America", publicado en 1892, sobre el mapamundi de Alonso de Santa Cruz, entendiendo que este mapa era *an application of the method which the celebrated cosmographer has invented for obtaining the longitude at sea*.

Con los descubrimientos se desarrolla notablemente en Europa la construcción de mapas y cartas. Es a mediados del XVI cuando está en todo su esplendor la producción cartográfica de Abraham Ortelio, que fue geógrafo de Felipe II. Portugal alcanza su apogeo cartográfico en este siglo, iniciado ya en los años del infante don Enrique, coincidiendo su ocaso en el último cuarto del mismo, al trasladarse a Flandes, Holanda y Alemania, el centro de producción de cartas con la aceptación de la de Mercator, que por su importancia en la navegación, termina por adueñarse en el transcurso de los años de toda la cartografía marítima, ironía del destino, que escamoteó a Pedro Núñez y, por ende, a su Patria el premio que bien mereció por lo que trabajó y consiguió, con su loxodrómica, en el problema en cuestión, como verdadero hombre de ciencia. El mapa de Juan de la Cosa, que se trazó en el Puerto de Santa María, ha sido considerado por Fernández Duro como "el más interesante documento cartográfico que nos ha legado el fin de la Edad Media".

Otra ironía del destino, también en relación con la cartografía, pero en otro sentido, arrebató a Colón su derecho indiscutible a que el Nuevo Mundo que

descubrió llevara su nombre. El geógrafo Martín Waldsee Müller publicó en Saint-Dié, en 1507, un folleto titulado *Cosmographie introductio*, del cual editó en 1908 un facsímil el sabio jesuita Fischer. Lo importante de este folleto es que en él se encuentra un mapamundi que, al parecer, es el primero que en la rotulación de las tierras figura el nombre de *América*, aplicado al hemisferio austral del Nuevo Mundo. En este folleto se expresa así su autor en latín: "Estas tres partes —Europa, Asia, Africa— están exploradas más extensamente, y queda ahora una *quarta pars*, que ha sido descubierta por Américo Vespucio; no veo por qué —sigue diciendo— y con qué derecho se puede negar que esta tierra se llame con el nombre de su sagaz descubridor, es decir, la tierra de Americus o América, así como Europa y Asia han recibido nombres de mujeres". En el mapamundi figura, además, grabado en gran tamaño, la efigie de Américo Vespucio. Los españoles se resistieron durante mucho tiempo en aceptar el nombre de América, pero podemos muy bien ver en el empeño de mantener el calificativo de *Indias* la causa principal de que Colón se viera despojado de que el Nuevo Mundo llevase el nombre de *Colombia* —que es el que España debió haber utilizado, al menos desde que se supo que era en realidad un continente, y, desde luego, después de su muerte, si es que en vida no se le quiso conceder tan grande honor—, pues, como ocurrió un año antes de la publicación del folleto, hubiera existido ya el nombre de *Colombia* antes de que en él apareciese el de *América*.

No son precisamente los viajes de Vespucio los que caracterizaron su personalidad, pues no hay más referencia, que acompañó a Alonso de Ojeda y regresó a la península en 1500, así como dos que hizo con los portugueses, o sea, que fueron pocos y en segunda fila. Lo que en realidad le dio fama fueron las relaciones que escribió de estos viajes, por el estilo correcto y ameno con que las narró, dando lugar a que se tradujeran a todos los idiomas, ansiosos como estaban en todas las naciones de tener noticias sobre las nuevas tierras, adquiriendo así una celebridad mayor que la del propio Colón, al decir de los historiadores. Contribuyó notablemente el hecho de ser nombrado piloto mayor de la Casa de Contratación sevillana, que le proporcionó tiempo y medios para realizar su obra literaria, ya que el entusiasmo que en dicha casa pusieron los Reyes Católicos, convirtió a este centro no sólo en lo que su nombre indica, sino en el depositario de toda la documentación que llegaba, en la que daban cuenta los pilotos y marineros, de todos los acaecimientos de sus navegaciones, conforme lo disponían las famosas *Leyes de Indias*.

El xvi se caracteriza, por decirlo así, en ser el siglo de oro de la literatura náutica española, como lo fue para la propia literatura, así como en el campo de la enseñanza. A este respecto, dice acertadamente el almirante Guillén que en este siglo "Europa aprendió a navegar en libros españoles". A fines del xv se había establecido ya un centro de esta clase en Alcalá; posteriormente se impartieron sus estudios en las Universidades de Salamanca y Zaragoza, así como en la citada Casa de Contratación de Sevilla, brillando en ella las grandes figuras de Vicente Yáñez Pinzón, Juan de la Cosa, Américo Vespucio, Jerónimo de Chaves, Rodrigo Zamorano, Diego Ribero y Alonso de Santa Cruz. Pedro Medina fue autor de uno de los libros de náutica más brillantes de la época, su *Arte de navegar*, publicado en 1545, casi al mismo tiempo que el de Martín Cortés, cuya fama compartió con aquél. Pero ya antes se había publicado, en

1519, la *Suma Geográfica*, de Enciso, que a pesar de su título es un tratado de náutica. Otras obras de náutica y astronomía importantes de autores españoles fueron las de Andrés de Li, Pedro Ciruelo y Pedro Maxia. Entre los extranjeros, en 1537, inicia con su *Tratado da Sphera* sus publicaciones el hombre más genial de la náutica astronómica y de todo lo relacionado con ella en aquellos tiempos, Pedro Núñez, siendo también notable el *Tratado del Sphera y del Arte de navegar*, de otro portugués, Faleiro, publicado en 1535, y también dignos de mención Gaurinus, Apianus y Moletius. No podemos dejar de citar al Centro de Astronomía y Náutica fundado por el infante don Enrique en el castillo de Sagres, en el siglo xv, que continuó brillando en el xvi.

Vamos a terminar tratando sobre el elemento esencial para la ordenación de la vida en todos los aspectos y, en especial, para el navegante: el tiempo. El hecho de que el firmamento sea un reloj universal ha sido aprovechado desde los tiempos más remotos por el hombre para resolver el problema de la hora. No hay duda de que Colón conociera el nocturlabio, y, desde luego, las reglas prácticas usadas por los nautas desde muy antiguo para hallar la hora por medio de la Osa Menor. El reloj de sol o cuadrante solar, construido primeramente para una previa latitud, fue modificado y ya fue utilizado así en el primer tercio del xvi, para remediar los inconvenientes de la variación con dicha coordenada geográfica, convirtiéndose en el llamado *reloj universal*. La construcción de relojes solares en esta época se encuentra expuesta en muchos tratados, algunos dedicados exclusivamente al estudio de esta rama de la ciencia, denominada *Gnomónica*; el de Clavius, publicado en 1581, consta de ocho tomos.

La *ampolleta* o *reloj de arena*, tan en boga entonces, ha llegado hasta nuestros días para usos distintos de la romántica costumbre de los tiempos del Descubrimiento, de velar la ampolleta y la lumbre de la bitácora, por los llamados *pajes de escoba*, que fue después sustituida por el toque de campana, también en desuso, al menos en los barcos modernos. Para los que hayan tenido el placer de oír a los *seises* de la catedral de Sevilla, podrán apreciar, en cuanto al encanto de la melodía infantil al menos, lo que debió ser en el profundo silencio del navegar la nave velera con viento flojo, oír en la noche rutilante de estrellas, la voz de estos pajes comenzando su oración:

La guardia es tomada;
la ampolleta muele;
buen viaje haremos,
si Dios quiere.

y al cesar de caer la arenilla,

Buena es la que va,
mejor es la que viene,
una es pasada y en dos muele;
más molerá si Dios quiere, ✻
cuenta y pasa que buen viaje faza;

.....
.....





“Berberecho en la ría de Pontevedra”. De José M. Masso Bolívar.

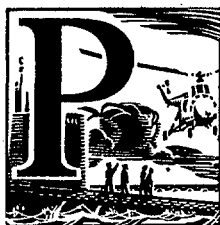
ORDENANZAS EN DECLIVE

Pedro FERNANDEZ NUÑEZ



*Las leyes, en las manos de los reyes
que las hacen, son de cera.*

RUIZ DE ALARCÓN.



ERO lo mandado no es eso: Creemos que la ley no puede derogarse más que con otra ley. En las manos de los reyes absolutos —cuando escribía Ruiz de Alarcón— serían de cera, pero en las de sus ministros, sobre todo en las de los ministros constitucionales, tenían que ser forzosamente de acero, presuponiendo al acero como lo más duro de aquellos tiempos. Viene el cuento a la incommensurable relación de reales órdenes, por un lado, y de consuetudinarios vicios, por otro, afanados siempre en burlar lo que se legisló. Si publicásemos la relación de lo mandado que no se cumple, asombraríamos a muchos; si diésemos a la estampa lo que se cumple por tradición oral, sin haber sido mandado, asombraríamos a más.

Consideramos imprescindibles las Ordenanzas para saber a qué atenernos en *algún acaso* en que tengamos que ser capitanes generales de nosotros mismos, ya que, más que subordinados, somos servidores disciplinados. Y las deseamos para que nos forme un espíritu militar de tal potencia que no nos ponga *en el continuado desaire de darlo a conocer a los inferiores*, ante los que predicamos con el ejemplo, para merecer el ser obedecidos.

Las Ordenanzas, insistimos, fueron atacadas por el señor rey don Carlos IV, cuando nombró a Godoy generalísimo, y más tarde cuando lo elevó a la dignidad de almirante general, cargo ciertamente previsto, pero sin el Almirantazgo que, a espaldas de lo ordenado, se organizó.

Duraron poco: Godoy, hasta el 17 de marzo de 1808; el Almirantazgo, tres días más. El real decreto del nuevo rey, de 20 del mismo mes y año, lo disolvía, sustituyéndolo por un Consejo Supremo de Marina, con idénticas prerrogativas que el de Guerra.

Después, la gloria de una conflagración que comenzó en heroísmo: La armada pudo por fin descansar de tanta *Organización del Mando* que no la conducía a ninguna parte.



El 4 de mayo de 1814 se publica en Valencia el Real Decreto que nos hace regresar, por pocos días, a la pureza de 1793, pues el 1 de julio del mismo año se nos aparece el halago compensador de tantos sufrimientos y tantos sinsabores: El infante don Antonio Pascual, hermano de Carlos IV, el más simple de los Borbones según los que lo conocieron, y virtuoso de la zampoña, al decir de los que oyeron sus conciertos, fue nombrado coronel de guardias marinas y poco días más tarde, precisamente el día del señor Santiago, adornado con el cargo de almirante general de España e Indias, con la añadidura de protector del Comercio, de la Navegación y de la Industria, especie de Plan de Desarrollo con que soñaría Fernando VII, el Deseado, en su larga meditación de cinco años, diez meses y trece días, en Valencey, mientras los demás moríamos de hambre o en combate, que de todo hubo.

Tres días después se instituyó el salvador Almirantazgo regenerador, cuya presidencia, para honrarlo, se reservó S. M., disponiendo que S. A. actuase como vicepresidente. De este Almirantazgo, y suponemos que de los demás, escribió don Luis María de Salazar: "Los ministros de Marina no pueden tolerarlo por complacientes que sean; es un estorbo que impide el libre vuelo de su autoridad." Habíamos citado ya a las ruedas de engranaje que chirrían, pero no al Congreso de Viena, que nos humillaba en todo y que, desde el 9 de julio de 1815 —exclusivamente por falta de Marina— nos relegó en Europa a potencia de segunda o tercera división: Porque entonces no había modestos.

El 14 de febrero de 1816 se suprimió la Dirección General de la Armada, la tercera rueda dentada de la complicada máquina y única proyectada por técnicos en la materia, y el 20 de abril del año siguiente falleció don Antonio Pascual, pérdida que no lamentaremos jamás.

Lo substituyó, como decano, don Juan María de Villavicencio, ascendido el 6 de junio a capitán general de la Armada: Fue su gestión terrible y desoladora, porque pocos días más tarde, el 11 de agosto, se compraron los barcos rusos sin que se enterase el secretario del Despacho, don José Vázquez de Figueroa; ni el decano del Almirantazgo: Escándalo mayúsculo. El 14 de septiembre de 1818 salía desterrado don José a Santiago de Compostela; el 22 de diciembre salía desterrado don Juan a Sevilla: Disolución del alto organismo, substituido por una Junta Consultiva de la Armada, de inesperada consecuencia: El Almirantazgo pasó a ser el ideal orgánico de las izquierdas, llamadas entonces liberales, los que el 1 de enero de 1820 inauguraron en las Cabezas de San Juan la era de los pronunciamientos.

Cortes: En honor de las Cortes se bautizó con este nombre a una fragata; las Cortes, correspondiendo, decidieron reorganizar la Armada, y del 1 al 9 de agosto, en sucesivas *Gacetas* de Madrid, publicaron un interrogatorio de 54 cuestiones, a contestar por la opinión pública. Así pudieron promulgar el 27 de di-

ciembre de 1821 el "Decreto Orgánico de la Armada", difícil y largo para extraer opiniones y resumir debates. Para nuestro objeto basta anotar que se volvió a crear el Almirantazgo el 22 de enero de 1822, y a extinguir el 15 de agosto, la Dirección General de la Armada: Duró poco.

Porque todo, especialmente las ideas organizadoras, se hacen viejas en España con vertiginosa rapidez: El 1 de octubre de 1823 el real Decreto del Puerto de Santa María borraba de un plumazo la obra legislativa de "Los tres mal llamados años".

Volvimos a Salazar; volvimos a la Dirección General: Comenzó la ominosa década. Lo único que continuó vivo fueron las Ordenanzas, que nadie se atrevía a tocar. ¿Por ignorancia? Posiblemente no, pero con el continuo cambio del "Órgano de Mando". ¿Quién era capaz de modificar el "Código de la Obediencia"? Aunque lo vigente volase con el plomo bajo el ala: Creo que se dice así.



El 29 de septiembre de 1833 se murió el rey: Tampoco lo hemos lamentado jamás. Cuando subió al trono, sabemos lo que había; cuando bajó al sepulcro, sabemos lo que quedó:

Lo que había	Clase de buques	Lo que quedó
42	Navíos	3
30	Fragatas	5
20	Corbetas	4
4	Jabeques	0
15	Urcas	0
50	Bergantines	8
4	Paquebotes	0
38	Goletas	7
10	Balandras	0
15	Sutiles	8



Y con este material, en gran parte desarmado, ¿merecía la pena de ocuparse de las Ordenanzas? En cuanto al personal, al que se le debían 126 pagas, diez años y medio sin cobrar. ¿Se le podría exigir su observancia?

Por cuarta o quinta vez repetimos que no tratamos de escribir la Historia de la Marina, pero para balizarla, como la venimos balizando, no hay más remedio que recurrir a la cronología:

5 de febrero de 1834.—El ministro Vázquez de Figueroa disuelve lo que había y crea la Real Junta Superior de Gobierno y Administración Económica de la Armada. Ahora se hubiese llamado la R. J. S. G. A. E. A., tan difícil de pronunciar que los entendidos en estos achaques la hubiesen bautizado REJUSGAEA, con el mismo artificio con que se logró el CESEDEN.

28 de noviembre de 1835.—El ministro Mendizábal suprime la REJUSGAEA y crea el Consejo de Marina.

28 de septiembre de 1836.—El ministro Gil de la Cuadra suprime el Consejo y vuelve a crear el Almirantazgo.

4 de agosto de 1840.—El ministro Armero disuelve el Almirantazgo y crea la Junta de Gobierno y Dirección General de Armada, ahora la JUGODIGA.

14 de diciembre de 1840.—El ministro Frías disuelve la JUGODIGA e implanta el Almirantazgo.

19 de agosto de 1843.—El ministro Frías, quizá arrepentido, disuelve el Almirantazgo y vuelve a la pureza de la Dirección General de la Armada, la DIGA.

12 de septiembre de 1847.—El ministro Sotelo suprime la DIGA y establece la Junta Directiva y Consultiva de la Armada, o JUDICOA.

29 de febrero de 1848.—El ministro marqués de Molíns se deshace de la JUDICOA y restablece la DIGA.

6 de septiembre de 1855.—El ministro Santa Cruz mantiene la DIGA, pero restablece el Almirantazgo.

11 de noviembre de 1857.—El ministro conde de Bustillo suprime la DIGA y organiza la Junta Directiva del Ministerio de Marina, ahora JUDIMIMA.

30 de abril de 1865.—El ministro marqués del Nervión suprime el Almirantazgo e implanta la Junta Consultiva de la Armada, alias actual JUCOA.

4 de febrero de 1869.—El ministro Topete disuelve la JUCOA y monta el Almirantazgo.

24 de julio de 1873.—El ministro Oreyro disuelve el Almirantazgo y crea dos organismos, el Consejo Supremo de la Armada, o COSA, y la Junta Superior Consultiva de Marina, o JUSUCOMA.

29 de noviembre de 1883.—El ministro Valcárcel inventa la Junta Reorganizadora de la Armada. Sigue sin haber nada nuevo bajo el sol, que, por cierto, sale para todos los ministros.

26 de abril de 1884.—El ministro Antequera descubre la solución con dos nuevos organismos, la Junta Superior Consultiva de la Armada, vulgo JUSUCA, y la Junta de Directores del Ministerio de Marina, o JUDIMIMA.

23 de julio de 1885.—El ministro Pezuela disuelve la Junta Reorganizadora. Y ya está bien, pues el 25 de noviembre de este año fallece S. M. el rey don Alfonso XII y comienza una discreta regencia.

15 de febrero de 1898.—Voladura del *Maine*.

21 de abril de 1898.—Comienza la guerra hispano-norteamericana, que pone punto final a nuestro siglo XIX.

No hubo tiempo material de dedicar unos minutos a la sensatez, pero con la Restauración creímos sinceramente que se abría un período de paz *para bellum*, siguiendo consejos de Vegecio, de Tucídides y de Cicerón, por la desmedida ambición imperialista de los democráticos Estados Unidos.

Lo impidió el continuo cambio de ministros, es decir, la inconstancia en la realización de un programa naval, sólo en función del más que probable seguro enemigo: Al ortodoxo Antequera —pongamos un ejemplo— sucedió el *jeunecolista* Beránger. Entre ambos y extraambos, multitud de criterios penelopianos, pendientes de la *última palabra* que publicaban las revistas profesionales, en época en que se anticuaban los barcos en grada y, anticuados ya, se botaban.

Al día siguiente de fallecer S. M., el Pacto del Pardo nos trajo al Poder a don Práxedes Mateo Sagasta: En su Gabinete, como ministro de Marina, don José María de Beránger y Ruiz de Apodaca, de sesenta y un años y medio de edad y de curiosa hoja de servicios, de la que entresacamos lo que aquí interesa:



Don José María de Beránger y Ruiz de Apodaca

Empleo.—Contraalmirante, equivalente a vicealmirante de hoy.

Tiempo en el empleo.—Dieciséis años, dos meses y doce días.

Veces que ha sido ministro:

Primera, el 20 de marzo de 1870, con la Regencia de Serrano y el reinado de Amadeo I, Gabinetes Serrano y Ruiz Zorrilla.—Un año, seis meses y cinco días.

Segunda, el 13 de junio de 1872, con Amadeo I, Gabinete Serrano y con la primera República, Gabinete Figueras.—Ocho meses y once días.

Tercera, el 27 de noviembre de 1885, durante la Regencia de María Cristina, Gabinete Sagasta.—Diez meses y trece días.

Cuarta, el 5 de julio de 1890, en el Gabinete Cánovas del Castillo.—Un año, cuatro meses y trece días.

Quinta, el 11 de marzo de 1892, en el Gabinete Cánovas.—Nueve meses.

Sexta, el 24 de marzo 1895, en el Gabinete Cánovas y el Gabinete Azcárraga. Dos años, tres meses y diez días.

Este señor almirante, ministro experimentado si los hay, y ministro equivocado como solían ser, presentó a la reina regente un proyecto de real decreto, en cuya exposición describe el problema de las Ordenanzas con mejores palabras de las que yo pudiese emplear, por lo que nos decidimos a copiarlo textualmente:

SEÑORA:

Las leyes que rigen a las sociedades humanas no pueden ser absolutamente inmutables, pues tal carácter sólo es privativo de las que forman el régimen del universo.

Así pueden observarse en nuestra patria las múltiples reformas de utilidad reconocida que en todos los ramos de la legislación se ha introducido durante el presente siglo, constituyendo la Marina una excepción por lo que respecta a su ley principal, o sea las Ordenanzas que deban regirla.

Sabios y muchos son los generales principios que informan las antiguas Ordenanzas navales, previsor el espíritu que las inspira, noble y levantado el objetivo que en su conjunto se persigue y que tan completamente se alcanzó en cien gloriosos combates, en que la firmeza de nuestras tripulaciones fue siempre ejemplo para el extranjero, y así explícitamente designada por tan competentes autoridades como el almirante Matesw y el capitán más grande de nuestro siglo.

Mas si tales caracteres deben perpetuarse en tan selecto código, no puede, por otra parte, desconocerse que la transformación del personal y material de las escuadras durante el largo periodo transcurrido desde la redacción de las Ordenanzas de 1793, hace indispensable la reforma de éstas en armonía con las actuales circunstancias. Por lo que a la arquitectura naval y a la totalidad del material marítimo respecta, es tan notable la transformación de los navíos y fragatas en acorazados y cruceros que no precisa esforzarse en demostrarla. Las velas, los toscos y rudimentarios cañones, la madera que constituía los cascos, el cáñamo de las jarcias y de los cables, la arboladura, los fusiles de chispa, las mechas, cureñas de madera, etc., todo ha desaparecido entre las sombras del pasado, dejando solamente en la historia el recuerdo venerable que lo muerto inspira a las generaciones ulteriores. Y reemplazando a todo aquello, y abriendo nuevos horizontes y anchas e inexploradas vías al genio marítimo-militar, el vapor, el hierro y el acero, la electricidad, el magnetismo, las múltiples sustancias explosivas, producto del adelanto químico y de combinaciones felices de la materia, los aparatos hidráulicos, las alzas perfeccionadas, torpedos y otras mil producciones, en fin de los diversos conocimientos humanos que en los ramos físico-mecánicos originan los más ingeniosos y variados artefactos, patentizan de tal modo la transformación del material marítimo, que en verdad, puede decirse media un abismo profundo entre el actual modo de ser de las escuadras y el que tenían en la época en que se redactaron las Ordenanzas.

Consecuencia de este cambio importantísimo ha sido, por lo que al personal respecta, la creación de nuevas corporaciones que forman parte del organismo marítimo. Para el manejo de las máquinas de vapor y su acertada dirección y custodia fue creado el Cuerpo de Maquinistas de la Armada; para el servicio de la artillería se han formado nuevos Cuerpos, y los torpedos y sus accesorios requieren también un personal especialista que actualmente se constituye.

Estas corporaciones han sido reglamentadas y organizadas con posterioridad a la promulgación de las Ordenanzas, las cuales no las comprenden, resultando, por tanto, un vacío en la ley principal de la Marina. Otras colectividades han desaparecido del organismo marítimo, y las que aún subsisten han experimentado gran transformación en el orden moral e intelectual.

En otra época tripulaban los buques hombres que en su mayoría eran delincuentes, condenados a sufrir el debido castigo en los buques de la Marina nacional, y tales tripulantes requerían Códigos especiales en los que las más severas penas podían sólo servir de correctivo o de contención a espíritus desalmados, capaces de las acciones más reprobables. Todavía a principios del siglo el sistema de reclutamiento por levas llevaba a los buques de guerra una masa de hombres que, al constituir el núcleo de las tripulaciones, reclamaba el más fuerte sistema preventivo y represivo, que así se traducía en las fuerzas destinadas a la custodia de tales gentes, como en las leyes que las regían.

Mas habiendo cesado tal sistema y pudiendo observarse la transformación moral de la sociedad en todas las esferas, no parece lógico conservar las mismas leyes. La marinería que tripula los buques procede, según el vigente sistema de reclutamiento, de los bravos pescadores del Cantábrico y otros mares, que diariamente y con exposición de sus vidas, luchan por arrancar del seno de las olas el preciso y mezquino sustento, débil retribución de su honrado trabajo; procede de la Marina Mercante, constantemente en actividad y en igual lucha para cambiar los productos entre los diversos países, facilitando la existencia de la humanidad y mejorando las condiciones de su patria; procede, en fin, de la población que en las costas se dedica a toda clase de industrias navales y que sólo en el trabajo busca el mejoramiento de su porvenir y la indispensable subsistencia.

Semejantes hombres no pueden ser regidos por iguales leyes que los antiguos criminales y malhechores, ni aun siquiera por las que rigieron a los vagos y aventureros que constituían la mayoría de las levas posteriores. Ya durante el siglo pasado las Ordenanzas de 1748 hubieron de sufrir en 1793 radical modificación. Si, pues, en el transcurso de sólo cuarenta y cinco años, y siendo el cambio del material y personal mucho más lento, precisó reformar radicalmente la ley principal de la Armada, no puede desconocerse que tras un período de noventa y tres años, transcurrido desde la promulgación de la actual Ordenanza, y habiendo sido más rápido así el cambio del material, se hace indispensable de todo punto la reforma beneficiosa de que se trata.

Ya esta reforma se ha efectuado, creando tal confusión y de tal modo han complicado la legislación marítima que resulta urgentemente necesario proceder a la revisión total de las disposiciones, reglamentos y leyes sucesivamente establecidos, dando de tal modo unidad, claridad y fijeza al conjunto de la legislación marítima; y ninguna ocasión más oportuna que la actual, cuando el espíritu innovador parece dar relativa tregua para que se asienten y consoliden las doctrinas que ha informado.

Surge, no obstante, el problema de cuál podrá ser la forma más apropiada a la realización de tan levantado intento, debiendo reconocerse que los esfuerzos no hace mucho efectuados con tal fin no tuvieron el éxito esperado.

Dos son los medios que para redactar el nuevo Código pueden emplearse: el nombramiento de una Junta o Comisión o el de una sola persona de ilustración y competencia reconocidas, que, con los necesarios auxiliares y facultada para dirigirse a las autoridades todas en reclamación de los datos necesarios, practique exclusivamente tan esencialísimo trabajo.

El primer medio fue ya empleado sin éxito, pareciendo que, por varias razones de larga e impropcedente enumeración, pero sancionadas siempre por la

práctica, las juntas o comisiones no producen dentro de los organismos militares los resultados más beneficiosos.

Por el contrario, las Ordenanzas de 1748 y 93, que tan brillante éxito obtuvieron por su armonía con el espíritu y los distintos servicios de la época, no fueron redactadas por juntas o comisiones, sino por personalidades tan eminentes como Aguirre y Mazarredo, pareciendo que en la redacción de los Códigos militares, tan íntimamente ligados al organismo de la milicia, debe regir el principio universal aceptado para la dirección de los institutos armados, verdaderas sociedades de lucha, la iniciativa e inspiración de un solo hombre.

En tal virtud, parece lo más acertado cometer a un distinguido almirante tan importante y delicado encargo. Dicho almirante no tendrá necesidad de ocuparse en lo relativo a la justicia militar, pues existe ya una junta expresamente dedicada a redactar un Código penal marítimo, la cual, por la idoneidad y condiciones de las dignas personalidades que la forman, ofrece completa garantía de acierto, la realización de la urgentísima reforma que la Marina anhela y necesita, que la opinión reclama, que las circunstancias imponen, y que, finalmente, tan beneficiosa puede ser para los intereses del Estado y el mayor prestigio en los mares del pabellón glorioso de Castilla.

Por todas las anteriores consideraciones, el ministro que suscribe tiene la honra de proponer a la aprobación de V.M. el adjunto proyecto de Decreto. Madrid, 21 de abril de 1886.—Señora. A. L. R. P. de V. M. José María de Beránger.

El real decreto se firmó en seguida. La consecuente real orden, también. Los reproducimos íntegramente por ser dignos de comentario:

EL REAL DECRETO

De conformidad con lo propuesto por el ministro de Marina, y de acuerdo con el Consejo de Ministros,

Vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.º Se designará un almirante de la Armada que se encargue de la redacción de unas Ordenanzas Generales.

Artículo 2.º Este almirante queda facultado para dirigirse a todas las autoridades, generales y jefes de los distintos Cuerpos de la Armada en demanda de cuantos datos, informes y noticias considere pertinentes a la importante obra que se le encomienda.

Artículo 3.º Queda también facultado para formar junta con los generales y jefes superiores de los distintos Cuerpos de la Armada que residan en esta Corte y que estime conveniente citar, proponiendo a su deliberación cualquier asunto que por su gravedad o trascendencia lo requiriese.

Artículo 4.º El almirante remitirá al Ministerio de Marina, por títulos completos, los trabajos que efectúe, para ser sometidos a la aprobación del Consejo de Gobierno de la Marina.

Artículo 5.º Cuantos estudios, proyectos y antecedentes relativos al asunto existan en los centros de la Armada, serán puestas a disposición del referido almirante.

Artículo 6.º Tendrá dos secretarios del Cuerpo General de la Armada para que le auxilién en todos los trabajos.

Artículo 7.º Siempre que se ocupe de asuntos relacionados con los Cuerpos Auxiliares de la Armada, podrá solicitar del Gobierno el nombramiento del secretario que estime, perteneciente al Cuerpo respectivo y que tenga residencia en esta Corte.

Artículo 8.º Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan al presente Decreto.

Dado en Palacio, a veintinueve de abril de mil ochocientos ochenta y seis. María Cristina. El ministro de Marina. José María de Beránger.

Este real decreto nos obliga a meditar, simplemente porque nos parece, tras larga exposición, cómo eran y cómo son los caminos de la Mancha, cómo eran y cómo son las ventas y paradores, quiénes eran y quiénes son los que circulaban y circulan. Leer: Artículo 1.º Se designará un catedrático de Universidad, preferiblemente de Literatura, para modernizar el *Quijote*. Artículo 2.º Este catedrático queda facultado para estudiar los molinos de viento, recontar los baños, comprobar si en los paradores hay maritornes y demandar datos sobre turistas, informes sobre traficantes y noticias sobre viajes de novios... Nos parece que el real decreto lo ha escrito un loco, totalmente alejado de la realidad de cada día, con auxiliares que precisamente sirvan en la Corte, ¿para ahorrarse dietas? De ningún modo, sino para garantizarse que no viven los problemas de los Departamentos, de los barcos y de la mar.

Mazarredo, en ocasión sonada, había escrito al ministro: *Es muy raro nuestro oficio; nos olvidamos de la mar en el momento que llegamos a puerto, y por este principio los disponedores en tierra todo lo hallan bueno, todo puede servir en su inteligencia.*

Pues todavía peor es la real orden:

LA REAL ORDEN

Excmo. Sr. S. M. la Reina Regente (q. D. g.) se ha dignado expedir el Real Decreto siguiente: Con arreglo a lo dispuesto en Real Decreto de esta fecha, a propuesta del Ministerio de Marina y de acuerdo con el Consejo de Ministros, vengo en nombrar al vicealmirante don Guillermo Chacón y Maldonado para que se encargue de redactar unas Ordenanzas Generales de la Armada. Dado en Palacio, a veintinueve de abril de mil ochocientos ochenta y seis. María Cristina. El ministro de Marina. José María de Beránger. Lo que de Real Orden traslado a V. E. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 21 de abril de 1886. José María Beránger. Señor presidente del Centro Técnico, Facultativo y consultivo de Marina. (Trasladado al director de Contabilidad.)

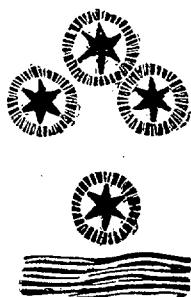
Don Guillermo, el día que recibió la real orden, tenía setenta y dos años, diez meses y veinticinco días de edad, y llevaba catorce años, dos meses y veinte días en su empleo de vicealmirante. Ascendió a almirante, hoy capitán general, el 23 de abril de 1891, a los setenta y siete años, ocho meses y veintiún días de

edad. Falleció el 1 de mayo de 1899, con la amargura de la derrota, a los ochenta y cinco años, nueve meses y cuatro días.

Te deseo más larga vida —cuentan que un oficial escribía a su padre, como despedida— *que a un general de Marina.*

¿Estuvo acertado Beránger en la elección? Simplemente por su edad, nos atrevemos a decir que no. Porque a esa edad, según los Reglamentos actuales, nada se puede hacer, ni nada se hace.

Aunque suponemos que algo se haría: Tenemos verdaderas ganas de ir al Viso del Marqués, a ver si encontramos algo.

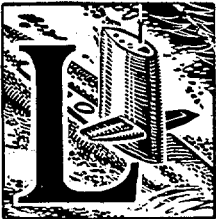


ASPECTOS NAVALES POCO CONOCIDOS DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

José Manuel GUTIERREZ DE LA CAMARA



(AS)



AS mayores unidades de la Marina soviética del mar Negro no desarrollaron actividades bélicas de importancia. Sin embargo, sí dejaron su huella las embarcaciones menores colaborando en el ala del frente de tierra.

Al entrar Italia en guerra con Rusia, su Marina se sentía obligada a hacerse notar en aguas del mar Negro, y se le presentó la ocasión en los primeros meses de 1942 durante el avance alemán hacia la península de Crimea. Obligada Italia a respetar las exigencias de los acuerdos de Montreux, que prohibían el paso por los Dardanelos a los buques de guerra de países beligerantes, el transporte de unidades navales tuvo que hacerse a través de los Bálcanes, circunstancia que por sí sola determinaba que la participación italiana se limitase a pequeñas unidades.

La flotilla del mar Negro iba a estar constituida por seis lanchas rápidas, seis submarinos de bolsillo y diez lanchas de asalto de la X Flotilla.

El traslado se efectuó en abril de 1942 y puso a prueba el ingenio latino. La mayor dificultad la constituían las lanchas rápidas, que por su tamaño y la imposibilidad de despiezarlas fue necesario transportarlas por carretera hasta Viena, empleando unos carriles especialmente diseñados para este cometido, remolcados por tractores. En Viena, la labor de estos marinos la facilitó el Danubio, pues, ya navegando en su medio, las lanchas rápidas fueron dejando atrás sin dificultad las ciudades de Bratislava, Ujpest, Novi Sad, Belgrado, Giurgevo, Silistria, Braila y Galatz, para, una vez rebasadas las bocas del Danubio, penetrar en el mar Negro y, costeando, dirigirse a su base.

Los submarinos de bolsillo llegaron hasta su base de Constanza por ferrocarril. Las embarcaciones de asalto por carretera, formando una extraña columna, alcanzaron su base de Faos en el mar Negro. A medida que se desplazaba el frente terrestre, lo hacían las bases de las lanchas, que por su escasa autonomía necesitaban una relativa proximidad a su zona de acción.

El mando de toda la flotilla del mar Negro recayó en el capitán de navío Mimbelli, hombre valiente que no se conformó con dirigir las operaciones desde tierra, sino que tomó parte activa en la mayoría, alentando a las dotaciones con su presencia.

Desde abril de 1942 hasta mayo de 1943 estuvo operando la Flotilla del mar Negro, llevando a cabo en este intervalo unas doscientas misiones de guerra. Durante la primavera y el verano de 1942 se intensificó su participación a raíz de la ocupación de la península de Crimea por los alemanes. Esta actividad continuó durante el paso del istmo de Kerch y posteriormente en el asedio y conquista de Sebastopol, operación esta última de las más cruentas de la guerra, en la que los alemanes tuvieron que ir avanzando palmo a palmo debido a la fuerte resistencia que encontraron en esta ciudad. Al acabar la batalla, Sebastopol no era más que un montón de ruinas. El famoso sitio de 1854-1855 quedó relegado al olvido. El verdadero objetivo del Ejército alemán consistía más que en la toma de Sebastopol y Crimea, en la posesión de los puertos del mar Negro, desde Novorossiysk a Batum.

Entre las muchas actuaciones de la Flotilla merece especial citación el audaz ataque de las motolanchas MAS-573 y MAS-568 contra dos destructores rusos. A pesar de ser una noche muy clara debido a la luna y a la violencia de la reacción de los destructores, las lanchas respondieron insistentemente a los ataques hasta que la MAS 573 (capitán de Corbeta Castagnacci) alcanzó a un destructor que luego fue rematado por la otra lancha, lo que supuso la Medalla de Oro para el alférez de navío Legnani.

Llegado el invierno, las operaciones de la flotilla sufrieron la lógica detención. No obstante, durante la retirada desde el Cáucaso hasta Crimea, las pequeñas unidades desempeñaron numerosas misiones de protección del ala del frente que daba al mar.

En el historial de la Flotilla italiana del mar Negro, se puede anotar el hundimiento de dos submarinos, dos destructores y tres mercantes soviéticos, lo que, aparte de la colaboración con las fuerzas de tierra y los daños infligidos a otras unidades enemigas, supuso una valiosa aportación militar. Al caer el frente terrestre, la Flotilla del mar Negro fue cedida a la Marina rumana, pues no merecía la pena llevarla de nuevo a Italia.



Por el otoño de 1942, seis submarinos alemanes del tipo *Einbaime* atravesaban el continente europeo desde la base de Kiel, en el mar Báltico, hasta la que sería su base, Constanza, en el mar Negro. Para esta particular *travesía*, los submarinos fueron despiezados, extrayéndose los diesel y los motores eléctricos de sus cascos, así como las baterías, y una vez terminada aquella tarea fueron colocados en pontones, los cuales, por medio de remolcadores, se dirigieron primero por el canal de Kiel y luego por el Elba hasta Dresden; desde allí, por la autopista del Reich hasta Ingolstadt; después, nuevamente en pontones por el Danubio hasta Galatz, donde fueron montados otra vez, y ya por sus propios medios continuaron

remontando el Danubio aguas abajo hasta alcanzar la base de Constanza, en el mar Negro. Allí constituyeron la llamada *Flotilla del mar Negro*, que tenía la misión de atacar al aprovisionamiento ruso y al tráfico costero. El jefe de esta flotilla era el teniente de navío Rosenbaum, que siendo comandante del *U-73* había hundido al portaaviones inglés *Eagle*.

Un hotel, una escuela y una vivienda constituyeron la base de submarinos de Constanza. En unos pontones situados en un largo muelle, a unos diez minutos del centro de la ciudad, amarraban los seis *Einbaüme*, camuflados por una red para protegerse de los ataques aéreos.

Allí la guerra era muy diferente de la que se desarrollaba en otros teatros. No tendrían nuestros submarinistas ocasión de atacar a enormes convoyes como los que cruzaban el Atlántico, ni de estar sometidos a la angustiosa tensión que suponía la amenaza aérea del Mediterráneo; aquí la guerra estaba determinada por las características del mar Negro —escenario del combate— con sus endulzadas aguas superficiales regadas por los ríos, su escasez de islas y puertos naturales, su clima generalmente benigno, pero en ocasiones tormentoso; sus escasas distancias, etc. El tráfico era, por lo general, costero, de buques cuyo desplazamiento generalmente oscilaba entre 500 y 2.000 toneladas, que, aislados o en convoyes de muy pocos buques (dos o tres), navegaban a muy pocos centenares de metros de la costa y su protección solía consistir en cañoneras con artillería de 40 milímetros, destructores, dragaminas, y era frecuente que acompañasen a estos convoyes dos hidroaviones. Los comandantes se veían obligados a atacar en superficie por la imposibilidad de sumergirse en muchas ocasiones a tan escasa distancia de la costa. Las misiones duraban de cuatro a cinco semanas, de las cuales pasaban largas horas esperando posados en el fondo a la escucha de los hidrófonos hasta que el operador detectaba la presencia de algún convoy. Poco a poco los comandantes fueron conociendo las rutas más frecuentes y los puertos donde el tráfico era mayor y los hundimientos fueron aumentando. Claro que, dado lo escaso de los tonelajes, tuvo que pasar más de un año hasta que el alférez de navío Fleige, comandante del *U-18*, fuese recompensado con la Cruz de Caballero.

En mayo de 1944 murió el teniente de navío Rosenbaum en un accidente de aviación y fue relevado por el teniente de navío Petersen. Este oficial, cuando las costas del mar Negro fueron abandonadas por el Eje y ante la imposibilidad de atravesar los Dardanelos con sus submarinos, ordenó el hundimiento de los que se encontraban en la base, y los otros tres que estaban en la mar fueron hundidos por sus propias dotaciones en las proximidades de la costa turca. Las dotaciones fueron internadas en Turquía. Esto ocurrió el 3 de septiembre de 1944..



A la vez que en el mar Negro, la Marina italiana combatió con una modesta aportación en el frente ruso del Norte, enviando cuatro lanchas rápidas a un lago finlandés, el Ladoga. Estas lanchas operaron durante algún tiempo en esta zona al mando del capitán de corbeta Bianchini.

Si los traslados de material que hemos descrito anteriormente requirieron ingenio y destreza, el que ahora nos referimos colmó las exigencias ya que las lanchas rápidas se dirigieron por tierra desde La Spezia hasta el puerto marí-

timo-fluvial de Stettin en la Pomeriania, atravesando todo el continente europeo. Las lanchas eran colocadas sobre unos carrillos remolcados por tractores al igual que las que operaron en el mar Negro, pero en esta ocasión el recorrido terrestre era nada menos que de 3.000 kilómetros por zonas accidentadas. La caravana, aparte de las cuatro lanchas, iba acompañada de una columna motorizada portadora de todo el material necesario para montar una base en la orilla del lago. La expedición sufrió toda clase de vicisitudes: desde el derribo de la pared de una casa en una aldea alpina por falta de espacio para el paso de las lanchas, hasta tener que prescindir de los carrillos y hacer desplazarse a las lanchas sobre rodillos por no pasar por un túnel. Por fin, llegadas a Stettin, fueron embarcadas en un mercante, primero, y después, navegando por el Báltico por sus propios medios, penetraron en los canales finlandeses, para ser luego tomadas por transporte ferroviario, volviendo más tarde a navegar por los canales para llegar al lago Ladoga, estableciéndose en un desértico lugar de la orilla la base de la escuadrilla. La operación constituyó un éxito, ya que en veinte días se completó el traslado desde La Spezia.

La finalidad de la escuadrilla del lago Ladoga fue cooperar al bloqueo de Leningrado. Su actuación quedó limitada a un par de meses, pero resultó fructífera, llegando a hundir a una cañonera y a un transporte soviético. Al helarse el lago, la escuadrilla se trasladó a Tellín, siendo cedida un año más tarde a la Marina finlandesa.



TEMAS PROFESIONALES



DEL RECORD Y EL RELOJ A LOS SISTEMAS DE COMBATE

Introducción.



A magnitud de los cambios que se han producido en el tiro naval en los últimos treinta años no tiene precedente en la historia. No es fácil enumerar, tan siquiera, los avances técnicos de importancia, habidos en este período, cuya influencia en conceptos y métodos fue decisiva. Cabe destacar, sin embargo, dos de ellos que pueden considerarse como ejes, como columnas maestras, como auténticos hitos históricos:

los misiles y los calculadores digitales. La aparición y desarrollo de los misiles fue tan impresionante, tan abrumadora, que llegó hasta amenazar a la legendaria artillería con su total desaparición; en cuanto al desarrollo de los calculadores, o computadores, u ordenadores digitales —que de todas esas formas se les denomina—, basta con señalar que el primer computador UNIVAC instalado en el *Bureau of the Census* de los Estados Unidos, en 1951, fue enviado, trece años después, a la *Smithsonian Institution*, por su valor histórico.

Del mismo modo que no es fácil enumerar los avances técnicos producidos en la época señalada, tampoco es sencillo analizar los cambios en conceptos y métodos experimentados por los sistemas de armas, como consecuencia de

tales avances técnicos. El propio concepto de sistema es una de las consecuencias. Un análisis exhaustivo en esta materia requeriría un auténtico tratado de muchas páginas, o quizá, de varios volúmenes. En el presente trabajo nos proponemos exponer, a modo de divulgación, en forma muy somera, tres de esos conceptos:

- I. La defensa de punto.
- II. El sistema de dirección de armas.
- III. El sistema de combate.

I. La defensa de punto

Todo comenzó el día 21 de octubre de 1967, con el hundimiento del destructor israelí *Eilat*, por un misil *Styx*, de fabricación soviética, disparado desde un patrullero egipcio tipo *Osa*. Este hecho produjo una auténtica conmoción en todas las Marinas del mundo: un destructor hundido por un misil, que puede ser lanzado desde un buque de superficie de cualquier porte, desde un avión, desde un submarino, y hasta desde una instalación en tierra, constituyó un acontecimiento de suma importancia. Así nació el concepto de misil antibuque (*anti-ship cruise missile*). La circunstancia de que el mismo tipo de misil básico pueda ser lanzado desde tan diferentes plataformas, impide su definición en una de las formas más corrientes y tradicionales —*sup-sup*, *sup-aire*, *aire-sup*, etcétera—; es preciso recurrir a la característica esencial, cual es su capacidad de atacar, a gran distancia, a los buques de superficie.

La reacción de los distintos países, en orden a conseguir tan preciada arma ofensiva, no se hizo esperar. En muy poco tiempo comenzaron a aparecer en el mercado de armamentos del mundo occidental distintos tipos de misiles antibuque —*Exocet*, *Otomat*, *Sea Killer*, *Gabriel*, etc.—. Paralelamente, como siempre ocurre, comenzó el estudio y desarrollo de las armas conducentes a contrarrestar la peligrosa amenaza, lo cual cristalizó en sistemas capaces de batir a los misiles antibuque, cuya denominación más extendida es la de sistemas de defensa de punto. Como en tantas otras ocasiones, tal denominación en castellano tiene su origen en una traducción literal del inglés: *Point Defence System*. (Es oportuno recordar que el origen inglés de la denominación de equipos navales militares no es cosa de los actuales tiempos. La palabra *record* de la década de los 30, que ya sólo será familiar a los que peinamos muchas canas, provenía de las primeras letras de las palabras inglesas *Rate of Change of Range Deflection*.)

Los sistemas de armas antimisil no constituyen, en realidad, ningún concepto nuevo: son sistemas de armas antiaéreos con capacidad de detectar y batir blancos que vuelen a baja altura y a gran velocidad. Dichos sistemas han venido a revitalizar la amenazada artillería, por cuanto, en la actualidad, compite con los misiles anti-misil en un plano de igualdad y hasta de ventaja. La defensa contra los misiles antibuque ha promovido el desarrollo de nuevos sistemas de artillería antiaérea con ritmos de fuego verdaderamente sorprendentes (más de 3.000 d. p. m.). Sirvan como ejemplo, muy significativo, el *Vulcan* americano y el *Meroka* español.

En esa reacción inmediata de las naciones del mundo occidental, ante la aparición del misil antibuque, se produjeron dos excepciones importantes e inesperadas: Estados Unidos e Inglaterra. Estados Unidos no desarrolló con la misma celeridad que otros países europeos su misil antibuque. Consideraron, quizá, los líderes del Pentágono que el poderío de la aviación embarcada de la Marina americana hacía innecesario contar con este tipo de misiles. Fuese esta u otra la consideración que les llevó a la actitud adoptada, estimamos que no fue acertada, por haber privado de la nueva arma a los países amigos y aliados suyos, que sí la necesitaban, que no tienen la capacidad de producirla, y que son clientes habituales de la industria militar americana. Esos países tuvieron que pensar en otras fuentes de suministro, siempre existentes y siempre deseosas de atraer tan importante mercado. No fue igual la reacción de Estados Unidos en cuanto a armas defensivas se refiere. Un programa de emergencia para dotar a los buques con sistemas de defensa de punto, se inició con toda celeridad. El *Basic Point Defence Missile System* —verdadero muestrario de equipos, ya existentes, incluido el propio misil, integrados para formar un sistema— comenzó a instalarse al final de la década de los 60.

Menos explicable aún fue la reacción inglesa, si se tiene en cuenta el decreciente poderío de su aviación embarcada. La opinión de algunos comentaristas, que justificaron la actitud británica en base a la posibilidad de neutralizar a los buques dotados con misiles antibuque mediante la acción de otros misiles *aire-sup* lanzados por helicópteros embarcados, no es nada convincente, por cuanto no tiene en cuenta las distintas posibilidades de lanzamiento del misil antibuque, antes mencionadas.

En la actualidad, la mayor parte de las Marinas del mundo tienen plena conciencia del peligro que entraña el misil antibuque y se preparan para neutralizarlo, en lo posible, mediante la acción de otras armas y mediante contramedidas de tipo térmico y electrónico; dicha conciencia se refleja no sólo en los proyectos de nuevas unidades, sino en extensos y costosos programas de modernización de los buques en servicio. Al propio tiempo, se incorporan a los nuevos proyectos los misiles antibuque como arma ofensiva. Concretamente, los Estados Unidos están implicados, entre otros, en los siguientes importantes programas de sistemas de armas contra el misil antibuque: *Basic Point Defence Missile System*, antes mencionado; *Improved Point Defence Missile System*, también conocido como *Nato Seasparrow Project*, *Advanced Point Defence Missile System*, *Vulcan/Phalanx Gun System*. En cuanto a misiles antibuque, cuentan con el misil *Harpoon*, que podrá ser lanzado desde aviones, desde buques de superficie y desde submarinos.

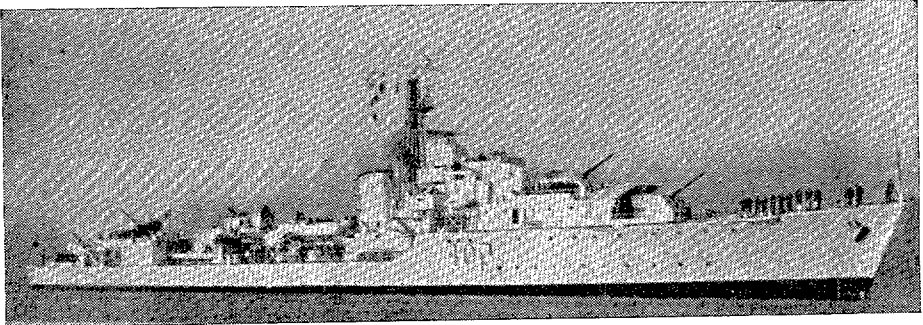
Finalmente, cabe señalar que el misil antibuque puede adquirir una nueva dimensión —una amenaza más acusada— al ser instalado en buques aerodeslizadores (*Hovercraft* o *Hydrofoils*). La gran velocidad de este tipo de embarcaciones puede añadir un factor muy importante a este arma recién nacida.

II. El sistema de dirección de armas.

En esa evolución, sin precedentes, del sistema de armas de los buques, antes señalada, apareció hace pocos años un nuevo concepto, que pudiera no haber

tenido la debida difusión en los medios de nuestra Marina que no están en estrecho contacto con estos problemas, y que puede prestarse a dudas por causa de su denominación misma. Nos referimos al sistema de dirección de armas (SDA).

Debemos comenzar por aclarar que el SDA es un sistema distinto e independiente del sistema de dirección de tiro (SDT), aunque, como es lógico, ambos sistemas estén interrelacionados, como componentes que son del sistema de armas de un buque.



El hundimiento del destructor israelí *Eilat*, por un misil *Styx*, marca el nacimiento del concepto del misil antibuque

En líneas generales, podemos dividir el sistema de armas en los siguientes subsistemas:

- Subsistemas de Detección.
- Subsistema de Dirección de Armas (SDA).
- Subsistemas de Dirección de Tiro (SDT) (con sus propios radares).
- Subsistemas de Artillería.
- Subsistemas de Lanzamiento de Misiles.
- Subsistemas de Lanzamiento de Armas Submarinas.
- Subsistema Misil y Subsistema Torpedo.

A todos estos subsistemas se les suprime, en general, el prefijo *sub*. Es normal hablar, por ejemplo, del *sistema de dirección de armas* y del *sistema misil*. También es frecuente que al hablar del *sistema de misiles* y del *sistema de artillería* nos estemos refiriendo al conjunto de las armas y de su dirección de tiro. Puede afirmarse, pues, que no existe unanimidad en los distintos autores, en lo referente a denominaciones precisas. (En realidad, el sistema de armas puede considerarse, a su vez, como un subsistema del sistema buque.)

El sistema de dirección de armas, motivo de nuestra atención, puede ser considerado como el cerebro del sistema total. Su función principal se centra en la evaluación de los blancos detectados por los sistemas de detección, de forma que puedan seleccionarse aquellos que constituyan mayor amenaza; en la asignación del blanco seleccionado al sistema de dirección de tiro adecuado para batir dicho blanco; en la asignación del arma (lanzador de misiles o artillería) que corresponda; en el control de la carga de los sistemas de lanzamiento y, finalmente, en la realización del disparo.

Con respecto al sistema de armas submarinas, ejerce el SDA una función similar, en cierto modo, a la descrita, y actúa, además, como medio de interconexión con el SDT para determinadas funciones, como puede ser el seguimiento del vuelo de un *Asroc* con el radar del SDT para determinar el punto de entrada en el agua del torpedo transportado por dicho *Asroc*.

A pesar de los pocos años que está en vigor este concepto de *sistema de dirección de armas*, puede afirmarse que se encuentra ya en el ocaso de su vida. La incorporación obligada de los calculadores digitales y las enormes posibilidades derivadas de su presencia a bordo, fueron las causas principales de este fenómeno. De ello hablaremos en el punto siguiente y final de este trabajo.

III. El sistema de combate.

Para comprender bien cómo nace el concepto de sistema de combate es preciso arrancar de un conocimiento básico de los sistemas automáticos para el tratamiento de la información táctica (TRITAN), cuya existencia en los buques modernos, en mayor o menor medida, es un hecho evidente. Sobre esta materia publicó en esta REVISTA el capitán de fragata Jáudenes Agacino artículos muy documentados, a los cuales remitimos al lector (1). No obstante, para los fines del presente trabajo, pudieran ser suficientes las siguientes ideas fundamentales:

- El estudio de los problemas tácticos actuales, condicionados a la existencia de armas nucleares, a las velocidades supersónicas de aviones y misiles, a la amenaza de los misiles antibuque y a otros muchos factores, conduce a la necesidad de dispersión de las unidades, con el consiguiente aumento de la zona cuya vigilancia corresponde a un buque. Esta situación, y otras consideraciones de tipo táctico, obligan a una mayor coordinación que centralice la información de todas las unidades de un dispositivo naval, permitiendo, al mismo tiempo, a cada unidad, la utilización inmediata de toda la información existente.
- Lo anterior ha podido ser realidad gracias a la incorporación de los computadores digitales, que permiten almacenar en su memoria cantidades masivas de datos, realizan los cálculos precisos en fracciones de segundo y posibilitan la utilización y explotación de los resultados en muy diversas formas.

Cabría afirmar que el TRITAN proporciona a los buques una cuarta dimensión.

La presencia de calculadores digitales en los buques modernos no proviene, exclusivamente, del TRITAN. Otro factor determinante condujo a ello: se trata de la continua e inevitable evolución de los misiles. En efecto, dicha evolución exigiría la realización de cambios drásticos en los calculadores de tipo analógico, para que dichos calculadores quedasen adaptados al nuevo tipo de misil, lo cual, en la práctica, puede no ser viable por razones técnicas o económicas. Sin embargo, cuando el calculador del sistema es de tipo digital, el problema se reduce a la introducción de cambios en los programas (*software*), sin que hayan de modificarse los equipos (*hardware*).

(1) "Automación táctica", julio de 1971. "Informática naval", enero de 1972. "Mando, organización e informática", junio de 1972.

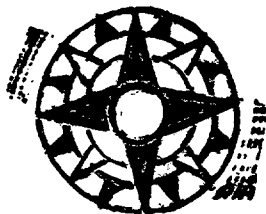
La existencia del TRITAN, la posibilidad de que un solo computador digital realice las funciones propias del tratamiento de la información táctica y, al mismo tiempo, los cálculos para la resolución del problema del tiro y la necesidad de reducir al máximo el tiempo de reacción de las armas para poder hacer frente a los ataques que pueden producirse en tiempos del orden de segundos, condujeron al concepto de sistema de combate, en el que quedan englobadas todas las funciones realizadas antes por los sistemas de dirección de armas y de dirección de tiro.

A pesar de lo expuesto, se siguen proyectando en la actualidad sistemas de armas independientes —especialmente sistemas de defensa de punto— que no están concebidos para su integración en un sistema de combate. Este hecho es, sin embargo, una excepción, que no desvirtúa la tendencia integradora señalada antes. A nuestro juicio tiene su origen en diversos factores, de orden táctico, de orden industrial y hasta de orden político, cuyo análisis se saldría del alcance y extensión previstos para este trabajo.

Pedro MENCHEN BENITEZ



(Ing.)



VERDADERAMENTE... ¿ES TAN IMPORTANTE EL MANTENIMIENTO?



El concepto mantenimiento, con o sin sus más próximos adjetivos, preventivo y correctivo, con sus planes, horas/hombre, categorías, etc., es hoy *actualidad*. La implantación progresiva en los buques del sistema P. M. S. ha sido el trampolín que lo ha llevado a esta actualidad que vivimos. Al hablar de nuevas construcciones, se especula sobre los mantenimientos que éstas requieren; al enjuiciar el estado operativo de los buques en servicio, se da gran valor a sus mantenimientos; en una palabra, se discute sobre mantenimientos.

Yo me pregunto: verdaderamente... ¿es tan importante el mantenimiento? ¿No estaremos cayendo en la trampa de sobrevalorarlos?

Hasta hace poco pensar en un sistema de mantenimientos "a nivel norteamericano" nos parecía económicamente inalcanzable; hoy, y con muy buen criterio, afrontamos la situación con el convencimiento de que la mejor forma de aprovechar el dinero es mantener los equipos que utilizamos en su óptimo rendimiento. No niego el avance que, aun usando y abusando de la flexibilidad y de las limitaciones que impongan la falta de personal, herramientas y respetos, la utilización del P. M. S. acarrea. Es un gran avance, bien venido sea.

Sin embargo, se trasluce un riesgo grave. ¿No existe el peligro de que el mantenimiento oculte, con su avasalladora presencia, factores más importantes aún? ¿Qué vamos a conseguir realmente con un perfecto mantenimiento de los equipos? Únicamente —como menciono más arriba—, que se encuentren en su óptimo rendimiento, y esto, debemos ser reales, es poco. Es poco porque ¿de qué nos sirve si los hombres que van a utilizarlos están muy por debajo de su capacidad de adiestramiento? Ante un hipotético dilema: la situación anterior o manejar equipos mantenidos de una forma imperfecta, pero con personal perfectamente adiestrado, la solución menos mala es, a mi modo de ver, esta última. Y conste que sólo es menos mala.

¿Hay que entender que considero inútil el P. M. S.? En absoluto, es útil y necesario (no me atrevo a añadir imprescindible para evitar que parezca esto una petición de obras), pero a la vez es *incompleto*.

Hemos conseguido mentalizarnos de la importancia de los mantenimientos y es un paso de verdadera trascendencia que merece nuestro esfuerzo. Pero, además, si queremos que el esfuerzo y dinero que se emplee

sea productivo con creces, y estamos en una situación ideal para ello, emprendamos la tarea de iniciar un P. A. S. (perdón por las siglas, quiero decir un adiestramiento programado).

Que en la actualidad se efectúan adiestramientos, es un hecho; que en los barcos funcionan las escuelas de adiestramiento lo prueban las maniobras y ejercicios, aun con el *handicap*, muy apreciable, de la escasez de cabos especialistas Pero con el adiestramiento sucede lo mismo, quizá menos acentuado, que con los mantenimientos. También se mantenían —y mantienen— los buques sin P. M. S. y se hacían —y hacen— maniobras y ejercicios con ellos. Si aún con esto se inició el P. M. S., ¿cuál es la razón para no iniciar un sistema paralelo de adiestramiento?

Estimo que el factor decisivo en la determinación de poner en marcha el P. M. S. fue, fundamentalmente, el económico; un factor que, día a día, se está convirtiendo, y no sólo para nuestro país, en el tirano de nuestro siglo. Y que un sistema de adiestramiento programado no ofrecería, en papel moneda, resultados comparables a los del P. M. S.; pero al César sólo hay que darle lo que le corresponde y ello no nos exime de otros deberes, máxime cuando la implantación de dicho programa de adiestramiento no sería, entiendo, un gasto apreciable aprovechando la estructura del P. M. S. Sólo exigiría horas de trabajo, horas que en el caso de no crear este sistema sería necesario utilizar en los buques por separado y multiplicadas, para conseguir resultados peores.

Supongamos que, en las circunstancias actuales o en un futuro próximo, todos los buques tienen en vigor el P. M. S. y, olvidando las muchas normas parciales de adiestramientos existentes, deciden adoptar una programación de adiestramiento de acuerdo con el Manual de Seguridad Interior (volumen I) aparecido recientemente. Este Manual dedica un capítulo completo a este tema; define las misiones de la Junta de Adiestramiento, del oficial de Adiestramiento, hace un estudio muy completo de la programación y da hasta las normas de los impresos a utilizar. A pesar de la unificación de criterios que esto acarrea, hay, en mi opinión, problemas de importancia.

Las unidades de programación son anuales, mensuales y semanales. Si en los buques los oficiales de mantenimiento fueran distintos de los de adiestramiento y los adiestramientos y mantenimientos estuvieran totalmente separados, sin fricciones, no existiría ningún problema; pero los oficiales, en la mayor parte de los casos, coinciden y mantenimientos y adiestramientos deben barajarse convenientemente sin dar prioridad a aquél sobre éste o, al menos, sin dar prioridad a uno sobre el otro. Conseguirlo, si ya es complicado de por sí, lo es mucho más si las unidades de programación no son equivalentes.

Pero, además, y esto es lo más grave, hemos marcado una dicotomía, con grandes probabilidades de que venza la rama mantenimiento sobre la otra, en un concepto que, como el de masa-energía, debe ser único y total. Mantenimiento no puede ser sin adiestramiento, ni viceversa, sin caer en aberraciones que exigen su precio.

En resumen, y para no cansar más a quien haya llegado hasta aquí. Estimo que la implantación del P. M. S. lleva consigo la necesidad de un sistema anejo, con la misma organización, papeles equivalentes, y programación similar (fácil de llegar a ella partiendo de lo postulado por el Manual de S. I. ya mencionado) que engrane perfectamente con él de forma que exista una doctrina única de *adiestramiento-mantenimiento*.

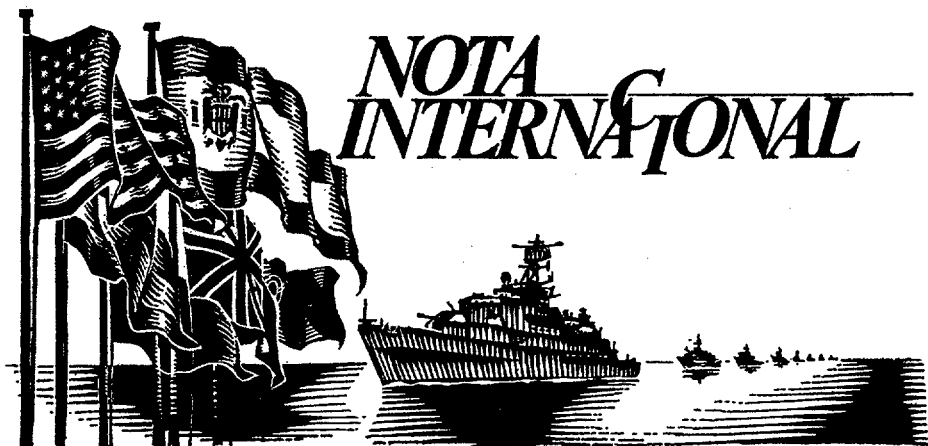
Juan M. ACERO GOMEZ



A NUESTROS COLABORADORES

- El acuse de recibo de los trabajos enviados por nuestros colaboradores no supone, por parte de la REVISTA, compromiso de publicación. No se devolverán los originales no publicados ni se sostendrá correspondencia acerca de los mismos.
- Los originales se mecanografiarán a dos espacios, en papel de tamaño holandesa o folio, y al final de los mismos se estampará la firma de su autor.
- Se insertarán en la sección inicial de nuestra REVISTA los artículos que versen sobre temas de interés general. Los trabajos de enfoque más limitado se incluirán en la sección de Temas Profesionales, salvo cuando por su volumen o por su excesiva especialización no tengan marco adecuado en nuestras páginas.
- Es conveniente, al final de los artículos, dedicar unas líneas al resumen o conclusión del tema tratado. Igualmente, es aconsejable la cita de la bibliografía consultada.

NOTA INTERNACIONAL



Potenciación nuclear.

El primer ministro galo ha aprovechado la celebración del XXX aniversario del desembarco aliado en Provenza para reafirmar una vez más el propósito francés de seguir adelante en la potenciación adecuada de su arsenal nuclear. Políticamente Jacques Chirac ha insistido en sus discursos en dos ideas básicas, cual son la necesidad de preservar la independencia nacional y la también necesidad del arma atómica para garantizar esa independencia. Sólo unos días antes, en su visita oficial a la capital danesa, el primer ministro francés produjo una cierta emoción en los medios gaullistas al hablar de lo necesario que era una transferencia de soberanía. Esta expresión dio lugar, como es lógico, a una serie de interpretaciones de los más variados matices, incluidos los de las protestas más vivas. La interpretación comunista se ha basado en interpretar la frase del jefe del Gobierno como una prueba más de los inconfesables deseos de los actuales dirigentes del país de abandonar la política de independencia del general De Gaulle.

Por este motivo, sin duda, Chirac ha aclarado conceptos más que nada para sosegar a las críticas gaullistas, cuya efectividad, hoy por hoy, es bastante importante para el Gobierno del Elíseo. Por ello, una buena parte de su discurso ha estado destinado a recordar a sus compatriotas la necesidad de seguir luchando por la independencia nacional, la cual es presentada como una parte importante de la propia independencia europea, ya que, según sus propias palabras, la contribución fundamental a la independencia de Europa consiste en mantener la independencia de Francia. Como consecuencia de todo ello está el segundo punto importante de su parlamento, dedicado íntegramente a la defensa del arma nuclear, amparándola en el viejo adagio latino de preparar la guerra para conservar la paz. Por esta razón, Francia sigue considerando el arma atómica como una

de las cuestiones primarias de su política de defensa, al igual que hacen los Estados Unidos y Rusia, aunque estas potencias continúen sus pruebas en silos subterráneos, mientras que los franceses, como es sabido, las efectúan en la atmósfera cálida de Mururoa.



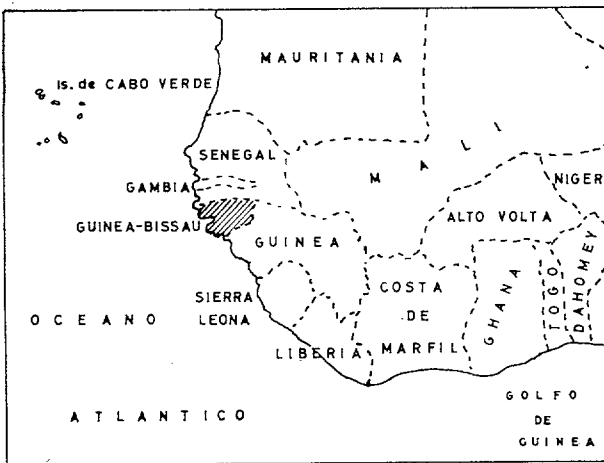
El Africa portuguesa.

De las tres grandes provincias ultramarinas portuguesas, dos de ellas, Mozambique y Guinea-Bissau han alcanzado prácticamente la independencia, una vez que transcurran para ambas los períodos de transición previamente establecidos en los acuerdos firmados a tal fin.

De estos dos territorios ultramarinos es Guinea la más pobremente dotada de recursos naturales, y la que posee menos índice de población blanca. La economía del país es esencialmente agrícola, con cierto desarrollo reciente de la ganadería. Igualmente, en los últimos años han

comenzado a extenderse las plantaciones de caucho, y se han descubierto importantes yacimientos de oro y de bauxita, si bien no existe todavía en el país ninguna industria transformadora.

En el aspecto político, el protagonismo indiscutible de la independencia guineana corresponde al Partido Africano para la Independencia de Guinea y Cabo Verde, o PAIGC. Durante los años de su existencia, este Movimiento ha venido obteniendo considerables



Mapa de la zona guineana

éxitos, principalmente en el terreno diplomático, hasta tal extremo de ser el único grupo independista del conjunto ultramarino que se ha visto con la suficiente fuerza y apoyatura para declarar la independencia y para ser reconocido, hasta pocos días antes de firmarse el documento de emancipación, por más de ochenta naciones. Otro aspecto es que este Gobierno se estableció desde un principio en la propia provincia portuguesa, y no en otras capitales africanas de países limítrofes.

El PAIGC fue creado en 1956, aunque durante varios años permaneció en la clandestinidad. La lucha armada se inicia en 1961, si bien

desde dos años antes se habían registrado ya los primeros choques armados. A partir del 25 de abril último, tras el cambio político acaecido en Portugal, puede decirse que el PAIGC tenía un control muy considerable sobre las dos terceras partes del país, y si bien el asesinato de su fundador y líder indiscutible, Amílcar Cabral en Conakry, retrasó la declaración de la independencia sobre la fecha prevista, ésta se ha obtenido ya con todos los honores. Anteriormente a ella, su organización podía considerarse ya como la de un auténtico Estado, con apoyo de órganos de poder local, consejos de aldea, poderes comarcales y regionales, planificación económica y sanitaria, etc.

Pero en Guinea-Bissau existe una diferencia notable, como ya hemos dicho, con respecto a las otras provincias ultramarinas, pues tanto en Angola como en Mozambique es factor muy importante la presencia de un considerable contingente de población blanca, así como la existencia de varios grupos independentistas, que aunque relativamente unidos ahora, se consideran aisladamente como auténticos portavoces, mayoritariamente, de la población. Esto no ocurre en Guinea-Bissau, aunque sí se da la circunstancia de que tradicionalmente sus líderes, desde Cabral a los actuales, han nacido en Cabo Verde, lo mismo que la mayoría de los funcionarios de Guinea son caboverdianos, y los nativos continentales no dejan de expresar su creencia que la preeminencia de gentes insulares radicados en su territorio no dejaría de ser otra forma de colonialismo.

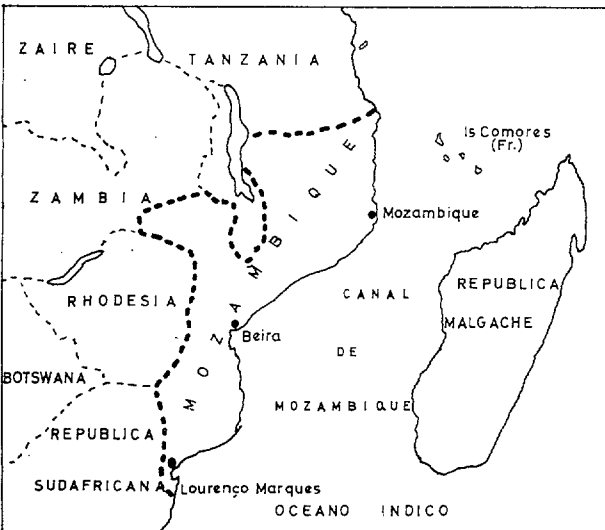
En cuanto a Mozambique, será independiente a partir del 25 de junio próximo, tras un período preparatorio, que permita, al menos teóricamente, resolver los arduos problemas actualmente planteados. Hasta dicha fecha, el Frelimo se hará cargo inmediatamente del poder mediante la formación de un Gobierno provisional. El acuerdo suscrito en Lausaka comprende también el nombramiento de un alto comisario elegido libremente por el presidente de la República portuguesa. El jefe del nuevo Gobierno será de elección del Frelimo. Sin embargo, tanto las carteras de Defensa Nacional como de Asuntos Exteriores serán asumidas por portugueses hasta la fecha definitiva de la transferencia absoluta de poderes.

Samora Machel, de cuarenta años de edad, es el líder del Frelimo, y, lógicamente, se espera que, llegado el momento, será el primer presidente de la nueva república, que con sus 785.000 kilómetros cuadrados en la costa sudoriental del continente africano, guardando una de las orillas del canal de Mozambique, frente a Madagascar, constituye un excepcional enclave estratégico en los límites occidentales del océano Índico, de tanta importancia en la época actual de tensiones internacionales. Tampoco debemos pasar por alto otra coincidencia análoga. A occidente de un hipotético eje norte-sur africano, se encuentra el archipiélago de Cabo Verde, antes mencionado, que, a su vez, flanquea las rutas marítimas del Atlántico centro y sur. La neutralización parcial y a favor de ciertas potencias con evidentes apetitos imperialistas confiere un valor estratégico extraordinario a otros territorios, tanto continentales como insulares próximos a los antes citados.

Pero volvamos nuevamente a Machel. Este personaje se ha hecho famoso tanto por su habilidad en la dirección de las operaciones guerrillero-militares como por su calidad de excelente organizador político. Machel, debido a dificultades económicas, se vio obligado a abandonar sus estudios y trabajar como enfermero en un hospital de la capital del territorio. En 1963 se refugió en Tanzania, afiliándose al Frente de Liberación, cuyos dirigentes de aquel entonces le enviaron a Argelia, en donde recibió una intensa instrucción militar y política que le permitió, a su regreso a Tanzania, crear y organizar el primer centro de instrucción del Frelimo, cuyos componentes se lanzaron desde entonces a la jungla para

iniciar la lucha armada contra la presencia portuguesa.

Hoy día, el panorama no resulta claro para este territorio. Existe el fundado temor por parte de la población blanca allí asentada de que al conseguir la total emancipación sufran los efectos de toda independencia recién estrenada. Las manifestaciones y revueltas últimamente acaecidas a cargo de los blancos, con numerosos muertos y heridos, pudieran ser un prólogo de lo que ocurrirá después, si no se arbitran y se cumplen ciertas medidas previsoras que



Mapa de Mozambique

amparen a quienes tienen allí su medio de vida, y contribuyen con su trabajo y su esfuerzo a la prosperidad de segunda patria.



Dificultades atlánticas en el Mediterráneo.

Desde la creación del Pacto del Atlántico Norte, nunca las cosas se le habían puesto tan complicadas a la Alianza como en estos momentos en que se ciernen tantas crisis de toda clase sobre el mundo. Pero desde un enfoque puramente militar, la erosión del OTAN en el espacio mediterráneo acaba de recibir ahora un nuevo y considerable golpe a causa de la retirada griega, tras los sucesos de Chipre, que se reseñan brevemente en otro lugar de esta sección. La parcialidad con que ciertas potencias actuaron en tal ocasión han hecho que los helenos hayan adoptado posiciones nuevas, aún

no muy claras, que posiblemente diferirán de las que mantenían hasta ahora. La gran humillación militar sufrida y el panorama de un ejército multiseccularmente enemigo al asalto de unas posiciones greco-chipriotas prácticamente indefensas, el silencio y el apoyo contrario de quienes podrían haber parado tal embestida, constituyen una serie de acontecimientos que han hecho mella profunda en el pueblo griego.

Como primera consecuencia de la reirada griega del OTAN se puede decir que está liquidado en cierto modo el AFSOUTH, creado personalmente por Eisenhower en 1951, y que comprendiendo fuerzas de Italia, Grecia y Turquía, ejercía su control sobre un gran arco de unos 2.500 kilómetros, entre el paso del Resia y el monte Ararat. En consecuencia, al no estar incluida Grecia en el Pacto, éste sólo cuenta con apoyo oficial de dos naciones mediterráneas. En cuanto a Italia, conocida es su situación, con dos enemigos potenciales rodeándola, como son Yugoslavia y Albania. En lo que respecta a Turquía, cuenta con un Gobierno al que los expertos en estas materias consideran como veleidoso y en posición de estar siempre al lado del mejor postor. Todo ello trae consigo un alza en la cotización de los papeles italiano y otomano, considerados en su valor absoluto, si bien ya hemos visto que ambos países no constituyen, en el terreno de los hechos, una garantía que pueda tranquilizar a la Organización del Atlántico Norte en un teatro de operaciones que constituye la parte más delicada y vulnerable de todo el sistema occidental, tanto en el aspecto defensivo como en el ofensivo.



Las elecciones inglesas.

El primer ministro inglés Harold Wilson —también calificado por algunos sectores, más o menos sarcásticos, como una especie de Hamlet— se trasladó a finales del verano al palacio de Balmoral, en las agrestes montañas escocesas, para poner en manos de la reina Isabel II la convocatoria de nuevas elecciones. El hecho de que se produzcan dos elecciones generales dentro de un mismo año, con siete meses de intervalo entre una y otra, ya es una significación bastante clara de cómo andan las cosas en las islas británicas. Además, este ritmo electoral no deja de producir una cierta fatiga y escepticismo por parte de los votantes. La verdad es que si el Gobierno laborista ha podido sobrevivir hasta ahora, lo debe a la benevolencia de los conservadores, y en mayor proporción, aunque parezca paradójico, a los liberales, ese partido en auge y con gran fuerza, que sólo cuenta con catorce escaños que no guardan proporción, debido al sistema electoral de los ingleses, con su efectiva fortaleza.

Pero a esta crisis política, de escasa mayoría parlamentaria, también hay que añadir ese gran factor común universal, que es el aspecto económico. Por ello, en la campaña electoral hay dos vertientes fundamentales, como son el programa de nacionalización preconizado por el laborismo y que incluye entre otros sectores al de la construcción naval

con todas sus industrias subsidiarias, y la permanencia o no de la Gran Bretaña en el Mercado Común. Es de destacar el hecho de que la Comunidad Europea se encuentra prácticamente estancada desde que Inglaterra se incorporó a ella, hace casi dos años. ¿Coincidencia? ¿*Modus operandi* británico? En este último supuesto, no cabe duda de que el general De Gaulle no andaba muy descaminado cuando les puso su famoso veto. Y las cosas se han ido desarrollando de tal forma, que hoy día esta organización tiene más de lo accesorio, es decir, de unión aduanera, que de lo principal, como es de unidad susceptible de grandes logros.

La entrada de los ingleses se debió a los esfuerzos del partido conservador, cuyo jefe, Heath, pudo arrancar hábilmente la adhesión popular. Pero en el seno del partido laborista la corriente no discurre por los mismos cauces. Además, desde la caída de Nixon ya no hay razón para hablar en la práctica del Año de Europa. También parece relegada al archivo llamado del opio, como se dice vulgarmente, la Nueva Carta del Atlántico, tan solemnemente anunciada por Kissinger en su discurso en Londres, hace ahora poco más de un año. Y lo que sucede es que la mentalidad británica no casa muy bien que digamos con la subrogación de una parte de la soberanía nacional que trae consigo el concepto de unidad política europea.



París-Bonn.

Y hablando de la unidad política de nuestro continente, conviene traer a colación la entrevista celebrada en París por Giscard y el canciller alemán, Schmidt.

Ambos estadistas, en los extremos del eje crucial europeo, han asumido la responsabilidad y la carga de tratar de revitalizar a la Comunidad Económica Europea. Como prolegómenos a esta toma conjunta de control, el presidente francés reunió también en París a los ministros de Hacienda de los cinco principales miembros del Fondo Monetario Internacional, como son Alemania, Estados Unidos, Francia, Inglaterra y Japón. Tras su cambio de impresiones con dichos ministros, se ha vuelto a la programación de una Europa que cerrando filas ante la brutal acometida de la inflación, no sea sólo la limitada unión aduanera del Mercado Común, sino la ya proyectada desde hace tiempo Comunidad Económica en toda su extensión y con los alcances que ello supone.

A este respecto, cabe señalar que el presidente francés no dejó de acusar un escozor que viene ya de antiguo en la ejecutoria francesa. Al referirse al relevo presidencial de Washington, indicó que ni el mandatario entrante ni el saliente, en sus respectivos discursos de transferencia de poderes, mencionaron para nada la palabra Europa. También aludió al enfrentamiento en Chipre de dos países asociados a la Comunidad. De todo ello extrajo la consecuencia de que Europa no debe contar más que con ella misma para organizarse, y también el corolario de que el mundo moderno no lo será verdaderamente más que cuando su mapa deje de ostentar en el lugar de Europa un simple desgarrón.

Ante tales hechos, Giscard anunció que Francia tomaría en el futuro inmediato las iniciativas convenientes para llegar a una efectiva organización política europea.

Tomada esta decisión, se reunió con el canciller de Alemania Federal para poner en ejecución la iniciativa anunciada. De dichos contactos salió la convocatoria de reunión de los jefes de Estado o de Gobierno de los nueve miembros de la Comunidad, precedida por otra reunión preparatoria de los correspondientes ministros de Asuntos Exteriores. La única incógnita radica en la actitud británica, hasta ahora de irresolución en cualquier sentido, y pendiente de las elecciones que se habrán celebrado, o estarán a punto de celebrarse, cuando salgan a la luz estas líneas.

de

El comunismo en el Japón.

En las últimas elecciones japonesas, el jefe de Gobierno, Tanaka, se lo jugó todo a una carta, logrando conservar la mayoría de su partido en el Senado, aunque con un margen muy escaso. Sin embargo, no han podido impedir que los comunistas doblasen su número de escaños, que ha pasado de 11 a 20. Frente a la erosión de la mayoría que representan los liberales demócratas, y frente a la división inoperante dentro del partido socialista, el partido comunista japonés se presenta en la actualidad como el núcleo de una posible alternativa al poder de los conservadores. En el Japón, y aún a estas alturas, pero debido al fondo de su idiosincrasia, esa polarización de la vida política pudiera traer consigo un despertar de ciertos ideales que al parecer habían sido fondeados en la bahía de Manila, desde a bordo del acorazado *Mississippi*, hace ahora cerca de treinta años.

Y es que Tanaka ha desencadenado una especie de revolución cultural, pero al estilo japonés, basada en la lealtad al emperador, patriotismo, sumisión de los intereses individuales a los de la nación, conceptos todos ellos exactamente paralelos a los que se imbuían a los *kamikaze*, y que si los miramos con objetividad, no dejan de ser, por otra parte, los principios que ha de albergar cualquier persona que se tenga por honesta en cualquier país. ¿Qué ocurre entonces? Creemos, sencillamente, que los valores fundamentales de la rectitud y de la honradez están plenamente subvertidos debido a la acción infiltrante del comunismo en su proselitismo universal. Para combatirlo, las facciones contrarias explayan estos principios como si se tratase de una panacea, cuando en realidad provienen del origen de los tiempos. Pero, hoy día, se intenta adoptarlos, en muchas ocasiones, llevándolos al extremo. Así, pues, también existe la facción ultra en el Japón que afirma que quieren una bomba atómica, no para atacar a los demás países, sino para destruir al Japón antes de verlo caer en manos de los comunistas. Este grupo, llamado *Grupo de la Juventud de las Tempestades*, aboga por la restauración de los poderes del emperador y la abolición de la Constitución actual. Es un grupo en aumento de número y de influencias, de los que

puede constituir una prueba el hecho de que siete de sus miembros son secretarios de Estado en el Gobierno de Tanaka. En definitiva, que el primer ministro japonés ha tenido que resucitar viejos fantasmas para consolidar su mayoría, y nadie sabe a dónde puede llevar este juego en un Japón moderno e industrializado, pero que sigue conservando sus recuerdos de antaño.



Después de Nixon.

La opinión pública mundial, y también la americana, se pregunta cómo actuará Gerald Ford, el nuevo presidente de la nación más poderosa de la Tierra en orden a la política internacional, en la que no se pueden negar a su antecesor indudables éxitos: La pregunta no tiene bases anteriores en que apoyarse o que puedan clarificar las ideas sobre el particular, habida cuenta, además, que su gestión no está avalada y apoyada en el consenso de las urnas.

Norteamérica espera de Ford, definido como el norteamericano típico, que sea un presidente al estilo de Truman o Eisenhower. Por otra parte, Ford ofrece unas cualidades muy convenientes en estos momentos difíciles. Su honestidad está fuera de toda duda, y, además, gusta del diálogo y no peca de inflexible. En otro orden de ideas, se ha comprometido a reanimar la economía de la nación mediante un esfuerzo combinado de los partidos demócrata y republicano. En un mensaje al Congreso, señaló que la situación económica crítica del país no se resolvería sin la interacción de las economías de otros países. En sus propuestas económicas se limitó a dar un nuevo impulso al programa de control del presupuesto, pero excluyó de esta reducción los fondos asignados a la defensa nacional. Se proclamó, asimismo, partidario de continuar la política nixoniana de entendimiento con los soviéticos y los chinos.

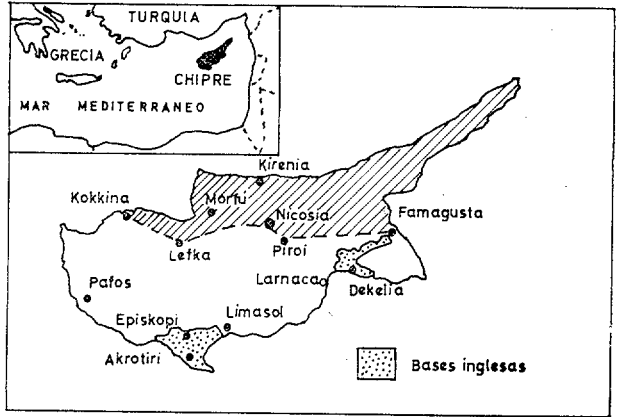
Sin embargo, su gesto de magnanimidad al exculpar por completo a Nixon ha levantado grandes polvaredas en toda la nación, ya que ello trajo consigo el perdón condicionado, previa revisión de su proceso, a todos los demás implicados en el asunto Watergate. Creemos que Ford actuó así para borrar de una vez tan desagradable recuerdo, pero muchos no lo han entendido así, y afirman que se ha establecido un precedente de inmunidad presidencial y de alto nivel en lo sucesivo. No obstante, es de esperar que una vez acalladas estas voces discrepantes, el presidente Ford estará libre de toda mediatización para emprender su singladura presidencial, por lo demás breve, si no es reelegido dentro de año y medio, caso de no modificarse la Constitución americana en el sentido de no poder ser reelegido ningún presidente, ya que así se evita toda acción inconfesable aprovechándose de la posición del poder. Por ahora, podrá decirse que Ford está efectuando pruebas sobre amarras.



La partición de Chipre.

país neutral y la isla pasaría a ser un completo enclave del OTAN. Por su parte, la Unión Soviética no ha dejado ninguna duda en el sentido de que vetaría categóricamente y sin contemplación tal partición. Por otro lado, Inglaterra cuenta con dos bases, a perpetuidad, en el sur de la isla, Dekelia y Akrotiri, con lo que, técnicamente hablando, sus bases son establecimientos del Pacto Atlántico. Por ello, no resulta fácil el establecer la naturaleza de los intereses reales en la solución del problema chipriota, pues siempre hay y habrá diferencias —aunque se empleen soluciones de compromiso— entre los Departamentos de Estado y de Defensa. Así, resulta que antes de la intervención turca en la

Siempre se atribuyó a Norteamérica el deseo de dividir a Chipre entre Grecia y Turquía, con lo cual desaparecería un país neutral y la isla pasaría a ser un completo enclave del OTAN. Por su parte, la Unión Soviética no ha dejado ninguna duda en el sentido de que vetaría categóricamente y sin contemplación tal partición. Por otro lado, Inglaterra cuenta con dos bases, a perpetuidad, en el sur de la isla, Dekelia y Akrotiri, con lo que, técnicamente hablando, sus bases son establecimientos del Pacto Atlántico. Por ello, no resulta fácil el establecer la naturaleza de los intereses reales en la solución del problema chipriota, pues siempre hay y habrá diferencias —aunque se empleen soluciones de compromiso— entre los Departamentos de Estado y de Defensa. Así, resulta que antes de la intervención turca en la



Mapa de Chipre

isla, todo el mundo podía percibir una cierta satisfacción en Washington, ya que pensaban que la caída de Makarios impediría que los comunistas accedieran al poder. Y aquí surge la sorpresa para el Pentágono. Grecia, al tiempo que se alinea con Makarios, lo hace también con Moscú. En ese momento, se modifican otras alineaciones. Los Estados Unidos empiezan a apoyar a Ankara, en donde el primer ministro, Ecevit, anuncia que los soldados turcos han desembarcado en la isla para no abandonarla jamás. A partir de ahora, la *Enosis* parece ser una causa turca, toda vez que ha sido abandonada por Atenas. De esta forma, Norteamérica vuelve a estar con dicha *Enosis*, aunque ahora sea de distinto signo. Ello trae consigo que la instalación de los comunistas en el poder, en un Chipre griego, del que la metrópoli no quisiera hacerse cargo, sería vista con inquietud tanto por los soldados turcos establecidos al Norte como por los británicos en sus bases vitalicias meridionales.

En otro orden de ideas, además de los resultados de la activa inoperancia norteamericana que permitió a las tropas turcas alcanzar y reforzar la famosa línea Atila o de división chipriota, con lo que se realizó esta singular *Enosis* a que acabamos de referirnos, también se ha dicho que los sucesos en la estratégica isla iban encaminados, como acción indirecta, a derribar el Gobierno de los Coroneles en Atenas, como así acabó sucediendo en la realidad. El presidente de la República helena, ante el desarrollo de los acontecimientos, dio el poder a Karamanlis, *derechista en donde los haya*, como se dice de él. Como dato curioso

de su persona diremos que goza de unos adminículos supraciliares con una frondosidad más que notable.

Karamanlis es fundador del partido de Unión Nacional, que no es otra cosa sino una versión remozada de la Unión Griega de Papagos. En 1956 obtuvo un clamoroso éxito electoral gracias a una habilísima maniobra, consistente en introducir el sistema de representación proporcional en las elecciones, en lugar del de mayoría simple, con lo que los comunistas fueron reducidos a la insignificancia electoral. Su dimisión en 1963, por una cuestión de principios —visita del rey Constantino a Londres en plena guerra civil en Chipre— abrió una época de inestabilidad política crónica, que se cerraría con el golpe de Papadopoulos en 1967. Fue, igualmente, el realizador de los primeros movimientos para una posible integración de Grecia en la CEE, y vinculó firmemente a su país con la Alianza Atlántica, que ahora ha quebrantado él mismo de forma inequívoca y tajante. Se restituye a la alta magistratura en momentos de profunda crisis y esperanza nacional. Karamanlis es el prototipo del hombre que se hizo a sí mismo. Alternando el trabajo con el estudio, salió adelante en su firme determinación de triunfar. Que esta constancia de la juventud le permita ahora llevar a Grecia, nuestra madre cultural, al puesto honroso que le corresponde en el concierto de las naciones.

J. L. T.



LEXICOGRAFIA



ETIMOLOGIAS MARINERAS



ERNANDO Corripio ha prestado, con su última obra (1), un magnífico servicio a los cultivadores, amantes y curiosos de nuestra lengua. Se trata de un *Diccionario etimológico general*, con unas veinte mil voces, que de modo rápido y preciso puede resolver cualquier duda. La etimología, u origen de las palabras, es clave de la semántica, o ciencia de su significación; si la etimología es historia del vocablo, la semántica es su exégesis. De ahí que un voca-

bulario etimológico sea algo más que un mero instrumento de nuestra curiosidad.

La obra citada, que llena un hueco en la producción bibliográfica española, lejos de detenerse en prolijas definiciones de cada término, aporta inmediatamente su etimología y facilita un dato de gran utilidad: el siglo en que comenzó a usarse la palabra castellana. Al propio tiempo, recoge voces científicas no especializadas, neologismos y locuciones latinas breves de uso corriente (*in promptu, Deo volente, motu proprio...*). Corripio advierte en la nota preliminar que en los casos dudosos sigue el criterio etimológico de la Real Academia Española.

Pese a su carácter general y limitado, este *Diccionario* anota un elevado número de términos marineros. Cierto que faltan las etimologías de algunos muy

(1) CORRIPIO, Fernando: *Diccionario etimológico general de la lengua castellana*. Editorial Bruguera, S. A. Barcelona, 1973; 511 págs. El mismo autor publicó anteriormente, en la propia editorial, el *Gran diccionario de sinónimos, voces afines e incorrecciones*.

LEXICOGRAFIA

utilizados por nuestra gente de mar; así hemos anotado la ausencia de las correspondientes a estas palabras:

acollar	briol	lantia
aconchar	carrizada	lascar
amantillo	ciar	manga
amollar	codera	motón
arraigadas	combés	ollao
arrufo	chicote	osta
azocar	desguazar	pantoque
baluma	embicar	perigallo
bandola	empañicar	pujamen
barraganete	entena	raca
batayola	escobén	redoso
batículo	fachear	rempujo
beta	flechaste	serviola
bichero	freu	socollazo
bocana	garete	surgidero
bojear	garrear	tambucho
bornear	gaza	temporejar
boza	grao	tesar
brandal	gratil	veril
branque	juanete	zallar

Sin embargo, son mucho más numerosas las que Fernando Corripio incluye en su obra, y de las que daremos seguidamente amplio e ilustrativo ejemplo. Fácil será advertir el preponderante papel que en nuestra parla marinera desempeñan, además del latín y del griego, las lenguas árabe, italiana, portuguesa, francesa, inglesa y otras más septentrionales. El hombre de mar, por la movilidad propia de su quehacer, es un singular receptor de influencias foráneas, ya se expresen en costumbres, técnicas o palabras.

Una última consideración. No han de admitirse las etimologías como artículos de fe; también la historia del idioma es objeto de continua búsqueda y esclarecimiento, y la diversidad de opiniones afecta igualmente, por supuesto, al origen de voces marineras. Así, a modo de muestra, advertimos que Corripio hace derivar tifón del griego *typhos*; bahía, del francés antiguo *baier*; cabrestante, del latín *capere* y *stans*; empalmar, de nuestras voces *en* y *palma*; esquife, del alemán antiguo *skif*; babor, del inglés *backboard*, y estribor, del francés *estribord*. En cambio, para otros autores tifón viene del chino formosano *taí-found*; bahía, del catalán *badia* o del latín tardío *baia*; cabrestante, del provenzal o del latín *capistrum*; empalmar, de *empalomar* (unir con nudo en forma de paloma); esquife, del griego *scáphe* (barco, del que deriva "escafandra"); babor, del holandés *backboord* o del portugués *bom bordo*, y estribor, del anglosajón *steor* (timón) y *bord* (lado), del danés *styr* y *bord* o del latín *dexter* (derecho) y del germánico *bord*.

Finalmente, en atención al interés que puede ofrecer a nuestros lectores esta muestra de etimologías náuticas, he aquí un resumen de las que Fernando Corripio anota en su obra:

- alefriz: árabe *alfired*.
 almadraba: árabe *al mdraba* (el cerco).
 ancla: griego *ánkyra* (defensa).
 andarivel: italiano *andarwello*.
 anzuelo: latín *uncinulus*, dimin. de *uncinus* (garfio, arpón).
 arfar: árabe *ráfaha* (levantar).
 arribar: latín *ad ripam* (a la ribera).
 atarazana: árabe *adar asinaa* (la casa de fabricación).
 atorar: latín *obturare* (obstruir).
 atracar: árabe *at-taragga* (el atraque).
 avante: bajo latín *abante* (*ab*, *de*, y *ante*, delante).
 ayustar: latín *ad iuxta* (cerca).
 azimut: árabe *as-sanit* (el cénit).
 babor: inglés *back* (atrás) y *board* (borda).
 bajel: latín *vascellum*, dimin. de *vas* (vaso).
 baliza: bajo latín *palitium*, de *palus* (estaca).
 bao: germánico *balco* (viga).
 barco: latín *barca* (barca).
 barlovento: francés *par le vent* (por el viento).
 batea: latín *patella* (escudilla).
 bauprés: inglés *bowsprit* (*bow*, proa, y *sprit*, palo).
 bergantín: gótico *brikan* (luchar).
 bita: nórdico antiguo *biti* (travesaño).
 bitácora: latín *habitaculum*.
 bogar: alemán *wogen* (flotar).
 bolina: inglés *bowline* (cuerda del arco).
 borda: germánico *bord* (tabla).
 bote: inglés *boat* (bote) o anglosajón *butte* (vaso).
 boya: germánico *bank* (señal).
 bricarca: inglés *brig* (nave de dos mástiles) y barca.
 brújula: italiano *bussola* (cajita).
 buque: germánico *buk* (vientre).
 buzo: griego *búthios* (sumergido), de *buthós* (fondo).
 cabilla: latín *clavicula*, dimin. de *clavis* (llave).
 cable: latín *capulus* (amarra).
 cabo: latín *caput* (cabeza).
 calafatear: árabe *galfat* (calafateador).
 cáncamo: griego *kánkamon* (anillo de puerta).
 canoa: caribe *canaua* (canoa).
 carabela: griego *kárabos* (embarcación).
 carena: latín *carina* (quilla).
 carraca: árabe *harraca* (nave grande).
 carronada: inglés *caronade*, de *Carron* (ciudad escocesa).
 ciclón: griego *kyklon*, de *kylein* (dar vueltas).
 codaste: latín *cauda* (cola).
 cofa: árabe *quffa* (cesto).
 compás: latín *cum passus* (con paso).
 convoy: latín *cum via* (con camino).

- corbeta : latín *corbita* (nave de carga), de *corbis* (cesta).
 corso : latín *ursos* (carrera, incursión).
 coy : neerlandés *kooi* (hamaca).
 coz : latín *calx, calcis* (talón).
 crujía : italiano *corsia*, latín *cursus* (curso).
 chalana : griego *khelándion* (chalana).
 chalupa : neerlandés *sloep* (chalupa).
 chubasco : gallego-portugués *chuva*, del latín *pluvia* (lluvia).
 chumacera : portugués *chumaceira*, de *chumazo* (colchoncillo).
 chusma : italiano *ciusma* (canalla).
 dársena : árabe *adar azinda* (atarazana).
 di'que : neerlandés *dijk* (dique).
 dorna : bajo latín *dorna* (ánfora).
 driza : italiano *drizza*, de *drizzare* (izar).
 engalgar : flamenco *galg* (viga).
 entalingar : francés *étalinguer* (entalingar).
 escafandra : griego *skáphee* (barca) y *andrós* (hombre).
 escandallo : latín *escandere* (subir, medir).
 escora : inglés *score, shore* (orilla).
 escota : neerlandés *schoot* (escota).
 escotilla : inglés *scuttle* (escotilla).
 eslinga : alemán antiguo *sling* (eslinga).
 eslora : neerlandés *sloeren* (medir una nave).
 esquife : alemán antiguo *skif* (barco).
 estay : germánico *stag* (tendido).
 estero : latín *aestuarium*, de *aestus* (flujo y reflujo).
 estibar : latín *stipare* (amontonar, apretar).
 estrepada : germánico *strap* (tirar).
 estrobo : griego *stróphos* (lazo de cuerda).
 estuario : latín *aestuarium*.
 falúa : árabe *faluca* (bote).
 filibustero : inglés *freebooter* (merodeador).
 flete : alemán antiguo *fracht* (salario).
 flota : germánico *flut* (flotar).
 foque : holandés *fok* (foque).
 fragata : italiano *fregata* (fragata).
 gabarra : prob. vascuence *kabarra*, del griego *kárabos* (embarcación).
 galera : griego *galea* (galera).
 galerna : francés *galerie* (viento NW).
 galga : flamenco *galg* (viga).
 gamella : latín *camella* (escudilla).
 gánguil : árabe *cancha* (embarcación).
 gavia : latín *cavea* (jaula).
 goleta : francés *goelette*, del bretón *goelann* (golondrina de mar).
 grímpola : alemán *wimpel* (bandera pequeña).
 grumete : dimin. inglés *groom* (criado, paje).
 guinda : alemán antiguo *windan* (izar).

- halar: germánico *halon* (arrastrar, tirar).
 huracán: caribe *hurakán* (huracán).
 imbornal: bajo latín *bornellus* (tubo).
 izar: neerlandés *hissen* (izar).
 jabeque: árabe *chabek* (jabeque).
 jarcia: bajo griego *exartia*, de *exartizein* (equipar).
 jareta: árabe *xarita* (trenza).
 lampazo: latín *lappaceus* y griego *labein* (agarrar).
 lancha: portugués *lancha* y malayo *lánsar* (rápido).
 lastre: alemán antiguo *last* (carga, peso).
 levar: latín *levare* (levantar).
 lugre: inglés *lugger* (lugre).
 mamparo: latín *manu parare* (parar con la mano).
 mastelero: nórdico antiguo *mastr* (mástil).
 mesana: italiano *mezzana*, de *mezzo* (medio).
 muelle: latín *moles* (dique, muro).
 nasa: latín *nassa* (nasa).
 naufragar: latín *navis* (nave) y *frangere* (romper).
 nave: latín *navis*, del griego *naus* (nave).
 noray: francés *auray* (noray).
 nudo: latín *nodus* (unión).
 obenque: neerlandés *hoofd* (principal) y *bant* (cordaje).
 ola: bretón *houl* (onda).
 orza: italiano *orza* ("cuerda de babor").
 ostaga: ant. *fustaga*, latín *fustis* (palo).
 pacotilla: deriv. *paca* (fardo).
 pallete: francés *paillet* y latín *palea* (paja menuda).
 pañol: latín *penarius*, de *penus* (víveres).
 paquebote: inglés *packet* (paquete de correos) y *boat* (barco).
 pasteca: italiano *pastecca* (pasteca).
 patache: castellano antiguo *pataxe*.
 pecio: latín *petius*, de *pittacium* (pedazo).
 penol: latín *pennus* (agudo).
 petifoque: francés *petit foc* (foque pequeño).
 piloto: italiano *piloto*, del griego *peedón* (timón).
 piola: de *pihuela*, latín *pedulia*, de *pes*, *pedis* (pie).
 pirata: griego *peiratées*, de *peirán* (intentar, aventurarse).
 polizón: francés *polisson* (vagabundo, pillastre).
 popa: latín *puppis* (popa, nave).
 proa: griego *próora* (proa).
 propao: portugués *propau* (propao).
 queche: inglés *ketch*, de *catch* (coger).
 quilla: francés *quille*, del germánico *kiel* (quilla).
 rada: antiguo inglés *rad* (rada).
 rancho: antiguo alemán *hring* (asamblea).
 rebenque: bretón *rabank* (rebenque).
 relinga: neerlandés *ra* (verga) y *leik* (relinga).
 remo: latín *remus* (remo).

LEXICOGRAFIA

- remolcar: latín *remulcare*, del griego *rhyma* (cuerda) y *holkós* (fracción).
restinga: flamenco *rotssteen* (peñasco).
rezón: francés *hérisson* (erizo).
rol: francés *rôle* (lista), del latín *rotulus* (cilindro).
rolar: el mismo origen que "rol".
rumbo: inglés *rumb* (rumbo).
saetía: latín *sagitta* (flecha).
sargazo: portugués *sargaço* (sargazo).
singlar: nórdico antiguo *sigla* (navegar).
socaire: portugués *socairo* (socaire).
sollado: portugués *solhado*, del latín *soleatum*, de *solum* (suelo).
sonda: latín *sub* (debajo) y *unda* (onda).
sotavento: latín *subtus* (debajo) y *ventus* (viento).
timón: latín *temo onis* (vara de carro).
tingladillo: neerlandés *tingel* (tabla, tablado).
toar: inglés *tow* (remolque).
tolete: nórdico antiguo *thollr* (tolete).
traca: inglés *strake* (traca).
trancanil: francés *tranquemin* (trancanil).
trincar: francés ant. *tringler* (unir las tablas de un barco).
trinquete: latín *triquetrus* (que tiene tres lados).
tripular: germánico *troþ* (multitud).
urca: neerlandés *hulk* (urca).
varar: bajo latín *varare* (medir a través de agua).
varenga: sueco *vranger* (costado del buque).
vela: latín *vela* (vela, velo).
verduguete: latín *viridis* (verde, rama verde).
verga: latín *virga* (vara, rama).
virar: bajo latín *virare*, del latín *gyrare* (girar).
vórtice: latín *vortex-icis* (remolino).
zafar: árabe *zaha* (irse, marcharse).
zambullo: latín *sub* (debajo) y *bullire* (hervir).
zozobrar: latín *sub* (debajo) y *supra* (encima).
zuncho: latín *cinctus*, de *cingere* (ceñir).

A. L.



EPISTOLARIO



MAS VALE TARDE QUE NUNCA



A REVISTA GENERAL DE MARINA, en su número de noviembre pasado (Miscelánea núm. 15.678), interesaba una explicación convincente de la moderna ortografía de las palabras *coy* y *noray* y de su forma, al parecer anómala, de hacer el plural.

En el transcurso de estos meses ha llegado a mis manos una veterana *Gramática Castellana de la Real Academia*, edición de 1911, parda de encuadernación, con sus folios amarillos como de cera virgen, pero fresca y perdurable en su magisterio, y a cuya innegable autoridad me remito.

A este propósito —dice mi venerable mentor o, mejor dicho, mentora—, que las letras *i* e *y* han tenido de antiguo, por mucho tiempo y sin regla fija, “oficios promiscuos”, con cierto abuso y usurpación de funciones, como diríamos ahora, por parte de la consonante sobre la vocal, en contra, en algunos casos, de toda razón ortográfica; hay quien escribe todavía *Ysabel*, *Ygnacio*, *Ybarra* con cierto afán de trasnochado snobismo.

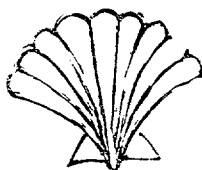
Esta promiscuidad abusiva por parte de la *y* ha terminado con el tiempo en cristalizar en norma de obligado cumplimiento, y así, hoy, es regla ortográfica que se escriba y con sonido vocal de *i*: “Cuando, precedida de vocal, termina palabra”: v. gr.: *ley*, *rey*, *buey*, *estoy*, *voy*, *Bombay*, etc., y con ellas, nuestros controvertidos vocablos, *coy* (del neerlandés *kooi*) y *noray* (en francés, *auray*), a los que habría que añadir otros de no menor sabor marinero, como *estay*, *candray*, *convoy* (del francés *convoy*) y hasta ¡*caray!*, también con su miajita de sal. Como es natural en estos casos,

EPISTOLARIO

existen numerosas excepciones que avalan y hacen buena la regla, como vulgarmente se dice.

Con lo expuesto queda, a mi entender, suficientemente esclarecida la primera cuestión ortográfica de las dos que nos ocupan y, de paso, tenemos la pauta para comprender la segunda, los plurales, que unas veces se hacen de acuerdo con la etimología, como en *cois*, y otras, forzadas por el uso, en oposición: *norais*, *convoyes*; pero todas buscando, a fin de cuentas, la debida armonía conforme al genio del idioma.

José LOPEZ JURADO





TRES INFORMES DEL SIGLO XVI

La Señoría de Venecia.



EN la primavera del año 452, casi doce meses después de la famosa batalla de los Campos Cataláunicos, Atila está de nuevo en campaña y con un formidable ejército atraviesa los Alpes y arrasa las ciudades de Aquilea, Altino, Concordia y Padua, cuyos aterrizados habitantes, empobrecidos y diezmados, buscan refugio en los islotes de las lagunas que rodean Rivo Alto. De esta forma, sin saberlo, el rey huno había provocado la formación de una comunidad de carácter lacustre, que a lo largo de la Edad Media llegaría a ser la gran república marítima y comercial de Venecia.

El crecimiento inicial de esta colectividad en un medio tan adverso fue muy lento, ya que doscientos años después de estos sucesos un geógrafo de Rávena escribía: *En el Véneto hay unas islas en las que parece que viven hombres*. Sin embargo, el aislamiento que de la tierra firme proporcionaban canales y lagunas permitió a la joven república estar a salvo de las sucesivas invasiones de godos, longobardos y francos sufridas por Italia, y desarrolló en sus habitantes una gran afición a la mar, frontera para ellos mucho más abierta y segura que la terrestre. La habilidad comercial debió llegar después, como único medio de mejorar el nivel de vida en una región desprovista de los recursos naturales necesarios. En este campo, mucho debieron ayudar los lazos que Venecia mantuvo siempre con los emperadores de Bizancio, en los que veía la continuidad de la desaparecida sociedad romana.

Hacia el siglo x, la ciudad de San Marcos (los venecianos habían robado de Alejandría el cuerpo del evangelista) disponía de una gran flota mercante y de guerra; era soberana indiscutible en el Adriático y dominaba el comercio del Mediterráneo oriental.

Su éxito comercial tenía por bases una peculiar constitución política, unas prudentes leyes mercantiles, una justicia pronta y eficaz, la sabia concesión de privilegios y una moneda firme, de excelente ley. Poseía bancos en regiones remotas, tenía el monopolio del comercio con Constantinopla y traficaba con Egipto, Siria, Armenia, Persia, Mesopotamia y países ribereños del mar Negro.

La Señoría de Venecia cometió tal vez su primer gran error al tratar de extender sus dominios en tierra firme y sacar así ventaja de la difícil situación por la que atravesaban en el siglo xv los otros estados italianos, víctimas de sus propias rivalidades y de la ambición extranjera. Esta actitud expansionista le acarreó general enemistad, que cristalizó poco después en la denominada Liga de Cambray (1508), por la que franceses y alemanes deponían sus diferencias con el único objeto de despojar y someter la ciudad de los Dux, sobre la que cayó también el entredicho de Roma. Los venecianos resistieron tenazmente a los coaligados a costa de muy severas pérdidas, de las que sólo pudieron recuperarse gracias al comercio con oriente y a la firma de diversos acuerdos con los turcos.

Por otra parte, el descubrimiento de América por naves españolas y el camino abierto hacia las Indias por navegantes portugueses habían marcado el comienzo de una nueva situación que, a la larga, repercutiría desfavorablemente en la hegemonía veneciana al desplazar el centro de gravedad del tráfico comercial hacia el Oeste.

Iniciada así una lenta decadencia, el último golpe tuvo lugar cuando la ciudad de Marsella comenzó a comerciar de forma directa con los puertos del Levante mediterráneo. Pero esto ocurrió después, y en la primera mitad del siglo xvi la ciudad de San Marcos mantenía aún todo su prestigio y los Estados europeos consideraban del mayor interés mantener relaciones diplomáticas con ella.

Sin embargo, el poder de Venecia era ya más bien económico y dependía de la prosperidad de su comercio. Muchas naciones la superaban en fuerza militar y en recursos naturales, poseyendo también escuadras poderosas. En consecuencia, los gobernantes de esta pequeño gran Ducado habían de jugar muy hábilmente la carta internacional y ser maestros en la intriga diplomática. Por ello necesitaban una muy buena información sobre las intenciones, fuerzas y recursos de amigos y enemigos; servicio éste que prestaban cumplidamente sus embajadores y establecimientos comerciales.

En este artículo presentamos a nuestros lectores tres informes remitidos a la República de Venecia por sus observadores sobre las fuerzas militares de los tres Estados europeos más destacados de la Edad Moderna.

Marina imperial.

En 1532 el embajador de Venecia informaba al Senado de la República sobre los ejércitos de Carlos V, como rey de España. Tras analizar minuciosa-

mente la organización militar y sus gastos (conviene no olvidar que la economía era el fuerte veneciano), hace referencia a la Marina, y dice textualmente:

Su magestad tiene tal abundancia de barcos y de gente bonísima para ellos en toda España, y especialmente en Vizcaya, que puede hacer subir su número a cuantos le acomode; pero no le acontece lo mismo con las galeras, pues de éstas tiene muy pocas y su gente no es muy apta para el gobierno de semejantes naves: sin embargo, hoy cuenta su magestad con las fabricadas últimamente en Barcelona, fustes de galeras, en número de veintidós, sin las de Génova, Nápoles y Sicilia, incluso las cuales ha manifestado a alguno, que siempre que quisiera tendría a su servicio bien armadas cuarenta galeras.

Nuestro autorizado espía afirma aquí modestamente: *Esto es cuanto he podido averiguar de las cosas de España, que me haya parecido digno de comunicarse.*

Y luego sigue su informe sobre las fuerzas de tierra del emperador en Alemania.

Marina francesa.

No estaban menos interesados los venecianos en los asuntos franceses. El embajador Justino Máximo se encarga de hacer llegar el correspondiente informe sobre el potencial militar de Francisco I, de cuya flota manifiesta:

En cuanto a las fuerzas marítimas, tiene treinta galeras, de las cuales sólo veintiséis están dispuestas para entrar en combate, si bien las cuatro restantes no tardarían en estarlo. La tripulación es de galeotes, pero no goza de fama de muy buena. Cuestan al rey cristianísimo cuatrocientos escudos cada una al mes, y el monarca da los galeotes: los capitanes ponen las galeras y todos los demás gastos. En Normandía tiene en el puerto de Grasse su gran nave, con unas sesenta piezas de artillería, según dicen, de las cuales treinta son de metal, y son cañones de doble tamaño y culebrinas. Disponen de cinco galeazas entre viejas y nuevas; y son más cortas que nuestras galeazas grandes, más altas y más anchas, de dos cubiertas y de dos órdenes de remos, uno por cubierta; los inferiores miden veinticuatro pies de largo, y los superiores treinta y seis. Pero ayudan poco, pues sólo sirven para doblar y ganar un cabo, u otras cosas semejantes. Llevan muchos cañones. Dispone así mismo de cuatro galeones.

Marina inglesa.

El tercer informe que recogemos data del año 1551 y se debe a la pluma del ilustre Daniel Bárbaro, quien ofrece en su escrito una excelente panorámica del reino inglés y de su Armada.

En la narración dice:

Ahora hablaré de la marina: como el reino de Inglaterra está ceñido por el mar, excepto donde confina con Escocia, los ingleses, por la multitud de sus puertos y de sus islas, tienen grande abundancia de buques y de marineros, y

en el mar valen mucho. Pueden contar, si los necesitan, con quinientos buques, de los cuales más de ciento tienen cubierta, y muchos se conservan continuamente para caso de guerra en varios puntos. Hay también allí unas setenta naves, a que dan el nombre de galeones, no muy altas, pero si largas y gruesas, con las cuales han dado en las últimas guerras todas las batallas.

No usan de galeras por la grandísima fuerza de la corriente del océano...

Todo lo relativo a la marina depende del grande almirante, que es uno de los grandes, al cual están sometidos muchos magistrados y cargos de la Armada. También aquí se verifican los juicios en un foro propio, que se llama el tribunal del almirante, cuya jurisdicción se extiende sólo a las cosas marítimas y a lo que se ejecuta en alta mar, reconociendo lo que pertenece a los corsarios y a los naufragos: se guía por la jurisprudencia civil, y el presidente del tribunal es abogado.

La pena de los corsarios es ser ahorcados de modo que la punta de los pies casi toque el agua: al efecto se les ejecuta por lo común en riberas y playas.

Los derechos de los naufragos se deciden conforme a las leyes de Inglaterra, las cuales disponen que los bienes de los naufragos arrojados a tierra sean o bien del rey o bien del dueño de la heredad próxima a la playa, si el rey lo concede; pero en lo demás las leyes son más humanas, aun respecto de los enemigos, pues todos los extranjeros, especialmente los comerciantes, pueden recorrer con libertad el reino, y en siendo enemigos, se averigua antes cómo son tratados los ingleses por ello en sus países y se les da igual tratamiento.

Reflexiones.

De la lectura detenida de los tres informes anteriores, el simple aficionado de nuestros días a los temas históricos puede llegar con facilidad a obtener algunas conclusiones que pasaron tal vez inadvertidas a los analistas venecianos de la época, al no contar con la perspectiva histórica que proporcionan las cuatro centurias transcurridas desde entonces.

En el primer informe está muy claro que la España de Carlos V necesita de una Marina que pueda diversificar su actividad entre el Atlántico y el Mediterráneo, con preferencia para el primero, dada la situación de los nuevos territorios descubiertos. El embajador veneciano capta y recoge la dualidad, pero influido sin duda por una mentalidad mediterránea, centra más la atención en las escuadras de galeras que en la de alta mar, de la que informa sin concretar demasiado y con excesivo optimismo, pues señala que el emperador podía armar el número de buques que quisiera. Claro que al veneciano esta faceta naval no le preocupa demasiado por no considerar a los buques oceánicos rivales dignos de la flota de galeras del Ducado en aguas del Mediterráneo.

Francia se nos presenta con una Marina básicamente tradicional; con un importante número de galeras y galeazas, a las que el embajador veneciano de turno enjuicia de forma un tanto despectiva. Todo indica que la corte francesa no había captado todavía la necesidad de disponer de una flota atlántica y seguía apegada a las normas de una política naval conservadora. La gran nave del puerto de Grasse parece más bien un cartel de desafío a la Armada inglesa

que un intento serio de señorear unos mares por los que Francia no mostraba excesivo interés.

El tercer informe, el que versa sobre la Armada inglesa, nos parece el escrito con mejor pluma y tal vez el más interesante hoy en día. Pero en su época, al no tener el representante veneciano nada que contar de las galeras, debió de producir en la ciudad de San Marcos más curiosidad que verdadero interés. En cualquier caso, este escrito pone de relieve destacados aspectos de la organización naval inglesa y en él apunta el espíritu eminentemente práctico que ha guiado siempre a la política británica.

Como nuestros tres embajadores, la Señoría de Venecia fue a lo largo de su dilatada e interesante historia básicamente mediterránea. Tan mediterránea que languideció con este mar al no saber adaptarse a la nueva situación mundial.

Fundada como hemos visto anteriormente en los tiempos terribles de las invasiones bárbaras, terminó la República sus días de estado soberano durante las guerras napoleónicas. El 16 de mayo de 1797 entraron las tropas francesas en la ciudad aprovechando la situación revolucionaria creada por el descontento popular que, al parecer, ellos mismos fomentaban. Finalmente, en virtud de la paz de Campoformio, fue cedida al emperador de Austria, cuyos ejércitos la ocuparon el 19 de enero de 1798. Previamente, los franceses habían expoliado los almacenes, destruido el Arsenal, hundido los buques que no pudieron llevarse y quemado el *Bucentauro* para aprovechar sus dorados. Estado y símbolo desaparecían al mismo tiempo de la historia.

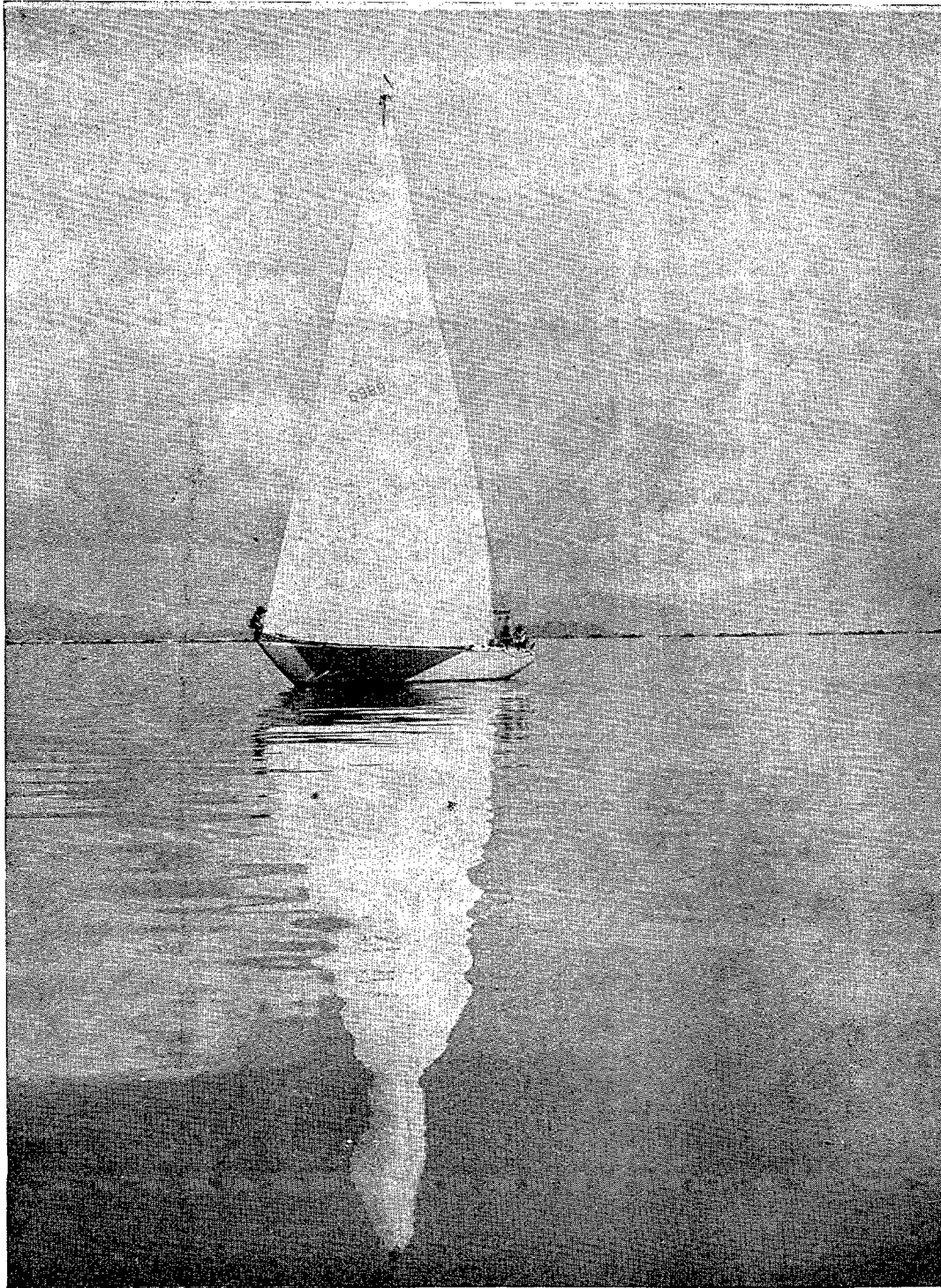
En su final, Venecia disponía de una nada despreciable flota compuesta por diez navíos de setenta cañones, once de sesenta y seis y uno de cincuenta y cinco; trece fragatas de cuarenta y dos, y dos de treinta; veintitrés galeras, y muchos buques menores. Pero carecía de capacidad de resistencia y espíritu de lucha.

Carmelo SANCHEZ VALDES



(Ing.)





“Calma en la ría de Arosa”. De don José M. Massó Bolívar

MIŞELANEA



15.876.—Piratas.

El obispo don Lucas Fernández de Piedrahíta, biznieto de una princesa inca, nació en Bogotá en 1624. A los cuarenta y nueve años fue consagrado obispo de Cartagena de Indias y tres años después promovido al obispado de Panamá. Pero antes de tomar posesión de esta segunda sede episcopal y hallándose en Santa Marta, fue víctima del asalto de los piratas Cox y Duncan. Su único capital para pagar el rescate era el anillo pastoral con un rubí, pero su valor resultaba insuficiente para tal fin. Le atormentaron para que declarara dónde tenía ocultas sus alhajas, pero no consiguieron nada porque el obispo vivía en auténtica pobreza. En vista de ello, se lo llevaron a la isla de Providencia para comparecer ante Morgan, el famoso pirata del Caribe, y éste, comprendiendo la veracidad de sus palabras no sólo lo puso en libertad, sino que le devolvió un pontifical que en otra ocasión el pirata había robado en Panamá.

P. C.



15.877.—Diluvios.

El relato que nos da la Biblia sobre el diluvio universal aparece en otras religiones que no han tenido relación ninguna con la judía o cristiana.

El mestizo, nacido en Cuzco, Francisco de Avila, escribió un tratado sobre las leyendas, errores, falsos dioses, supersticiones y ritos diabólicos de los indios quechuas, en esta propia lengua. He aquí una traducción de la leyenda del diluvio:

En tiempos remotísimos el mundo estuvo a punto de acabarse. Entonces un llama macho tuvo el presentimiento de que el mar iba a desbordarse, y a pesar de que su pastor le había puesto a pacer en muy buenos prados él rechazaba la comida... El pastor le golpeó y le dijo: "Come, perro, ya que te puse en tan buenos prados." Pero el llama, con voz humana, le respondió así: "¡Pobre de ti que te preocupas de esto! ¿No sabes que de aquí a tres días el mar se desbordará y se acabará el mundo?" Así habló, y el pastor, aterrado, exclamó: "¿Qué va a ser de

MISCELANEA

nosotros? ¿Donde iremos a parar?”, y el llama contestó: “Ea, vayámonos al monte Huillcacutu. Coge víveres para cinco días”... Cuando llegaron al monte ya todos los animales se habían reunido allí..., y tan pronto como el pastor llegó se desbordó el mar... Y una parte exigua de la cúspide emergía del agua... Cinco días después empezaron las aguas a retirarse... y retrocedieron hasta el mar, destruyendo a su paso a todo el género humano. Los únicos que sobrevivieron fueron el pastor con su familia, que de nuevo se volvieron a multiplicar. Por eso los hombres existen todavía y, en verdad, nosotros los cristianos creemos que los indios se refirieran al Diluvio Universal.

Como se ve, el relato tiene bastante similitud, en lo fundamental, con la Biblia. Falta el arca de Noé, pero ciertamente para los quechúas precolombinos era más fácil ima-

ginarse la cumbre de una alta montaña que una gran embarcación.

P. C.



15.878.—Jurisdicción.

Cuenta Salvador de Madariaga en sus *Memorias* que, en los años veintipocos, siendo miembro de la Comisión de Desarme de la Sociedad de Naciones, sucedió que el delegado inglés, almirante Aubrey-Smith, salió a pasear a caballo por los alrededores de Ginebra y sufrió una aparatosa caída que requirió asistencia hospitalaria. En la misma semana, el general que mandaba la delegación japonesa maniobró torpemente con su coche y se cayó al lago, aunque pudo salvar la vida.

“En la primera sesión que celebramos después de estos accidentes —escribe Madariaga— tomé la palabra para amonestar a los señores vocales de la Comisión y recomendarles que no invadiesen unos las prerrogativas de otros, de modo que ni los almirantes se dedicasen a la caballería ni los generales a la navegación.”

A. L.



15.879.—Ensenada.

De la limpia conducta de don Zenón de Somodevilla hablan estas líneas, correspondientes a una carta que la reina doña Amalia de Sajonia escribió poco antes de morir, el 29 de abril de 1760, al marqués de Tanuccio, primer ministro de Carlos III:

“Ha levantado el rey su destierro al famoso Ensenada, y ésta no es gracia, sino mera justicia. Ahora sabed que contra este infeliz no resultaba cosa alguna, y sí sólo el no haber querido presentar al rey un tratado por el cual se desmembraban partes de Galicia en favor de Portugal. La nación, por esto, deseaba verle agraciado.”

A. L.

[Octubre



15.880.—Submarino.

Conocida es la figura de don Cosme García Sáez, cuyo nombre lo recuerda el submarino oceánico que desde el 1 de octubre de 1972 forma parte de nuestra Armada. Sin embargo, no lo es tanto la de su hijo, don Juan García Porres. Quiso éste continuar los trabajos de su padre, ofreciendo, cuando la guerra de Secesión de Cuba, su colaboración personal al Gobierno, aportando datos y planos para la construcción en breve plazo de un pequeño submarino, capaz de atacar a la escuadra norteamericana; pero una comisión nombrada al efecto para decidir sobre la viabilidad de este proyecto, dictaminó que el submarino sólo en algún caso extremo excepcional podía ser considerado como arma de guerra.

J. F. G.



15.881.—Idolo.

Cuando los padres misioneros llegaron a la provincia de Itzaex se sorprendieron al encontrar en un adoratorio un gran ídolo de figura de caballo, hecho de cal y canto y con gran perfección.

Estaba como sentado en el suelo del templo, sobre las ancas, encorbados los pies y levantado sobre las manos. Adorábanle aquellos bárbaros por Dios de los truenos y rayos, llamándole Tzimínchac, que quiere decir Caballo del Trueno.

Don Juan de Villagutierre, en su historia del Yucatán, nos dice que la causa de tener aquel ídolo en tanta veneración procede de cuando Hernán Cortés pasó por aquella tierra, su caballo "Morcillo" se despegó en el puerto de Alabastro. Los naturales le pidieron que se lo dejase y que lo cuidarian. Entendiendo que era animal de razón, le daban a comer gallinas y toda clase de carnes. Le presentaban ramilletes de flores, como acostumbraban hacer con las personas

principales cuando estaban enfermas. Todo este regalo y honra redundó en acarrearle la muerte al pobre caballo, pues murió de hambre. Temiendo que Cortés a su regreso se lo exigiese, y al no poderse lo devolver vivo, acordaron hacer esa estatua y colocarlo en sitio principal del templo. Le dieron el nombre de Caballo del Trueno y Rayo, porque habían visto que cuando los españoles disparaban sus escopetas encima de ellos, entendieron que estos animales producían los estruendos, y la luz y humo de la pólvora lo tenían por el rayo.

R. B.-M.



15.882.—El Dorado.

Aunque en algunas crónicas de Indias se habla de El Dorado como de una ciudad o de una pequeña región en donde hasta los peñascos eran de oro, la realidad era bien distinta porque lo que existió fue el *hombre dorado*, un cacique que en Guatavita, en la cordillera de Cundinamarca, se sumergía en el agua de una laguna, cubierto de oro molido, que se adhería por medio de un barniz. Pero este cacique había muerto unos años antes de que llegaran los españoles, por ello difícilmente podían encontrarlo.

La leyenda se extendió y cada uno imaginaba su existencia en parajes distintos. Incluso el pirata inglés Walter Raleigh organizó una expedición a la Guayana, donde él situaba a El Dorado. Consecuencia de esta incursión pirática fue su libro con el larguísimo título: *The Discoverie of the large, rich and beautiful Emphyre of Guiana, with a Relation of the great and Golden Citie of Manoa (which the Spanyards call El Dorado) and of the Prouinces of Emeria, Arromaia, Amapaia and other Countries, with their Riuers adioyning*, publicado en 1596.

Debemos consignar que este libro es una de las fuentes de la leyenda negra, y su pro-

MISCELANEA

pio compatriota Hume, en el siglo XIX, considera a Raleigh como "embaucador y embustero".

P. C.

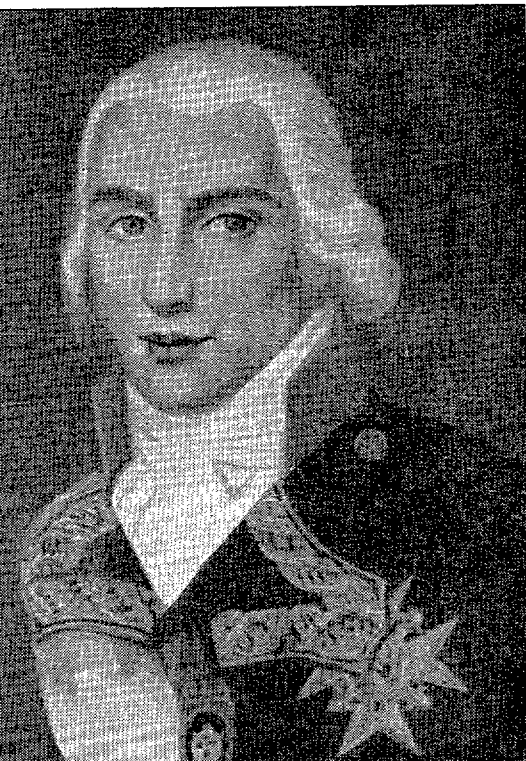


15.883.—Pólvoras.

Con fecha 1 de agosto de 1802 escribía don José Nicolás de Azara desde París, donde a la sazón era embajador, a Godoy, la siguiente carta:

... Este Ministro de Marina ha hecho pruebas con la pólvora que tenía nuestra Escuadra y la ha hallado de tan mala calidad que su alcance está en proporción con la francesa como 80 á 120 y con la inglesa como 210. Ya ve Vm. que en cualquiera combate debemos ser batidos...

J. F. G.



15.884.—Arresto.

En 1795, el teniente de navío don Salvador Menéndez, destinado en el Departamento de San Blas, arrestó a fray Juan Ferrón, religioso que prestaba sus servicios como cirujano, por la justa reconvencción que éste hizo sobre el exceso en que ocurrió el Oficial, llevando a una mujer a horas irregulares a visitar a uno de los enfermos, con escándalo de los otros que existían en la enfermería.

El virrey de Nueva España, don Miguel de la Grúa Talamanca y Banciforte, reprobó el acto y penó a Menéndez con un mes de arresto en el cuartel.

R. B.-M.



15.885.—Guindola.

Según Fernández Duro, de lo único que don Juan José Navarro, marqués de la Victoria, se jactó en su vida, fue del invento de un artilugio para salvar la vida de quienes se cayesen al mar desde un bajel en marcha. Lo llamó *sakra-nos*; "se componía de dos odres y unos palos cruzados, y colgado en la popa, se soltaba en los casos precisos".

A. L.



15.886.—Trafalgar.

Grandes sospechas hubo durante el bloqueo de Cádiz, mantenido por la escuadra inglesa del mando de Nelson, de que los ingleses intentarían un ataque a la ciudad y a la escuadra hispanofrancesa fondeada en su bahía. Una prueba de ello nos la da el escrito que con fecha 2 de octubre de 1805 enviaba el almirante español Gravina al conde de Campo Alange, embajador de España en Lisboa a la sazón, el cual dice así:

Agradezco infinitamente reconocido las noticias que, por extraordinario, se sirve

V. E. comunicarme en sus oficios de 25 y 27 del próximo pasado relativas á los proyectos hostiles que parece que los ingleses intentan amenazar este puerto y la Armada combinada surta en él; de todas he dado conocimiento al almirante Villeneuve y demás jefes de las escuadras; y en su vista estoy tomando cuantas medidas de precaución y seguridad me han parecido precisas y necesarias para ver si con ellas puedo eludir y desconcertar sus proyectos de incendio, bombardeo del puerto y Escuadra, por las ventajas y facilidad que proporciona para ello la anchura de la boca de este puerto.

J. F. G.



15.887.—Toponimia.

El nombre de la ciudad de Santo Domingo tiene un origen sentimental.

Miguel Díaz, uno de los primeros conquistadores de la isla, había abandonado el fuerte de la Navidad por haber herido en una riña a un compañero, y en su huida llegó a la margen oriental del río Ozama, donde vivía la viuda del cacique Cayacoa. La tomó por mujer y por ella supo la existencia de oro en aquella región. Díaz dio parte del hallazgo al almirante, quien envió a su hermano Bartolomé y a Francisco Garray con la instrucción de que fundasen una villa con el nombre de Nueva Isabela. El 4 de agosto de 1496 se colocó la primera piedra. Cuando Colón llegó a ella en 1498, de regreso de descubrir Tierra Firme, se encontró que en lugar de llamarse Nueva Isabela se llamaba Santo Domingo.

R. B.-M.



15.888.—Galeras y jabeques.

En 1748 se suprimió la construcción de galeras en España. El hecho obedeció a la decisión de fabricar una nueva nave, el ja-

beque de guerra, parecido a los usados por los piratas berberiscos y muy adecuado para afrontarlos y perseguirlos.

A. L.



15.889.—Pre-renacimiento.

Entre la segunda mitad del siglo XII y todo el siglo XIII se produce en Europa un movimiento cultural que alguien llamó "renacimiento del siglo XII". Sus logros principales se manifiestan en una mayor prosperidad material. Es el apogeo de la arquitectura gótica y la época de difusión de la camisa, del papel, de la música de órgano y de los telares de seda. En Castilla se crea la Liga de las Ciudades, verdadera Hansa española, con el nombre de Hermandad de la Marisma. Se incrementa el comercio marítimo con Flandes e Inglaterra, lo mismo que con Italia.

Un hecho fundamental permite establecer líneas marítimas regulares entre el Mediterráneo y los puertos del Norte de Europa: Se consuma la apertura del estrecho de Gibraltar por el esfuerzo combinado de castellanos y genoveses.

El reflejo más espectacular de este progreso se observa en el crecimiento demográfico. Europa pasa en un siglo de 50 a 69 millones de habitantes, mientras que en los ciento cincuenta años anteriores el aumento sólo había sido de ocho millones.

P. C.



15.890.—Restos.

En el Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando reposan desde el año 1864, en que fueron traídos a España, los del jefe de escuadra don Santiago Liniers y Brelmond, junto con los de sus compañeros de infortunio, el brigadier de la Armada don José Gutiérrez de la Concha, coronel de milicias don Santiago Allende, asesor don Victoriano Rodríguez y oficial real don Joaquín



Moreno. Fusilados, por su lealtad a España, el día 26 de agosto de 1810, en el monte de los Papagayos (Argentina), y abandonados sus cadáveres, fueron, al fin, enterrados en una zanja próxima a la iglesia de Cruz Alta. Un fraile mercedario tuvo la ocurrencia de colocar sobre aquélla, a fin de en su día localizarla, una cruz grabándose en ella la palabra CLAMOR (1), que no podía despertar sospechas de quiénes eran los sepultados. Allí continuaron hasta el año 1861, en que, siendo presidente de la República don Santiago Derqui, descendiente de don Victoriano Rodríguez, se exhumaron los cadáveres, trasladándoles con grandes honores a Rosario, donde fueron entregados a los representantes españoles, embarcándolos en el bergantín *Gravina* para su conducción a España.

(1) Esta palabra estaba formada por las iniciales de los apellidos de las víctimas, así como la del obispo don Rodrigo Antonio de Orellana, que por su condición religiosa libró su vida, siendo, al igual que su capellán, expulsados del país:

C L A M O R
 odríguez
 rallana
 oreño
 llende
 iniers
 oncha

J. F. G.

15.891.—Hambre.

Nos habla Ulrico Schmidel, un bávaro que llegó al Río de la Plata en la armada de Pedro de Mendoza, de la que pasaron en aquella expedición en 1536. Dice Schmidel: ... *no quedaban ratas, culebras ni sabandijas ... Llegamos a comer hasta el cuero de los zapatos.*

P. C.

15.892.—Buen grumete.

Mandaba la fragata francesa *Urania*, en su viaje a la vuelta al mundo en 1817 el

capitán Luis de Freynet. Su esposa doña María Rosa Pinón quiso acompañarle, lo cual estaba en oposición a los reglamentos de las marinas de todos los países. Sin embargo, la noche antes de la salida, entre las personas que embarcó con el comandante iba un grumete que era su esposa y ya no recobró el traje femenino hasta las Canarias.

Bien merecía que bautizaran con el nombre de isla Rosa a la única que descubrieron en aquel viaje.

R. B.-M.



15.893.—Rumbo.

Este vocablo, cuya acepción principal es de todos conocida, tiene otra en arquitectura naval, que prácticamente se ha perdido. Es la abertura que se hace en el forro exterior de un barco de madera para reconocer su interior. En este sentido es sinónimo de *boquerón* y de *registro*.

P. C.



15.894.—Estrabón.

Este ilustre historiador y geógrafo griego (63 a. de J. C. al 24 d. de J. C.?), en el libro III de su *Geografía*, que dedica a Iberia (España), al referirse a la Turdetania (era gran parte de la actual Andalucía), dice:

La excelencia de las exportaciones de Turdetania manifiéstase en el gran número y el gran tamaño de las naves; los mayores navíos de carga que arriban a Dikaiarcheia (1) y a Ostia (2), puerto de Rhóma, proceden de aquí, y su número es casi igual al que viene de Libye.

J. F. G.



(1) Puerto próximo a Nápoles, el actual Pozzuoli.

(2) El puerto de Roma, aún en la actualidad lo es.

15.895.—Paradoja.

Aunque conocido, merece ser recordado este interesante suceso naval:

El navío San Julián, que mandaba el heroico marqués de Medina, en el combate de cabo Santa María, fue apresado por los ingleses, después de una larga lucha. El mando del buque inglés Real Jorge, que lo había apresado, se vio tan perdido en aquella noche terrible, sin conocimiento de la costa, que tuvo que apelar al experimentado marino español para que los sacara a salvo de situación tan apurada.

El marqués puso por condición que se habían de hacer sus prisioneros, a lo cual accedieron, a trueque de salvar sus naves y sus propias vidas.

Se dio la paradoja de entrar en Cádiz los navíos San Julián y San Eugenio, llevando los vencidos prisioneros a sus mismos vencedores.

Sí, sí, ¡pero vivos!

R. B.-M.



15.896.—Fogosidad.

El jefe de escuadra don Buenaventura Moreno, de muy brillante actuación profesional (recordemos que mandó las baterías flotantes en el sitio de Gibraltar de 1782), reveló hasta el final de sus días un alma impetuosa. Porque a los cuarenta y ocho años, estando en Madrid, disputó en la calle del Espejo con cierto caballero salmantino que se negó a cederle la acera; sacaron ambos las espadas y el marino cayó muerto.

Dicen que Carlos III, al conocer el triste fin de su valeroso servidor, comentó: "Moreno tenía condiciones de general, pero ha muerto como un guardia marina."

A. L.



15.897.—Aficionados.

En numerosas ocasiones, a falta de pilotos, los descubridores españoles tuvieron que echar mano de verdaderos aficionados a la náutica para poder proseguir sus descubrimientos. A veces, incluso, habían de improvisar instrumentos náuticos.

Este es el caso de la expedición de Hernando de Soto a Florida, a cuyo regreso no pudieron engolfarse en la mar porque no tenían carta de marear, ni aguja, ni astrolabio, para tomar el altura del sol, ni ballestilla para la del Norte, porque los habían quemado los indios en el incendio de Mobila. Y prosigue el cronista: *Y el capitán Juan de Añasco era un hombre muy curioso, e tomó el astrolabio e guardólo, que como era de metal no se hizo mucho daño, e de un pergamino de cuero de venado hizo una carta de marear, e de una regla hizo una ballestica, e por ella nos íbamos riñendo. Y visto los marineros e otros con ellos que no era hombre de la mar, ni en su vida se embarcó sino para esta jornada, mofaban de él. E sabido cómo mofaban de él, los echó a la mar, excepto el astrolabio. Y de otro bergantín que venía atrás lo tomaron...*

¡Vaya amor propio el de Añasco! Bien lo demostró al improvisar una carta y una ballestilla, pero más aún cuando se burlaron de él... y arrojó todo por la borda.

P. C.



15.898.—Modestia.

Juan Pérez, jefe de la primera exploración de la costa noroeste de América, a su regreso a San Blas el 3 de noviembre de 1774, informa al virrey de Nueva España, baillío frey don Antonio María Bucareli y Ursúa:

No ha sido dable construir mapa de la costa descubierta, por causa de que, a bordo

no es dable por balances y demás incomodidades que V. E. no ignora se padecen en estas casas, quedando de mi cuidado remitir a V. E. un borrador de toda ella, aunque no con el primor que acostumbran los profesores del dibujo.

La corbeta *Santiago* no llegaba a casa, era a lo sumo un apartamento.

R. B.-M.



15.899.—Polizones.

El 14 de noviembre de 1715, al mando del conde de Vegaflorida, salió de Cádiz una flota que conducía al nuevo virrey de Perú, príncipe de Santo Bono. Para dejar sitio a los baúles del virrey hubo que desembarcar 600 barriles de agua, triste determinación ante la sorprendente necesidad que surgió cuando ya se navegaba en franquía:

La aparición en los buques de 300 *llovidos*, es decir, sujetos que pretendían hacer el viaje por cuenta del rey, fiados en que nadie los arrojaría por la borda. En efecto, la sed atormentó a muchos hombres, algunos de los cuales murieron en la larga travesía.

A. L.



15.900.—Cualidades.

Las cuatro condiciones principales que Huarte señala para el hombre de empresa las aplica el mejicano Pereyra al conquistador español. Dice que ha de ser *astuto como el que más pueda serlo, malicioso hasta adivinar veinte jugadas del adversario, sutil en los medios y maestro en los arbitrios.*

Y el valor... qué.

P. C.



MARINOGRAMA NUMERO 97

(Por DOBLAN)

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

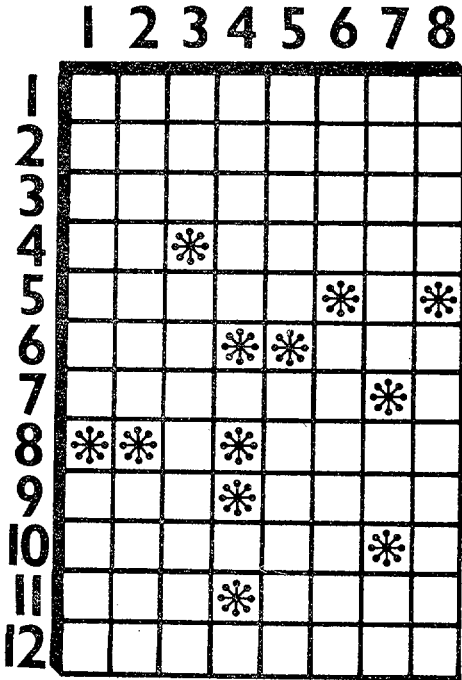
DEFINICIONES

PALABRAS

- A.—Disponed o trasladad la carga del buque para perfeccionar la estiba 48 32 75 40 72 23 59 36
- B.—Percha labrada convenientemente, a la cual se asegura el grátil de una vela 17 55 3 82 67
- C.—Obra hecha con piedras echadas al fondo del agua para formar un dique, servir de cimiento a un muelle o para otros fines análogos 14 51 91 76 69 45 29 24 57
- D.—Cualquiera de las islas rasas y frecuentemente anegadizas que abundan en el mar de las Antillas 85 42 61 50
- E.—Marino inglés de finales de siglo XVI. Mandaba un pequeño barco de la armada de Drake y con él fue enviado a Inglaterra, una vez atravesado el estrecho de Magallanes, a comunicar informes de la expedición que aquél realizaba 64 81 15 20 34 90
- F.—Viento fuerte que sopla del Sur, con tendencia al Oeste 33 62 77 4 47 27 74 68
- G.—Gobierne y dirija en el mar una embarcación 41 87 60 8 21
- H.—Embarcación filipina de dos palos, parecida al panco 22 13 88 70 38
- I.—Vela que se pone sobre el trinquete para cuando éste se rifa. 46 89 54 19 28 6 12 2 78 10
- J.—Traslade efectos o personas de un buque a otro 31 84 79 43 53 16 35 25 5
- K.—Orilla o borde de un bajío, sonda, placer, etc. 1 71 39 86 56
- L.—Cada uno de los cabos gruesos que sujetan la cabeza de un palo o de un mastelero 52 66 37 30 11 7 44
- M.—Parte comprendida entre la cruz y el arganeo del ancla 42 92 80 65
- N.—Trozo de madera en forma de cuña para dar estabilidad a la arboladura en los barcos de guerra 58 83 73 63 26 9 18

La solución, en el próximo número.

PAÑOL DE VOCES NUMERO 17



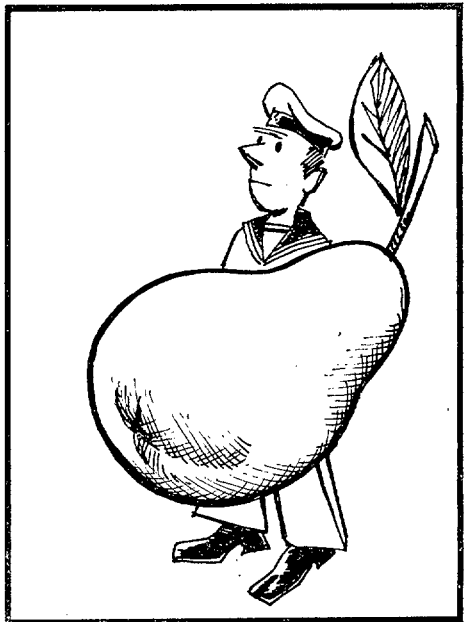
Horizontales:

1. Vivienda lacustre.—2. No permitido (plural).—3. Alcaloide.—4. Al revés: pronombre.—Proveen.—5. Moluscos gasterópodos. Arbusto antillano. Conducto de agua.—7. Restablecida.—8. Al revés: piel áspera de algunos selacios.—9. Prefijo relativo a las encías. Cuchillo grande filipino.—10. Al revés: arríe lentamente.—11. Siglas de cierta república. Interpretar
12. Oficial encargado de cuidar las ceremonias.

Verticales:

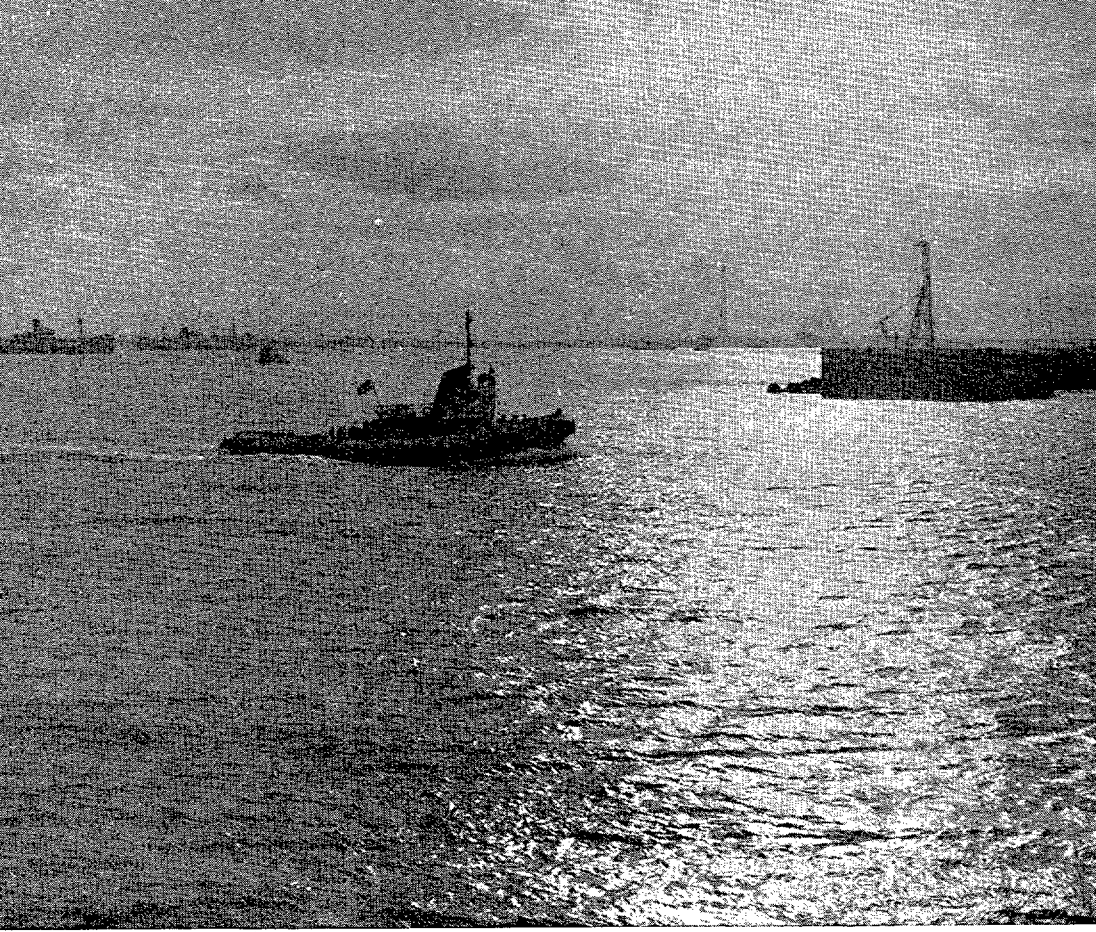
1. Tablilla que sirve para dirigir visuales. Al revés: apócope de cierto curso escolar.—2. Pulfa (al revés). Nombre de varón.—3. Números romanos. Panza del navío. — 4. Dobla en ángulo recto. — 5. Nombre familiar (plural). Lo entregaba.—6. Al revés: cierto simio. Figuradamente les cercenó.—7. Música para una canción. Contracción. Al revés: pronombre.—8. Atrévase. Naufrague.

NAUTRAPELIA NUMERO 17

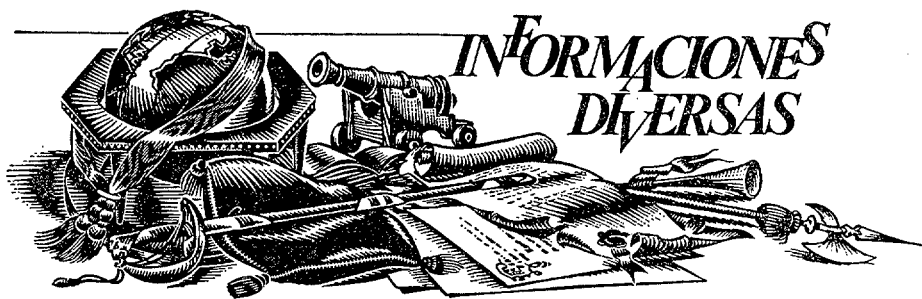


¿Dónde trabaja ese médico?

Las soluciones en el próximo número.



“Llegando a puerto”. De Rafael Nuche del Rivero



INFORMACIONES DIVERSAS

VISITA DEL PRESIDENTE DEL GOBIERNO A EL FERROL DEL CAUDILLO



PARA dirigirse a El Ferrol del Caudillo embarcaron en La Coruña, a bordo de las fragatas *Baleares* y *Andalucía*, el presidente del Gobierno y los ministros de Marina, Ejército, Aire, Asuntos Exteriores, Justicia, Agricultura, Industria, Comercio, Obras Públicas, Información y Turismo, Relaciones Sindicales, Secretario General del Movimiento, de la Presidencia y de Trabajo.

Durante la navegación tuvieron lugar diversos ejercicios y demostraciones, como: transbordo de correspondencia y suministro de petróleo ejercicios de artillería, defensa atómica y otros, con intervención de helicópteros de la Armada.

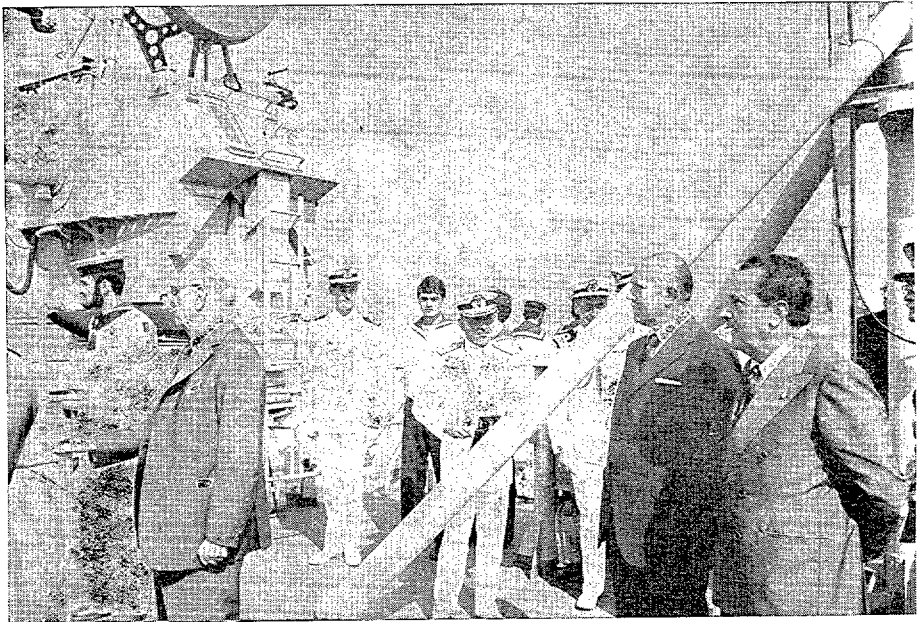
En la ría ferrolana rindieron honores a la voz y al cañón el portahelicópteros *Dédalo*, los destructores *Blas de Lezo*, *Méndez Núñez*, *Gravina* y *Oquendo*, y los dragaminas *Tajo*, *Miño*, *Odiel*, *Nalón*, *Sil* y *Turia*, que estaban fondeados en bahía. En tierra dispararon las salvas de ordenanza la batería de honores del castillo de La Palma y la del Parque del Arsenal.

En el arsenal militar los ministros fueron recibidos por el capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico y autoridades locales, y a continuación los miembros del Gobierno visitaron las instalaciones de la factoría de la Empresa Nacional "Bazán".

Terminada la visita a la factoría, el presidente del Gobierno y sus acompañantes embarcaron en el portahelicópteros *Dédalo*, donde fueron recibidos por el comandante general de la Flota y les fue ofrecido un almuerzo por el ministro de Marina, quien a los postres manifestó su gratitud al presidente del Gobierno por su presencia, y destacó el gran avance dado por nuestra industria de construcción naval militar, señalando la necesidad de contemplar el Pro-



grama Naval como un quehacer continuado para hacer rentables el esfuerzo y las inversiones realizadas. Finalmente, el almirante Pita da Veiga hizo resaltar la gran importancia que en los modernos buques de combate tiene el personal especialista y el problema que plantea su reclutamiento y reenganches.



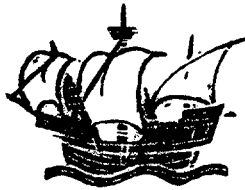
INFORMACIONES DIVERSAS

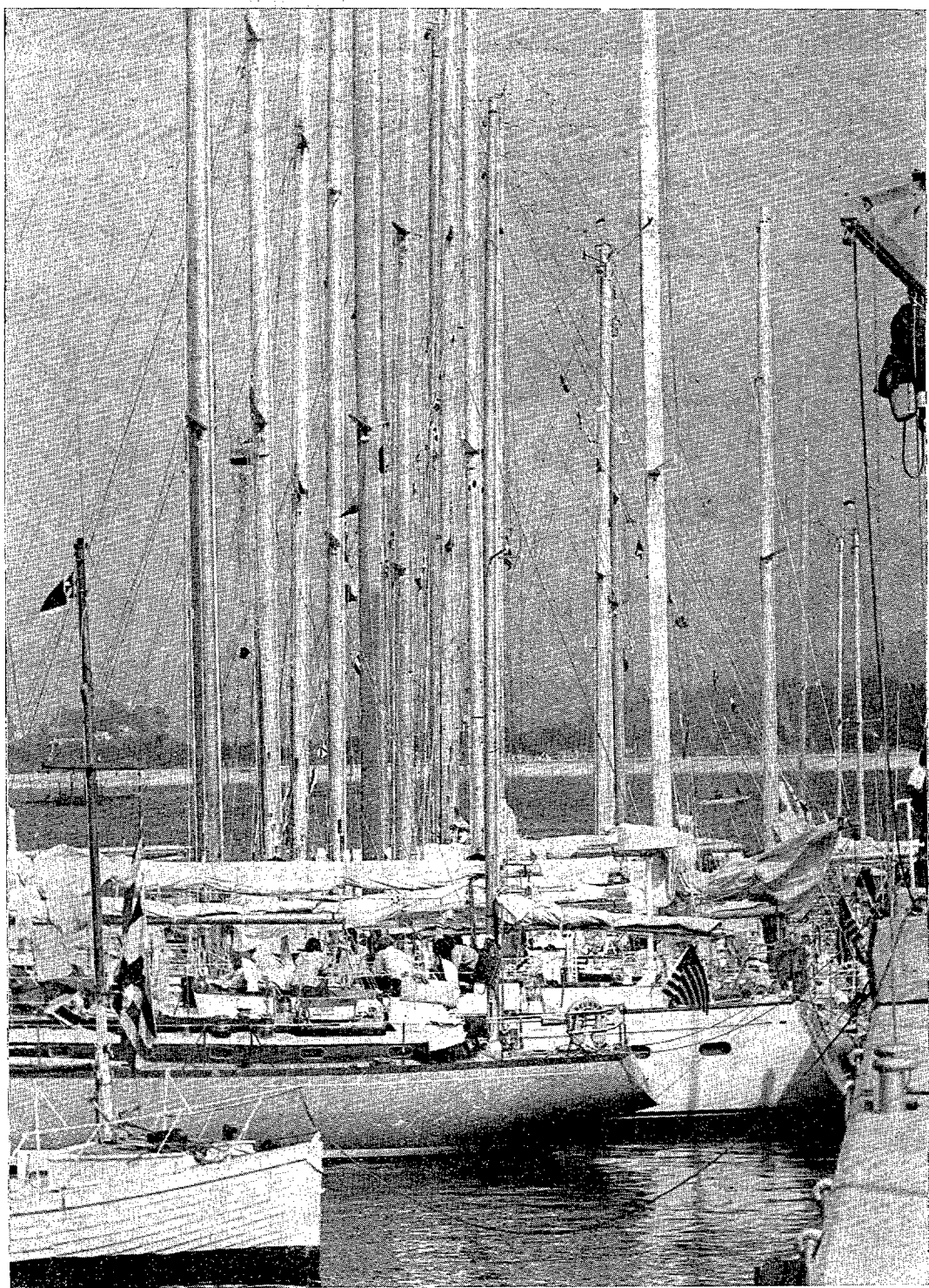
El ministro de Marina terminó su discurso expresando la inquebrantable adhesión de la Armada al presidente del Gobierno.

Por su parte, el señor Arias Navarro, tras agradecer las muestras de adhesión recibidas y de felicitar al personal de la Armada por los ejercicios presenciados, manifestó que el Gobierno atendería en la medida de lo posible las necesidades de la Marina y señaló los avances logrados por la Empresa Nacional "Bazán" y su brillante futuro.

Posteriormente, el señor Arias Navarro y los ministros que le acompañaban desembarcaron del *Dédalo* y emprendieron viaje de regreso por carretera a La Coruña.

S. V.





"Palos" (Regata del Descubrimiento. Bermudas-Bayona). De don José M. Massó Bolívar

NOTICARIO



ACCIDENTES

Vara un petrolero español.—El buque-tanque español **Hespérides** varó en unos bancos de arena situados a unas cinco millas al oeste de la isla Margarita, en Venezuela.

Al parecer, el accidente no originó vertido de petróleo al mar.

Laredo (Santander).—Estalló un incendio a bordo del carguero de bandera chipriota **Amersee**, cuando, fondeado en la bahía de Santoña, frente a Laredo, procedía a reparar una avería en un generador.

La tripulación del buque intentó sofocar el siniestro con los medios de a bordo, pero ante el peligro que ofrecía su carga, compuesta por unas 375 toneladas de dinamita, trilita y alquitrán, decidieron abandonar el buque y trasladarse a tierra.

Al conocer el caso, las Autoridades marítimas y civiles adoptaron las medidas necesarias para evitar cualquier eventualidad.

El dragaminas de la Armada **Almanzora** se acercó al buque siniestrado para observar la evolución del incendio, y dominado éste, la Autoridad de Marina dio orden de que la tripulación del **Amersee** embarcara y variara su punto de fondeo.

Hundido en abordaje.—Cerca de La Rochelle naufragó el yate francés **Eloe** tras haber colisionado con el pesquero español **Iparralde**.

Incendio a bordo de un carguero español.—Después de unas nueve horas de trabajo, en el que colaboraron los bomberos de Cádiz y los servicios de contraincendios del Arsenal de La Carraca, pudo ser sofocado el fuego declarado a bordo del carguero español **Agrotaix** cuando estaba atracado en uno de los muelles gacitanos.

El buque estaba listo para hacerse a la mar con un cargamento de muebles, juguetes de plástico y mantas.

Buque de cabotaje portugués hundido.—Cerca del buque faro de Bassurelle, en el Canal de la Mancha, fue abordado y hundido el mercante portugués, de 400 toneladas, **Ecovouga** por el carguero chipriota **Louise**, que recogió a la tripulación naufraga.

El accidente se produjo a causa de la niebla, cuando el **Ecovouga** estaba fondeado

Punta Arenas (Chile).—El superpetrolero **Metula** calló en la entrada del estrecho de Magallanes cuando transportaba 194.000 toneladas de petróleo crudo procedente de Arabia Saudita.

Unas 30.000 toneladas de petróleo cayeron al mar a raíz del accidente.

Destruído por el fuego—El buque congelador **Atocha** quedó totalmente destruido por un incendio que estalló en su sala de máquinas cuando se encontraba en el puerto de La Luz.

El **Atocha** hubo de ser remolcado fuera de puerto para evitar la propagación del siniestro a otros buques.

Chipiona (Cádiz).—El mercante chipriota, de 12.000 toneladas, **Rainbow** embarrancó en el lugar conocido como Corral Hondo, entre las playas de Regla y Tres Piedas.

El buque procedía de Sevilla, cuando a la altura de la baliza de Salmedina sufrió

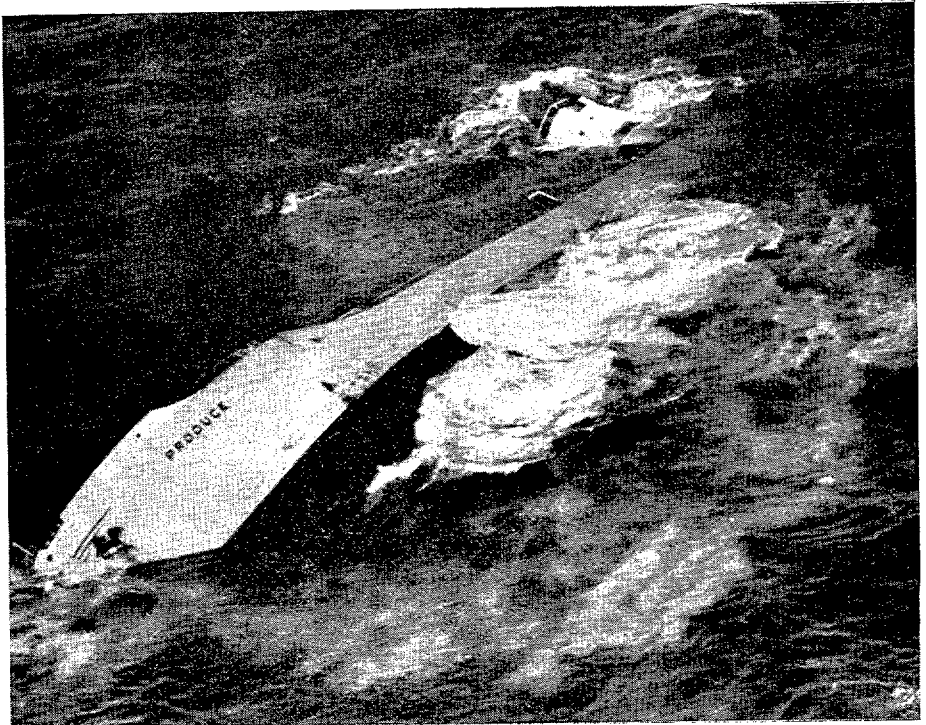
una avería en su sistema eléctrico y quedó sin gobierno.

Dieciocho muertos en naufragio.—Tal fue el trágico balance del naufragio del buque frigorífico, matrícula de Vigo, **Quovadis**, que zozobró a causa del mal estado de la mar frente al cabo Levew, unas 60 millas al norte de Villa Cisneros.

Sólo cuatro, de sus veintidós tripulantes, sobrevivieron al desastre, los cuales fueron recogidos por los pesqueros **El Greco** y **Zurbarán** después de permanecer más de tres horas luchando con las olas.

Naufragio en Sudáfrica.—La fotografía recoge los últimos momentos del buque tanque noruego **Produce**, que naufragó en una zona infectada de tiburones tras chocar con un arrecife en aguas de Durhan.

Sus 34 tripulantes y 5 pasajeros fueron recogidos por helicópteros y lanchas sudáfricanas.



Abordaje en aguas japonesas.—El carguero panameño, de 2.994 toneladas, **Western Star** y un mercante japonés entraron en colisión debido a la niebla en el estrecho de Bungo, entre las islas de Kyushu y Shikoku, en Japón occidental



Explosión en un petrolero griego.—El submarino británico **Opportune** trasladó al puerto de Brest a seis marineros griegos heridos por la explosión ocurrida a bordo del petrolero de 70.482 toneladas **Asiatic**, frente a las costas de Bretaña.

La tripulación del **Asiatic** consiguió dominar el incendio que siguió a la explosión con los medios a bordo.



Pérdida de un motopesquero. — Una avería en el timón hizo que el motopesquero **María del Pilar** fuera arrojado por las olas sobre la costa, unas siete millas al sur de Villa Cisneros.

Los seis hombres de su tripulación pudieron llegar a tierra sin novedad, pero el **María del Pilar** desapareció bajo las aguas sin que pudiera salvarse más que la documentación y un cuadro de la patrona de Lanzarote, la Virgen de los Volcanes, que la mar arrojó a la orilla.



Mercante yugoslavo hundido.—El carguero yugoslavo de 2.000 toneladas de porte **Cavtat** naufragó a unas cuatro millas al sur del cabo D'Otranto, tras la

colisión sufrida con el mercante panameño **Lady Rita**, de 11.000 toneladas.

El **Lady Rita** recogió a los 28 tripulantes y dos pasajeros del buque hundido.



Varada y pérdida.—El carguero ecuatoriano **Andy** varó en un banco de arena cerca de las islas de San Andrés y Providencia, en el mar Caribe.

En el accidente, el casco del buque resultó muy dañado y con dos grandes vías de agua que provocaron la inundación de su sala de máquinas y bodegas.

El **Andy** navegaba de San Lorenzo a Nueva York con carga general, que fue puesta a salvo gracias al auxilio prestado por varias unidades de la Marina de Guerra colombiana.

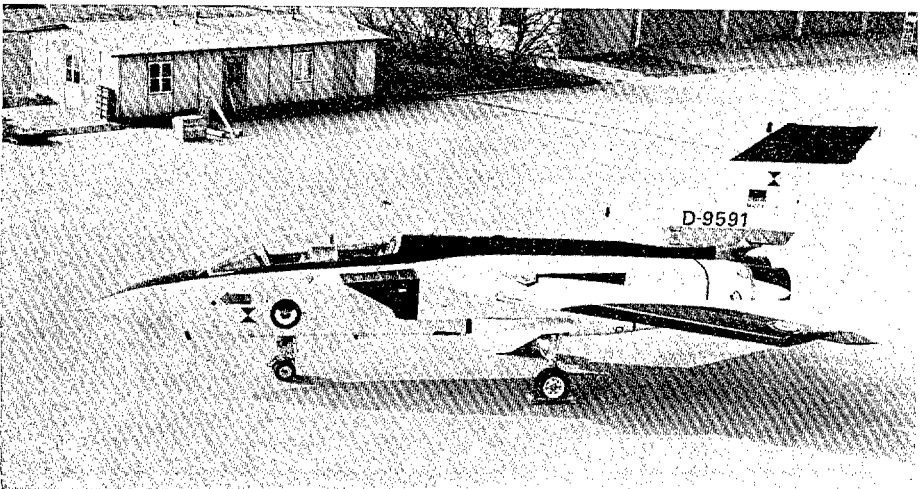


Nueva víctima de un viejo proyecto.—Un norteamericano de cuarenta y siete años de edad perdió la vida al desgarrarse, a unos 1.800 metros de altura, la envuelta del globo en el que pretendía realizar la travesía del Atlántico.

El accidente tuvo lugar sobre la bahía de Barnegat, poco después de haber despegado de las proximidades de la base aeronaval de Lakenhurst, en New Jersey.

AERONAUTICA

Panavia "200 MRCA".—La fotografía nos muestra al prototipo 01 del nuevo avión de combate 200 MRCA, que ya ha



NOTICIARIO

realizado su primer vuelo. Los prototipos 02 y 03 habrán efectuado sus vuelos antes de fin de año.

Según indica la "Revista Internacional de Defensa", la Aviación y la Marina alemanas adquirirán 322 MRCA; la RAF, otros 385, y la Aviación italiana, cerca de un centenar.

Los primeros aviones serán suministrados en 1977.

ARMAS

Bonn.—Durante una conferencia pronunciada en un club económico-político de esta capital, el secretario general del OTAN, Joseph Luns, se mostró abiertamente partidario de homogeneizar y producir en común los sistemas de armas empleados en el seno del Pacto Atlántico.

Luns habló concretamente de la necesidad de desarrollar un tipo de carro de combate válido para los años 80, así como sistemas de proyectiles tierra-aire y aire-aire.



Supresión del embargo francés. — El Gobierno de París acordó suprimir el embargo de armas que a raíz de la guerra de los Seis Días había decretado el general De Gaulle para los países de Oriente Medio.

En lo sucesivo, el Gobierno francés estudiará por separado cada propuesta para la adquisición de armamento, sin que exista una actitud preconcebida.

ASAMBLEAS

Caracas.—El presidente de la Delegación española en la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar declaró que el archipiélago constituye una unidad natural, en la cual las islas y los espacios marinos que las unen forman un conjunto indisoluble.

En su alocución, el representante español abogó por abandonar la tesis de que el Estado archipiélago no podía extender su soberanía más que a la franja correspondiente a cada una de las islas que lo constituyen aisladamente.



Petición boliviana de salida al mar.— El presidente de la delegación de Bolivia en la III Conferencia sobre el Derecho del Mar solicitó para su país el libre derecho de acceso y tránsito al mar y desde el mar.

Según el representante boliviano, este derecho podría ser perfeccionado mediante una salida propia y soberana al océano Pacífico.

ASTILLEROS

Malta.— Los astilleros Drydocks de Malta firmaron un acuerdo con el Gobierno de China para la construcción, con su ayuda técnica y financiera, de un dique seco de 350 metros de longitud, 62 de anchura y capaz de recibir buques de hasta 300.000 toneladas.



Construcción naval.—España ocupa el segundo puesto mundial en construcción de buques durante el segundo trimestre del año en curso y el cuarto por el número de toneladas encargadas, según informaciones publicadas por el Lloyd's Register of Shipping.



Japón.— Los astilleros de este país parece ser que tienen la intención de solicitar una revisión de todos sus contratos, tanto con armadores japoneses como extranjeros, al objeto de reducir las pérdidas producidas por la inflación.

ASTRONAUTICA

Lanzamiento tripulado soviético. — La URSS lanzó una nave espacial tripulada Soyuz para trasladar dos astronautas al laboratorio espacial Salyut-3.

Sin embargo, dificultades surgidas durante el vuelo obligaron a regresar a los cosmonautas sin haber cumplido su objetivo.

ASTRONOMIA

Gran nube galáctica.—Cuatro astrónomos del observatorio holandés de Leiden descubrieron recientemente la mayor nube de partículas conocida hasta ahora en el Universo. Esta nube tiene un diámetro

de veinte millones de años-luz y está situada a unos dos mil millones de años-luz de la Tierra. Ha sido catalogada con las siglas 3c-236.



BIOLOGIA

Peces y leucemia.—Investigadores brasileños de la Universidad Federal de Ceara han llegado a la conclusión de que la leucemia ataca también a los peces y, en especial, a la familia de los túnidos.

BUQUES

Velero en venta.—El buque-escuela noruego de tres palos **Sörlandet**, construido en el año 1927, está en venta después de haber sido reemplazado por el buque de motor **Sjökurs**.

El **Sörlandet** está, al parecer, en perfecto estado y posee la más alta calificación del Norske Veritas.

Actualmente, hay en Noruega en servicio como buque-escuela otro velero de tres palos, el **Christian Radich**.



Patrulleros "Nanuchka".—En la fotografía, uno de los nuevos patrulleros soviéticos que prestan servicio en la flota del mar Báltico.

Van propulsados por motores diesel y su armamento consiste en un montaje do-

ble de 57 milímetros a popa; un lanzador **SA-N-4**, y dos montajes triples para proyectiles dirigidos **SS-N-9**, de unos 280 kilómetros de alcance.



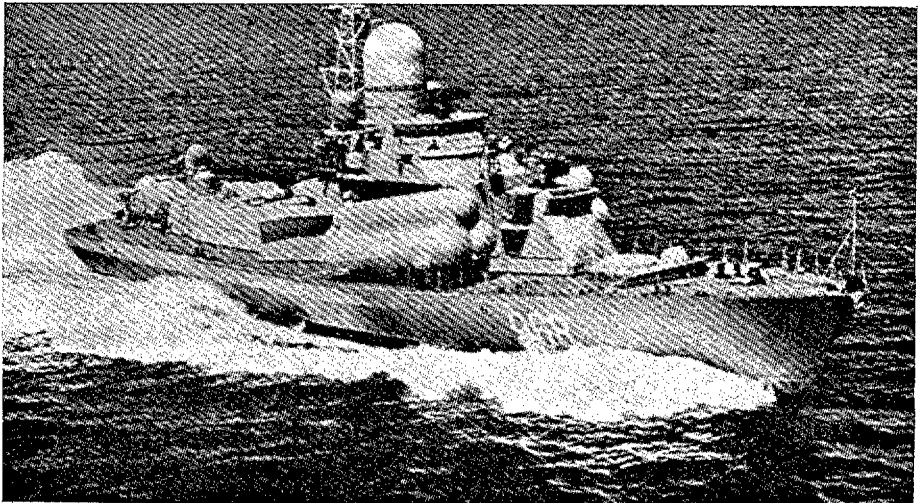
Escoltas italianos.—El Libro Blanco de la Marina italiana prevé la construcción de ocho escoltas de 2.500 toneladas, de los que cuatro entrarán en servicio entre 1977 y 1979 y los otros cuatro a partir del año 1980.

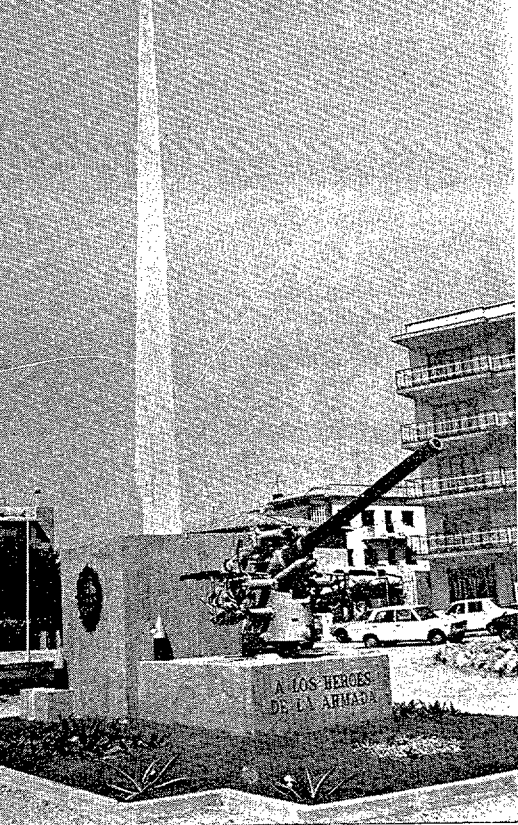
Al parecer, estas unidades irán propulsadas por dos turbinas de gas y dos motores diesel, tendrán una velocidad de 35 nudos e irán armadas con ocho proyectiles dirigidos **Otomat**; un sistema de corto alcance **Albatros**; un montaje sencillo de 127 **Otto-Melara**; dos sistemas artilleros de muy corto alcance contra cohetes, y torpedos antisubmarinos.

CEREMONIAL

Jura de bandera.—En la Escuela de Suboficiales juraron bandera 23 sargentos-alumnos aspirantes de la IMECAR.

Presidió la ceremonia el contralmirante Fernández-Aceytuno y Lord, jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima del Estrecho, acompañado por el comandante-director de la Escuela, capitán de navío Ordóñez Quirell, y comisiones de jefes y oficiales de otros Centros.





Villanueva y Geltrú.—Dentro del programa de actos de la IV Semana del Mar, de la que informamos a nuestros lectores en el número anterior de esta Revista, tuvo lugar la solemne inauguración de la plaza y monumento alegórico que la ciudad dedica a los héroes de la Armada y en el que figura el cañón del submarino

D-2, donado especialmente por la Marina de Guerra.

El acto estuvo presidido por el contralmirante Cervera, jefe del Sector Naval de Cataluña, que ostentaba la representación del capitán general de la Zona Marítima del Mediterráneo, almirante Yusti Pita.

de

La Coruña.—El ministro de Marina, almirante Pita da Veiga y Sanz, ofreció a las autoridades, a bordo de la fragata **Baleares**, un vino español.

Las fragatas **Baleares** y **Andalucía** habían llegado a La Coruña procedentes de El Ferrol del Caudillo.

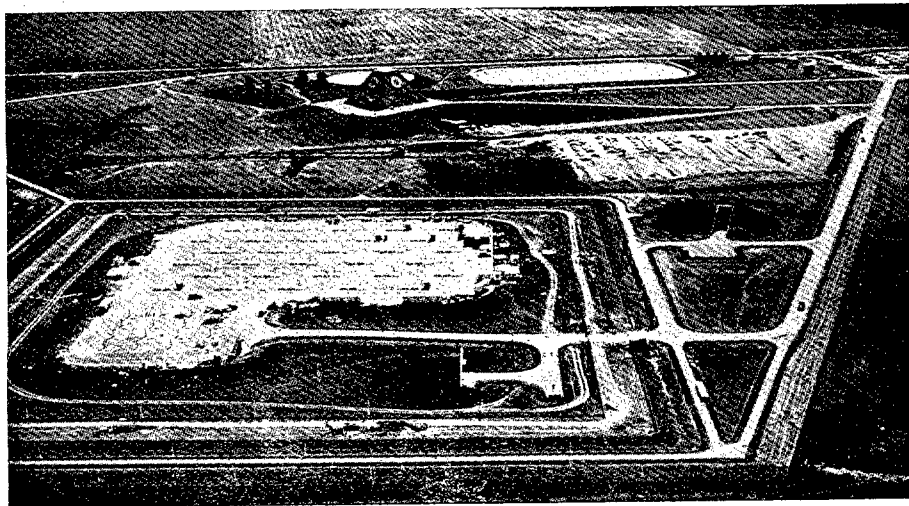
de

Homenaje a la Armada en Cedeira.—Con motivo de las fiestas patronales, el pueblo marinero de Cedeira (La Coruña) rindió un cordial homenaje a la Marina de Guerra española y a su patrona.

Asistieron a los actos los capitanes generales de las Zonas Marítimas del Cantábrico y del Mediterráneo; el comandante general de la Flota; el inspector jefe de Sanidad de la Armada, y otras personalidades civiles y militares, acompañadas de sus esposas.

COHETES

Red "Safeguard". — En la fotografía aparece una vista general de uno de los principales puestos de la red ABM **Safe-**



guard, cerca de Grand Forks, Dakota del Norte.

La pirámide truncada del fondo de la fotografía contiene el radar MSR (Missile Site Radar), cuyas antenas de exploración están dirigidas hacia los cuatro puntos cardinales.

En primer término, se encuentran los emplazamientos de los proyectiles dirigidos. Pueden distinguirse 16 pozos de lanzamiento de cohetes **Sprint** y detrás, 30 pozos de proyectiles **Spartan** de gran alcance.

Los pozos de **Spartan** están dispuestos por parejas, a cada una de las cuales corresponde un elemento de antena del radar.



El "Plutón" en servicio.—El primero de mayo fueron entregados al Tercer Regimiento de Artillería francés los primeros cohetes nucleares tácticos **Plutón**, de 120 kilómetros de alcance y una cabeza nuclear de 15 kilotonnes.



"Super Sidewinder".—Parece ser que el cohete **Sidewinder 1-A** que emplean las Fuerzas Aéreas alemanas será reemplazado por el modelo estadounidense **AIM-9L Super Sidewinder**, de mejor maniobrabilidad y mayor alcance.

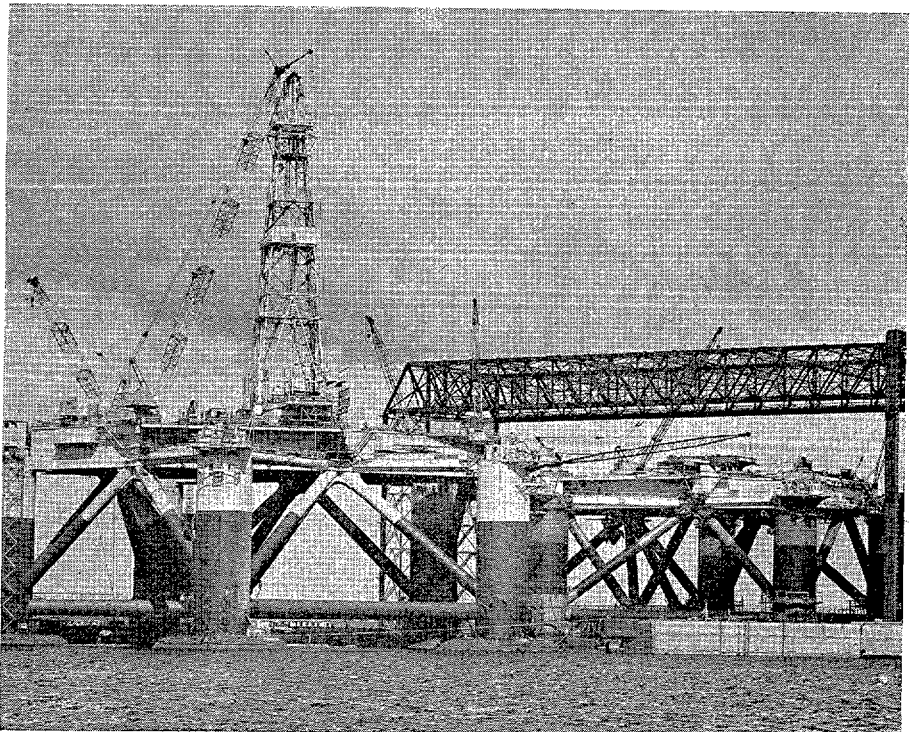
COMBUSTIBLES

Kuwait reduce su producción petrolífera.—El ministro kuwaití de Petróleos y Finanzas, Abdel-Rahman, informó que su país había reducido su producción de petróleo al objeto de ajustarla a la demanda y mantener los precios actuales.



Mantylouto (Finlandia).—En la fotografía aparece una gigantesca plataforma para las explotaciones petrolíferas del mar del Norte, que, una vez remolcada a su emplazamiento definitivo, comenzará a funcionar en fecha próxima.

La gigantesca plataforma tiene una longitud de 186 metros y una altura de 63.



Revisión nipona de importaciones energéticas.—El ministro japonés de Comercio e Industria ha revisado sus previsiones anteriores a la crisis energética sobre la importación de productos petrolíferos y carboníferos.

Para 1985, las importaciones de petróleo, que estaban calculadas en 700 millones de toneladas, sólo serán de unos 500 ó 600 millones. En cambio, las importaciones de carbón aumentarán en un 250 por 100.



Nuevo tipo de plataforma petrolífera.—El grupo de construcciones navales noruego Trosvik ha desarrollado un tipo propio de plataformas para la prospección de los fondos marinos, que montará un equipo que le permitirá efectuar sondeos a grandes profundidades en la zona del Artico.

Un modelo de esta plataforma está en pruebas en el canal holandés de Wageningen y más tarde será estudiado en Trondheim.

La entrega de la primera de estas plataformas tendrá lugar hacia 1977.



Predicciones optimistas.—Un futurólogo norteamericano del Hudson Research Institute afirma que el precio del petróleo bajará considerablemente debido a consideraciones políticas y económicas.

Dicho profesor opina que a partir de 1981 Estados Unidos no dependerá del extranjero para su aprovisionamiento energético.



Llamada de atención.—El Maritim Transport Research británico informó que si los países europeos retrasan el montaje de las centrales nucleares programadas, en 1980 habrán de hacer frente a una importante penuria de carbón.

COMERCIO

Exportación de mejillones.—Al parecer, sigue paralizada la exportación de mejillones a Italia. Sin embargo, las exportaciones de mejillón fresco alcanzaron los ochocientos mil kilogramos y estuvieron dirigidas principalmente a Francia, Portugal y Suiza.

Por lo que se refiere al mejillón cocido y congelado, hubo exportaciones superiores al millón de kilos a Francia, Holanda, Puerto Rico, Inglaterra y Portugal.

CONFLICTOS

Tropas británicas a Chipre.—Seiscientos soldados gorkhas del regimiento "Princess Mary" llegaron por vía aérea de la isla de Chipre desde la base inglesa de Aldershot.

Con este refuerzo, las tropas británicas en Chipre suman unos diez mil hombres.

Al parecer, está previsto el envío a la isla de otros seiscientos soldados del comando de fusileros de los Royal Marines".



Insuficiencia de tropas de la ONU.—El secretario general de las Naciones Unidas, Kurt Waldheim, declaró en Túnez que las fuerzas de la Organización destacadas en Chipre, unos 4.000 hombres, eran insuficientes para evitar los brotes de violencia entre los contrincantes. También manifestó que el arzobispo Makarios era el presidente legal de Chipre y que se consideraba a Glafkos Clerides como presidente en funciones.



Ofensiva comunista en Vietnam.—Tropas norvietnamitas ocuparon la ciudad de Thuong Duc tras noventa minutos de combates, cuerpo a cuerpo, con la guarnición, integrada por 500 hombres, que fueron muertos o capturados.

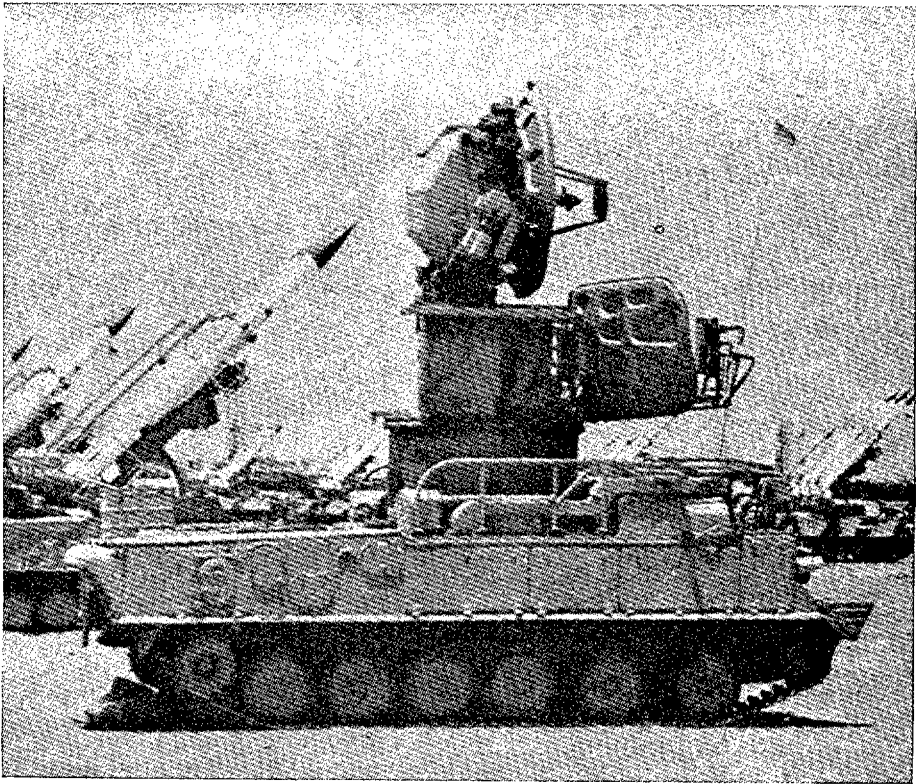
Los comunistas concentraron también numerosas tropas en el sector de Danang, especialmente alrededor de la ciudad de Duc Duc, que, al parecer, está cercada.



Ataque israelí a Líbano.— Vehículos blindados israelitas penetraron en el sur de Líbano hasta los arrabales de la localidad fronteriza de Majidteh y entablaron un duelo artillero con la artillera pesada libanesa, que duró unos cuarenta y cinco minutos.

Centenares de hectáreas de tierras de cultivo quedaron asoladas como consecuencia del ataque israelí.





Rearme en Oriente Próximo.—El ministro israelí de Defensa, Shimon Pares, afirmó que existía el peligro de una reanudación de la guerra en Oriente Próximo, dados los masivos envíos de armas rusas a Siria e Irak y el intenso entrenamiento militar a que estaba sometido el Ejército sirio.

Recordemos que en la guerra de "Jom-Kippur" tuvieron un papel decisivo los proyectiles dirigidos soviéticos Sam-6 (Gainful, según el código del OTAN) que causaron severas pérdidas a la Aviación judía.

En estas páginas publicamos una fotografía que muestra, en primer término, el sistema director de los Sam-6, que va montado sobre un vehículo oruga. La antena inferior pertenece a un radar de exploración, mientras que la superior es la encargada de dirigir los proyectiles al blanco.

La fotografía fue tomada en junio último con motivo de la parada militar conmemorativa de la guerra de los Seis Días

y, al parecer, es la primera difundida en Occidente de este sistema director.

de

Lancha neumática hundida.—Israel informó que uno de sus patrulleros hundió una lancha neumática que transportaba un grupo de guerrilleros árabes hacia la zona norte del país.

de

Ataque naval israelí.—Cuatro lanchas patrulleras israelitas bombardearon en el sur de Líbano un campo de refugiados palestinos próximos a Sidón.

CONSTRUCCION

Técnica española al extranjero. — El grupo italiano Italcantieri, el polaco Centromor y una sociedad brasileña firmaron un acuerdo con la sociedad bilbaína Sener para la utilización del sistema Foran en el proyecto de buques.

CONVENIOS

Declaración de principios hispano-norteamericana.—En el palacete de La Quinta de El Pardo tuvo lugar la firma de la Declaración de Principios entre España y Norteamérica.

La firma de dicha declaración fue el primer acto público del Príncipe de España como Jefe de Estado en funciones.

A la misma hora que tenía lugar la firma en Madrid, lo hacía en su finca de San Clemente el presidente Nixon.

Estuvieron presentes en estos actos el presidente del Gobierno, Arias Navarro; el ministro de Asuntos Exteriores, Cortina Mauri; el embajador norteamericano en Madrid, almirante Rivero, y otras personalidades.

CURIOSIDADES

Cachalote muerto en Ribadeo.—Un cachalote macho muerto, de unas 25 toneladas de peso, encalló entre unas peñas en

la playa de Los Castros, del municipio de Ribadeo.

Para encontrar un caso parecido en estas zonas es preciso remontarse al año 1934.

DEPORTES

Gran Premio Gijón.—Tras la cuarta y última prueba de esta competición, resultó vencedor el "snipe" **Gran Numa**, de Félix Gancedo, seguido por **Nam-Nam**, de Masó Montenegro.

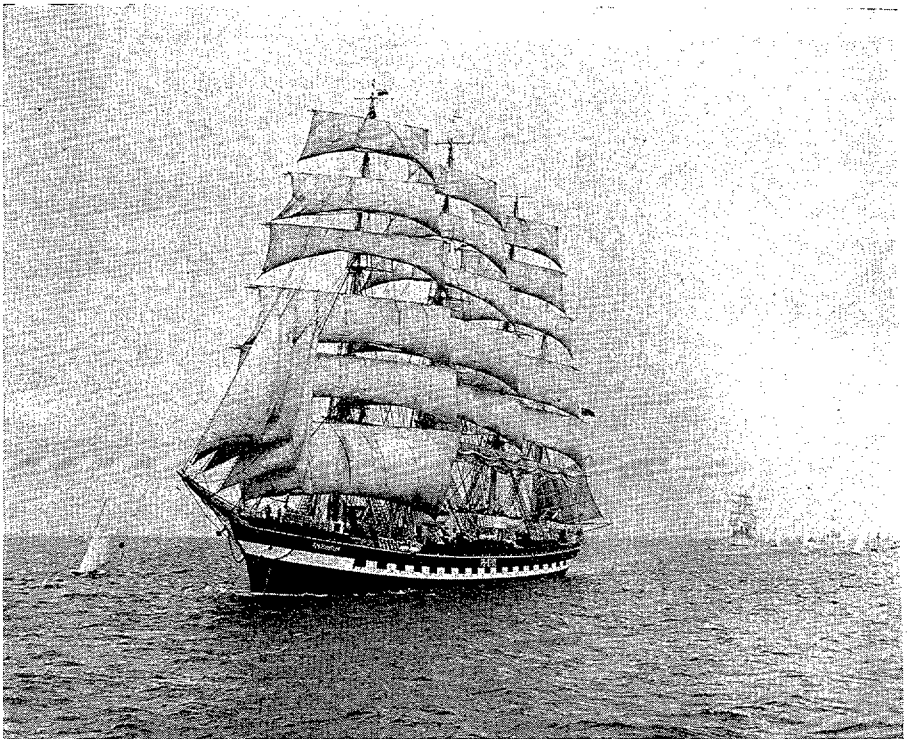
de

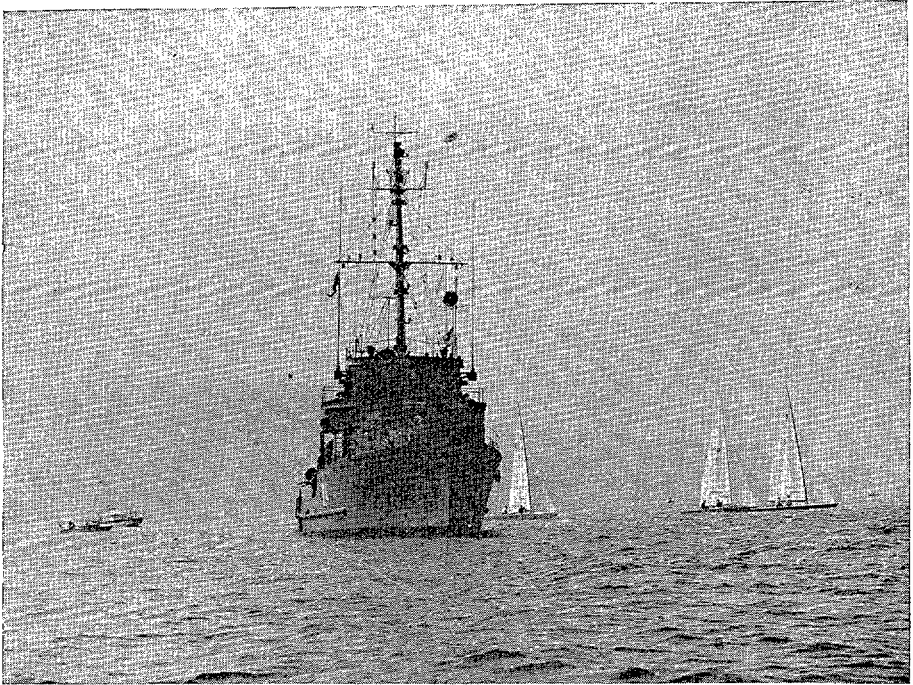
Regata Copenhague-Gdynia.—Esta interesante competición en aguas del Báltico terminó con la victoria del velero soviético **Tovarichs**.

La fotografía recoge una panorámica de la revista naval que puso fin a esta competición deportiva.

Como dato curioso, señalaremos que un velero polaco y el británico **Dusmarie** tenían una tripulación integrada totalmente por mujeres.

de





Campeonato de Europa, clase "star".—La fotografía recoge una vista de las regatas del campeonato europeo de la clase "star" celebradas en Laredo (Santander), en las que quedó vencedor el velero **Swift**, de Estados Unidos, seguido por **Gem**, de Bahamas, y **Oat Wtllys**, de Estados Unidos.



Premiá de Mar (Barcelona).—Abascal y López Alonso ganaron el campeonato del mundo de la clase **Vaurien** en las regatas celebradas, en aguas del Maresme, organizadas por el Club Náutico Premiá.



Regata de traineras en La Coruña.—La trainera **Marinera**, de la S. D. Castro Urdiales, venció en la XXXIV Regata de Traineras celebrada en aguas de la bahía coruñesa en honor del Jefe del Estado, cuya representación ostentó este año el almirante Pita da Veiga y Sanz, ministro de Marina.

En segundo lugar, se clasificó la trainera **San Pedro**, del Club Michelín de Lasarte.



Palma de Mallorca.—El Príncipe de España, a bordo del balandro **Share Khan**, resultó vencedor absoluto de las clases I a V en el Trofeo Aniversario del Club Náutico de San Antonio de la Playa.

Junto con don Juan Carlos formaban la tripulación de **Share Khan** el duque de Arión y el señor Andersen.



Masnou (Barcelona).—En el Campeonato de Europa de Vela para yates de la clase **470** organizado por el Club Náutico de esta localidad, los españoles Santana-Colón quedaron clasificados en segunda posición con 59,7 puntos.

El primer puesto correspondió a los franceses Bouet-Fleuri, con 52,4 puntos.



Clase "470".—En el campeonato del mundo de esta categoría celebrado en aguas de Nápoles, los españoles Gorostegui y Albalat, a bordo del velero **Petite Queve**, quedaron clasificados en primera posición, seguidos por los franceses Lecrit y Duvallet.

La tercera posición correspondió a la pareja española Santana-Colón.

DERECHO

La Haya.—El Tribunal Internacional con sede en esta ciudad dictó sentencia a favor de Gran Bretaña y Alemania en su disputa con Islandia sobre el límite de aguas territoriales.

La Corte judicial dictaminó que Islandia no podía excluir unilateralmente a los buques de pesca británicos y alemanes de la zona situada entre el antiguo límite de las doce millas y el nuevo de las cincuenta.

Aguas jurisdiccionales mejicanas. — Al parecer, el presidente de Méjico podría firmar un decreto para la ampliación hasta 200 millas de los límites marítimos de este país.

Otra posible medida del Gobierno mejicano sería el declarar el mar de Cortés, comprendido entre la península de California y el continente, mar interior, con la expresa prohibición de pescar en sus aguas los buques extranjeros.

Contrabandista obstinado.—La lancha rápida del servicio de aduanas francés **Administrateur Général Pallain** tuvo que abrir fuego y alcanzar al buque de cabotaje panameño **Dani**, para que éste obedeciera la orden de parar sus máquinas para una inspección.

El **Dani** había desobedecido los disparos de aviso y emprendido la huida de aguas francesas hacia alta mar.

Más tarde se comprobó que el buque transportaba 68 toneladas de cigarrillos y 50 cajas de whisky de contrabando.

DISTINCIONES

Felicitación del Gobierno a la Armada. El Consejo de Ministros, en su sesión del día 30 de agosto, acordó felicitar a la Armada por su elevado grado de preparación y eficacia, puestos de manifiesto con ocasión de la salida a la mar del Presidente del Gobierno y otros ministros a bordo de las fragatas **Andalucía** y **Baleares**, y de su visita al Arsenal Militar y Empresa Nacional "Bazán" de El Ferrol del Caudillo. Hechos de los que damos amplia información en este mismo Noticiario.

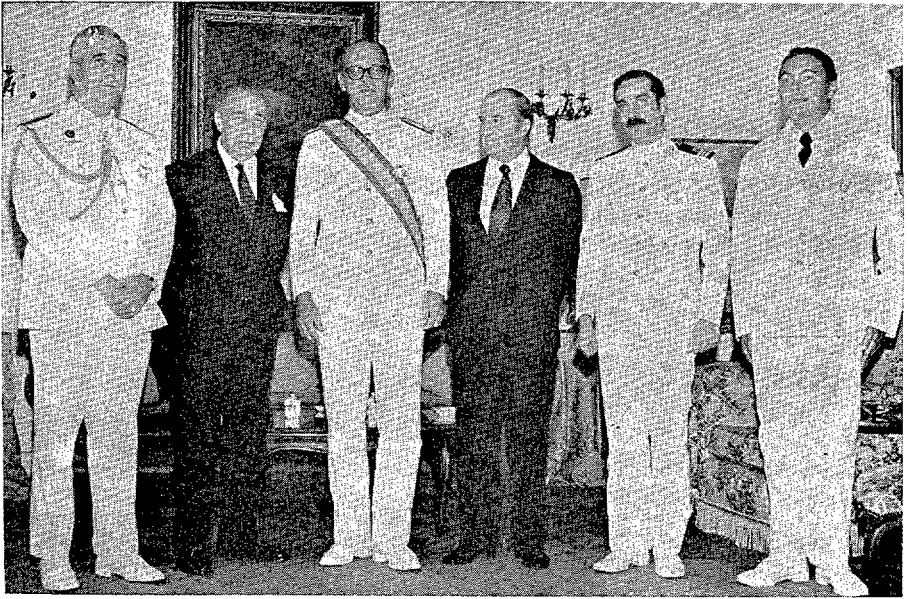
Orden de San Hermenegildo.—Por un decreto del Ministerio del Ejército, les fue concedida la Gran Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo al contralmirante Solano Campuzano y al general subinspector de Intervención de la Armada Prego Meirás.

Orden de Isabel la Católica.—Un decreto del Ministerio de Asuntos Exteriores concedió la Gran Cruz de la Orden de Isabel la Católica al contralmirante, en situación de "reserva", Boado Endeiza.

Orden del Mérito Naval.—Por decretos del Ministerio de Marina les fue concedida la Gran Cruz del Mérito Naval, con distintivo blanco, a las siguientes personalidades:

- Teniente general del Ejército de Tierra Vega Rodríguez.
- Teniente general del Ejército de Tierra Díez-Alegría Gutiérrez.
- Teniente general del Ejército del Aire Pascual Sanz.
- General de división del Ejército del Aire Galarza Sánchez.
- Almirante de la Marina francesa Jean Guillou.
- Vicealmirante Arévalo Pelluz.
- Señora de Mazarredo y de la Rica.
- Señor Galindo Herrero.
- Contralmirante De Quesada y de Gregorio.
- Contralmirante ingeniero Duarte Sánchez.
- General de brigada de Infantería de Marina García Ráez.
- General auditor de la Armada Altozano Moraleda.

Río de Janeiro.—Durante una recepción que tuvo lugar en la residencia del embajador de España en esta capital, le fue impuesta la Gran Cruz de la Orden del Mérito Naval al contralmirante de la Armada brasileña Marqués Rodríguez Frazao. Cruces de primera y tercera clase les fueron también impuestas al capitán de Corbeta Gustavo da Silva Castro y al sargento de Fuzileiros Navales Benevides Sobrino, así como al capitán de navío



Suanzes y de Viñas, agregado naval a la embajada de España.

Tras unas palabras del embajador español, en las que resaltó la confraternización de las dos Marinas, el almirante Rodríguez Frazao manifestó su satisfacción por la distinción recibida, que agradeció al Jefe del Estado y al ministro de Marina.

La fotografía que ilustra esta noticia muestra a los condecorados acompañados por el embajador, señor Pérez del Arco.

ECONOMIA

Exportaciones de pescado en conserva. Según datos elaborados por la Dirección General de Aduanas, España exportó durante 1973 un total de 47.129 toneladas de conservas y semiconservas de pescado.

Por especies, las cantidades exportadas son las siguientes: 28.978 toneladas de sardinas; 4.511 de filetes de anchoa; 4.347 de mejillones; 2.846 de pulpo, calamares y similares; 1.233 de atún; 1.232 de bonito; 321 de albacora, y el resto, de especies no especificadas.

Esc

El oro de Fort Knox.—El Departamento del Tesoro norteamericano invitó a un grupo de congresistas y periodistas a vi-

sitar y comprobar las reservas de oro de la nación acumuladas en Fort Knox y que al precio del mercado libre alcanzan la cifra de 22.000 millones de dólares.

ENCARGOS

Lanchas francesas para Irán.—La Marina Imperial del Irán encargó a los astilleros franceses Construccions Mechaniques de Normandie, de Cherburgo, la construcción de seis lanchas rápidas armadas con proyectiles dirigidos Exocet, del tipo La Combattante en su segunda versión.

ENERGIA NUCLEAR

Grandes petroleros atómicos.—Parece que en Estados Unidos se estudia la posible construcción de 12 petroleros con propulsión nuclear de 415.000 toneladas de porte y una potencia propulsora de 120.000 CV, con una velocidad de 21,6 nudos.

Esc

¿Escasea el uranio enriquecido?—Debido a una capacidad de producción inferior a las obligaciones derivadas de los contratos de suministro a largo plazo firma-

dos con clientes extranjeros, la Comisión de Energía Atómica estadounidense decidió rescindir 78 de estos contratos y no concluir otros del mismo tipo.

Posteriormente, el presidente Nixon declaró que Estados Unidos cumplirán los contratos para suministrar uranio enriquecido a las plantas de Norteamérica y de otros 17 países, a pesar del esfuerzo que supondrá aumentar la capacidad de producción estadounidense.

—

Yucca Flat (Nevada).—La Comisión de Energía Atómica estadounidense llevó a cabo una explosión nuclear subterránea a 432 metros de profundidad, con un artefacto de 20 kilotonnes.

ENTREGAS

Cádiz.—Tras efectuar satisfactoriamente sus pruebas de mar en la bahía gaditana fue entregado el carguero en orre de 53.000 toneladas de porte **King Charles**, cuya fotografía ilustra estas páginas.

El buque, construido en la factoría de Matagorda para la firma Cayzer, Irvine and Co., tiene las siguientes característi-

cas: Eslora, 206,75 metros; manga, 29; puntal, 18; calado, 13,27; capacidad de bodegas, 61.800 metros cúbicos. Va propulsado por un motor AESA-Sulzer, de 15.000 BHP, a 122 r. p. m.

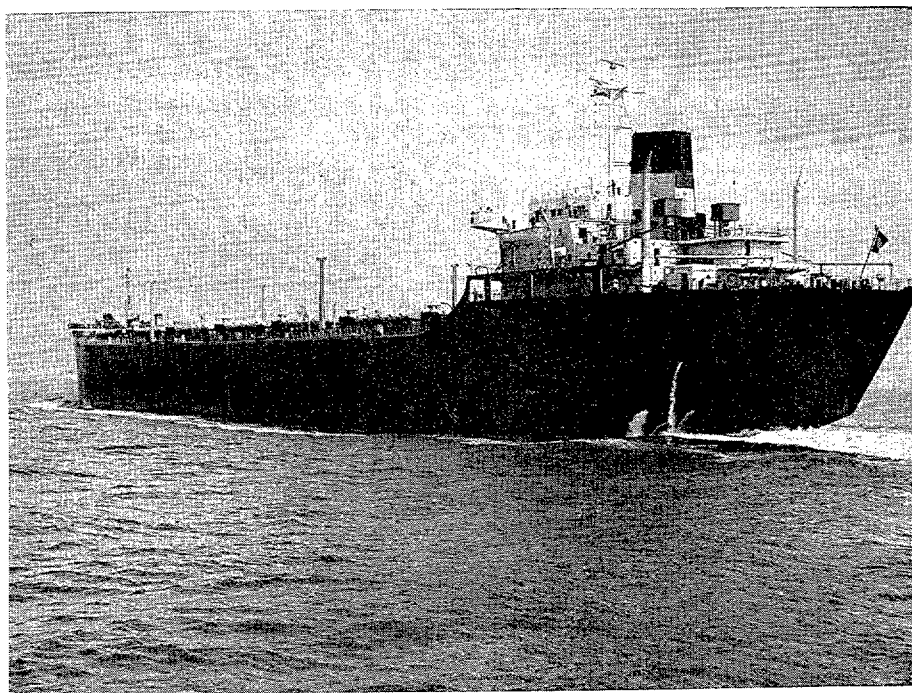
ESCUELAS

Especialidades subacuáticas profesionales.—Una orden del Ministerio de Comercio aparecida en el *Boletín Oficial del Estado* estableció como especialidades subacuáticas profesionales las de corte y soldadura submarinas; explosivos submarinos; obras hidráulicas; reparaciones a flote y salvamento de buques, e instalaciones y sistemas de buceo.

Dicha orden señalaba, asimismo, las atribuciones propias de estas especialidades y las condiciones requeridas para obtenerlas.

ESTRATEGIA

Mar Mediterráneo. — En un discurso pronunciado ante la Dieta polaca, el secretario general del partido comunista soviético Leónidas Breznev, manifestó que sería muy útil para el mantenimiento de



la paz la firma de un acuerdo sobre la retirada de aguas del Mediterráneo de buques de guerra soviéticos y norteamericanos, tanto de superficie como submarinos, capaces de transportar armas nucleares.

En su discurso, Breznev criticó los acontecimientos de Chipre y exigió el mantenimiento de la isla como Estado soberano.



OTAN.—Con motivo de la reunión de ministros de Defensa del OTAN durante el mes de junio en Bruselas, el almirante jefe de la Flota británica, sir Peter Hill-Norton, advirtió del creciente poderío militar de la URSS y solicitó una mejora y unificación de los sistemas de armas de la Alianza Atlántica. También indicó la necesidad de disponer de un amplio sistema de alerta y de una Fuerza defensiva equilibrada.

EXPOSICIONES

OCEANEXPO-74.—Del 1 al 6 de octubre tendrá lugar en Burdeos el II Salón Internacional sobre la explotación de los océanos y las técnicas industriales del trabajo en el mar.

En esta exposición intervendrán más de 250 sociedades pertenecientes a 18 naciones.

FLETES

Debilidad en el mercado.—Según informa "Fletamar", a finales del mes de agosto se acentuó la inactividad del mercado de fletes, consecuencia lógica del período de vacaciones de muchas industrias del mundo occidental.

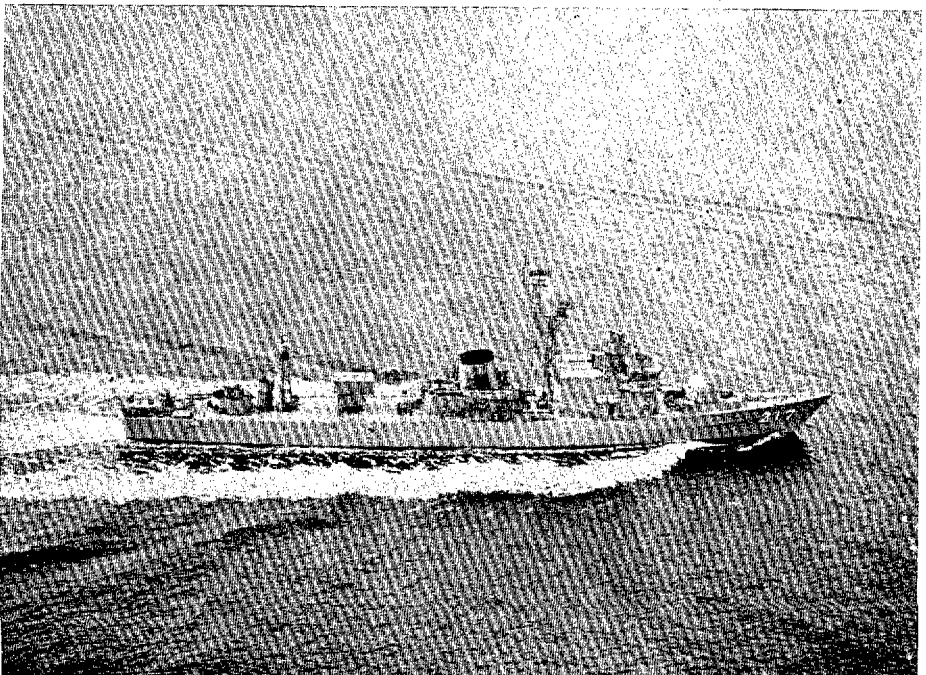
También influyó en esta postura la actitud pasiva de muchos fletadores, que prefirieron mantenerse a la expectativa de los acontecimientos que pudieran producirse una vez transcurridos los meses de verano.

En tráficos trasatlánticos apenas hubo operaciones en granos ni carbón. En fletes de crudos, los petroleros mostraron una situación de crisis sin perspectivas de alivio inmediato.

FLOTAS

Japón.—Han entrado en servicio en la denominada Fuerza de Autodefensa nipona las siguientes unidades:

— Escolta **Chitose**, sexta unidad de la clase **Chikugo**, de 1.750 toneladas de



desplazamiento y armada con un montaje doble de 76/50, un montaje doble de 40/56, un lanzador **ASROC** y dos montajes triples para el lanzamiento de torpedos antisubmarinos.

- Dragaminas costeros **Tashiru** y **Miyato**, de la clase **Kasado** mejorada, de 380 toneladas.
- Submarino de propulsión clásica **Narushio**, cuarta unidad de la clase **Uzushio**, de 1.850 toneladas y velocidad de 20 nudos de inmersión.

Ilustra esta noticia una fotografía en la página anterior del escolta **Mikuma**, gemelo del **Chitose**.

INCIDENTES

Tanzania amenazada de invasión.—El Gobierno de Uganda puso en estado de alerta a su Ejército y advirtió que podría ocupar el norte de Tanzania como respuesta a la supuesta infiltración en el país de elementos militares tanzanos, que viola el Tratado de Mogadiscio.

Operación antiguerrilla en Argentina.—Ataques simultáneos contra una fábrica de pólvoras y explosivos, un acuartelamiento militar y un puesto de policía efectuados por comandos extremistas en Argentina, motivaron a una operación antiguerrilla a gran escala, con intervención de efectivos militares junto con las fuerzas de la policía.

El propio comandante general del Ejército, teniente general Leandro Anaya, visitó personalmente el teatro de operaciones, una zona boscosa situada cerca de la localidad de Piedras Blancas, a unos 12 kilómetros de Catamarca.

En la acción, fueron muertos 19 extremistas y otros muchos fueron detenidos por las fuerzas del orden.

Diffícil salida a la mar.—Dieciséis lanchas patrulleras y unos ochocientos policías hubieron de intervenir para permitir la salida a la mar del buque de propulsión nuclear japonés **Mutsu**.

Este despliegue de fuerzas de seguridad fue motivado por la actitud de protesta activa adoptada por los pescadores nipones que temían una posible contaminación de sus áreas pesqueras.

LANZAMIENTOS

Cádiz.—Tuvo lugar en la factoría de Matagorda de Astilleros Españoles, S. A. el lanzamiento del carguero en orre **Aegis Link**, de 35.000 toneladas de porte, construido para la firma Aegis Shipping Co.

Las características principales del buque son: Eslora total, 194,95 metros; manga, 24,20; puntal, 15,20; calado, 11,11, y velocidad de proyecto, 15,3 nudos.

El buque irá propulsado por un motor AESA-Sulzer de 11.550 BHP, a 150 rpm.

Atunero "Isabel cinco."—Marítima de Axpe lanzó este moderno atunero construido para la casa armadora Conservas Garavilla, de Bermeo, y proyectado para faenar en aguas del Pacífico y del Atlántico.

LITERATURA

Renacimiento de la "Revue Maritime". Esta publicación especializada, cuyo origen hay que buscarlo en el año 1861, había dejado de publicarse en 1971 al considerar las autoridades francesas de la época la conveniencia de crear una revista común a las tres Fuerzas Armadas.

Al parecer, aviadores y marinos habían lamentado esta decisión que les privaba de sus revistas específicas, y ahora ha vuelto a hacer su aparición la "Revue Maritime", en cuyo número de junio último presenta artículos firmados por el almirante Joybert y por el director general del CNEOX, Yves La Prairie.

La dirección y redacción de la revista han sido confiados al capitán de navío Bougarne. Las oficinas de la misma están situadas en el Museo de la Marina, en el palacio de Chaillot.

MANIOBRAS

Ejercicio DAMSEL FAIR 78.—Unidades francesas, italianas y griegas, así como buceadores británicos tomaron parte en unos ejercicios de dragado realizados en el golfo de Tarento.

Por parte francesa intervinieron el buque de apoyo logístico **Rhin**, el escolta costero **L'Intrépide** y los dragaminas **Magnolia**, **Camélia**, **Giroflée** y **Muguet**.

MAQUINAS

Iniciativa trascendental.—Según leemos en la revista alemana "Marine Rundschau", un subcomité de Defensa estadounidense ha propuesto la aprobación por el Congreso de un proyecto de ley que obligue en el futuro a todo buque de guerra de gran tonelaje a ser propulsado por energía nuclear.

MARINA MERCANTE

Conferencia sobre Derechos del Mar.—Según leemos en el "Economista", el subsecretario de la Marina Mercante, vicealmirante Amador Franco, manifestó a su regreso de Caracas que la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar no había llegado a ningún acuerdo en muchos temas debatidos, debido a los divergentes criterios presentados, por lo que la presidencia de la Asamblea había solicitado de las diversas Comisiones de trabajo la redacción de documentos que unifiquen las diferentes tendencias.

El almirante Amador Franco indicó que parece preponderar el criterio de re-

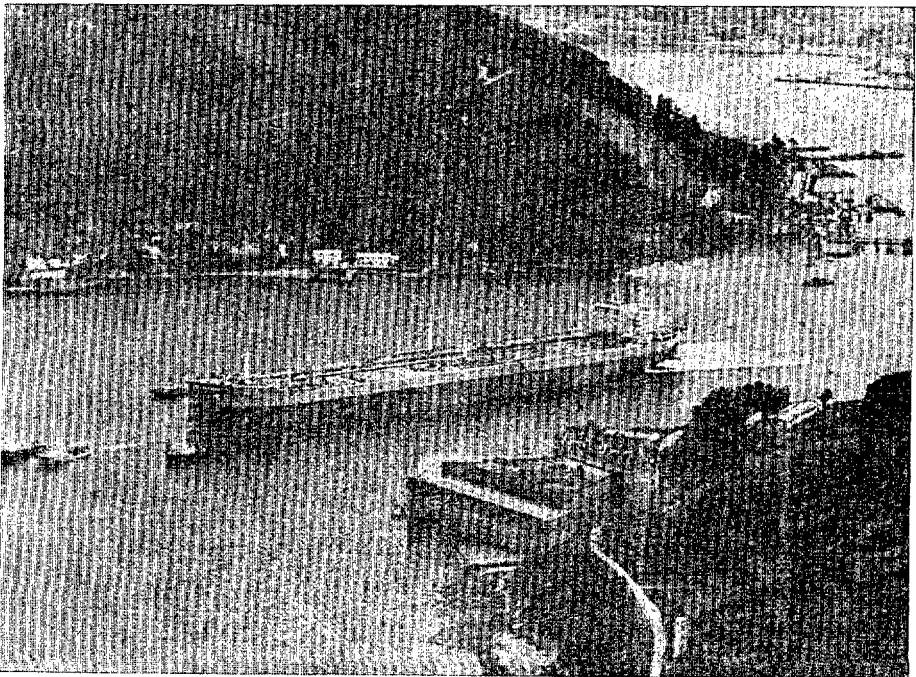
conocer la máxima soberanía de los Estados hasta 200 millas del litoral.

Un grupo de naciones defiende los derechos de terceros a pescar, bajo determinadas condiciones, entre las doce millas de los mares territoriales y las otras ciento ochenta y ocho millas restantes.

Acuerdo italo-egipcio.—Al parecer, será constituida una compañía italo-egipcia de transbordadores, que servirá al turismo entre los dos países. Además, Italia suministrará al puerto de Alejandría material para atender el tráfico de mercancías.

El Ferrol del Caudillo.—La fotografía recoge la salida de la ría ferrolana del petrolero de 232.074 toneladas de porte **Chun Woo**, construido por Astano para la compañía Shipping Company Afran Transport.

El **Chun Woo** tiene una eslora máxima de 330,45 metros, una manga de 51,80 y un calado máximo de 19,09. Propulsado por dos motores SULZER-Manises, de 20.300 CV, puede dar una velocidad máxima de 16 nudos.



Nuevo tipo de buque comercial.—Los astilleros suecos de Götaverken han proyectado un nuevo tipo de buque de transporte, al que han bautizado con la denominación de PROBO (PR = Product; O = Oil; B = Bulk; O = Ore). Se trata de un tanque para productos refinados que podrá cargar también petróleo bruto, carga a granel y mineral.

Este tipo de buques ha sido proyectado para servir en las líneas del golfo Pérsico a Estados Unidos y tendrá un calado relativamente pequeño, adaptado a los puertos americanos de descarga.

Para ahorrar combustible, el motor principal irá dotado de un generador movido con los gases de escape.



Aumenta el tonelaje alemán.—Según una estadística publicada por el Ministerio federal de Transportes, el tonelaje bajo bandera alemana pasó de 7.850.000 toneladas a finales de 1973 y a 8.030.000 toneladas a fin de junio.

Durante dicho semestre fueron entregados a los armadores germanos treinta y tres buques, que totalizaron 553.000 toneladas; pero en el mismo período de tiempo fueron vendidos en el extranjero otros ciento veintitrés buques, con un total de 382.000 toneladas.



Flota comercial francesa.—A 1 de julio, la Marina francesa contaba con 505 buques, con un total de 14.984.948 toneladas

de porte. De ellos, 24 eran de pasaje, 346 cargueros y 133 petroleros.

Además, los encargos de armadores franceses totalizaban 85 buques y toneladas 5.126.267.



Formosa.—El Gobierno de Taipé y la industria naviera del país pondrán en marcha un programa para la construcción de 34 buques con un importe total de 400 millones de dólares, de los que el Gobierno aportará 200 millones y el resto correrá a cargo de la industria naviera.

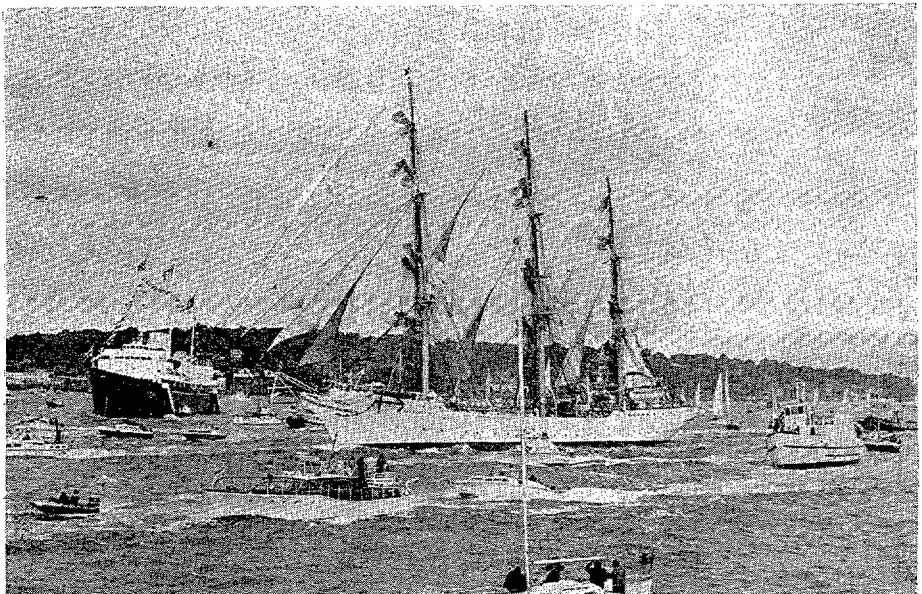


Más travesías para el "Queen Elizabeth".—El presidente de la Cunard anunció que la compañía había decidido aumentar en más de un tercio el número de viajes trasatlánticos del **Queen Elizabeth** para compensar la incidencia de la retirada del **France**.

NAVEGACION

Portsmouth.—La fotografía recoge la animación reinante en este puerto británico al comienzo de la regata de grandes veleros entre Portsmouth y Saint Malo.

El príncipe Felipe de Edimburgo asistió a la salida de los buques.



El problema de los estrechos.—Canadá, Perú, China, Yemen y Ghana manifestaron en la segunda Comisión de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar su disconformidad sobre el libre paso de los buques de guerra por los estrechos internacionales sin previa advertencia al estado costero.



Autonomía del portaaviones "Nimitz". Este gigantesco buque de propulsión nuclear, que será entregado durante el año en curso, tendrá una autonomía de 400.000 millas a 20 nudos; de 300.000 millas a 33 nudos, y de 140.000 millas a 36 nudos.

La carga de combustible nuclear deberá ser renovada cada trece años. En este período de tiempo, el mismo buque con propulsión clásica consumiría 115 millones de toneladas de petróleo.



Corredoras sin tubo "Pitot".—La empresa británica Detectronic ha perfeccionado en estos dos últimos años un indicador de velocidad para yates o pequeños buques de vela a motor, de 5 a 43 metros de eslora, consistente en dos pequeños transductores adosados en el interior del casco, que permiten obtener medidas muy exactas de la velocidad, basadas en el efecto doppler.

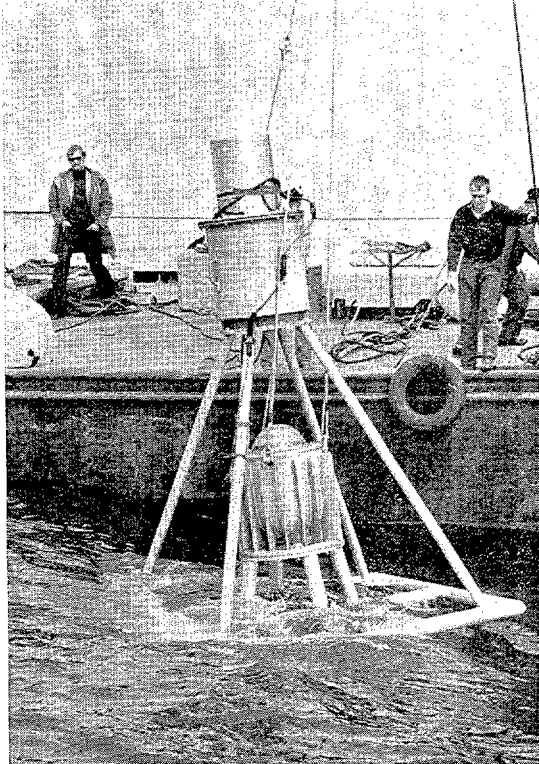
OCEANOGRAFIA

Inmersiones franco-americanas en el Atlántico.—Dos ingenios franceses, el batiscafo Archimède y la batisfera Cyana, y el norteamericano Alvin, efectuaron, a lo largo del mes de julio último, veinte inmersiones en el fondo del océano Atlántico, dentro del programa de estudios oceanográficos FAMOUS (French American Mid Ocean Undersea Study).



Mar del Norte.—La fotografía recoge el momento de sumergir, cerca de las costas de Helgoland, la primera batería isotópica alemana Tristán, desarrollada por Messerschmit-Bölkow-Blon y Siemens.

Esta batería, instalada a 23 metros de profundidad, suministrará energía eléctrica



ca a un equipo de mediciones oceanográficas, con sensores encargados de registrar de forma continua la temperatura y corrientes de las aguas.

La energía necesaria la suministra una cápsula con estroncio noventa.

PESCA

Buena pesca en el Cantábrico.—El centenar de pesqueros que componen la flota guipuzcoana capturó cerca de once millones de kilos de anchoa, con un importe superior a los 400 millones de pesetas.

Terminada la costera de la anchoa, comenzó la del bonito y del atún rojo o cimarrón con excelentes perspectivas.

También hubo capturas abundantes de chicharro.



Barbo de nueve kilos.—Un vecino de Ruidera capturó en la laguna La Colgada, del sistema Ruidera, un gran barbo de nueve kilos. El hecho de estar estas lagunas pobladas de lucios y carpas pone de manifiesto la fortaleza del barbo capturado, que pudo eludir durante años la persecución de los lucios.



Palamós (Gerona). — La lancha de arrastre Montclar, que faenaba entre Palamos y San Felú de Guixols, recogió con sus redes un pez de grandes dimensiones y color anaranjado muy fuerte, perteneciente a una especie desconocida en la Costa Brava y que pudiera ser la denominada salmón de los dioses.

Pesqueros japoneses en el golfo de Vizcaya.—Una flotilla integrada por siete buques de pesca nipones estuvo faenando en el golfo de Vizcaya, a unas 80 millas de las costas francesas y españolas durante la campaña del atún rojo o cí-marrón.

POLITICA

Franco reasume la Jefatura del Estado. El presidente del Gobierno, don Carlos Arias Navarro, dirigió a las Cortes un escrito, en el que informaba que el Jefe del Estado, desaparecida la causa de enfermedad a que se refiere el artículo 11 de la Ley Orgánica del Estado, en relación con la Ley 26/1971, había decidido recuperar las funciones que interinamente desempeñaba el Príncipe de España.

Con igual fecha, el presidente del Gobierno dio traslado de esta comunicación a don Juan Carlos.

Nuevo presidente estadounidense.—Tras la dimisión oficial del presidente Nixon, en carta dirigida al secretario de Estado, Gerald Ford juró su cargo como trigésimo octavo presidente de los Estados Unidos ante el juez Warren Burger, presidente del Tribunal Supremo de la nación.

El nuevo presidente rogó a todos los miembros del anterior Gobierno continuaran en sus puestos en tanto procedía a la formación de un nuevo equipo gubernamental.

Addis Abeba.—El Comité de las Fuerzas Armadas etíopes anunció la disolución del Consejo de la Corona, del emperador Haile Selassie y del Tribunal de Justicia, así como la abolición del Consejo Asesor Militar del emperador.

Argel.—El ministro de Asuntos Exteriores portugués Mario Soares y el viceministro de Defensa del PAIGC, comandante Pires, firmaron en esta capital el acta oficial de transmisión de poderes en Guinea Bissau.

PREMIOS

San Fernando.—El capitán general de la Zona Marítima del Estrecho, almirante Moscoso del Prado, hizo entrega al ca-



pellán mayor Muñoz Juárez del premio "Antonio Oquendo" por su artículo "¿Ha cambiado la doctrina de la Iglesia sobre la guerra?"

Al acto asistieron el jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima, contralmirante Fernández-Aceytuno; el comandante de la Escuela de Suboficiales, y los miembros del Estado Mayor.

El capellán Muñoz Juárez hizo entrega del importe del premio a la Asociación de Damas de Nuestra Señora del Carmen.

PROYECTOS

Buque-fábrica polaco. — Los astilleros polacos han diseñado un nuevo buque para el transporte de azufre líquido. Durante la navegación, el azufre se transforma en ácido sulfúrico y el calor producido durante este proceso es empleado en la destilación del agua del mar necesaria para la producción del ácido sulfúrico. Parte del calor generado se emplea también en mantener el azufre en estado líquido.

Servicio común sueco-canadiense.—Al parecer, está en estudio en los medios marítimos suecos el establecimiento de un servicio de rompehielos conjuntamente con Canadá.

Según el proyecto en estudio, Canadá y Suecia encargarían, en común, uno o dos rompehielos, que durante el verano serían utilizados en Canadá y en invierno pasarían a servir en el golfo de Botnia.

PUERTOS

Amsterdam. — La sociedad japonesa Datsun utilizará en lo sucesivo este puerto holandés para sus envíos de automóviles.

Hasta ahora había utilizado el puerto de Rotterdam.

Lourenço Marques.—Según recogemos de la "Información Económica", más de 40 buques esperaban su turno de atraque en este puerto debido a que los remolcadores y los trabajadores portuarios se habían negado a trabajar los fines de semana como consecuencia de ciertas divergencias sobre el pago de las horas extraordinarias.

Narvik. — La compañía minera sueca LKAB ampliará las instalaciones de embarque de mineral de hierro en este puerto noruego, para lo que construirá un nuevo muelle de 208 metros de largo, con un calado de 27,5 metros.

La inversión prevista es de unos 375 millones de coronas.

RELIGION

Ofrenda al Apóstol Santiago.—El capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico, almirante González-Aller y Balseyro, presentó la Ofrenda nacional al Apóstol Santiago en nombre del Jefe del Estado.

Las autoridades salieron del Palacio Municipal compostelano. En la lonja del Obradoiro fueron recibidos por una representación del cabildo catedralicio y, seguidamente, se formó la tradicional procesión por las naves del templo.

Concelebraron el santo sacrificio con el arzobispo, monseñor Suquía Goichochea, los obispos de Orense, Lugo, Tuy-Vigo, Mondoñedo-El Ferrol del Caudillo; vicario general de Santiago y el obispo de la Curia Romana.

En su invocación al apóstol, el almirante González-Aller pidió al apóstol el fortalecimiento de la fe y la unidad de España y el mantenimiento de las esencias cristianas que han distinguido a la familia española. También rogó por la salud del Jefe del Estado y por el Príncipe de España.

Rindió honores una compañía del regimiento de Infantería "Isabel la Católica", con bandera y banda de música.

SALVAMENTOS

Laredo.—El pesquero **Linda Playa** recogió, a la altura de Ribadeo, al navegante solitario norteamericano Danny T. Green, cuyo yate **Flih Feater** había sido abordado y hundido en medio de una densa niebla por un mercante no identificado.

Buque panameño remolcado a Bilbao. El remolcador **Ibaizábal II** condujo remolcado al puerto de Bilbao al carguero de bandera panameña **Náutico Dos**, que estaba a la deriva por una avería en sus máquinas, a tres millas del cabo Machichaco.

El **Náutico Dos** había salido de Bilbao en dirección a Bayona.

SANIDAD

Costas mediterráneas españolas.—Según una noticia que recogemos de "Informe Económico", España presentó al Comité del Medio Ambiente de la OCDE las primeras conclusiones sobre un estudio realizado sobre la contaminación en las costas levantinas.

Para la Albufera de Valencia, la mayor amenaza es su posible desaparición, como laguna en un plazo de ciento veinte años, por aportaciones sólidas de todo tipo. Los primeros síntomas de contaminación aparecieron en 1925 y son alarmantes y hasta catastróficos a partir de 1965.

El mar Menor, de aguas hipersaladas, presenta una contaminación muy reducida y los datos recogidos son tranquilizadores. Sin embargo, es preciso tener presente su proximidad a centros industriales.

Finalmente, la bahía de Palma sufre la contaminación directa provocada por las urbanizaciones allí creadas y el deterioro ambiental provocado por edificios de excesiva altura y densidad exagerada tiene muy mal remedio.

[Decorative flourish]

SUBMARINOS

Submarinos estratégicos soviéticos.—En un informe presentado al Congreso, el secretario norteamericano de Defensa dio interesantes precisiones sobre la flota de submarinos nucleares estratégicos de la URSS.

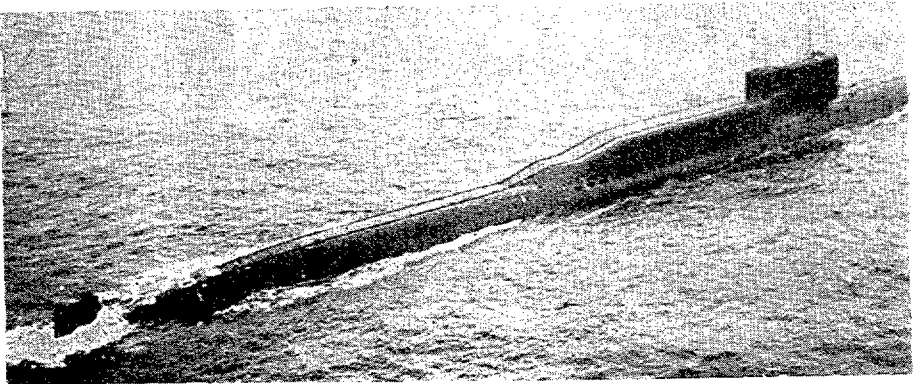
La Unión Soviética posee actualmente más de 40 unidades de este género, repartidas entre las clases **H**, **Y** y **D**.

Los submarinos de la clase **H** son ocho. Desplazan en inmersión unas 5 500 toneladas y entraron en servicio hace una decena de años. Montan tres cohetes balísticos **SSN-5**, de 700 millas de alcance.

Los submarinos de la clase **Y** totalizan las 33 unidades y fueron señalados por primera vez en 1967. Desplazan en inmersión 9.000 toneladas y montan cada uno 16 cohetes **SSN-6**, de 1.300 millas de alcance.

Finalmente, existen unos cuatro submarinos de la clase **D**, y pudiera haber otros 14 ó 15 en construcción. Desplazan unas 14.000 toneladas y montan al menos 12 cohetes del tipo **SSN-8**, de 4.200 millas de alcance.

[Decorative flourish]



Contaminación en el Rin.—Un helicóptero de la policía de la República Federal Alemana descubrió sobre las aguas del Rin una capa de fuel-oil, que tenía una longitud de 15 kilómetros y que en algunos lugares ocupaba toda la anchura del río.

Inmediatamente fue dada la alarma a todas las estaciones distribuidoras de agua potable de la zona afectada.

Cartagena.—Entró en esta Base Naval el submarino **S-35**, tras efectuar en unos doce días el viaje desde Estados Unidos.

El **S-35** pertenece al tipo **Guppy**.

Al acto de bienvenida asistió el vicealmirante Rodríguez y Rodríguez Torres, almirante jefe del Arsenal de Cartagena, en representación del capitán general de la Zona Marítima del Mediterráneo.

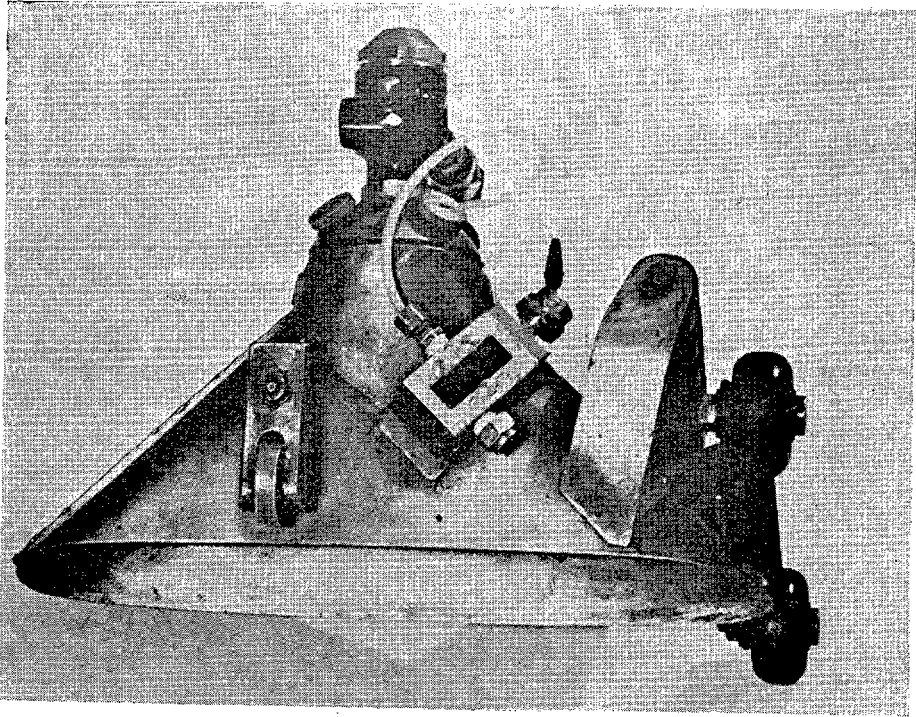
[Decorative flourish]

Tercer submarino nuclear francés.—El 6 de junio último entró en servicio activo en la Marina francesa el submarino nuclear **Le Foudroyant**, cuyo lanzamiento había tenido lugar el 4 de diciembre de 1971.

Le Foudroyant es el tercero de una serie de cinco submarinos nucleares estratégicos encargados por la Armada francesa, la cual proyecta también abordar la construcción de un submarino nuclear de ataque el año próximo.

TECNICA

Equipo submarino rociador de pintura. La compañía británica Colebrand Limited utiliza un nuevo sistema para pintar debajo del agua con rociador. El principal componente del equipo es una campana de forma triangular, estanca, que un buzo aplica sobre la superficie que se desea pintar. Dentro de esta campana, que aparece en la fotografía que ilustra la noticia, se inyectan aire y pintura a presión.



Clase "206" germana.—En los astilleros de Emden fue lanzado el submarino convencional de ataque **U-27**, perteneciente a la serie de 18 unidades del tipo **U-9 mejorado** o clase 206.

Göteborg.—Junto al canal de ensayos de carenas de esta ciudad sueca será instalado, en breve, un laboratorio hidráulico para el estudio de los efectos del oleaje sobre el casco de los buques, presupuestado en 20 millones de coronas.

Cabezas nucleares francesas.—El periódico británico **Guardian** informó que Francia sustituirá las actuales cabezas nucleares de 450 kilotonnes que montan los proyectiles balísticos de sus submarinos nucleares, por cabezas termonucleares de una megatonelada.

Nueva barrena de martillo submarina. Una empresa californiana ha lanzado al mercado una barrena de martillo hidráulica para utilizar bajo el agua, que puede funcionar de tres maneras: Solamente con giro; con giro y un ligero martilleo, y con giro y fuertes golpes de martillo.

NOTICIARIO

Esta barrena puede ser empleada hasta los 36 metros de profundidad y es capaz de taladrar un agujero de 1,90 centímetros de diámetro, a razón de 10 centímetros de profundidad por minuto.



Comunicaciones submarinas.— La empresa británica Marconi desarrolla, en la actualidad, un nuevo sistema telefónico submarino para las comunicaciones buque-submarino que, al parecer, mejora sensiblemente el alcance y claridad de los actualmente en servicio.

TRAFICO

Estrecho de Tartaria.— Un segundo transbordador soviético rompehielos, el *Sajalin-2*, comenzó a prestar servicio entre la isla de Sajalin y el continente, a través del estrecho de Tartaria.

Canal de Panamá.— La compañía del Canal aumentó por primera vez en su historia los derechos de paso.

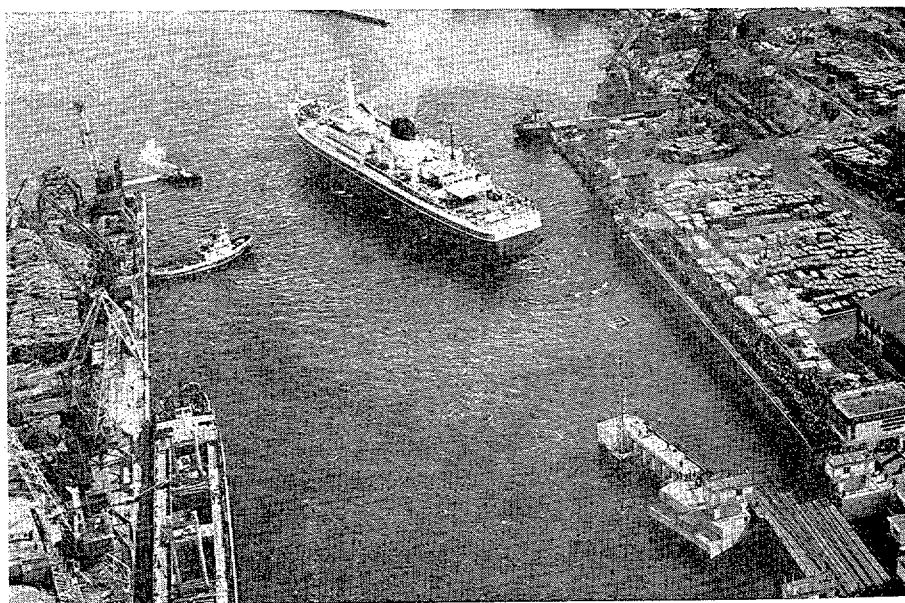
La nueva tarifa es de 1,08 dólares por tonelada neta de carga y de 86 centavos por tonelada en lastre.

Los precios anteriores regían desde 1914 y eran de 90 centavos para los buques cargados y de 72 centavos para los buques en lastre.



Puertos españoles.— Un total de 176,9 millones de toneladas de mercancías movieron los puertos españoles el pasado año, con un aumento del 8,4 por 100 sobre el tráfico registrado en 1972.

En cifras absolutas fue el puerto de Bilbao el que registró un tráfico mayor, con 20,7 millones de toneladas; seguido por Cartagena, con 16,8 millones, y Santa



Con la entrada en servicio del nuevo transbordador, cuya fotografía aparece en estas páginas, la URSS dobla el ritmo de transporte con la isla, ritmo que espera mantener también durante el invierno a pesar de los hielos.



Cruz de Tenerife, con 15,6 millones de toneladas.

El tráfico de mercancías descendió en Almería, Avilés, Cartagena, Castellón, La Coruña, Pasajes, San Esteban de Pravia y Santa Cruz de Tenerife.



VISITAS

Cartagena de Indias.—Para tomar parte en los actos conmemorativos de la independencia de Colombia entró en este puerto la fragata española **Baleares**, cuyo comandante fue recibido por el comandante en jefe de la Armada colombiana, almirante Barrera, y otros altos mandos de la Marina de dicho país.

La fragata **Baleares** participó en diversas maniobras, que tuvieron lugar en el puerto de Cartagena con motivo del aniversario de la independencia colombiana.



El Ferrol del Caudillo.—Procedente de La Coruña llegó, en visita oficial, el ministro de Marina, almirante Pita da Veiga y Sanz, quien a su llegada al Arsenal militar fue recibido por el capitán general

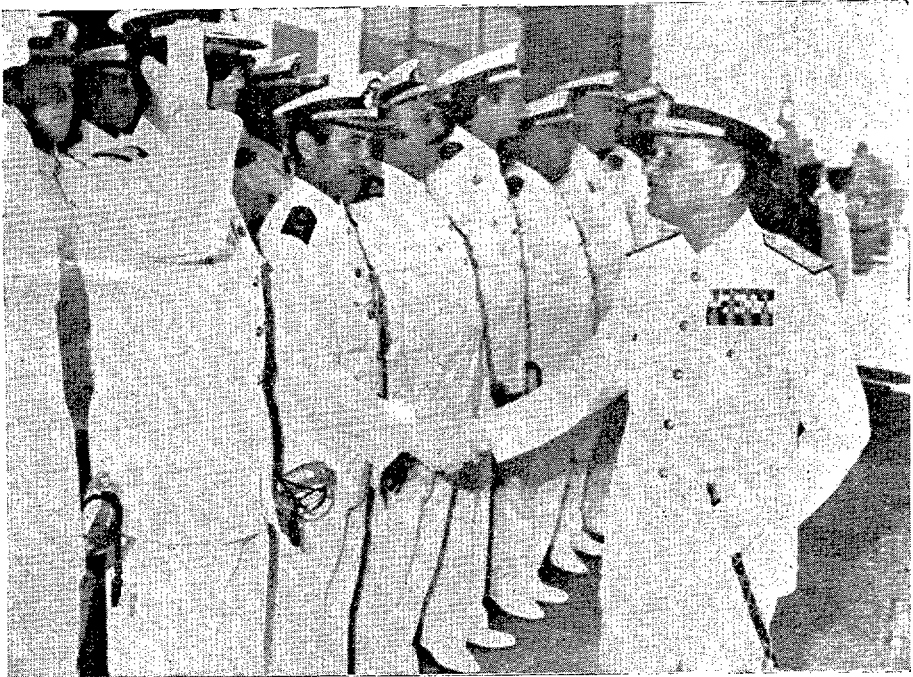
Más tarde, el almirante Pita da Veiga y autoridades que le acompañaban se dirigieron a los muelles de la dársena militar para visitar el destructor **Lángara** y la fragata **Baleares** allí acoderados.

Finalmente, el ministro de Marina embarcó en el guardapesca **V-1**, en el que efectuó el viaje de retorno a La Coruña.



Alicante.—Procedente de Génova, permaneció unas horas en este puerto el trasatlántico italiano **Michelángelo**, en el que realizaban un crucero turístico 1400 pasajeros.

Además de los puertos de Génova y Alicante, las escalas previstas eran: Lisboa, Londres, Bergen, Oslo, Copenhague, Barcelona y Cannes.



de la Zona Marítima del Cantábrico, almirante González-Aller y Balseyro, y otras autoridades y representaciones.

Rindieron los honores de ordenanza fuerzas de Infantería de Marina, con bandera y banda de música.

Santander.—Entró en este puerto una flotilla de la Marina de Guerra de la República Federal Alemana integrada por los cazasubmarinos **Thety**, **Hernest**, **Najade**, **Tritón** y **Theseus**, y el petrolero **Eiffel**.

NOTICIARIO

La agrupación estaba al mando del capitán de navío Herbert Munn e iba a tomar parte en unas maniobras con la Armada británica dentro del plan de adiestramiento del OTAN.



SOLUCION AL MARINOGRAMA NUMERO 96

*¡Que vuelvan las olas a ver tus blasones!
Reflejen las aguas castillos, leones..., en navegaciones de rumbo inmortal.*

BENITO CUESTA.



SOLUCION AL PAÑOL DE VOCES NUMERO 16

Horizontales:

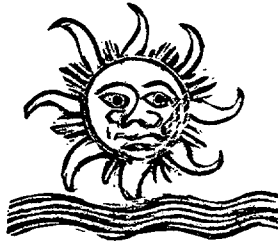
1. Rapeta. M.—2. Osamenta.—3. Balis. Ro.—4. Adorador.—5. Lumen. Ni.—6. Iras. Oa.—7. Zas. Nido.—8. As. Secos.—9. S. Roca. O.—10. Metopas.—11. Camarón.—12. Alegatos.

Verticales:

1. Robalizas. Ca.—2. Asaduras. Mal.—3. Palomas. Reme.—4. Emires. Sotag.—5. Tesan. Nécora.—6. An. D. Oicapot.—7. Tronado. Ano.—8. Maori. Osos. S

SOLUCION A LA NAUTRAPELIA NUMERO 16

Toca a fajina.





LIBROS Y REVISTAS

COMENTARIOS

ROBERTSON, Dougal: *Vida o muerte en la mar.*—Editorial Juventud. Barcelona, 1974; 272 págs.

Dougal Robertson, un marino mercante británico, dejó la mar y adquirió una granja en el condado de Stafford. Sus quince años de agricultor fueron tan ásperos y sombríos que resolvió vender sus tierras, comprar un yate de dos palos y lanzarse con su mujer y sus cuatro hijos a dar la vuelta al mundo. Le bailaban en la memoria sus jornadas marítimas en Extremo Oriente, cuando conoció a la que habría de ser su mujer, una enfermera inglesa destinada en Hong-Kong.

En enero de 1971 salieron de Falmouth. Dougal tenía entonces cuarenta y seis años. Todo fue bien hasta poco después de rebasar las Galápagos. El 15 de junio de 1972, tres orcas atacaron y se abrieron la cabeza contra el pantoque del *Lucette*; dos vías de agua determinaron su hundimiento en pocos minutos. No obstante, los naufragos pudieron hacerse con una balsa inflable, un minúsculo bote salvavidas (el *Edna-mair*) y muy pocos víveres y enseres. Así empezó una dramática navegación de treinta y siete días, razón de este libro, uno de los más apasionantes relatos de naufragos contemporáneos.

Dougal hubo de luchar contra su sentimiento de culpabilidad, contra el desaliento de su gente y contra los peligros y problemas de cada minuto. La balsa, primer vehículo de los naufragos, perdía aire y consistencia (peces y tortugas rozaban el fondo y hasta mordían a la fa-

milia Robertson en las posaderas). El séptimo día, ya luchando contra la agonía de la sed, vieron un carguero de mediano tonelaje; pero ni bengalas ni otras señales atrajeron su atención; la sensación de soledad les dolía físicamente. En un arranque de fortaleza espiritual, Dougal cambió la consigna que les alentaba: ya no pretenderían el "salvamento" o la "ayuda", sino la "supervivencia": Viento y corrientes, al cabo de muchos días, podrían conducirles a la costa de América Central, y en ello había que poner toda esperanza. Así, encendieron el ingenio para economizar energías y atrapar peces y tortugas; la lluvia llegó a tiempo de evitar una muerte por deshidratación.

Inservible la balsa, se apretujaron todos en el pequeño e inestable bote. Tragaban huevos de tortuga como si fuesen ciruelas japonesas; a veces, los ojos y el jugo espinal de los pescados les proporcionaban unas gotas de agua; la sangre de tortuga era también una excelente bebida. Lyn, la mujer de Dougal, ejercía como enfermera curando lesiones, llagas y erupciones (la ropa estaba desecha y el roce contra el plan originaba heridas muy dolorosas), administrando enemas de agua casi corrompida y limpiando el pus de los ojos.

El vigesimotercer día corrieron un impresionante temporal; muy cerca de la muerte, durante doce horas desarrollaron un esfuerzo sobrehumano para mantener la estabilidad del *Ednamair*. Al final, cuando mar y viento habían cedido, el sueño les sorprendió en las más extrañas posturas; de rodillas, hechos un ovillo, buscando el calor de un cuerpo vecino, sin soltar el achicador y moviendo el brazo maquinalmente.

La situación influía en el estado psicológico: reproches, discusiones, improperios, peleas y amenazas. Dougal movió el vientre al cabo de veintisiete días; la tarea fue tan dolorosa y agotadora que quedó temblando durante una hora. Pero hubo también días risueños, en que embarcaban agua de lluvia y bebían a placer, días en que pescaban un dorado o un pequeño tiburón y mascaban con deleite una carne nueva, días en que el buen talante les permitía jugar a los acertijos o extasiarse imaginando platos suculentos.

El día trigésimo octavo fueron descubiertos y salvados por el *Toka Maru II*, un pesquero japonés. La escena sólo puede saborearse en las páginas del libro. Los Robertson habían navegado más de 750 millas y les quedaban 290 para llegar a la costa. No sabían andar por la cubierta del buque salvador; cuando les dieron una naranjada, bebieron con la misma avidez del niño hambriento que toma el pecho de la madre. La comida y el baño con jabón les parecieron lujos impropios del género humano. La sensación de reposo, de espacio y de libertad no les permitía dormir. Se ahogaban en los camarotes cerrados, y su raciocinio, liberado del esfuerzo por sobrevivir, exigió bastante tiempo para readaptarse.

Libro extraordinario, vibrante, capaz de fascinar a cuantos gustan de conocer el alma y las posibilidades del ser humano.

A. L.



GELLA ITURRIAGA, José: *La Real Armada de 1808*.—Real Academia de la Historia. Madrid, 1974; 111 págs.

Recoge este opúsculo el discurso pronunciado por don José Gella Iturriaga, interventor general de la Armada, con motivo de su recepción como miembro numerario de la Real Academia de la Historia, así como la contestación que en el propio acto leyó el académico de la misma corporación don Julio Caro Baroja.

El documentadísimo estudio de Gella, rico de precisiones históricas y datos estadísticos, abarca una amplia panorámica de las actividades de nuestra Marina de guerra en un momento crítico de nuestro pasado próximo: el alzamiento nacional contra la opresión napoleónica. Metódicamente discurre el autor sobre la organización marítima en 1808, la economía, los buques, los hombres de la Real Armada y los hechos que calificaron aquel año decisivo, con particular referencia, dentro del marco mariner, a la resuelta reacción de la Marina, a la escuadra de Valdés; a las actividades diplomáticas o negociadoras de los marinos, a la rendición de la escuadra de Rosily y a la actuación de los hombres de la Armada en los acontecimientos madrileños y en los sitios de Zaragoza.

El nuevo académico de la Historia —que en la parte introductoria de su discurso dedicó un emocionado y cordialísimo recuerdo a su predecesor en la medalla número cuatro, contralmirante don Julio F. Guillén Tato— destaca el papel de víctima propiciatoria representado entonces por la Armada, ante un erario insuficiente y una falta manifiesta de política económica y naval (en el trienio 1808-1811 causaron baja la mitad de nuestros buques); subraya el valor de los marinos que lucharon por mar y por tierra en pro de la independencia y recuerda la decisiva ayuda que a la causa de la soberanía española prestaron la barrera bloqueadora de las fuerzas sutiles, las misiones a ultramar y la escolta de buques mercantes.

De igual modo, glosa Gella Iturriaga la patriótica resistencia de don Cayetano Valdés al embotellamiento de sus navíos en Tolón, así como la bizarra actuación en Madrid y en la capital aragonesa de marinos como Hezeta, Van-Hallen, Esquivel Casales, Morales, Mor de Fuentes, Trigueros, Posse, Primo de Rivera, Ruiz, Angeli y otros muchos. En las páginas finales de su interesante discurso, el autor evoca la hermandad de los militares de tierra y mar en la lucha contra el invasor, la presencia de cuatro regentes marinos (Escaño, Agar, Císcar y Villavicencio), el alto nivel científico de la Real Armada, con hombres de la talla de Vargas Ponce, Fernández Navarrete, Sans de Barutell, Bauzá, Alvear, Císcar..., hijos de una corporación que “proyecta hasta nuestros días su espíritu de servicio y de sacrificio”.

La contestación de Caro Baroja, llena de agudísimas consideraciones, sintetiza los méritos del nuevo académico en tareas literarias, históricas, folklóricas y sociales. Y, finalmente, alude a la incomprensión e indiferencia de muchos españoles hacia el mar, que “hace que las gentes se acomoden a una especie de subversión de valores y prefieran lo agradable y entretenido a lo importante”.

A. L.

PIERONI, Piero: *Enciclopedia de la Pesca (arte y técnica del buen pescador)*.—Editorial Vergara. Barcelona; dos tomos, 800 págs.

Esta excelente enciclopedia, impresa en papel cuché e ilustrada con fotografías, gráficos y dibujos a todo color, constituye un gratisimo consultor y un auténtico recreo para los aficionados a la pesca. La inicial aportación del autor italiano se ve ahora ampliada y adaptada por el asesoramiento técnico-deportivo del doctor Fernando Huerta Ramírez y por la dirección artística del doctor Pedro Arté Gratacós.

Aunque los dos tomos de gran formato se adentren en toda suerte de artes piscatorias desde las de caña a las submarinas e industriales, la verdad es que las preferencias de Piero Pieroni se inclinan de manera manifiesta hacia la pesca deportiva: la actividad del hombre que no sólo pretende la captura del pez, sino demostrar su superioridad técnica y su destreza, así como el ejercicio de la paciencia, la perseverancia, la conformidad, el espíritu contemplativo y el amor a la Naturaleza. En tal sentido, y con referencia al ámbito hispánico, esta obra no interfiere ni supera dos libros clásicos y magistrales, consagrados a la pesca marítima: el *Diccionario histórico de las artes de pesca nacional*, de cinco tomos, publicado en 1791 por el comisario de la Real Armada don Antonio Sáñez Reguart, y el muy apretado y sustancioso *Diccionario de artes de pesca de España y sus posesiones*, dado a la luz en 1923 por don Benigno Rodríguez Santamaría.

Piero Pieroni, después de una sucinta introducción sobre la pesca submarina, la pesca deportiva de altura, la pesca en aguas de montaña, en aguas de llanura, en los lagos y en el litoral, trata de cada uno de los peces ansiados por el pescador, exponiendo metódicamente la nomenclatura en varios idiomas, el *habitat*, la morfología, la alimentación, la reproducción, las costumbres y los diferentes métodos de pesca, enriquecidos con profusión de magníficas ilustraciones. Así, desfilan por estas páginas las distintas clases de trucha, el salmón, el lucio, la perca, la carpa, la tenca, el barbo, la boga de río, el esturión, la anguila, el sábalo y otros mil peces fluviales, ya sean salmónidos, ciprínidos, clupeidos, etc. El segundo tomo trata de peces de mar, como el dentón, la dorada, el mero, la lubina, el múgil, el congrio, la morena, el pulpo, el calamar, el salmonete, el lengua-do, el jurel, el atún, el bonito, el pez espada, el tiburón y otros espáridos serránidos, lábridos, cefalópodos, túnidos, carángidos, etc.

El autor dedica muchas páginas a temas relacionados con la pesca, como son la piscicultura, los cebos, anzuelos, sédales, cañas, redes, embarcaciones especiales y útiles para actividades subacuáticas. De igual modo habla por extenso de la pesca industrial, y, finalmente, se recrea en una sabrosísima disertación gastronómica en torno al pescado y al marisco; con alusión a los vinos más adecuados para acompañarlos.

Obra útil, recreativa, de muy amena lectura, en cuyo encanto no corresponde la menor parte a las estupendas fotografías, que recogen instantes bellísimos, singulares, inolvidables.

F. J. C.



RESEÑAS

CULTURA

MASTER, R. E. L., y HOUSTON.

Jean: **LSD. Los secretos de la experiencia psicodélica.**—Editorial Bruquera, S. A. Barcelona, 1974; 445 páginas.

Los autores, huyendo del sensacionalismo y de las posturas preconcebidas, hacen una objetiva exposición acerca de las drogas psicodélicas (reveladoras del contenido de la mente), y especialmente del "LSD-25" y del "peyote." Los efectos inmediatos de estas drogas no adictivas (modificación de las percepciones sensoriales, cambios en la conciencia del tiempo, del espacio, de la imagen corporal y del contenido de las ideas, alucinaciones, supermemoria, etc.) son preludio de otros cambios perdurables que pueden beneficiar extraordinariamente al ser humano (curación del alcoholismo, rehabilitación de delincuentes, reorientación vocacional, revelación de aptitudes latentes, etcétera).

Master y Houston, con una limpia y amplísima información, desean contribuir al derribo de tabúes injustificados. Ciertas drogas, administradas por expertos, permiten conocer los procesos de la mente humana y acaso lleguen a desvelar facultades no comprendidas ni soñadas.

X.

SANCHEZ CANTON, F. Javier:

Pontevedra y los pontevedreses.

"El Museo de Pontevedra", tomo XXV. Pontevedra, 1973; 401 páginas.

Sánchez Cantón, hombre comedido y pontevedrés desmedido, miembro numerario de tres Academias y enciclopedista de sorprendente fecundidad, quiso que su retraimiento, o su inapetencia de halagos formularios, permaneciese aún después de su muerte. Y así dispuso testamentariamente que no se consintiese la conme-

moración de su nombre en calles o plazas de su ciudad natal. Sin embargo, nada dijo de textos impresos; y José Filgueira Valverde, su colaborador y amigo entrañable, director del Museo de Pontevedra, aprovecha la oportunidad para recopilar y prologar este homenaje cordialísimo al paisano magistral.

El volumen está integrado por escritos de Sánchez Cantón, inéditos y dispersos, en torno a Pontevedra y los pontevedreses. El amplio saber, el buen estilo y el amor "matriótico" del fallecido maestro brillan en cada una de estas páginas.

X.

DEPORTE

PEREZ DE TUDELA, César: **El encuentro con la tierra.**—Editora Nacional. Madrid, 1974; 191 págs.

La acusada personalidad del autor de este libro se manifiesta ya desde el principio y a través de todas sus páginas. La vocación que siente por la montaña, la zozobra de las escaladas y la emoción del riesgo, son características suyas tan especiales que, sin duda, la lectura del libro llevaría a más de uno a la aventura del alpinismo. El modo de relatar cada una de sus exploraciones, con ese estilo abierto que tantos admiradores le han producido sus conversaciones por radio o televisión, es un aliciente más de esta obra.

Pérez de Tudela nos cuenta la historia de su vocación desde sus comienzos en la sierra de Guadarrama y va siguiendo, paso a paso, sus nuevas aventuras, cada una con mayor riesgo, hasta llegar a las que le han dado renombre universal. Como en un documental cinematográfico, van pasando Gredos, los Pirineos, los Picos de Europa, los Alpes suizos, los Dolomitas, el Cáucaso, para saltar después a América y escalar los Andes o ir más tarde al Himalaya y subir al Tirich Mir, expedición dramática por la inesperada muerte de su mujer.

El libro está primorosamente editado y contiene gran profusión de magníficas fo-

LIBROS Y REVISTAS

tografías, la mayor parte de ellas en color. Debemos consignar también que, al margen del texto, ha incluido el autor una guía del alpinista, muy útil para quien desee iniciarse en este arriesgado deporte.

Z.

GUERRA

INIESTA, Serapio: **Pie negro**. — Editorial Bruquera, S. A. (Libros Selección). Barcelona, 1974; 447 páginas.

No sin razón se viene llamando a Iniesta "el Lartéguy español"; y ahí está, para acreditarlo, la trilogía integrada por sus novelas históricas "Flon-Flon", "París, aquel verano" y "Pie negro", que ahora comentamos.

El autor, exiliado español en Argelia, nos mete de lleno en el drama argelino del septenio 1954-1961, que sirve de marco a su movidísimo, amenísimo y truculento relato. Serapio Iniesta, afincado en los modos narrativos clásicos y lineales, ha ido ganando en calidades literarias, en viveza expresiva y en hondura psicológica. Sus páginas captan fielmente los brutales antagonismos que movían y conmovían a musulmanes y **pieds noirs**.

Las causas, el desarrollo y el desenlace de aquella lucha por una **Algérie Française** hacen pensar al lector en situaciones parejas que afectan hoy a otras áreas del mundo africano.

X.

HISTORIA

RATO, Apolinar de: **Causas perdidas en el tribunal de la Historia**. — Editorial Prensa Española. Madrid, 1973; 379 págs.

El subtítulo de esta obra concreta su contenido: "Tres reinados discutidos: Pedro I de Castilla, Isabel II y Alfonso XIII". El autor descompone el estudio de cada período en diversos capítulos comprensivos de momentos históricos de singular significación, aportando al final de cada uno de ellos las fuentes bibliográficas en que bebió su información.

Acaso la aportación más personal de Apolinar de Rato son los juicios críticos

que sobre los tres monarcas expone al concluir cada parte. Su modo literario, sin ser brillante, es un medio eficaz de mostrarnos los quilates de los personajes estudiados. Por supuesto, sus juicios de valor, aun siendo muy estimables, se prestan al disentimiento y a la controversia.

X.

ROS, Félix: **Preventorio D (ocho meses en la cheka)**. — Editorial Prensa Española, 2.^a edición. Madrid, 1974; 168 págs.

Con un estilo muy personal y fluido, aunque no siempre correcto y claro, Félix Ros nos cuenta su espeluznante aventura en una cheka del S. I. M. barcelonés. El autor, tras insistentes requerimientos, ahora que cobran vigoroso impulso las memorias de nuestra guerra, accedió a una segunda edición de este relato directísimo.

Detenido por su inserción en un grupo falangista de información y sabotaje, Ros palpó y sufrió uno de esos regímenes sólo soportables para espíritus de probada fortaleza: hambre, sed, enfermedades, incomunicación, quemaduras, fracturas de huesos y uñas, vaciado de ojos y todo un repertorio de sadismos, combinados con un estado de soledad y embrutecimiento sonrojantes para nuestra condición humana.

¿Es oportuno el recuerdo de estas bañeras? Cierta que son historia, vergonzosa historia. Ojalá su lectura estimule en todos una beneficiosa meditación.

X.

LITERATURA

HEIM, Michael: **Assuan. Si la presa se rompiera...**—DOPESA. Barcelona; 253 págs.

Quizá la principal característica de esta original novela estriba en que la narración cambia continuamente de escenario, quedando, pese a ello, perfectamente hilvanada la trama.

El propio título de la obra nos da idea de la línea argumental. Pero el problema que plantea no sólo es científico, sino que cae de lleno en lo político. Muchos de los

personajes son reales, hasta el punto de utilizar los nombres auténticos. Otros, los desfigura tan levemente que se les reconoce el instante. Todas las naciones del mundo, en verdadera solidaridad humana, tratan de ayudar a Egipto, hasta el punto que es el propio Israel quien facilita las bombas atómicas necesarias para resolver uno de los problemas presentados cuando el agua de la presa comienza a bajar alarmantemente.

Pero la verdadera gravedad se produce cuando sin causa aparentemente justificada el nivel sube hasta límites que pueden producir el resquebrajamiento del muro de contención. El *quid* de la cuestión está en las investigaciones de un italiano para conservar las frutas y verduras evitando la evaporación del agua que contienen.

El libro se lee con agrado porque su estilo, casi periodístico, le da gran amenidad e interés.

Z.

GARCIA GUAL, Carlos: Primeras novelas europeas.—Ediciones Istmo. Madrid, 1974; 309 págs.

La aparición de las lenguas vulgares o romances señalan un hito histórico en la literatura europea. Y es, precisamente, la lengua francesa —en sus dos idiomas, *langue d'Oïl* o francés del Norte y *langue d'Oc* o francés meridional— la que da comienzo a esta corriente innovadora. El hecho ocurre en los últimos decenios del siglo XI, pero es en la segunda mitad del siglo XII cuando surge con todo su vigor la novela cortés. Su difusión se logra gracias a la lengua vulgar.

La nueva era se caracteriza —según Patow— por la decadencia de la nobleza feudal y primer esbozo de monarquías tradicionales, reforma monástica, resurgimiento del dualismo maniqueo, movimiento de las Cruzadas, depuración del latín, interés por el árabe y el griego, retorno al Derecho romano, avance de la ciencia médica, primer esbozo de lo que serán las Universidades, etc. Es decir, toda una corriente innovadora que alguien ha llamado el renacimiento del siglo XII.

El completo trabajo de García Gual analiza las primeras novelas europeas que aparecen en esta época, con personajes tan conocidos como el rey Arturo, Tristán e Isolda, Lanzarote, Perceval, Merlin, etc.

Quienes disfruten con el conocimiento de este período histórico seguro que gozarán con la lectura del libro de García Gual.

Z.

CABODEVILLA, José María: El libro de las manos.—Espasa Calpe, S. A., y Ediciones Río Duero (de la Editorial Católica, S. A.). Madrid, 1973; 308 págs.

Preñada de ideas y de caminos, aquí está otra vez la prosa de Cabodevilla, el de *La impaciencia de Job*, agotando sugerencias luminosas en torno a las manos.

Libro en el que se aprende la física y metafísica de los cinco dedos; álveo de mil incitaciones y memoria de mil pensamientos; divertimento erudito y esclarecedor; lucubración morosa y llena de luz. Hay también alguna licencia fofa, de hablar por hablar, divagante y facilona, que se olvida a la hora de valorar la finísima esencia de estas páginas.

La estupenda edición tiene, además, el aliciente de unas ilustraciones extraordinariamente agudas, buscadas o dibujadas por Francisco Izquierdo; zurdo de apellido y diestrísimo de intención y de gracia.

La tarea de José María Cabodevilla es aquí poema, averiguación y juego; caligrafía del ingenio; fantástica sinfonía "manual"; perfección y garbo literarios; historia del hombre a través de su más importante herramienta, el instrumento de hacer instrumentos, metáfora de metáforas. Todo ello sobre una pauta de claridad espiritual.

X.

LORENZO, Pedro de: Obras completas. Volumen I.—Editora Nacional. Madrid, 1974; 934 págs.

Bien merecería un amplio comentario cada una de las obras que componen este primer y precioso volumen. El empeño es irrealizable en estas páginas. Conformémonos con anotar su contenido: Una perfecta y encendida presentación de Dámaso Santos, seguida de las que Pedro de Lorenzo llama sus "obras de la vocación", esto es, "La quinta soledad"

(1943), "Y al oeste, Portugal" (1946), "La sal perdida" (1947), "Tu dulce cuerpo pensado" (1947), "Guía de forasteros" (1953 y 1954), "Fantasía en la plazuela" (1953) y "Los cuadernos de un joven creador" (1971). Quedan para sucesivos volúmenes obras del interés y la hondura de "Los álamos de Alonso Mora". "Viaje de los ríos de España", "El libro del político" y tantas más.

La lectura de este primer tomo se hace puro recreo, instrumento de catarsis literaria y personal. A la vuelta de cada página palpita la gravedad poética de este orfebre de la palabra y del pensamiento, escritor hasta el tuétano, devoto de la creación, celador de la intemporalidad literaria, que, en ocasiones, puede parecer ajeno a la durísima realidad de cada día, acaso por su generoso afán de buceador de profundidades.

Volumen-testimonio de la vocación de Pedro de Lorenzo, este hombre juanramoniano, garcilasista, mironiano, senecquista, azoriniano y, en definitiva, lorentino, a quien Camilo José Cela llamó "solitaria llama que arde quemando su propia sustancia".

X.

TORRENTE, José Vicente: **Los sucesos de Santolaria**.—Editorial Prensa Española. Madrid, 1974; 255 páginas.

Estamos ante una novela grata, jocunda y refrescante; narrada, y bien narrada, en estilo muy ortodoxo y clásico. Por la primavera del año 1920, un concejo progresista, de la Santolaria oscense, da el "do de pecho" de su liberalismo ofreciendo un céntrico prado municipal a una asociación de desnudistas de Toulouse.

La anécdota y los variados tipos humanos de la imaginaria villa, dan pie para que la fantasía de José Vicente Torrente llegue a primorosa filigrana. El relato tiene aire de sainete bien compuesto y desenfadado, que divierte enormemente al lector.

Hay en estas páginas un humorismo muy hispánico y estallante, si bien más vertido hacia el Mediterráneo que al Atlántico; de ahí que roce más la gracia socarrona de Guareschi o de Bontempelli que la tierna ironía de Fernández Flórez o de Camba.

X.

VAZQUEZ - DODERO, Gonzalo: **Mundo, demonio y carne**.—Ediciones Rialp, S. A. ("Adonais"). Madrid, 1973; 53 págs.

Colección de poemas, finalista en el concurso "Adonais" de 1971, cuando su autor tenía recién cumplidos los veinte años. Obra, pues, de juventud, en la que palpita la insatisfacción, la desesperanza y como un anticipado sentimiento de vejez inválida. Cierta que es abril—pórtico de promesa jocunda—el mes más invocado en estos versos; pero también ese tiempo se le puede tornar a Gonzalo Vázquez-Dodero "abril amargo", a la par que su añoranza resbala hacia el mágico sabor de la tarde.

El autor pugna entre formas retóricas y caminos nuevos. También la brújula de sus esencias titubea al marcar su Norte, aunque parezca inclinarse a una melancólica ternura, como un ángel buscón e insatisfecho. Hay, no obstante, un augurio de alegría en el poema "Tal vez ayer o nunca", fluido, cálidamente humano, que se saborea con auténtica fruición.

X.

MODELISMO

NEEDHAM, Jack: **Cómo armar barcos en el interior de botellas**.—Editorial Pomaire. Barcelona, 1973; 93 páginas.

Ciertamente, no son muchos los libros o folletos dedicados a esta tradicional técnica de meter barcos en botellas. Pero éste del que hoy nos ocupamos puede considerarse el mejor y más completo de todos ellos. Revela todos los secretos de este arte menor y es tal la minuciosidad y detalle con que describe su ejecución que cualquiera puede creerse capacitado para llevarlo a cabo. Sin embargo, hemos de reconocer que sin ser algo "manitas", la técnica no es tan fácil como parece.

El autor, después de relacionar las herramientas y materiales necesarios, aconseja sobre los tipos por los que se debe comenzar para que la afición no fracase, exponiendo las dificultades que puedan surgir. Los capítulos siguientes los dedica a los distintos modelos que pueden llegar a construirse.

Como novedad, podemos consignar los modelos introducidos en un libro, al que se le ha hecho previamente una "caja" para alojarlo. Inutilizando el libro, naturalmente.

Es lástima que la traducción del inglés sea poco afortunada y, sin embargo, pese a ello, le auguramos a esta pequeña obra un buen éxito.

Z.

PAGANI, Marcos: **Modelismo naval**.—Editorial De Vecchi S. A. Barcelona; 142 págs.

La Editorial De Vecchi, dedicada a publicar una colección de manuales prácticos de toda índole, nos presenta en esta ocasión, un pequeño tratado de **modelismo naval**, con una serie de reglas y útiles a quienes deseen iniciarse en este arte menor. Dedicada la mayor parte de sus páginas a los tres tipos de construcción más generalizados, según se trate de modelos clásicos, modelos navegables y modelos de competición, estableciendo las diferencias fundamentales entre cada uno de ellos. Al final, contiene una serie de reglamentos para los modelos de competición, según su clase, de obligado conocimiento a cuantos deseen participar en estas regatas en miniatura.

El libro está profusamente ilustrado con buenas fotografías y dibujos de los modelos más famosos y contiene una in-

teresante historia del modelismo, que abarca desde la antigüedad hasta nuestros días.

Z.

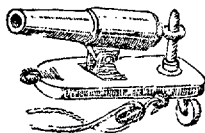
POLITICA

MAQUIAVELO, Nicolás: **El Príncipe**.—Editorial Bruguera, S. A. Barcelona, 1974; 223 págs.

Acaso parezca reiterativo comentar aquí la obra capital de Maquiavelo, intérprete de las aspiraciones renacentistas, adelantado de las ideas configuradoras del Estado moderno, defensor a ultranza de la "razón del Estado". Sin embargo, es interesante destacar el doctísimo estudio preliminar que para esta edición compuso el catedrático de Lengua y Literatura doña Angeles Cardona de Gibert.

La citada profesora traza un esquema biográfico del maestro **Niccolò**, para adentrarse luego en un ideario y en la esencia de su obra, ofreciéndonos, finalmente, una completísima bibliografía en torno al realista florentino. En las páginas de Angeles Cardona no faltan referencias al juicio y a la influencia que en la Europa culta mereció "El Príncipe", desde León X hasta Mussolini, pasando por Voltaire y Napoleón, y por los españoles Mariana, Rivadeneyra, Quevedo, Saavedra Fajardo, María de Jesús de Agreda y Baltasar Gracián.

X.



REVISTA GENERAL DE MARINA

TOMO 187
AÑO 1974
NOVIEMBRE



DIRECCION
Y ADMINISTRACION

Montalbán, 2
Ministerio de Marina
MADRID

TEMAS GENERALES

- Almirante Núñez Iglesias
CARTA ABIERTA AL CAPITAN DE FRAGATA ALVAREZ-ARENAS 417
- Capitán de Navío Martínez-Valverde
LA MARINA EN LAS HEROICAS DEFENSAS DEL CASTILLO DE LA TRINIDAD, DE ROSAS 423
- Capitán de Fragata De la Sierra
MATAPAN 429
- Capitán de Corbeta Barreiro-Meiro
LA AGUADA DE COLON EN PUERTO RICO 453

TEMAS PROFESIONALES

- Capitán de Navío Ingeniero Menchén Benítez
DIVAGACIONES EN TORNO A LOS MISILES 459

NOTA INTERNACIONAL

LEXICOGRAFIA

- Coronel Auditor de la Armada Landín Carrasco
ADUANEROS DEL LENGUAJE 477

EPISTOLARIO

- F. J. C.
PROPAGANDA DE LA MARINA EN TELEVISION 479

HISTORIAS DE LA MAR

- A. L.
LAS MONJITAS DE LA BANDERA 481

MISCELANEA

INFORMACIONES DIVERSAS

- Y.
INAUGURACION DEL CURSO EN LA ESCUELA DE GUERRA NAVAL 497
- Comandante Médico de la Armada Pérez-Cuadrado de Guzmán
LA SEMANA INTERNACIONAL DE CINE NAVAL 503

NOTICIARIO

LIBROS Y REVISTAS

Las opiniones y afirmaciones contenidas en los artículos publicados en estas páginas corresponden exclusivamente a sus firmantes. La hospitalidad 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.

CARTA ABIERTA AL CAPITAN DE FRAGATA ALVAREZ ARENAS

Indalecio NUÑEZ



E pronto, cuando menos lo espero, me envía el librero, a reembolso, tu libro. El, mi librero, es amable y sabe que me gusta tanto lo viejo como la novedad, a veces enfajada con un colorín que reza el clásico “acaba de aparecer”, que tu obra, por cierto, no necesita, al menos en mi ejemplar, por venir avalada con todo el prestigio de la “Revista de Occidente”. Por si alguien no te ha leído, lo que dudo, reproduzco el título: *Teoría bélica de España*, y registro la signatura de su depósito legal: M-12.025-1972.

En seguida comienzo a leerlo: tropiezo, al iniciar el deleite, con un aparato erudito de categoría, San Juan en su *Apocalipsis*, Platón en sus *Cartas*, don José Ortega y Gasset en sus escritos. Inmediatamente me percató que tu libro es de relectura y recurro al lápiz —lo prefiero azul por más marinero— para subrayar las frases exigentes de meditación.

Mis relecturas las hago siempre en verano. En esta época, se suele tener más libertad social y hasta oficial; no se requiere el permanente uso de la corbata; se tiene tiempo incluso para pensar. Entre lo mucho que ignoro, ignoro por qué a los veraneantes se nos llama turistas y por qué el Ministerio que tanto se ocupa de nosotros no se denomina de Información y Veraneo, pues, aunque a veces, con el talento de su propaganda, nos excita a visitar Sigüenza o Cáceres, quizá el acueducto de Segovia o el teatro romano de Mérida, su principal afán lo aplica a ofrecernos playas, lugares preferidos para el estío, con nombres más o menos inesperados, como llamarse del Sol a la archihistórica costa de Granada, y llamarle de la Luz al punto de partida, al origen de todos los descubrimientos, y así la costa Blanca y la costa del Azahar, y así la complicación para la adquisición de cartas y manejo de derroteros, cuando nos entra el aquél de navegar.

J. Nuñez

Pero todo esto es cuento, que nada tiene que ver con tu libro. Tampoco tiene que ver lo que ahora te voy a contar: hace tiempo fui funcionario, por enamorado, simplemente por enamorado, de ciertas instituciones de mi respeto: el Museo Naval, el Instituto Histórico de la Marina, el Archivo “Don Alvaro de Bazán” del Viso del Marqués, la Torre del Oro, cuya ubicación, como diría un argentino, no es preciso recordar. Entre mis trabajos ocultos,

logré algo que la Marina estaba deseando desde hace más de medio siglo: la reedición de *La Armada Española*, de Fernández Duro.

Fue, ahora que ya pasó puedo confesarlo, un esfuerzo que fácilmente se nota por el precio a que fue distribuida. Pero para mí el éxito no estaba ahí. Estaba en prolongarla, por cuanto don Cesáreo, como don Modesto, hizo punto final al fallecer el rey nuestro señor don Fernando VII. Don Modesto contó con don Juan Valera; don Cesáreo con nadie, por lo que, salvando las comparaciones y las enormes distancias, me lancé a la aventura: libros y fichas; documentos y fotocopias; grabados e interpretaciones; hemerotecas y coleccionistas. La Marina del siglo XIX, con punto final en la repatriación y la Marina del siglo XX, con punto inicial en don Antonio Maura, me abría horizontes tan amplios que rascaban con los 400^o centesimales, aunque a casi nadie le sirvan para casi nada, porque preferimos los grados de sesenta millas, pues los otros son de largo desconocido, aunque aseguren los pedantes que tienen cincuenta y cuatro millas.

Cierto día, entre los días, recibí una levísima insinuación, una silenciosa indirecta sobre la inutilidad de mis trabajos. También se me bisbiseó que la Santa Iglesia tiene sus doctores. La almohada, siempre discreta, veníame recordando desde hacía tiempo que el oceno es no estorbar: a las dos horas cesaba como vocal del Patronato del Museo Naval, como subdirector del Instituto Histórico de la Marina, como representante de éste en el Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Y cesaba, naturalmente, en la investigación, traducida en fichas, de la Marina del siglo XIX, que comenzó sin barcos en los mares cercanos y terminó sin ellos en los lejanos.

De aquel iniciado trabajo sólo me quedaron fichas, unas tres mil. Calculaba que para la redacción de los tomos, que seguirían al IX de don Cesáreo, necesitaría al menos veinte mil: así justifico mis urgencias por encontrar colaboradores.



Poco después de este fracaso y esta crisis, se me apareces en la página 291 de tu libro, que repaso y copio:

... Factor capital de nuestra alterosa historia decimonónica ha sido el Ejército; del Ejército ha hablado el español, para ensalzarlo o para denostarlo, a todo lo largo prácticamente del siglo XIX; del Ejército ha escrito e incluso teorizado el intelectual hispano de siempre; el político, entre nosotros, ha cuidado, mimado, temido, acudido o traicionado al Ejército, especialmente en el pasado siglo. A la Marina, en cambio, tan sólo se ha dirigido la mirada nacional con seriedad espeluznante en dos ocasiones colocadas caprichosamente al parecer, en el umbral y en el ocaso de una centuria enigmática: Trafalgar y Santiago.

Se da un hecho, para mí rotundo en cuanto a su carácter decisivo, que puede verter luz sobre la incógnita perseguida. Ello es la creencia convencida en la que está el español del siglo XIX, de poder prescindir de la Marina en todo problema importante de la nación.



No acepto este, probablemente sensato, criterio. Una cosa es el español y otra cosa es el político demócrata español decimonónico. Precisamente creo que esta oposición o al menos diversidad absoluta en el pensar, esta decidida elección en el camino a emprender por los unos y por los otros, es el fundamento de los desastres del siglo, cuyas consecuencias encontramos en 1898.

Entre Trafalgar y Santiago, España vibró muchas veces en marinero, vibración que no supieron aprovechar los políticos, o técnicos, que ostentaban la cartera de Marina, por que sólo la ostentaban. O eran malos, o eran tímidos, o eran medrosos en las dos acepciones, salvo las consabidas y notorias excepciones confirmatorias. Por no atreverse a nada, ni siquiera se atrevían a dimitir. La extrema izquierda del general, almirante desde 1868, Beránger formó parte del Gobierno de extrema derecha de don Antonio Cánovas; la extrema derecha del almirante Cervera formó en otro de la extrema izquierda de don Práxedes Mateo Sagasta. Conste que me percató del abuso calificativo de la palabra *extrema*, porque todos eran medios, partidos turnantes, casi, casi iguales, en un país en el que convivían carlistas viejos y socialistas jóvenes, separatistas ultramarinos y diputados encasillados, también llamados *cuñeros*.

Don Benito Pérez Galdós, el más popular de nuestros historiadores de la época, tiene *Episodios*, como *Trafalgar* o *La vuelta al mundo de la "Numancia"*, llenos de salsa y de sal. De su lectura salimos completamente mojados por los *salseiros*. En otros, como en *La Primera República* o en *De Carthago a Sagunto*, la Marina es protagonista gracias al Cantón murciano de Cartagena. *Aita Tet-taunen* permanece siempre a la orilla del mar..., y don Benito escribe siempre para la sensibilidad del gran público, llenando su historia de novela y aventura, para que llegue al alma del pueblo, pueblo que es, en nuestro caso, el pueblo español.

Trafalgar, lo primero. Pero Trafalgar, sospecho, no preocupó demasiado: fue una batalla francesa, punto final de una maniobra francesa, perdida por los franceses. Con gracia e inteligencia, te ocupas indirectamente de ella en la página 108 de tu libro. Y acordándote, entre muchos, de Villeneuve, escribes:

No es mejor general por la indudable validez de unos títulos justificados por la propia preparación y méritos, sino por los materiales méritos que encierran en sí un número aceptable cualificado de unidades navales, pongo por caso, o un contingente impresionante de guerreros bien armados de cualquier tipo.

Aunque en la ocasión, los barcos franceses, tripulados por la Revolución, no sirviesen para aplicarles el título de cualificados.

Tienes razón en todo lo que escribes en la página: El aliado pobre no es más que tropa de color, aunque lo mande un genio y una oficialidad genial. *Si el que manda falta —añades—, pero deshace contundentemente al enemigo con la gravedad de su bélico material, sólo los eruditos proclamarán si acaso —y vanamente casi siempre— las limitaciones profesionales del estratega. Si el rico no es genio, puede pasar por tal.*

Y siempre —creo que no la anotas— la frase del general Foch, siete estrellas, al cesar el fuego en 1918: *Ahora admiro menos a Napoleón, porque Napoleón sólo luchaba contra coaliciones.*

Preferimos no tener parientes que emparentar con un rico.



Entre Trafalgar, que nada importa, salvo a la Marina y a Cádiz, porque ya se estaba gestando aquel 1808 que obligó a la Armada a luchar en tierra, porque el dominio del mar nos lo ofrecía Inglaterra en bandeja de plata, y Santiago.

¿Qué español medio apolítico, qué periódico popular, qué semanario filológico, tan en boga, no se ocupó de la expedición a Gaeta, de la anexión de Santo Domingo, de la aventura de Méjico, de la guerra de Africa y la posterior del Pacífico, tan marineras, tan heroicamente marineras? ¿Quién no se ocupó de la intervención en Cochinchina, de las campañas de Joló? ¿Quién ignora el optimismo marinerero que se apoderó del pueblo con don Isaac Peral o con la vuelta al mundo de la *Nautilus*, y su angustia cuando desapareció el *Reina Regente* o cuando el incidente del *Virginus* que salvó la energía? ¿Cuántas calles y plazas hay en España con nombres de almirantes y acciones navales? Te ruego investigues en la guía de teléfonos.



Lamento, admirado don Eliseo, estar de veraneo, lo que me priva consultar mi modesta biblioteca e incluir en esta carta no sé si una estadística o una cronología, registrando los hechos en que España tuvo taquicardias sobre las aguas, en el transcurrir del siglo pasado. Pero sí deseo registrar un dato: cuando comenzó el reinado de la tierna infanta doña Isabel II, mayor de edad a los trece años, la escuadra de España era algo menor que la de Papachín, compuesta, si mal no recuerdo, de un navío y un bergantín. Se aproximaba bastante a la del almirante Polo que, como sabes, estaba compuesta de un buque sólo. Cuando la expulsamos del trono “gloriosamente”, la escuadra de España era la tercera del mundo: sólo nos superaban Inglaterra y Francia. Y, por cierto, los espadones, cargados de fracasos y más fracasos, recurrieron, como recurso supremo, a la Marina, para triunfar: lo de Topete es secundario; lo principal es que sin la Marina “La Gloriosa” hubiese sido imposible.



Por último, *no me toque usted a la Marina* es frase parlamentaria, no española, y en cuanto a *España vive de espaldas al mar* es definición impotente de los señores ministros decimonónicos, en época de partidos turnantes, cuando no conseguían en los Consejos los créditos necesarios, y no de la Marina, que sabe bien desde Bonifaz a Carrero, siempre ha tenido a un almirante en el candelero, siempre naturalmente que gobernase la prosperidad, en cualquiera de

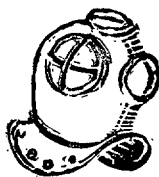
CARTA ABIERTA AL CAPITAN DE FRAGATA ALVAREZ ARENAS

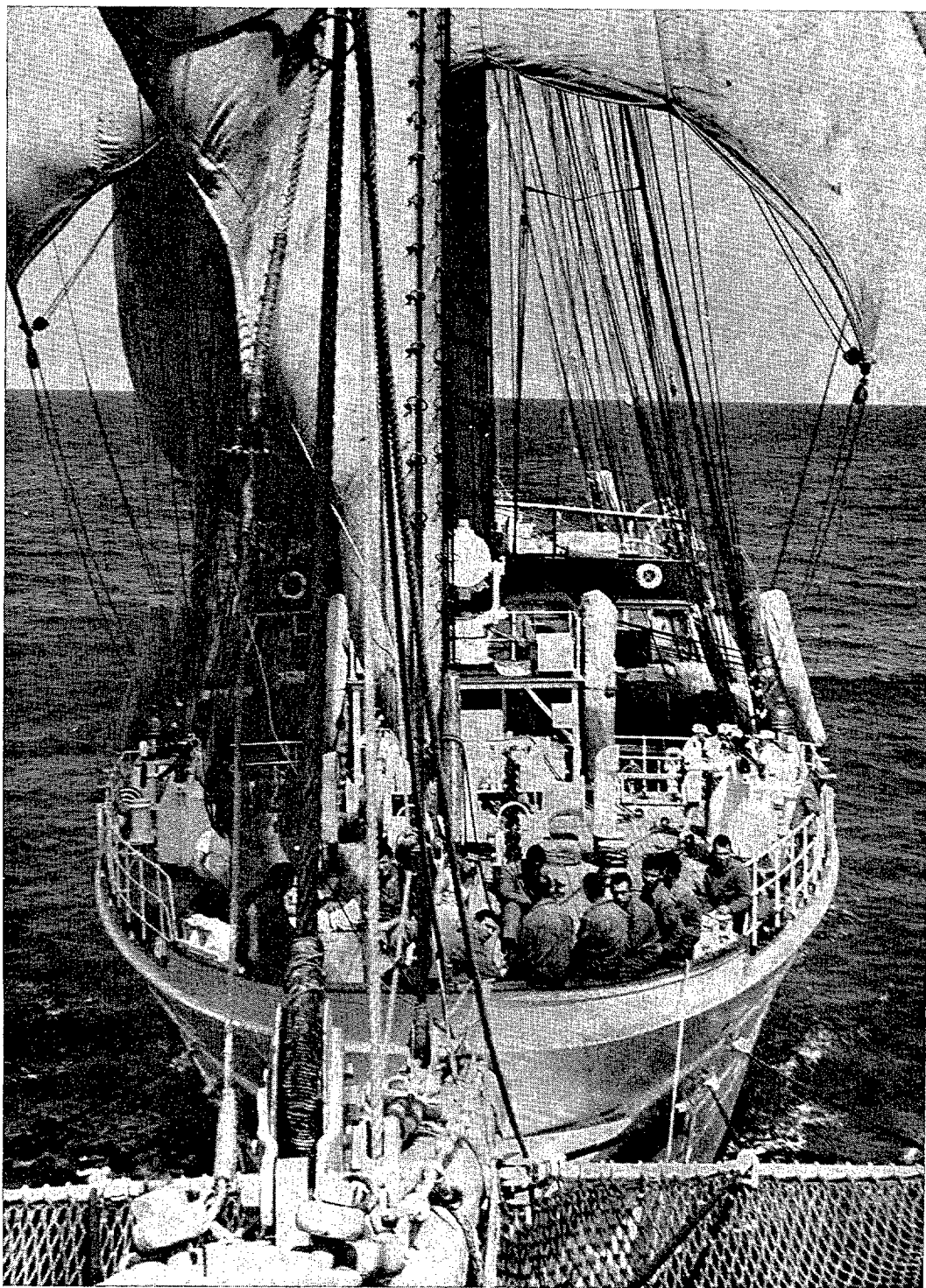
sus múltiples direcciones. Y un almirante, quiérase o no, es parte fundamental de la Marina.

Ya sé que tu *Teoría bélica de España* recurre sólo a la historia cuando es ejemplar, cuando necesitas ascua para arrimar a tu sardina. Por ahora, jamás se te ha ocurrido escribir —y describir— lo sucedido y por qué sucedió. Pero he sentido el deseo de aclarar tus frases, porque hay mucho grullo por ahí que interpreta tus verdades como ironías y tus ironías como escepticismos.

Y eso no. Bien sabes tú que eso no vale. Al pan, pan, y no pan y queso.

Con un abrazo y la enhorabuena más cordial, entre las muchas más valiosas que habrás recibido.

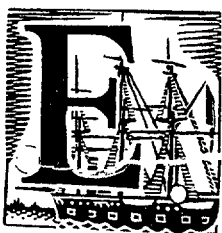




El *Juan Sebastián de Elcano* en pleno Atlántico. Visto desde el bauprés. Del capitán de fragata don Luis de la Sierra.

LA MARINA EN LAS HEROICAS DEFENSAS DEL CASTILLO DE LA TRINIDAD, DE ROSAS

Carlos MARTINEZ-VALVERDE



SCRIBO estas líneas al pie mismo del castillo de la Trinidad, la Ponsella, el *Bouton de Roses* de los franceses, sus atacantes en dos ocasiones. Escribo en la pequeña inflexión, llana, del terreno existente en la montaña, entre el castillo y la altura rocosa saliente del ingente Puig Rom, que a *tiro de pistola* según el decir de la época se yergue amenazador sobre el histórico y evocador fuerte.

Es una hermosa mañana primaveral en la que sopla una suave brisa que mitiga el rigor de unos rayos del sol que van haciéndose más y más calurosos; es una espléndida mañana de esas que distinguen y embellecen a la Costa Brava en días de mar apacible. Mirando hacia levante la línea nítida y azul del horizonte mediterráneo...; a mis pies crecen unas olorosas alhucemas. Alternando la calma de este día con la tempestad en otros, así van sucediéndose indiferentes a las alegrías y a las tragedias de los hombres, a sus guerras de entonces y a su turismo de ahora, que en esta hermosa costa perdura a todo lo largo del año.

Los muros del fuerte que yo contemplo, sentado en una roca, que son los del Norte; lienzo central y parte interna de dos baluartes, esos sí que hablan de lucha, acribillados como están por los balazos de la artillería enemiga; hablan de lo que vamos a recordar aquí y a comunicar a los que lejos están, para su satisfacción y legítimo orgullo profesional; para impulso de su presente y su futuro... tan distintos al pasado, pero tan profundamente enraizados en él. ¡Noble y vigorosa planta la de las virtudes de la raza!

El castillo de la Trinidad es una de esas fortalezas que los azares de la guerra hicieron que fuesen defendidas por oficiales de Marina y... ¡a fe! que lo hicieron valerosamente, como si del alcázar de su buque se tratase. Acude a mi mente el castillo del Morro allá en la lejana Habana, defendido por Velasco y los demás de la plaza, gobernados por los capitanes de navío, al no poder salir éstos por la estrecha boca a batirse en la mar contra fuerzas enemigas de aplastante superioridad..., y los de Cartagena de Indias, defendidos por los hombres de don Blas de Lezo... Todo esto queda muy lejos; en el tiempo y en el espacio; hay que volar a tiempos pasados; hay que saltar las tierras de nuestra Península; hay que cruzar el océano...; pero aquí, ante mí, y ante vosotros —*in mente*— lectores, otro ejemplo más de la adaptabilidad de los nuestros cuando del servicio de la Patria se trata: este castillo de la Tri-

nidad, en dos guerras: una contra la República Francesa y otra contra el emperador Napoleón Bonaparte.

El castillo está a unos dos mil metros de la plaza de Rosas, la que hoy se conoce impropia-mente con el nombre de *ciudadela* (es una plaza amurallada, sin ciudadela exterior alguna); se alza sobre una punta rocosa de unos 95 metros



Gravina

sobre el nivel del mar y defiende con una batería baja, propia para tiro raso, el fondeadero exterior. Dicha batería está sobre el cabo Blancals y tenía una capacidad para 12 cañones de a 24. El castillo en sí tiene forma parecida a la de una estrella de cuatro puntas (sus baluartes), pero con lienzos de muralla, no muy largos, interpuestos entre aquéllas. En los muros aparecen cañoneras con la inclinación necesaria para que su efecto principal sea el de flanquear aquéllos. Estos muros eran robustos—como lo acreditan sus restos tras la voladura—, tenían unos 18 a 20 metros de altura. Del lado del mar había una batería capaz para nueve cañones de gran calibre, especialmente dispuesta para defender la baja, la del cabo Blancals, contra los ataques que pudiesen hacerse desde

de el ingente Puig Rom. El castillo tiene, pues aún se conserva, un muro a modo de espaldón y un rediente que cubría la puerta de la fortaleza.

Primera ocasión.

En 1794, cuando el ataque a Rosas por los convencionistas franceses, apoyaba desde el mar la defensa la escuadra del general Gravina, que hubo de soportar durísimos tiempos; un navío, el *Triunfante*, se perdió totalmente y otros sufrieron averías de consideración. Se perdieron también casi todas las embarcaciones menores de la escuadra. Defendía el fuerte de la Trinidad un teniente de navío, don Esteban Morera de Planell, teniendo como segundo otro teniente de navío, don José Canelas; tomando también parte en la defensa el teniente de

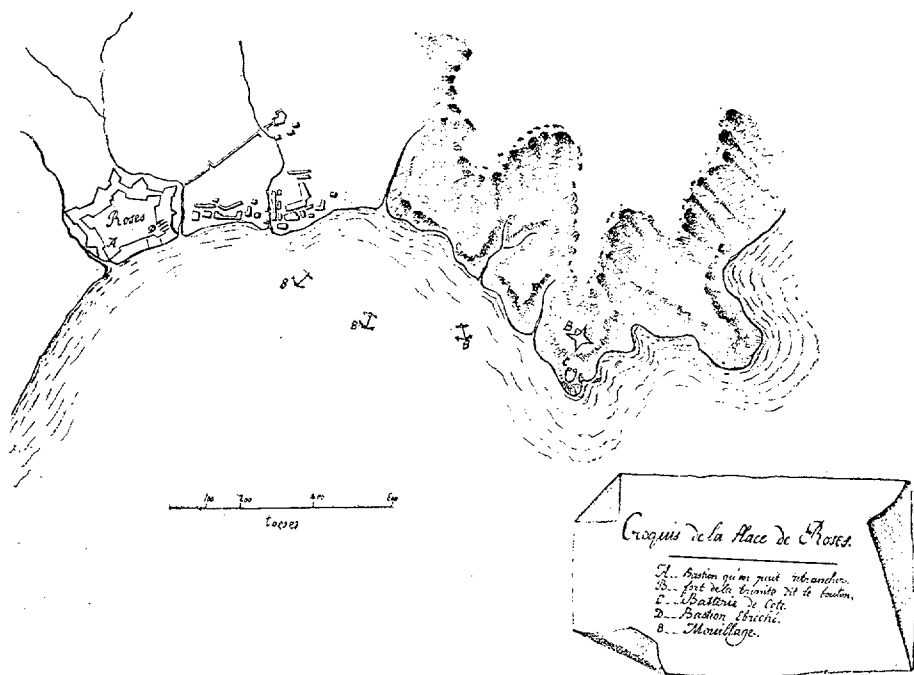
fragata don Juan de Alas y el alférez de navío don Juan Bunaggi. Guarnecían el castillo fuerzas de los batallones y brigadas de Artillería de Marina y de los regimientos del Ejército de Navarra y de Extremadura. Incomodaban mucho a los franceses los fuegos del castillo de la Trinidad sobre las tropas que atacaban la plaza, y a costa de grandes trabajos por lo abrupto del terreno, consiguieron establecer en las alturas dominantes una batería de seis cañones y dos obuses. La artillería de la defensa efectuó tan acertados disparos que desmontaron cuatro piezas de los atacantes, mas éstos no cejaron y las primeras luces del 2 de diciembre permitieron romper el fuego a una nueva batería francesa, emplazada en una altura peñascosa que parecía a todas luces inaccesible. La defensa había empezado el 25 de noviembre; el 1 de enero ya estaban acalladas las piezas del castillo gracias a los disparos de la batería situada en posición tan dominante. Durante tres horas estuvieron vomitando fuego, unas mil setecientas balas de cañón que abrieron brecha haciéndose ya la situación insostenible. El estado del mar hacía imposible toda comunicación con él, y allí se mantenían con insuperable espíritu; tan sólo 150 hombres, muchos de ellos heridos, y rendidos todos por la fatiga. El día 2 de febrero el teniente de navío Morera de Planell recibió la orden de evacuar la fortaleza, cosa que hizo en la noche, clavados previamente los cañones, practicando un orificio en la muralla del lado del mar, descendiendo los hombres por la empinada ladera llevando a los heridos a costa de grandes esfuerzos. La evacuación pudo llevarse a efecto por haber calmado algo el estado de la mar, ya que los temporales se sucedían con tanta fuerza y constancia que hacía imposible abordar la costa a las embarcaciones menores de los buques, así como lo era el apoyo artillero de las lanchas cañoneras (1).

Segunda ocasión.

En ella, en 1808, cuando atacó a Rosas Gouvion Saint Cyr mandaba el castillo de la Trinidad otro oficial de Marina, el capitán de fragata don Juan Picardos, al frente de una guarnición de unos doscientos cincuenta hombres. Los franceses sabían por la experiencia anterior cuán importante era la posesión del castillo, ya que sus fuegos batían de revés las trincheras practicadas para atacar la plaza por su lado de levante, el más fácil; emplazaron frente a aquél dos baterías de brecha, pero con pocas piezas, la primera con una de a 24 y la segunda con dos de a 16. Para el ataque a la Trinidad se destinaron dos batallones italianos. Antes de emplazar la artillería ya habían tenido lugar dos ataques, sin apoyo alguno, destinados a apoderarse del fuerte *de vive force*, llevados a cabo por las compañías de preferencia del segundo regimiento italiano; ataques

(1) Podemos recoger de Fernández Duro: "Gran servicio hicieron las de fuerza sutil (las embarcaciones), en fuego constante con el enemigo en sesenta y seis días, durante los cuales no tuvo la gente más cubierta que la del cielo. De ellas la bombardera número 2 voló, incendiada por proyectil de los franceses, pereciendo el teniente de navío don Fernando Somoza y todos los tripulantes. Se distinguieron los de igual graduación, don Antonio Miralles, a bordo, y don Esteban Morea (sic), como gobernador del castillo de la Trinidad, sosteniéndose hasta el último trance con artilleros y soldados de la escuadra. Por fin, cuando ya no fue razonable prolongar la resistencia, ordenó Gravina la evacuación por mar, que se verificó en la noche del 2 de febrero."

que fracasaron con muchas bajas de los asaltantes causadas por el fuego de fusilería de la defensa y por las granadas de mano que empleaban. Así y todo en el segundo ataque habían conseguido llegar al segundo rastrillo.



Mapa de la plaza de Rosas

El apoyo naval en esta segunda ocasión que consideramos fue menor que el prestado en 1794 por la escuadra de Gravina. Lo dieron principalmente los ingleses: un navío de línea, una fragata y dos corbetas británicas y varias cañoneras, probablemente españolas. No obstante, los británicos se emplearon con gran calor realizando desembarcos, conducidos personalmente por los capitanes de navío comandantes de las fuerzas navales aliadas, que fueron sucesivamente West y Bennet, comandantes del *Excellent* y del *Fame*, que relevó al primero. Ambos desembarcos fueron realizados en beneficio directo del castillo de la Trinidad, el primero con 300 hombres, simultaneándole con una salida de la plaza. No tuvo éxito. El segundo tenía por objetivo las baterías que tiraban sobre el fuerte, pero los 400 hombres de la escuadra que desembarcaron fueron rechazados fácilmente por los italianos, al tener que trepar por una cuesta muy pendiente: la ladera del Puig Rom.

Al fin entró en el castillo lord Cochrane entonces valeroso capitán de navío de la Royal Navy. Mandaba la fragata *Imperieuse* y desembarcó con 80 hombres de su dotación. Con ese refuerzo y con el mando del conde de Dundonal, indiscutible hombre de guerra de primera clase, cobraron nuevos alientos los defensores —no es que estuviesen decaídos en modo alguno a pesar de sus tensas vigiliias y trabajos, pero indudablemente fue un valioso refuerzo; la

emulación aumentó con la presencia de los británicos, al tratar de superarles—; dice Napier que los *marines* del navío *Fame* (parece indicar con ello que también formaban antes parte de la guarnición) habían sido retirados *the fort being considered untenable* (lo dejó en fácil inglés para que conserve más la exactitud de lo que quiso expresar). Cochrane, que después al servicio de los insurgentes de Chile habría de hacernos la guerra, en cierta ocasión, en uno de sus alardes del sorprendente valor que animaba a su espíritu, se hizo descolar, amarrado a un cabo, para rescatar la bandera que un proyectil enemigo, al cortar la driza, había dejado colgando, por fuera, a pocas varas del suelo, y todo bajo un diluvio de balas. Esta hazaña consta en los partes de guerra reproducidos en la Gaceta editada por la Junta Central.



Lord Cochrane

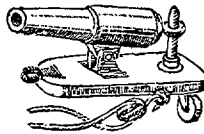
La llegada de Cochrane había sido muy oportuna, pues de entrada sirvió para rechazar el asalto que dieron al fuerte seis compañías

de preferencia italianas de los regimientos primero y sexto. Creían haber abierto brecha, y no era sino una galería que había quedado al descubierto y que los defensores tenían tapada con sacos terreros y con hamacas.

Cochrane, como jefe de más graduación, había tomado el mando del fuerte. Cuando el coronel O'Daly, que mandaba la plaza de Rosas, abierta brecha en sus muros y extenuada la guarnición por la prolongada defensa, discutía con los enemigos las condiciones de capitulación en la que comprendía al fuerte de la Trinidad, Cochrane, considerando que era imposible prolongar en él la defensa, previamente evacuada la guarnición, pegaba fuego al polvorín y volaba así el castillo. Los franceses condenaron mucho este acto efectuado durante la discusión de las condiciones de capitulación, pero ¿tenía conocimiento de la situación lord Cochrane?; estaba sin duda desconectado de la plaza, pero ¿pudo

ver alguna bandera blanca que indicase que se parlamentaba?... No voy a estudiar en una corta semblanza si fue ortodoxa o no, en su intención, la voladura del fuerte, mi intención ha sido poner en conciencia a todos los que lean estas líneas lo ligado que está a la Marina —más prolongadamente y de modo tenaz y valeroso a la española; de modo más corto, pero intenso, a la británica— ese fuerte, celoso guardador del fondeadero exterior de Rosas, llamado, con ribetes poéticos, por el enemigo *bouton*, esto es, capullo; de una rosa que tanto trabajo y tanta sangre les costaba tomar (2).

Ahí queda en la espléndida mañana de primavera de la Costa Brava ese capullo que se hizo flor de heroísmo en dilatado proceso cerrado con horrísona explosión. Hoy, ¡ingratitude humana!, pasan junto al castillo nacionales y extranjeros con la mayor indiferencia. Pero ahí quedan esos quebrantados muros, esas piedras impregnadas de inquietudes, de decisiones y de sangre, también los terrenos que regaron con la suya los soldados italianos del emperador, donde ahora florecen las olorosas alhucemas.



(2) En el ataque de los convencionalistas, o convencionales franceses, que de ambos modos se les conoce, de 1794, defendía la plaza de Rosas el general don Domingo Izquierdo, con unos 4.000 hombres, siendo atacada por un ejército de 25.000 hombres, provisto de abundante tren de sitio. Resistieron el asedio durante cincuenta y dos días. En esta ocasión fue cuando más sufrió el castillo de la Trinidad del fuego de la artillería enemiga, ya que cuando fue evacuado habían recibido sus muros 2.225 impactos de cañón de a 24, conseguidos tirando las piezas a distancia de medio tiro, 43 bombas y 25 granadas. Apoyaron la evacuación las lanchas cañoneras; dirigido todo por el mayor general de la escuadra.

En 1808 defendía la plaza de Rosas el coronel don Pedro O'Daly, con unos 3.200 hombres. La atacó el general Gouvion Saint Cyr, con un ejército de más de 15.000 hombres, provisto también de abundante artillería.

MATAPAN

Luis DE LA SIERRA



LOTANDO en las alturas, prácticamente en la vertical de la escuadra del almirante Iachino, fuera del alcance de la artillería antiaérea enemiga, el capitán de corbeta Bolt observaba, con la misma tranquilidad que si de vigilar unas maniobras se tratase, todos los movimientos de los buques de guerra italianos —que navegaban hacia el ONO, a unas 125 millas a poniente del cabo Kriós (Creta)—, y transmitía por radio sus observaciones a los aparatos torpederos ingleses que se aprestaban al ataque. La noche se echaba rápidamente sobre la mar, pero todavía a las 19,15 Bolt pudo ver que los buques enemigos hacían un cambio de rumbo, por conversión, y quedaban apreados al Oeste.

A esa misma hora, los destructores más retrasados de la formación italiana fueron entrando, como brillantes manchitas fosforescentes, en las pantallas de los radares de los cruceros británicos *Orion* y *Ajax*, situados ya a diez millas por su estela. Una leve sonrisa debió de iluminar entonces, fugazmente, el rostro severo de Phidham-Wippell, que veía al enemigo caer en la trampa electrónica y aproximarse el momento del desquite de los sobresaltos sufridos durante el día. A 45 millas por la popa del *Vittorino Venetto*, el grueso de la “Mediterranean Fleet” cerraba también distancias sobre los buques italianos, por la estela del lisiado acorazado, igual que una bandada de tiburones olfatea y sigue el sanguinolento rastro dejado por algún cetáceo herido.

Bolt pensó que el ataque aéreo era ya inminente, pero que a él le sería difícil apreciar después los resultados, por mor de la oscuridad, y que muy pronto tendría que volar hasta Creta para intentar aterrizar en alguna parte.

Abajo, sobre la tranquila piel del mar, los latinos maldecían aquel avión que no cesaba de transmitir, con desesperante precisión, sus menores movimientos, mientras que ellos, en tremendo contraste, faltos de toda colaboración aérea, ignoraban por dónde se movía el enemigo y cuál era la composición de sus invisibles fuerzas...

Puesto que durante el ataque de los aviones torpederos ingleses contra los buques de guerra italianos surtos en Taranto, el otoño anterior, la defensa

no había utilizado los proyectores luminosos para tratar de deslumbrar a los pilotos enemigos, ni tampoco cortinas de humo, y el ataque fue coronado por el éxito, ahora el comandante en jefe de la escuadra italiana decidió emplear ambos medios.

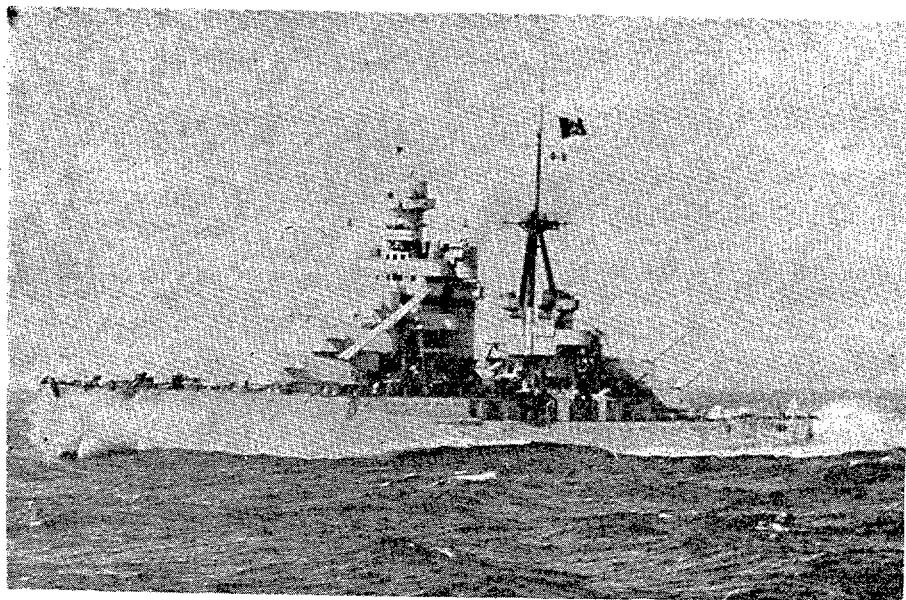
Por ello, cuando el destructor *Alpino* señaló que los aviones británicos se aproximaban lentamente, volando en un amplio zigzag, Iachino ordenó a este buque y al *Bersagliere* que empezasen a lanzar cortinas de ocultación. Luego dio la misma orden al *Granattiere* y al *Fulmine*, que navegaban por la proa del *Venetto*, y, casi inmediatamente, una desagradable, espesa y blanquecina niebla envolvió a la formación italiana, cegando a los hombres que, en el buque insignia, tenían al exterior sus puestos de combate.

A las 19,30, el *Alpino* señaló urgentemente que los aparatos enemigos estaban muy próximos. Las sombras de la noche se espesaban ahora, y el almirante Iachino ordenó a los cruceros y destructores que formaban las cuatro columnas exteriores de aquella improvisada formación, encender todos sus proyectores y, a los últimos, lanzar también cortinas de humo. En tan difíciles condiciones, y para tratar de desorientar al adversario, Iachino ordenó entonces otra conversión de 30° a estribor, y sus dieciocho buques, ya en plena e infernal barahúnda de la artillería antiaérea, efectuaron la maniobra con toda precisión, quedando nuevamente arrumbados al 300° verdadero.

Los aviones del capitán de corbeta Saunt, que se habían aproximado en formación cerrada a los buques italianos, desde el sector más oscuro del horizonte, para atacar en las mejores condiciones de luz y a favor de las incipientes sombras, se toparon con un impresionante barraje de fuego, y el temor de que pudieran producirse colisiones entre los aparatos, debido a la formidable humareda, pues el lanzamiento de los torpedos les obligaba a volar muy bajos, hizo invertir el rumbo al escuadrón británico, ya a tres mil metros de su objetivo, para luego tratar de aproximarse individualmente y desde sectores diferentes. Este último ataque aéreo, efectuado a media luz, cuando los aviones eran difíciles de distinguir, duró casi veinte minutos y resultó de pesadilla para los italianos, siempre temerosos de recibir inesperadamente algún impacto submarino que desventrara a sus buques. Pero el dispositivo diseñado por Iachino resultó bastante efectivo, pues de lo que se trataba era de salvar al *Venetto*, y este buque, que marchaba casi completamente a ciegas entre los cruceros y destructores de la escuadra, en las precarias condiciones que ya conocemos, no fue alcanzado por ninguno de los diez torpedos lanzados sucesivamente contra él por los aviones de Saunt y de Torrens-Spence. Pero, ¡ay!, no todos los buques italianos pudieron escapar indemnes. Entre el estallar de los proyectiles antiaéreos, sorteando los surtidores de fuego que brotaban de más de un centenar de ametralladoras de todos los calibres, el avión del subteniente C. P. C. Williams, el último en actuar de los pertenecientes al *Formidable*, que se lanzó al ataque a las 19,45, a ras del agua, deslumbrado por la cegadora claridad de los proyectores de los cruceros *Zara*, *Pola* y *Fiume*, y de los cuatro destructores de la primera división que marchaban a estribor del *Venetto*, lanzó desde corta distancia —pero seguramente a ciegas, igual que los demás—, contra el núcleo de aquella compacta formación que tan eficaz-

mente escondía al acorazado y logró alcanzar con su artefacto, provisto de espoleta de doble efecto, al crucero pesado *Pola*.

El torpedo estalló bajo la quilla de este buque de 12.000 toneladas de desplazamiento estándar —en aquel momento con las máquinas paradas a fin de no abordar al *Zara*, que era su matalote de proa—, a la altura de la cámara de calderas número 3 y de las turbinas de babor, causándole grandes destrozos. Todos los fogoneros y mecánicos que en ellas se hallaban murieron, y dichos compartimientos y los adyacentes de las calderas 4, 5, 6 y 7 resultaron inmediatamente inundados. El buque embarcó unas cuatro mil toneladas de agua y quedó al garete, aunque adrizado. De sus ocho calderas sólo tres resultaron indemnes, pero las tuberías de comunicación de vapor de dos de éstas estaban deshechas y la tercera se había vaciado. Es decir, para mover el buque había que llenar la última con agua salada, volver a encenderla y levantar presión. Un proceso que requeriría varias horas. Mientras tanto, el crucero tendría que permanecer inmóvil sobre la mar, como un solitario fantasma arropado en las sombras, sin corriente eléctrica de ninguna clase, sin poder disparar un cañonazo y con el enemigo rondando en las proximidades. ¡Una situación verdaderamente dramática, casi desesperada!



Crucero *Zara*

Los restantes buques italianos habían proseguido la navegación sin advertir, entre la vorágine de las explosiones de la artillería, la del torpedo que había dejado al *Pola* inmovilizado y fuera de combate. A las 19,45, el tiro fue haciéndose

esporádico, y poco después renació el silencio. El ataque había terminado, y el almirante Iachino creyó poder felicitar-se. Ordenó apagar los proyectores y cesar las cortinas de ocultación, precisamente porque el *Venetto* había podido superar sus dificultades en la máquina de estribor y lograba volver a dar los 19 nudos: aumento que ya no fue advertido por el avión del *Formidable*, que acababa de relevar al *Swordfish* de Bolt.

Conjurado el peligro aéreo, Iachino ordenó a la primera división que se situara a 5.000 metros por la proa del *Venetto*, y a la tercera, a igual distancia por la popa del acorazado. El *Fiume* ya había advertido la disminución del andar del *Pola* y, poco después, su inmovilidad, y alertó al vicealmirante Cattaneo. Pero el fragor del combate hizo que esta señal no se captase en la capitana. En cambio, a manos de Iachino, llegó entonces el siguiente mensaje enviado por "Supermarina": "De la observación radiogoniométrica se deduce que, a las 17,45 horas, una unidad enemiga, sede de un mando complejo, transmitía con Alejandría desde un punto situado a 40 millas al 240° de cabo Kriós."

Situado inmediatamente sobre la carta de navegación, dicho punto quedaba, más de dos horas antes, a 75 millas por la popa del *Venetto*. "Una formación enemiga —escribe Iachino— se hallaba bastante cerca de nosotros, sin que hasta entonces hubiésemos tenido noticia alguna de ello. ¿De qué buques podía tratarse? Ciertamente, de ninguno de batalla, pensamos, porque sólo uno de ellos había salido de Alejandría, además del portaaviones, y la última vez que fue visto se encontraba muy lejos y no parecía que tuviese intención ni posibilidad de seguirnos de cerca. Deduzco que la observación radiogoniométrica debe de referirse únicamente a la división *Orion* o a algún pequeño grupo de destructores que nos sigue con la finalidad de atacar durante la noche" (1).

Esta deducción, totalmente errónea, como ya sabemos, y que tendría secuelas trágicas para la Marina italiana, necesita ser examinada con cierto detalle, aunque para ello tengamos que interrumpir brevemente el relato y retroceder en el tiempo.

Sabemos que el Mando italiano no había previsto la observación de la base naval de Alejandría el día 28 de marzo: grave error que ya comentamos —pero que pudo haberse corregido después, en vista del desarrollo de los acontecimientos—, y que de no haberse cometido habría aclarado, sin lugar a dudas, el hecho de que toda la Escuadra inglesa se hallaba en la mar. Que el plan de observación aérea italo-alemán en el Mediterráneo oriental había fracasado parcialmente, durante el mismo día, debido en parte al mal tiempo; pero que dos aviones S-79 descubrieron y atacaron con torpedos, aunque sin éxito, al portaaviones *Formidable*.

Pues bien, al aterrizar en Rodas, el jefe de este escuadrón de la "Regia Aeronáutica", después de reconstruir su derrota y situar el lugar del ataque, en función de la recalada, manifestó haber avistado, en la cuadrícula 5647, a un

(1) En realidad, debido a que las demoras radiogoniométricas se cortaron con un ángulo de tan sólo 25°, la situación dada por "Supermarina" tenía un error de 20 millas. Es decir, los acorazados de Cunningham, que eran los que habían lanzado dichas señales, para que las restantes agrupaciones inglesas fijasen su posición relativa, se hallaban entonces 20 millas más cerca del *Venetto*.

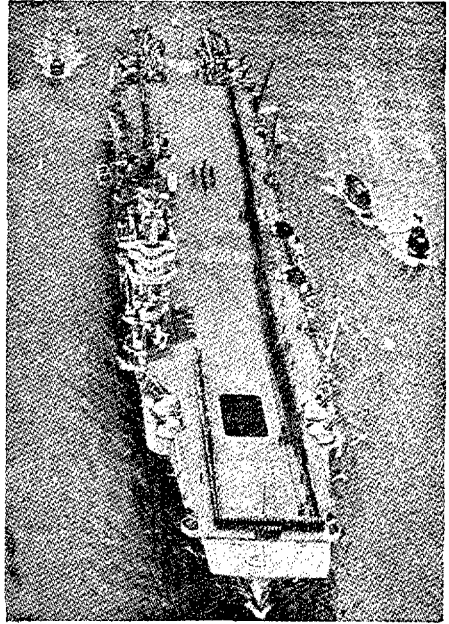
acorazado, un portaaviones, seis cruceros y cinco destructores británicos y haber atacado con torpedos al segundo de dichos buques. También dio el rumbo y velocidad de la Escuadra inglesa. Pero este informe, importantísimo y muy preciso, pese a confundir a dos acorazados con otros tantos cruceros, y que situaba a dicha Escuadra británica a 79 millas por la popa del *Venetto*, fue transmitido por Rodas con bastante retardo —a las 14,25—, erróneamente y de forma incompleta, pues daba como originador a un aparato de reconocimiento; no mencionaba el ataque de los aviones torpederos y olvidaba señalar el rumbo y velocidad de la Escuadra adversaria. Ello hizo suponer a “Supermarina” que el avistamiento no era seguro, por lo que ni siquiera se le retransmitió a Iachino, que se enteró de él accidentalmente, al ser recogido en el *Venetto*. De manera que el único avistamiento seguro y casi exacto de la Escuadra del almirante Cunningham, efectuado a lo largo de todo el día 28 por los aviones italo-alemanes, no sirvió prácticamente para nada.

Por otra parte, a las 15,04 de la tarde, es decir, casi una hora y media después de haberse captado en el buque insignia italiano dicho mensaje, Iachino recibió un radio de “Supermarina” señalándole que sus radiogoniométricos habían detectado, a las 13,15, las órdenes que transmitía un buque enemigo, a Creta y Alejandría, desde un punto situado a 170 millas al SE del *Venetto*. Pero el Almirantazgo italiano se abstuvo de aclarar a Iachino que las demoras tomadas por los radiogoniómetros —asentados muy lejos, en la Italia meridional— se cortaban muy mal, con un ángulo de tan sólo 16°, y que, por tanto, la posición dada no era, en absoluto, de confianza.

Como vemos, y por una serie de olvidos, errores humanos y fatalidades, todo parecía concatenarse para llevar al almirante de la Escuadra italiana a una decisión funesta. Fue como si la caprichosa y tornadiza Fortuna, que hasta entonces había mimado siempre a este marino, emplease ahora sus peores artes para tratar de hundir de un solo golpe su brillante hoja de servicios.

A las cuatro de la tarde, ya torpedeado el *Venetto*, a bordo de este buque se recibió el mensaje de un avión alemán que señalaba haber avistado, unas dos horas antes, a un acorazado enemigo, escoltado por unidades menores, moviéndose a unas 170 millas al ESE del *Venetto*.

Los mencionados fueron todos los informes referentes al grueso de la “Mediterranean Fleet”, que recibió el almirante Iachino en aquella agitada y fatídica jornada del 28 de marzo de 1941. Y como la posición del buque enemigo de



Portaaviones *Formidable*.

mando, señalado por los radiogoniómetros, concordaba bastante bien con la apreciada poco después por el avión alemán, Iachino, que tenía noticias anteriores de que dos acorazados enemigos habían sido torpedeados por el "Fliegerkorps X", el 24 de marzo; que no podía imaginar que la presencia del grueso de la Escuadra enemiga en el Mediterráneo oriental hubiera podido pasar inadvertida a tantos aviones del Eje, embarcados y basados en tierra, que aquel día habían explorado dicha zona, dedujo lo siguiente: a) que, cruceros y destructores aparte, en la mar había un solo acorazado enemigo y un portaaviones; b) que dicho buque de línea, situado a unas 170 millas por la popa del *Venetto*, no podría constituir peligro alguno, ya que, dada la pequeña diferencia de velocidades, habría tardado casi dos días en alcanzar al acorazado italiano, y c) que dicho buque de línea enemigo, que quizá había estado antes más cerca, habiendo comprendido la imposibilidad de entablar combate, se retiraba hacia Alejandría.

Estas deducciones, que, como vemos, daban por buenos todos los informes recibidos, menos uno —también descartado por "Supermarina"—, eran perfectamente lógicas. No olvidemos, ; no debemos olvidar!, que Iachino había sufrido recientemente las deplorables consecuencias de los informes aéreos, totalmente imprecisos y hasta fantásticos, proporcionados por los aviones de la "Regia Aeronáutica" después del bombardeo de Génova por la "Fuerza H"; que, consecuentemente, desconfiaba de la eficacia de la exploración aérea nacional; que le eran de más garantía, dada su mayor experiencia, los informes del "Fliegerkorps X" alemán y, por supuesto, los obtenidos por los radiogoniómetros de la Marina italiana. También debemos de señalar que "Supermarina" no contribuyó precisamente a disipar el error a que había sido llevado el almirante Iachino, ya que, si bien es cierto que le dejó en completa libertad de acción para decidir, no lo es menos que, sin necesidad de caer en la verdadera mediatización impuesta anteriormente a la Escuadra por el almirante Cavagnari, muy bien podía haber pedido a Rodas confirmación inmediata de su informe de las 14,25, —que, sin embargo, recibiría mucho después sin pedirla, pero que, aún así, no comunicaría a Iachino; lo que resulta tan inexplicable como su olvido anterior respecto a la detección del *Formidable* por los alemanes, el 24 de marzo—; haber advertido al comandante en jefe sobre la falta de exactitud de las demoras radiogoniométricas tomadas a las 13,15; haberle aclarado que ningún avión del Eje había sobrevolado Alejandría en toda la jornada y, por fin, haberle dado su apreciación particular de la situación. Fue realmente como si, en Roma, los almirantes Ricardi y Campioni se hubieran querido desentender de la operación más arriesgada que efectuaba la Escuadra italiana, dejándolo allí todo al cuidado de subalternos tan desprovistos de iniciativa como de perspicacia.

Regresemos ahora al puente de mando del *Venetto*, pues los acontecimientos van a precipitarse. A las 20,11, en la estación radio del buque insignia se interceptó una señal del vicealmirante Cattaneo al *Pola*: *Digame su condición*, que hizo temer a Iachino sobre la suerte corrida por este buque durante el último ataque aéreo. Cuatro minutos después, Cattaneo comunicaba al comandante de la Escuadra: "El *Pola* informa haber sido alcanzado a popa por un torpedo. El buque está parado."

Angelo Iachino era hombre de decisiones rápidas y, suponiendo que el *Pola* podría superar pronto sus dificultades y reanudar la navegación; que de no ser capaz de hacerlo, podría ser tomado a remolque; que en última instancia habría

que recoger a su dotación y echarlo a pique, y que las únicas fuerzas enemigas que podrían intervenir aquella noche eran los cuatro cruceros y otros tantos destructores de Pridham-Wippell, a las 20,18 ordenó a la división de Cattaneo que invirtiese el rumbo para prestarle auxilio.

Esta decisión, una de las más debatidas de todas las tomadas por algún almirante durante la segunda guerra mundial, era, habida cuenta de la estimación de Iachino, basada en los informes de que disponía, perfectamente ortodoxa. Hubiera sido inadmisibile dejar al *Pola* —un magnifico crucero pesado de gran valor militar— abandonado a su suerte por el simple temor a la posible intervención de cuatro cruceros ligeros y de otros tantos destructores enemigos que, poco antes, a la puesta del sol, ni siquiera estaban a la vista. Tampoco debemos olvidar que los italianos ignoraban la existencia del radar, y que suponían que, en caso de tener que combatir de noche, podrían hacerlo en igualdad de condiciones con el enemigo. Por otra parte, si había que remolcar aquel crucero de más de doce mil toneladas de desplazamiento, la faena sólo podría ser efectuada por un buque de parecido porte. Finalmente, si los daños sufridos por el *Pola* hacían inevitable el autohundimiento, lo natural era que tal medida fuese tomada precisamente por el almirante de la división a que el crucero pertenecía. Sin embargo, muy pronto iban a producirse una serie de circunstancias fortuitas, verdaderamente desafortunadas para los italianos, algunas casi increíbles, que llevarían a la división de Cattaneo al desastre. Aunque, como casi siempre, a forjar su aciago destino contribuirían también las propias víctimas. Tengámoslo presente.



La orden del almirante Iachino se cruzó con un mensaje de Cattaneo que decía: “Salvo orden en contra, destacaré a dos destructores para escoltar al *Pola*.” El almirante considera esta propuesta durante once minutos y, a las 20,38, insiste: *Zara*, *Fiume* y novena escuadrilla vayan a socorrer al *Pola*.”

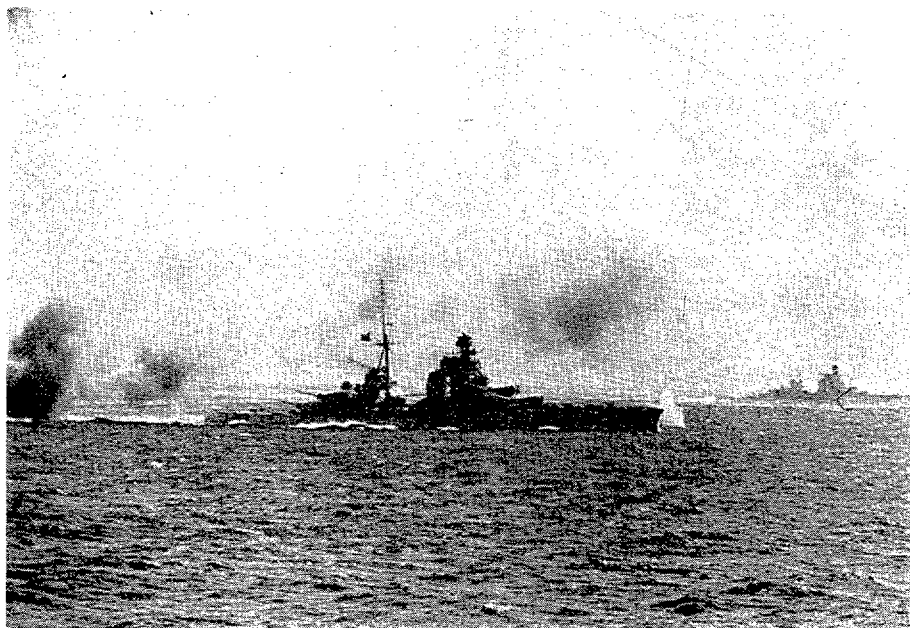
Como los buques italianos no contaban entonces con red telefónica de mando, todos estos radios tenían que cifrarse y descifrarse, lo que hacía las comunicaciones lentas y farragosas.

Quince minutos después de ratificar su orden, Iachino recibió un nuevo mensaje de Cattaneo: “Procedente del *Pola*. Alcanzado por un torpedo en el centro. Inundados tres compartimientos, máquinas de proa, calderas 4-5 y 6-7. Solicito asistencia y remolque.”

Era una mala noticia, pues el impacto no se había producido a popa, como se creyó inicialmente, sino en el centro, y las averías eran muy graves. Cinco minutos después de recibir el citado mensaje, es decir, a las 20,58, llegó otro radio a las manos de Iachino: “Pregunto si puedo invertir el rumbo para prestar asistencia al *Pola*.” Procedía de Cattaneo, y el comandante en jefe le dio su aquiescencia.

Mientras se intercambiaron estos mensajes, la Escuadra italiana había proseguido su navegación, alejándose del *Pola*. A las 20,30, a bordo del *Venetto* se había interceptado una señal táctica enemiga, por la que un mando británico ordenaba a sus unidades reducir la velocidad a 15 nudos. Como la Escuadra italiana se movía a 19, esta señal confirmó al almirante Iachino en su hipótesis de

que el adversario ya había renunciado a la persecución. No tuvo en cuenta que su último aumento de velocidad, hecho ya de noche, podía haber escapado a la observación aérea del enemigo. En todo caso, y como medida de precaución para desorientar a los ingleses, a las 20,48 hizo arrumbar a su Escuadra al 323°, es decir, puso la proa al cabo Colonne —entre punta Stilo y el golfo de Taranto—, y este cambio de rumbo, previsor y muy oportuno, contribuiría a que los británicos perdiesen efectivamente el rastro del *Venetto*.



Crucero *Fiume*

A las 21,06, Angelo Iachino observó cómo, por fin, las dos grandes siluetas oscuras del *Zara* y el *Fiume* caían a estribor por contramarcha, para invertir el rumbo, y se alejaban seguidas por los destructores de la novena escuadrilla. Instantes después se captó una señal de Cattaneo a su división, ordenándola arrumbar al 135° y moderar a 16 nudos. El comandante en jefe vio a los buques de Cattaneo perderse entre las sombras, sin aprensión alguna, convencido de que el enemigo principal no podría intervenir. Pero, ya a las 20,50, había informado al vicealmirante sobre la posición del buque de mando enemigo —a 40 millas de cabo Kriós—, obtenida por los radiogoniómetros de “Supermarina” a las 17,45 (mensaje que pudo haber contribuido también al referido retardo sufrido por los de Cattaneo poco antes de que éste invirtiera el rumbo) y, no queriendo dejar ningún cabo suelto, todavía le señaló después que, en caso de encuentro con fuerzas superiores, abandonase al *Pola*. Iachino informó al mismo tiempo a “Supermarina” sobre el estado de este crucero y las disposiciones adoptadas para su salvamento. Roma guardó silencio. ¿Tácito consenso... o inhibición?

El caso es que, desde que el comandante en jefe ordenase a la primera división invertir el rumbo, para socorrer al *Pola*, hasta que la orden se cumplimentó,

habían transcurrido nada menos que cuarenta y ocho minutos, lo que daría lugar a que los cruceros de Cattaneo llegasen a la vecindad del inmovilizado buque ; en el preciso momento en que lo hacían también los tres acorazados del almirante Cunningham, que se disponían a hundirlo a cañonazos ! Dicho retardo, y la reacción inicial de Cattaneo para enviar sólo a dos destructores en auxilio del *Pola*, han dado lugar a una serie de interpretaciones y polémicas que, sin embargo, creemos carecen de fundamento.

Carlo Cattaneo pereció aquella trágica noche, por lo que nadie podrá aclararnos nunca cuáles fueron sus pensamientos e intenciones. Pero si, como algunos historiadores suponen, vio o intuyó, con más claridad o clarividencia que Iachino el grave peligro que la inversión de rumbo de sus buques entrañaba, y quiso dársele discretamente a entender a su superior jerárquico, la realidad es que no disponía de mejores elementos de juicio que éste, y que ello habría supuesto, por su parte, la inconsecuencia más inexplicable, ya que a continuación marchó hacia el *Pola* navegando en línea de fila, con el *Zara* y el *Fiume* en cabeza de la formación y los cuatro destructores detrás, y no, como taxativamente le señalaban los cuadernos tácticos para la navegación nocturna en tiempo de guerra, con dichos buques destacados a 4.000 metros por la proa de los cruceros y con una distancia entre ellos de 2.000 metros. Luego no podemos dar por válida dicha suposición.

Lo que probablemente sucedió, como claramente se deduce del examen de las horas de transmisión y recepción de aquellas señales, tal y como quedaron registradas en el *Venetto*, es que, inicialmente, Cattaneo supuso que el *Pola* podría volver a navegar pronto; que el vicealmirante no recibió el mensaje de Iachino de las 20,18 y que, al conocer después los verdaderos daños sufridos por el *Pola*, decidió, por "motu proprio" ir en su auxilio con toda la división, ya que su solicitud de invertir el rumbo debió cruzarse con la ratificación de Iachino de las 20,38, recibida seguramente en el *Zara* hacia las 20,50.

Y mientras los buques de Cattaneo surcan confiadamente las negras aguas hacia el *Pola*, es decir, el desastre, navegando de la imprudente e injustificada guisa que ya conocemos, con la mitad de las dotaciones en zafarrancho de combate y la otra mitad en sus puestos de maniobra, y el *Fiume* prepara el remolque en la toldilla, examinemos los movimientos de los buques de la "Mediterranean Fleet".



A las 20,37 de la noche, el almirante Cunningham dio la ejecutiva a su orden de las 18,10: "Inmediato. Del comandante en jefe a las flotillas 14.^a y 2.^a Atacar con torpedos a la Escuadra enemiga. Demora y distancia, estimadas, al centro de la misma, a las 20,30, desde el buque insignia: 286°, 33 millas. Rumbo y velocidad del enemigo: 295°, 13 nudos."

Años después, al describir la génesis de esta decisión, el almirante británico quiso subrayar los riesgos que entrañaba. Dice en sus "Memorias" que algunos de los componentes de su Estado Mayor arguyeron "que no era aconsejable cargar ciegamente sobre el enemigo en retirada con los tres acorazados, llevando también al *Formidable* y corriendo el riesgo de que algunos buques propios resultasen lisiados, para encontrarse al día siguiente dentro del radio de acción de los bombarderos en picado adversarios".

Examinemos objetivamente la situación, tal y como se le presentó al almirante británico. Una fuerza italiana, compuesta por un solo acorazado, torpedeado y con graves averías, varios cruceros, uno de ellos probablemente también torpedeado y con averías graves, y algunos destructores, se retiraba, a velocidad reducida, hacia sus bases, distantes unas 400 millas marinas. La "Mediterranean Fleet", con tres acorazados, un portaaviones, una división de cruceros y varias escuadrillas de destructores, todos ellos indemnes, con equipos de radar a bordo de cuatro de sus buques (*Ajax*, *Orion*, *Valiant* y *Formidable*), y capaz de desarrollar una velocidad superior a la del enemigo, se encontraba supuestamente a 33 millas por la popa de la Escuadra italiana. Las bases aéreas inglesas quedaban muy próximas; las italianas, muy lejos. La Flota británica llevaba muchos años adiestrándose intensamente para el combate nocturno, incluidos sus buques de línea y, por otra parte, había conseguido importantes avances técnicos en el mismo. Los italianos carecían de radares o radiotelémetros de ninguna clase, su técnica databa prácticamente de la Gran Guerra y su adiestramiento para el combate nocturno dejaba que desear.

En tales condiciones de desigualdad, ¿qué líneas de acción quedaban abiertas para Cunningham? Creemos que solamente una: la que adoptó. Porque si hubiera decidido retirarse sin intentar "la explotación del éxito", es decir, dejando escapar a los maltrechos buques italianos, habría sido llevado inmediatamente ante un consejo de guerra y depuesto del mando. Y muy merecidamente, por cierto.

Así, pues, no nos dejemos influir: en Matapán no hubo grandes riesgos para los buques ingleses, ni nada heroico en la decisión tomada por el almirante de la "Mediterranean Fleet" la noche del 28 de marzo. Los británicos tenían prácticamente todos los triunfos en sus manos y actuaron —sólo medianamente— como verdaderos jugadores de ventaja.



El capitán de navío P. J. Mack, que izaba su gallardetón a bordo del destructor *Jervis*, arrumbó inmediatamente al 300°, a 28 nudos, llevando a sus ocho buques en dos columnas distanciadas entre sí seis cables (2), y poco después informaba al jefe de la 2.^a escuadrilla y a Pridham-Wippell sobre sus intenciones tácticas: trataría de adelantarse al *Vittorio Veneto*, pasando por estribor de este acorazado, fuera de su radio de visibilidad, para luego invertir el rumbo y atacar de vuelta encontrada, haciendo desfilar a cada una de sus escuadrillas entre el blindado italiano y las dos columnas de cruceros que le escoltaban por ambas bandas, para lanzar, a quinientos metros de distancia, sus sesenta y dos torpedos contra los buques enemigos, que, en la confusión del ataque, probablemente se cañonearían entre sí.

Era un plan ciertamente audaz, pero también bastante ingenuo. Porque Mack no tuvo en cuenta los probables errores de su situación estimada respecto al grueso de la "Mediterranean Fleet"; tomó como exactos los datos que sobre la posición, dispositivo, rumbo y velocidad del enemigo había dado el almirante y,

(2) Un cable = 1/10 de milla = 186 metros.

por si fuera poco, supuso que los italianos no alterarían nada, y que él, sin necesidad de efectuar una búsqueda previa, sería capaz, entre las tinieblas y sin radar, de hallarles.

Ya conocemos los cambios de rumbo, velocidad y dispositivo efectuados por el almirante Iachino, pero, además, Cunningham había errado en la distancia y velocidad apreciados al *Venetto* (pese a que Bolt, después de su primera aproximación por defecto, rectificó informando que dicho buque se movía a 15 nudos). Mas no pararían ahí las cosas.

A la puesta del sol, Pridham-Wippell, que hasta entonces había navegado hacia el Oeste a 30 nudos, para tratar de avistar a la Escuadra italiana, colocó sus buques en línea de marcación, distanciados entre sí siete millas y, como sabemos, el *Orion* detectó con su radar, a las 19,15, a dos unidades enemigas situadas a 10 millas de distancia, en la demora 295°. Consecuentemente, el "Valf" concentró de nuevo su división en línea de fila y, poco después, al divisar el gran resplandor producido por el último ataque de los aviones torpederos ingleses contra la Escuadra italiana, aprobó hasta ésta.

La visibilidad era ya bastante reducida y los ingleses no lograron ver a los buques enemigos. Al cesar el ataque, y quedar toda la mar envuelta por el oscuro y estrellado manto de la noche, Pridham-Wippell redujo la velocidad a 20 nudos, "para que las blancas ondas de cabeza que levantaban las rodas de los cruceros no traicionasen su aproximación al enemigo". Así transcurrieron treinta minutos de expectación y de silencio y, de pronto, a las 20,14, al cambiar de rumbo al 310°, en la pantalla del radar del *Orion* —de antena fija— surgió el potente eco producido por un gran buque situado a seis millas de distancia, en demora 310°. Pridham-Wippell moderó a 15 nudos y dio un cauteloso rodeo, y dieciocho minutos después los ingleses ya sabían que aquel solitario buque se hallaba parado, al gareté. Entonces, el vicealmirante británico comunicó por radio su descubrimiento, dando sus coordenadas, al mismo tiempo que señalaba su propia posición.

Este mensaje produjo sensación en todos los buques del grueso de la "Mediterranean Fleet", especialmente a bordo del *Valiant*, donde el almirante izaba su insignia. ¿Se trataría del *Vittorio Venetto*? Cunningham ordenó caer algunos grados de rumbo a babor para aproximarse hacia el derrelicto, mientras docenas de hombres encaramados en las superestructuras y cofas de los acorazados y del *Formidable* trataban de perforar las tinieblas haciéndose cábalas.

En el *Orion*, situado todavía a cinco millas del inmóvil buque enemigo (que como el lector habrá supuesto era el *Pola*), Pridham-Wippell decidió que, habiendo él señalado con toda exactitud la posición del derrelicto, y no teniendo seguridad de que se tratara del *Venetto*, debería continuar en pos de la Escuadra italiana y dejar que los destructores de Mack se encargasen de hundirlo. Así que arribó hacia el nordeste, para dar un buen resguardo al misterioso buque, y luego aumentó a 20 nudos y puso la proa al 310°.

Su prudente actitud está ahora justificada. El vicealmirante pensó que tratar de hundir al *Venetto* al cañón era para él impracticable, y que aproximarse para atacarle con torpedos expondría a sus cruceros a recibir algunas andanadas, de 381 mm. de calibre, que podrían resultar letales. Además, Pridham-Wippell temió que los destructores ingleses, que suponía a punto de intervenir, pudieran

lanzar por error sobre sus propios cruceros ("there could well be an all-British battle"). Pero el "Valf" había perdido más de una hora en el parsimonioso reconocimiento, y luego prosiguió al rumbo y velocidad anteriores, en línea de fila, en vez de haber iniciado inmediatamente cualquier tipo de búsqueda (de los varios previstos para tales casos en los cuadernos tácticos), a 30 nudos, partiendo de aquel punto exacto por donde había pasado el enemigo en retirada a la hora del crepúsculo, con lo que muy pronto hubiera descubierto a la Escuadra italiana y podido atraer sobre ella a los destructores del capitán de navío Mack.

Por otra parte, ni éste ni ninguno de sus contratorpederos habían captado la señal de Pridham-Wippell acerca del descubrimiento del gran buque enemigo al garette, así que la 2.^a y 14.^a escuadrillas continuaron también como iban, con lo cual, y como en términos marineros suele decirse, "perderían la virada". Porque el error anteriormente cometido por Mack, éste en que acababa de incurrir Pridham-Wippell, y el que después cometería Cunningham, permitieron que el grueso de la Escuadra italiana pudiera alcanzar sus bases sin contratiempos.

Hemos dicho el grueso. Porque mientras los ocho destructores del capitán de navío Mack y los cuatro cruceros de Pridham-Wippell surcaban inútilmente la oscura mar, los acorazados del almirante Cunningham y los cruceros de la 1.^a división de Cattaneo convergían, sin sospecharlo ni remotamente, hacia el

mismo fatídico punto donde los hombres del *Pola* esperaban, impotentes, contra toda esperanza.

A las 21,55, el radar del *Ajax* detectó tres contactos desconocidos que se movían a unas cinco millas por el Sur, y el crucero radió inmediatamente su descubrimiento. Era buques del almirante Cattaneo, pero Pridham-Wippell los tomó por destructores de Mack, y éste supuso que los señalados habían sido ¡sus propios buques!

Muy poco después se averió la radio que transmitía la observaciones



Crucero *Ajax*

del radar del *Ajax*, cosa de la que no pareció enterarse nadie; así que, a partir de entonces, sus importantes informes dejaron de llegar a Pridham-Wippell y al capitán de navío Mack. Era una cadena casi increíble de hechos, que iba a traducirse, en definitiva, como si estuviese escrito desde la eternidad en el libro del Destino, en que la división de Cattaneo pudiese proseguir, imperturbada, su fatal navegación al encuentro de los acorazados de la "Mediterranean Fleet".

Todavía, a las 22,26, desde los cruceros de Pridham-Wippell y los destructores de Mack se vio por el NO una brillante señal roja, pirotécnica, que, dada la dirección en que surgió, haría creer después a los ingleses que fue lanzada por el *Venetto*. Esta señal constituye uno de los varios misterios de aquella fantástica noche de extrañas visiones, pues la realidad es que los italianos no la lanzaron y ni siquiera la vieron. ¿Algún submarino inglés que trató de llamar la atención sobre la Escuadra italiana apercebida entre las sombras? Se ignora, mas lo cierto es que dicha señal muy bien pudo haber llevado a los británicos sobre la verdadera pista del *Venetto*. Y aunque provocó la alarma en los buques de Mack y de Pridham-Wippell, otros inmediatos y terribles acontecimientos harían que muy pronto se olvidasen de ella.

Cuatro formidables moles, erizadas de cañones, surcaban las negras aguas en línea de fila, navegando al Oeste cuarto al Noroeste. Eran, por este orden, las de las obras muertas del *Warspite*, el *Valiant*, el *Formidable* y el *Barham*, separadas entre sí 550 metros. Por las amuras del buque guía (en cabeza) se movían, a una milla de distancia, cuatro destructores: *Stuart*, *Havock*, *Greyhound* y *Griffin*. Sobre la tranquila mar soplaban un suave vientecillo, no había luna y cierta calima velaba un tanto las chispeantes estrellas y reducía la visibilidad a unas dos millas y media. Aquellos ocho buques de guerra navegaban en zafarrancho de combate, con las piezas de artillería de todos los calibres cargadas; los torpedos, con sus válvulas de retención abiertas; los proyectores de arco, encendidos, y las ojivas de los proyectiles iluminantes dentro de los graduadores de espoletas...

A las 20,03, el radarista del *Valiant* detectó el eco producido por un buque situado a nueve millas de distancia por la amura de babor de la formación de combate británica. Minutos después, el almirante Cunningham recibía un mensaje de dicho acorazado informándole sobre la presencia de un gran buque desconocido, ya a seis millas, y que presentaba una eslora de más de 183 metros. ¿El *Venetto*? Cunningham ordenó caer 40° a babor por giros simultáneos, y sus cuatro buques de combate quedaron inmediatamente en línea de marcación, arrumbados al 240°, es decir, hacia el enemigo, mientras los destructores forzaban máquinas para ocupar sus nuevos puestos. Las grandes torres de artillería de los acorazados se movieron, lenta y silenciosamente, hacia la banda de babor, y después quedaron amenazadoramente orientadas en la dirección aproximada donde flotaba el inmóvil y solitario buque, que no podía ser sino italiano.

A bordo de las unidades inglesas, la tensión iba en aumento. Los informes del *Valiant* continuaban llegando al buque insignia. A las 22,20, dicho acorazado señaló que el derrelicto estaba a 4,5 millas, en demora Sur cuarta al Sudoeste. El almirante ordenó entonces al *Greyhound* y al *Griffin* que se situaran por estribor, para no interferir después la línea de tiro británica. Porque Cunningham había decidido abrir el fuego sobre aquel buque tan pronto los apuntadores de las alzas directoras lo tuviesen en los retículos de sus visores. Así, el derrelicto, cualquiera que fuese, no tendría materialmente tiempo de disparar antes de haber sido alcanzado por el demoledor impacto de sus 24 cañones de 381 mm. Puesto que el enemigo había sido descubierto gracias al radar, sólo disponible para los ingleses, y por si se trataba efectivamente del *Venetto*, disparar el primero era fundamental.

Acababa de darse dicha orden a los destructores cuando, a las 22,23, el *Stuart*, que marchaba a estribor del grueso, dio la alarma. Ligeramente por su amura de

estribor, en demora de 250° y a unas dos millas de distancia, acaba de percibir las grandes sombras de varios buques enemigos a punto de cortar la proa de la Escuadra británica. ¡Eran los desventurados cruceros y destructores del vicealmirante Cattaneo!

Dos minutos después, el jefe del Estado Mayor de Cunningham, comodoro Edelsten, que, a través de sus prismáticos nocturnos avizoraba por la amura de estribor del *Warspite*, comunicó al almirante, con voz extrañamente calmosa y fría, que veía a dos grandes cruceros, precedidos por otro más pequeño, cortando la proa de la formación inglesa de estribor a babor. Y aquí llegamos, lector, al clímax; al momento más dramático y terrible de aquella larga jornada de lucha. Pero antes de ceder la palabra a un testigo de excepción, el almirante Cunningham, queremos hacer un breve inciso.

A las 22,25 se interceptó en el *Vittorio Veneto* una señal inglesa, "J-300-6", cuyo significado era: "Enemigo al 300° a seis millas". Entonces, la interpretación de esta señal pasó inadvertida a los italianos. Pero algunos días después se preguntaron cómo, con una visibilidad de poco más de dos millas, los ingleses habían podido "ver" sus unidades a una distancia de seis. ¿O es que no les habían "visto"? ¿Detectado quizá? ¿Cómo? En aquel momento, los marinos italianos, asombrados, empezaron a levantar la punta del hasta entonces tupido e impenetrable velo de misterio que había cubierto el bien guardado secreto del radar y el radiotelémetro.

Aquella señal, que para nada mencionan los textos británicos, procedía seguramente del *Formidable* y, desde luego, se refería a los buques de Cattaneo. No es que dudemos de que el *Stuart* descubriese visualmente a la 1.ª división italiana, ni tampoco que el comodoro Edelsten fuese el primero en verla a bordo del *Warspite*, pero puesto que los mismos ingleses reconocen que el *Pola* había sido detectado poco antes por el radar del *Valiant*, a nueve millas de distancia, tampoco dudamos de que otros dos buques idénticos, el *Zara* y el *Fiume*, seguidos de cerca por cuatro destructores, no quedasen también presos en dicho equipo electrónico y, con toda probabilidad, en el del *Formidable*, por lo menos a igual o parecida distancia, aunque las señales correspondientes hubieran escapado al *Venetto*.

Cunningham debió comprender inmediatamente que aquellos buques llegaban para auxiliar al gran derrelicto, pero, teniendo en cuenta que la demora en que se aproximaban le favorecía a él plenamente, no quiso cambiar de rumbo hasta que hubiesen entrado en el radio visual de sus apuntadores, ya que entonces no existía otro sistema posible de tiro. Abrir prematuramente los proyectores de arco, o lanzar iluminantes para tratar de descubrir al enemigo a los apuntadores propios, hubiera significado dar a los italianos bastantes oportunidades para reaccionar, es decir, incurrir en un gravísimo error, que, desde luego, Cunningham no estaba dispuesto a cometer.

De modo que la división de Cattaneo debió de ser detectada antes de lo que los británicos tratan de hacernos creer. ¿Por qué? Seguramente para tratar de agrandar el triunfo rotundo, ¡pero fácil!, de Matapan, han preferido silenciar la previa detección electrónica de los buques italianos, dando así indirectamente a entender que éstos tuvieron muy buenas posibilidades —las mismas que ellos para verlos— de haberse defendido y podido escapar. Pero lo cierto es que, tal

y como se produjeron en realidad los hechos, no tuvieron absolutamente ninguna. Y ahora, sí vamos a ceder la palabra al almirante de la "Mediterranean Fleet".

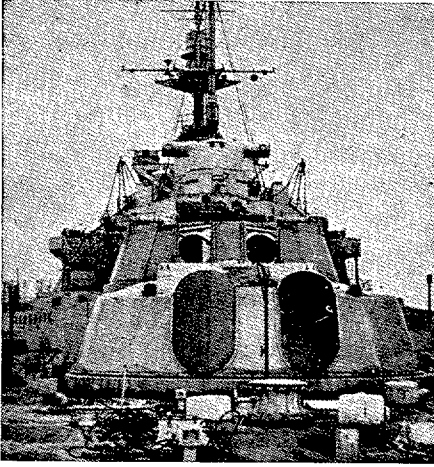
"Miré a través de mis prismáticos y allí estaban. El capitán de fragata Power, ex submarinista y magnífico experto en reconocer de un vistazo las siluetas de los buques de guerra enemigos, dijo que eran dos cruceros, con artillería de 203 mm., del tipo *Zara*, precedidos por uno más pequeño."

Este crucero más pequeño sólo existió aquella noche en la imaginación de los ingleses, pero prosigamos. "Utilizando la radio de onda corta, los buques de batalla volvieron a la línea de fila. Con Edelsten y el Estado Mayor había subido al puente alto, el del comandante, donde tenía una completa visión del exterior. Nunca olvidaré los minutos que siguieron. En un silencio de muerte, un silencio que casi podía percibirse, sólo se oían las voces del personal de la dirección de tiro apuntando los cañones al nuevo blanco. Escuché las órdenes que se repetían en la torre directora, detrás y por encima del puente. Mirando hacia proa, vi cómo las torres de artillería giraban y luego se detenían cuando los cañones de 381 mm. apuntaban a los cruceros enemigos. Jamás, en toda mi vida, había experimentado yo un momento más emocionante que aquel en que escuché una voz tranquila, procedente de la torre directora, que decía: "El apuntador del alza directora ve el blanco"; señal segura de que los cañones estaban listos y que su dedo se apoyaba en el gatillo eléctrico de disparo. El enemigo no estaba a más de 3.800 yardas (3.473 metros) de distancia, alzas a cero".

"Debió ser el director de tiro, capitán de fragata Geoffrey Bernard, quien dio la orden final de abrir el fuego. Se oyó el "ting-ting-ting" de los timbres. Después, el disparo simultáneo de seis grandes cañones produjo una gran llamada naranja y una violenta conmoción. En ese mismo instante, el destructor *Greyhound* encendió su proyector sobre uno de los cruceros enemigos, que se destacó momentáneamente en la oscuridad como una forma azul plateada. Nuestros proyectores se encendieron con la primera salva e iluminaron plenamente un horrible espectáculo. De lleno en su haz, vi a nuestros seis proyectiles volando por el aire. Cinco de ellos hicieron blanco por debajo de la cubierta principal del crucero y estallaron, produciendo brillantes llamaradas rojas. Los italianos fueron totalmente sorprendidos, con sus cañones trincados a cruzía, y quedaron destrozados antes de que pudieran ofrecer alguna resistencia."

"Por nuestra popa, el *Valiant* abrió el fuego al mismo tiempo, y cuando el *Warspite* apuntó sobre el otro crucero, vi cómo aquel acorazado deshacía en pedazos al buque de guerra. Su rapidez de tiro me asombró. El *Formidable* había caído a estribor para salir de la línea de fila, pero, por la popa del *Valiant*, el *Barham* también disparaba. El estado de los cruceros italianos era indescriptible. Se vieron torres completas de artillería y masas de otros restos pesados girar por los aires y caer al mar y, en un breve período de tiempo, los buques mismos no eran más que brillantes antorchas que ardían de proa a popa."

Este vívido relato de aquella escena, verdaderamente dantesca, alucinante, sobrecoge el ánimo. Porque no se trata de la descripción de un ejercicio de tiro



Acorazado *Warspite*

otras tantas del *Barham*. Y contra el *Fiume*, dos andanadas de grueso calibre del *Warspite* y una del *Valiant*. Fueron andanadas de seis y de ocho cañonazos disparados al mismo tiempo. Pero sobre los destructores de Cattaneo también se desplomó el mortífero azote de las piezas de 152 mm. que montaban los buques de línea, y que a los diez segundos de iniciarse el tiro ya hablaban.

El *Zara* y el *Fiume*, contruidos para resistir proyectiles de hasta 152 milímetros de calibre, quedaron inmediatamente fuera de combate por aquella cata-rata de obuses que pesaban cerca de una tonelada cada uno (872 kilos) y eran disparados a bocajarro, es decir, que llegaban con la máxima energía cinética posible. Así, ambos cruceros quedaron —inmediatamente el *Zara*, poco después el *Fiume*— con las máquinas destrozadas, sin energía eléctrica alguna y al garete. Sólo las ametralladoras del *Zara* pudieron abrir el fuego, ¡ay!, simbólicamente, contra el enemigo, pues las direcciones de tiro fueron también arrasadas.

Los marinos ingleses vieron cómo el primero de los cruceros italianos, convertido en un inmenso brasero, aproaba hacia la formación británica y después quedaba detenido, mientras el segundo, que también ardía como una tea, caía a la banda contraria y se alejaba lentamente con una pronunciada escora a estribor. A las 22,31 creyeron observar que los destructores italianos metían a babor para lanzar sus torpedos, y entonces el almirante Cunningham ordenó a los acorazados caer a su vez 90° a estribor por giros simultáneos y alejarse a toda velocidad. Pero tres de aquellos: *Alfieri*, *Carducci* y *Oriani* ya habían sido alcanzados, resultando los dos primeros con muy graves averías.

A las 22,38, Cunningham ordenó a los cuatro destructores que acompañaban al grueso regresar al lugar del combate para hundir a los buques enemigos averiados, mientras él seguía con las unidades de batalla arrumbado al Norte cuarta al Nordeste. Pero había sucedido algo que le alarmó sobremanera. En el momento de romper el fuego sobre la división de Cattaneo, el destructor *Havock*,

nocturno de la Escuadra inglesa, aunque muy bien pudiera parecerlo. Era el brutal y fulmineo aniquilamiento de millares de hombres totalmente sorprendidos, imposibilitados de reaccionar, condenados a la suerte más triste para cualquier combatiente: una muerte sin contrapartida.

El devastador, apocalíptico, cañoneo de los acorazados británicos no duró arriba de tres minutos. Como sus grandes piezas de artillería no tenían que ser llevadas a posición de carga después de cada disparo, pues ya lo estaban, y vueltas a apuntar, el ritmo de fuego fue excepcionalmente rápido. Sobre el *Zara* se abatieron cuatro andanadas de 381 mm. del *Warspite*, cinco del *Valiant* y

que había olvidado encender las luces de reconocimiento del mastelero, fue tomado por enemigo y resultó blanco de varias salvas, que, por verdadero milagro, no le alcanzaron. Al verlo totalmente envuelto por los piques de los proyectiles ingleses, "le di por perdido", dice Cunningham. Por otra parte, cuando los haces de los proyectores luminosos británicos barrieron después el horizonte hacia Levante, para tratar de descubrir si por allí había buques enemigos, uno de ellos desveló al *Formidable*, que, lanzado a toda máquina, ya se hallaba a unas cinco millas del grueso. Para consternación de sus hombres, el haz deslumbrador se inmovilizó sobre el portaaviones, que también fue tomado por un buque italiano. "Oímos cómo el director de tiro de la batería de estribor de 152 mm, ordenaba apuntar sobre él, y tuvimos el tiempo justo para impedirle abrir el fuego" —declara el almirante de la "Mediterranean Fleet", que logró evitar un trágico error.

Entre las sombras se movían ahora, con independencia del grueso, y en una zona muy reducida, una docena de destructores y cuatro cruceros ingleses, y un número indeterminado de buques enemigos, por lo que Cunningham, temeroso de que sus acorazados o el *Formidable* pudieran ser torpedeados por error por sus propias fuerzas, a las 23,12 dio la orden siguiente: "Todos los buques no empeñados en hundir al enemigo, arrumbar al Nordeste."

Esta orden resultó sumamente desafortunada para los ingleses, pues sería tomada al pie de la letra por Pridham-Wippell, que inmediatamente arrumbó hacia allí, renunciando a la persecución del *Venetto*.

El capitán de navío Brownrigg, del Estado Mayor de Cunningham, ha manifestado que ni el almirante ni él pudieron prever tal cosa, ya que los adiestramientos en tiempos de paz siempre habían subrayado que los cruceros no abandonarían el contacto con el enemigo en ninguna circunstancia. Pero aquí hay algo abstruso y que no encaja bien. Porque Mack preguntó si aquella orden se refería a su flotilla, y se le contestó que "después de su ataque" ("after your attack"). Luego, si dicha orden no iba dirigida al grueso de la "Mediterranean Fleet" —directamente mandado por Cunningham—, ni a los cuatro destructores destacados para rematar a los buques italianos, y tampoco tenía carácter inmediato para el capitán de navío Mack, ¿a quién iba destinada? Y si, para evitar equívocos, sólo trataba de informar a las demás agrupaciones inglesas sobre el rumbo a que se movería el grueso, ¿por qué no limitarse a señalarle? Cunningham aduce que no es lo mismo reflexionar tranquilamente en una butaca que dirigir una operación desde el puente de un buque, de noche y en presencia del enemigo. Ciertamente, pero todavía sospechamos que dicho error —que impidió a los ingleses poder localizar al *Venetto* en las próximas siete horas de oscuridad— fue debido a que Cunningham, al ver que nada menos tres cruceros y varios destructores acudían en auxilio del gran derrelicto italiano, debió tomar al *Pola* por el buque insignia enemigo. Este estaba ya bien localizado y pronto sería rematado por los cuatro destructores ingleses. ¿Para qué arriesgarse?

Regresemos ahora al lugar del combate, donde todavía flotaban al garette, con las cubiertas ensangrentadas y rotas y ardiendo furiosamente el *Zara*, el *Fiume* y el *Carducci*, no muy lejos del inmóvil y oscurecido *Pola* y del lisiado *Alfieri*.



Acababan de divisar los marinos italianos las luces rojas y anaranjadas de reconocimiento, recién encendidas en la arboladura de los acorazados británicos, cuando la primera salva enemiga rompía con sus llamaradas y terrible estampido la oscuridad y el silencio de la noche.

Instantes después era alcanzado el *Zara*. Un proyectil hizo impacto en su torre proel de 203 mm., que voló por los aires. De sus restos y barbata brotó un terrorífico incendio. Las máquinas de babor, la cubierta y los entrepuentes quedaron arrasados, y el buque, incontrolable, giró a babor, por lo que la segunda salva británica le alcanzó de lleno por la banda de estribor. La caldera número 5 estalló entonces con gran violencia, las máquinas de aquella banda fueron destrozadas, y el crucero quedó al garete, aproado al norte y envuelto en llamas.

El comandante del *Zara*, capitán de navío Corsi, ordenó inundar los pañoles de municiones de proa, que amenazaban estallar en cualquier momento, evacuar el puente y la zona del combés, auxiliar a los innumerables heridos y concentrar el personal a popa, pues intentar la defensa era ya, dado el estado de devastación en que había quedado el crucero desde los primeros impactos recibidos, imposible. A proa y al centro, el *Zara* ardía como una tea, y después de sostener durante varias dramáticas horas una inútil lucha contra el fuego, Corsi, de acuerdo con el almirante Cattaneo, decidió abandonar el buque y echarlo a pique. Un grupo de voluntarios, al mando del segundo comandante, capitán de fragata Giannattasio, descendió a los pañoles de municiones popeles para preparar las cargas de demolición. Pero este grupo, ¡como tantos otros!, quedaría atrapado y perecería en su totalidad.

El almirante Cattaneo arengó a sus hombres y les recomendó guardar una actitud digna si eran hechos prisioneros. Después se dieron los reglamentarios vivas al rey y a Italia y se abandonó el buque. Dejemos por ahora el *Zara*, todavía ardiendo, a solas con sus muertos, entre una fantasmagoría de luces y de sombras, para conocer la no menos trágica suerte del *Fiume*, que se hundiría algunas horas antes que su gemelo.

Tan inesperada y absolutamente sorprendido como el buque insignia de Cattaneo resultó el *Fiume*. La primera andanada británica le destrozó tres calderas, arruinó su cubierta, hizo volar varias cajas de urgencia de municiones de 100 milímetros y saltar por los aires la torre popera de artillería de 203 mm. Un formidable incendio se alzó inmediatamente sobre la toldilla del crucero, y las llamas brotaron también, muy altas, en el combés y el alcázar. Nuevamente alcanzado, un proyectil de 381 mm. atravesó la coraza de la flotación y la cámara de calderas de popa, y estalló junto a la carena, en la banda de estribor, abriendo una tremenda vía de agua. Los hombres del *Fiume* tuvieron la impresión de que su buque había sido alcanzado por un torpedo submarino.

Como las máquinas de proa y dos calderas proeles no resultaron averiadas, el *Fiume* obedeció al timón, cayó a estribor y continuó navegando durante algún tiempo, muy escorado a estribor. El calor de los incendios era formidable y, para evitar que estallasen las restantes municiones de 100 mm. de las cajas de urgencia, el capitán de navío Giorgis, comandante del buque, ordenó arrojarlas por la borda. Pero el crucero, ardiendo en popa, con terribles averías y una escora que aumentaba continuamente, estaba ya sentenciado. Así lo comprendió Giorgis, y, tras arengar a su gente y dar los vivas de reglamento, ordenó el

abandono del buque. Poco después, hacia las 23,15, el *Fiume*, convertido en una gran antorcha y con las planchas al rojo vivo, se hundía de popa y desaparecía bajo las aguas con un fuerte silbar, que era como un estertor fúnebre, entre torbellinos de humo negro, dejando sobre la mar a un puñado de estremecidos y todavía asombrados náufragos.

Tan impreparados como aquellos dos cruceros fueron también sorprendidos los destructores de la 9.^a flotilla italiana, que, bruscamente cegados por el resplandor de una decena de potentes proyectores de arco dirigidos constantemente sobre ellos, lacerados por la mortífera lluvia de proyectiles que llegaban del fondo de la noche, incapaces de apreciar siquiera la dirección en que se movía el enemigo, ni cuáles eran sus buques, y paralizados por el estupor, no pudieron contraatacar. Ante aquella muralla de fuego que se abatía implacable sobre ellos por babor, los cuatro destructores italianos cayeron a estribor para evitar ser aniquilados y tratar de ocultarse tras sus propias cortinas de humo, reagruparse después y atacar con torpedos.

En el *Alfieri*, el capitán de navío Toscano, jefe de la escuadrilla, ordenó meter todo el timón a estribor, poner a régimen de máxima fuerza y tender una cortina de humo. Pero su buque fue inmediatamente alcanzado, en el centro y a popa, por varios proyectiles de 152 mm. procedentes de los acorazados ingleses, y muy pronto quedó al garete, sin luces y con el timón inservible. En las cámaras de máquinas y de calderas, el ardiente vapor escapaba por las rotas tuberías, y había muertos y heridos por todas partes. A pesar de lo cual, su gente trató de volver a poner en servicio la planta propulsora y el gobierno a mano. Dejemos al *Alfieri*, en tan crítica situación, para ver la suerte de los restantes buques de su flotilla.

El *Carducci*, al mando del capitán de fragata Ginocchio, que inicialmente cayó también a estribor cuando los acorazados ingleses abrieron el fuego, momentos después trató de interponerse entre ellos y los cruceros italianos para ocultar a éstos con una cortina de humo. Puso la proa al enemigo y aguantó bastante bien la embestida de su primera salva, pero la segunda le dejó al garete y con un fuerte incendio a bordo.

El *Oriani* intentó pasar a barlofuego del *Zara* y el *Fiume*, para atacar con torpedos, pero pronto resultó centrado por el tiro del enemigo y recibió un impacto que le inutilizó la máquina de proa, por lo que, sorteando un bosque de piques, se retiró hacia el Sur, navegando con la máquina de popa a toda fuerza, al amparo de su propia cortina de humo. Después quedaría al garete.

El *Gioberti*, único de los siete buques de la infortunada división de Cattaneo que resultó indemne, por dos veces trató de atacar con torpedos a los acorazados británicos, pero, cegado por los haces de los proyectores y perseguido por los disparos, no pudo apreciar, ni aproximadamente, los datos cinemáticos del enemigo y, hostilizado después por los destructores ingleses, optó por retirarse.

Vemos, pues, que de los cuatro destructores que formaban en la división de Cattaneo, tres resultaron casi inmediatamente alcanzados por los proyectiles de 152 mm. del *Warspite*, el *Valiant* y el *Barham*, mientras que el cuarto fue incapaz de lanzar con posibilidades de éxito. Tales fueron los fulminantes efectos de la más absoluta de las sorpresas.

Mientras tanto, los destructores británicos *Griffin* y *Greyhound* se habían lanzado ya en persecución del *Oriani* y el *Gioberti*, que se retiraron hacia el Sur

envueltos en humo. Intercambiaron con ellos varias salvas, pero pronto renunciaron a la persecución y les perdieron de vista. Por su parte, el *Stuart* y el *Havock* vivieron una noche mucho más intensa y agitada. Con órdenes de rematar a los cruceros enemigos, el *Stuart* se aproximó al *Zara* poco antes de las veintitrés horas y le lanzó cuatro torpedos. Seguidamente disparó otros tantos contra el *Carducci*, que no estaba lejos. Al parecer, los ocho artefactos fallaron el blanco, probablemente por haber apreciado erróneamente los ingleses que ambos buques todavía navegaban.

A las 23,08, el *Stuart*, que se movía velozmente, descubrió en la oscuridad al *Alfieri* y, para evitar la colisión, tuvo que meter todo el timón a babor. Según la versión británica, el *Stuart* pasó a unos 150 metros del buque italiano y le disparó dos salvas de artillería. Por su parte, el *Alfieri*, inmovilizado y con una pronunciada escora a estribor, disparó tres salvas contra su enemigo, con el montaje doble de proa, único que había quedado en servicio. Instantes después, los italianos descubrieron al *Havock*, que seguía las aguas del conductor de flotilla, y, orientado rápidamente el montaje por la otra banda, pudieron disparar contra él una salva y abrir el fuego con las ametralladoras, al mismo tiempo que le lanzaban tres torpedos. El *Havock* le correspondió con cuatro artefactos submarinos, uno de los cuales alcanzó al *Alfieri* por estribor. El ya maltrecho buque italiano comenzó a hundirse y tuvo que ser abandonado por su diezmada dotación. Poco después regresó el *Havock* y aceleró su hundimiento con varias salvas de artillería disparadas a quemarropa. A las 23,30, el destructor de Toscano, que ardía como una bola de fuego, estalló y se fue a pique con su comandante, que no había querido ponerse a salvo, a bordo.

Trece minutos antes había bajado al abismo el *Carducci*. Con incontrolables incendios que amenazaban volar los pañoles de municiones, su comandante había ordenado abrir los grifos de fondo y los portillos, y abandonarle. El último en saltar por la borda fue el capitán de fragata Ginocchio. Poco después, el *Carducci* daba la voltereta y se hundía. Sus supervivientes tendrían que permanecer en la mar, antes de ser recogidos, ¡durante cinco terribles días con sus noches!

El *Stuart* y el *Havock*, que habían perdido el contacto entre sí, prosiguieron su accidentada navegación por aquel piélago de ruina y muerte, donde todavía ardían, como dos alucinantes fanales rojos en la noche, el *Zara* y el *Fiume*. Este último, ya evacuado por su dotación, se iría a pique, como sabemos, hacia las 23,15. Un cuarto de hora después lanzaba el *Havock* contra el *Zara* los cuatro torpedos que le quedaban a bordo, sin lograr alcanzarle, siendo contrabatido por fuego de ametralladora. A las 23,45, este destructor británico empezó a disparar sobre el crucero pesado, desde lejos, al mismo tiempo que le iluminaba con proyectiles estrella. Y entonces, a la intensa luz de sus bengalas, los ingleses descubrieron, casualmente, la gran silueta oscura del olvidado *Pola*.

El teniente de navío Watkins, que mandaba el *Havock*, se aproximó al buque que tan inesperadamente acababa de entrar en su campo visual, dirigió el inquisitivo haz de su proyector luminoso sobre él y abrió el fuego. Para pasmo de Watkins, sus cañonazos no tuvieron respuesta alguna; únicamente vio brotar dos pequeños incendios en la cubierta del fantasmal buque de guerra enemigo, que permanecía parado, oscurecido y silencioso, ligeramente escorado a estribor y al parecer indemne. ¿Qué buque era aquel?

El oficial examinó atentamente al *Pola* a través de sus prismáticos y, poco

familiarizado con las siluetas y aspecto de los acorazados y cruceros italianos, tomó el hermético *Pola*, que en la noche parecía gigantesco, por el buscado *Vittorio Veneto*. Entonces garabateó un mensaje, ordenó cifrarlo y lanzarlo al éter. Iba dirigido al almirante Cunningham y al capitán de navío Mack, y en él, Watkins decía hallarse ya sin torpedos en contacto con un acorazado, inmóvil e intacto, del tipo *Littorio*.

Cunningham debió ver confirmadas sus sospechas y guardó silencio. Pero el capitán de navío Mack, que veinte minutos después de la media noche, al recibir este mensaje, ya se movía hacia el Oeste, tras haber cortado inadvertidamente la estela dejada por el *Veneto* casi una hora y media antes, y que se encontraba a más de sesenta millas al norte del *Pola*, decidió arrumbar inmediatamente hacia el acorazado italiano descubierto por el *Havock*, pues aquel buque era su objetivo.



Si para los hombres del *Zara*, el *Fiume* y los destructores de la 9.^a flotilla italiana, el imprevisto y fulminante ataque del grueso de la Escuadra británica ni siquiera les permitió sentir ese estremecimiento interno que suele preceder a la entrada en combate, la dotación del *Pola* vivió, en cambio, varias horas de angustia y zozobra. Porque este buque, torpedeado a las 19,50, no sería hundido hasta las cuatro de la madrugada.

La rotura de numerosos tanques y tuberías de petróleo de alimentación de calderas hizo que una viscosa capa de nafta penetrara en muchos compartimientos y se extendiese por las cubiertas como una marea negra. En el oscuro interior del buque todo estaba resbaladizo y olía fuertemente a petróleo. El riesgo de incendio o de explosión debida a los gases era grave y, como medida de seguridad, el comandante del *Pola* hizo arrojar por la borda los proyectiles de 100 mm. estibados en cubierta dentro de las cajas de urgencia. También ordenó llenar con agua de mar y encender la única caldera disponible, mientras en el castillo de proa se preparaba la faena del remolque. Porque el capitán de navío De Pisa estaba seguro de que su buque sería tomado a remolque de un momento a otro.

Pero los minutos se convirtieron en horas. De la Escuadra italiana no quedaba rastro, y la lentitud de los mensajes intercambiados por radio con el *Zara* era desesperante. Después de las nueve de la noche se supo que los buques de Cattaneo se dirigían por fin en socorro de su aboyado compañero de Flota. Los serviolas del *Pola* redoblaron la vigilancia para tratar de descubrir cuanto antes a sus camaradas de la 1.^a división. Así transcurrió otra hora de intensa ansiedad. Afuera hacía frío y el relente todo lo empapaba. En lo alto centelleaban difusamente las estrellas. El buque, adrizado y sólo hundido algunos centímetros por debajo de la línea de flotación, parecía envuelto en un espeso sudario de silencio, y era como si todo el Universo se hubiera detenido expectante.

Poco después de las diez de la noche, los serviolas vieron una sombra que se movía lejos, por estribor; posiblemente un submarino. A través de sus prismáticos, De Pisa pudo percibir las oscuras siluetas de grandes unidades deslizándose hacia el noroeste, a unos tres mil metros de distancia, y no dudando que se trataba de los buques de Cattaneo, que les buscaban, ordenó lanzar dos bengalas rojas para atraer su atención. Dichas luces, que se encendieron a las

22,26, fueron efectivamente observadas por el vicealmirante de la 1.^a división, que se aproximaba por el noroeste y que entonces enmendó el rumbo hacia ellas.

También fueron vistas desde el *Barham*, último buque de la formación de Cunningham, pero no en las otras tres unidades del grueso británico, porque a su bordo todos tenían ya la vista clavada en los buques del vicealmirante Cattaneo.

Un minuto después, los hombres del *Pola* fueron horrorizados testigos del aniquilamiento de los cruceros y destructores de su división. De Pisa envió a la gente a sus puestos de combate, pero el director de tiro le recordó que el empleo de las torres de artillería de 203 mm. era imposible por falta de energía eléctrica para moverlas; que los ascensores de municiones de 100 mm. no podían funcionar por la misma razón, y que intentar el muncionamiento a mano de los pañoles, sin luces y con las cubiertas llenas de petróleo, sería tan poco práctico como peligroso. En vista de lo cual, y para evitar que el enemigo se apoderase del inerme crucero, o que éste pudiera correr la misma suerte que el *Zara* y el *Fiume*, con la consiguiente inútil pérdida de vidas humanas, De Pisa ordenó su abandono y hundimiento. En realidad, para el *Pola*, la única defensa, sólo hasta cierto punto eficaz, hubiera radicado en el oportuno empleo de torpedos. Pero ni éste ni los restantes buques de su serie (*Zara*, *Fiume* y *Gorizia*) montaban tubos lanzatorpedos.

Quienes sabían nadar se arrojaron al agua y se asieron después a las balsas salvavidas que habían sido lanzadas. A bordo del *Pola* sólo quedaron su comandante, el segundo, un puñado de oficiales y suboficiales y algunos marineros. Pero el tiempo pasaba, y el enemigo, que no parecía haber advertido la presencia del crucero italiano, tampoco hacía acto de presencia, por lo que De Pisa, confiando todavía en poder salvar su buque haciéndole navegar entre las tinieblas con la única caldera que pronto estaría disponible, ordenó volver a cerrar los grifos de fondo. Huyendo del frío, algunos náufragos prefirieron regresar a bordo del *Pola*, que ya presentaba una ligera escora.

Tres mil metros de sonda yacían bajo la rota quilla del crucero italiano y, en marzo, la temperatura de las aguas del Mediterráneo es muy baja; la más baja en todo el año. Los marineros que trepaban a la toldilla estaban ateridos y tiritaban de frío, por lo que De Pisa ordenó reanimarlos con vino y otras bebidas alcohólicas y hacer subir ropas y mantas, disponibles en los alojamientos situados a popa.



Sabemos que, poco antes de la medianoche, el destructor *Havok* había descubierto al torpedeado *Pola*. Diez minutos después de lanzar su sensacional mensaje acerca de este buque, el teniente de navío Watkins rectificó, señalando que se trataba de un crucero pesado con artillería de 203 mm.

El capitán de navío Mack recibió esta rectificación cuando ya llevaba una hora navegando a toda máquina hacia el Sur, por lo que, desanimado, decidió proseguir al mismo rumbo. Poco después de las dos de la madrugada alcanzaba con sus ocho trepidantes destructores el lugar donde todavía el *Zara*, "duro a morir", continuaba flotando incendiado. La mar estaba llena de petróleo, balsas y náufragos. Mack ordenó a sus destructores de cola que recogieran a los

náufragos, y con el *Jervis* decidió torpedear al *Zara*. El destructor se situó a corta distancia por el través del derrelicto, y a las 02,40 le lanzó una salva de torpedos, tres de los cuales hicieron blanco casi simultáneamente. Una vez más, la noche fue testigo de un impresionante espectáculo. Alcanzado en sus pañoles de pólvoras y de municiones, del buque italiano pareció brotar un imponente géiser de agua negra, inmediatamente seguido de formidables llamaradas que iluminaron los alrededores en un radio de muchas millas, mientras un trueno de tono grave rodaba sobre las aguas escarlatas. Después, entre grandes torbellinos de humo, el crucero escoró lentamente, dio la voltereta y desapareció bajo la lámina del mar.

A poco más de dos millas de este escenario de desolación, hacia Levante, flotaba el *Pola*. El capitán de navío Mack se aproximó a este buque con el *Jervis* y el *Nubian* y dio dos vueltas a su alrededor para estudiar la situación. Luego decidió abordar el semiabandonado crucero. A las 03,25, el *Jervis* se abarló al *Pola* e hizo pasar a su bordo un trozo armado de abordaje. De Pisa, que ya había mandado abrir nuevamente los grifos de fondo, no ofreció resistencia. Dadas las circunstancias, y el estado de su buque, ello hubiera resultado tan inútil como suicida. El *Jervis* transbordó a todos los que quedaban vivos en el *Pola*: 22 jefes, oficiales y suboficiales, y 236 marineros, parte de los cuales se hallaban heridos. Luego, visto que era ya imposible salvar al buque y remolcarlo hasta Alejandría, el *Jervis* le lanzó un torpedo, pero como su explosión no pareciese surtir muchos efectos, el *Nubian* le disparó después otro. Y habiendo recibido los impactos de tres artefactos submarinos, y con los grifos de fondo abiertos, el *Pola*, un buque sin suerte, se hundió a las 04,03 de la madrugada, con la bandera todavía izada en el pico del palo mesana.

La noche envolvió con su oscuro manto el nuevo drama que ya daba comienzo: el de los centenares de náufragos, muchos de ellos heridos, que no pudieron ser salvados por los destructores ingleses y griegos (3) y tuvieron que permanecer aferrados a una atestada balsa o a un pedazo de madera, hasta que, dos días después, llegase a sus inmediaciones el barco hospital italiano *Gradisca*.

Pero, para entonces, el viento, las corrientes y la mar habían desperdigado de tal forma aquella patética flotilla de hombres, cadáveres y restos, que muchos supervivientes, ¿quién sabe cuántos?, sucumbieron, pese a que el *Gradisca* permaneció seis días buscando. Entre los que perecieron estaban el vicealmirante Cattaneo y los comandantes del *Zara*, del *Fiume* y del *Alfieri*...



Hemos llegado al término de la batalla de Gaudo-Matapan. El *Vittorio Veneto*, escoltado por las divisiones de cruceros 3.^a y 8.^a, entró en Taranto en las primeras horas de la tarde del día 29, y el *Oriani*, que finalmente tuvo que ser

(3) Siete destructores griegos habían salido de Salamina en la anochecida del día 28, atravesado el canal de Corinto y aguardado en vano, entre Zante y Cefalonia, las órdenes de Cunningham para aquella noche. Pero el almirante británico debió considerar muy arriesgada la intervención de aquellos buques (provistos de más de medio centenar de tubos lanzatorpedos) en la oscuridad, y las órdenes no llegaron nunca. Su excusa de que el radio griego decía que los destructores aguardaban "oilers" (petroleros) y no "orders" (órdenes), no puede ser aceptada. Tampoco quiso emplear a los tres destructores ingleses que vigilaban el canal de Antikithera.

remolcado, también logró llegar a su base. Por su parte, y pese a los violentos ataques aéreos a que fue sometida durante el día 29 por la aviación italo-alemana, la "Mediterranean Fleet" regresó indemne a Alejandría el 30 de marzo.

Matapan fue la primera batalla naval importante ganada, gracias, en primer lugar, a los portaaviones y, en segundo, al radar; elementos ambos de que no dispusieron los latinos. Costó a la Marina de guerra italiana unos tres mil muertos (4), la pérdida de cinco magníficos buques y la inutilización temporal de otros dos, y tuvo muy importantes repercusiones en las operaciones navales del Mediterráneo, prácticamente hasta el final de la guerra. En dicha batalla, los marinos británicos cometieron varios errores, por uno solo de sus antagonistas italianos (Cattaneo), pero, constituyendo la fuerza más débil, tal error tuvo catastróficas consecuencias para ellos.

Perdida, desde luego, por la Marina italiana, en la batalla de Matapan también la "Royal Navy" resultó hasta cierto punto perdedora —aunque esto pudiera parecer paradójico a primera vista, puesto que no supo obtener lo que, conducida de otra manera, muy bien pudo haber logrado: la destrucción del formidable *Vittorio Veneto*. Porque en las guerras, y en definitiva, las ocasiones desaprovechadas cuentan tanto como las batallas perdidas.



El 31 de marzo, Angelo Iachino fue llamado a Roma por Benito Mussolini. Al atravesar el inmenso despacho del Mappamondo, en el "Palazzo Venezia", el almirante quizá temió un estallido de cólera del dictador. Pero, si así fue, debió de sufrir una sorpresa. Porque el Jefe del Estado italiano y ministro de marina ya se había percatado de que, en resumidas cuentas, él era el verdadero culpable del desastre de Matapan.

Pero el "Duce" no cometió la bajeza de tratar de buscar una víctima propiciatoria. Reconoció que su política respecto a los portaaviones había sido errada y ordenó construir cuanto antes dos buques de esta clase.

¡Demasiado tarde! Cuando Italia firmara el armisticio, en septiembre de 1943, los portaaviones *Aquila* y *Sparviero* no estarían aún terminados. Y la conclusión que se deduce de la batalla de Matapan es obvia: las guerras pueden muy bien ganarse o perderse en los intervalos de paz que las preceden y, con respecto a ellas, la era de la improvisación ha muerto para siempre.



(4) El "Uficio Storico" de la Marina militar italiana no ha podido darnos el número exacto de bajas sufridas por ésta en la batalla de Matapan.

LA AGUADA DE COLON EN PUERTO RICO

Roberto BARREIRO-MEIRO



N mi trabajo *El bojeo de Puerto Rico por Colón* (1) traté de demostrar que la derrota de Colón a su paso por la isla de Boriquen fue por la costa Norte.

El origen de la teoría del bojeo por la costa Sur tenía un fundamento muy firme, nada menos que el relato del segundo viaje colombino, hecho por Pedro Mártir de Anglería, único de los primeros cronistas de Indias que, aunque de un modo no muy claro nos dice exactamente (2):

Circiter ducenta millia passuum huius insulae meridionale late quod abraserant proteditur.

La traducción de este texto por Millares Carlo dice:

La costa meridional de aquella (isla) que bordearon se extiende casi doscientas millas.

Esta noticia fue tomada de la relación del viaje que le dieron, en Medina del Campo, Antonio Torres y algunos de los tripulantes de las 12 naves, que bajo su mando envió Colón desde la recién fundada villa Isabela, en la costa norte de la isla Española.

El cuatro de abril de 1494 respondieron a mi interrogatorio. Yo tomé lo que me dieron y lo que me dieron helo aquí.

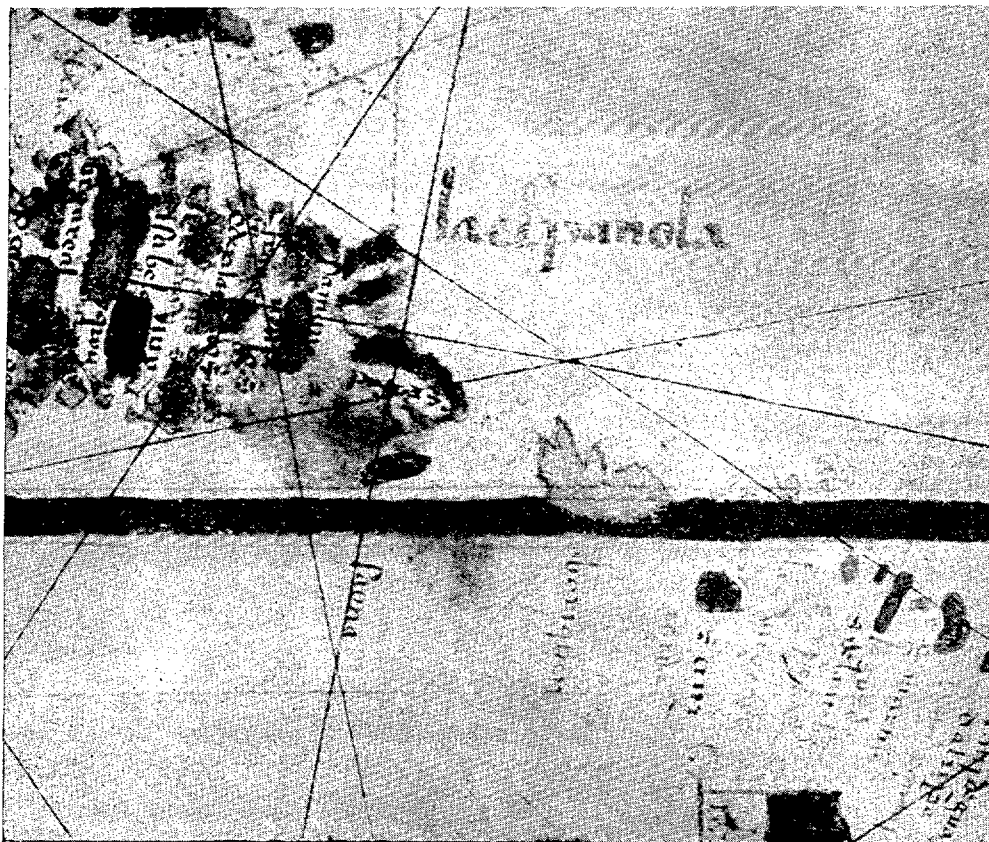
Resulta curioso, y para nosotros interesantísimo, que los mismos que informaron a Mártir, y por las mismas fechas, Antonio Torres, el piloto y el maestro, informaron a Simone dal Verde, y en su relación no figura para nada lo de "la costa meridional que bordearon", y esto es muy significativo.

Esta derrota por la costa sur estaba en total desacuerdo con la representación que de la isla había hecho en su famoso mapa-mundi de 1500 Juan de la Cosa, compañero de Colón en sus dos primeros viajes y "maestro de hacer cartas" en el segundo.

(1) REVISTA GENERAL DE MARINA, abril 1969.

(2) *De Orbe Novo Petri Martyris ab Angleria mediolaneusis Protonotaris cesarisis Senatoris decades cum privilegio Impertali. Compluti a pud Michaeli d'Eguia Anno MDXXX, f. VI.*

Estudiadas las fuentes del viaje; relaciones del doctor Chanca y de Miguel de Cuneo, testigos éstos de vista y del padre Las Casas y Hernando Colón, que si bien no lo eran, aún resultan más meritorias porque están sacadas del Diario del segundo viaje de Colón, según afirman repetidas veces, ninguno de ellos cita la navegación por la costa sur, y podíamos afirmar que la niegan, pues cuando navegaban la costa sur del archipiélago de las Once Mil Vírgenes, como lo denominó Colón, se encuentran la isla de Boriquen, y alguno de ellos de un modo tan concluyente que no deja lugar a dudas. Así nos dice el doctor Chanca:



Esta es la representación de la isla de Puerto Rico, en la Carta de Juan de la Cosa del año 1500.

Cualquiera que la vea y sepa que Juan de la Cosa navegó una costa de esa isla y se le pregunte cuál cree que fue la costa navegada, no dudamos que contestará que la norte, que representó con accidentes, incluso con una bahía en el extremo occidental, mientras que la costa sur —cuyos accidentes geográficos son más notables que los de la norte— la representó como una línea continua y arqueada, dando la impresión de que no fue conocida por él.

No cabe objetar que los accidentes quedaron ocultos por la línea gruesa que representa el trópico, porque en la carta original se ve claramente que la costa sur es una línea continua.

... anduvimos esta costa (de los Once Mil Virgenes) lo más de este día hasta otro día en la tarde, que llegamos a vista de otra isla llamada Borenquen, cuya costa recorrimos todo un día; juzgábase que tenía por aquella banda 30 leguas.

O sea que navegando por las Once Mil Virgenes, encuentran una isla y la recorren por una banda que tenía 30 leguas; esta costa no puede ser la *meridional* de la isla, porque desde donde se encontraban, para alcanzar la costa sur y navegarla, tendrían que hacer varios rumbos, que no se citan en ninguna de las fuentes y encontrarían varias islas, entre ellas la de Vieques, que no dejarían de nombrar y representar y, sobre todo, serían *varias bandas* las navegadas.

Valorando más las relaciones de dos testigos de vista, escritas a los pocos días de los sucesos, la escrita por el propio Colón en su Diario —escribía de noche lo ocurrido en el día—, en las relaciones de Las Casas, y su hijo Hernando, y el dato de un testigo de sumo interés —en este caso, Juan de la Cosa—, que además de estar presente era el cartógrafo de la expedición, que a lo escrito por Mártir de Anglería que relata en latín lo que le contaron en castellano, respecto a sucesos acaecidos cinco o seis meses atrás llegamos a la conclusión de que la costa de la isla de Puerto Rico navegada por Colón en su segundo viaje, camino al puerto de la Navidad, fue la norte.



El bojeo de Puerto Rico por Colón lleva implícita otra cuestión de no menor dimensión, ¿dónde está situado el lugar donde Colón se surtió de agua y por el cual se denominó desde entonces *La Aguada*?

Lo mismo que son muchas las naciones, regiones, pueblos y aldeas que se disputan el nacimiento de Colón no son menos los lugares de la costa de poniente de Boriquen, que aseguran ser el lugar de La Aguada.

No cabe duda de que si Colón iba con la mayor urgencia para llegar a la Navidad, en la costa norte de la isla Española, donde había dejado los 39 compañeros del primer viaje, y la derrota seguida hubiera sido por la costa sur, la teoría sustentada por los historiadores que piensan que esta Aguada estaba próxima a cabo Rojo, o más arriba, en Boquerón o Mayagüez e incluso en San Germán (3), podría ser convincente.

Si nos limitamos a lo escrito por Mártir en la obra ya citada:

Altamen in eie ultimo ad occidenten angulo aquiandi solun gratia pñci interrandes cendere.

Admitiendo la traducción que Millares de Carlo hizo de este mismo pasaje de las Décadas, dice:

Sin embargo, tan sólo para abastecerse de agua desembarcaron unos cuantos hombres en su ángulo extremo occidental.

(3) Siempre que citemos a San Germán nos referimos a San Germán "el viejo", situado en la actual bahía de Añasco.

No cabe duda que, admitiendo el bojeo por la costa meridional, el desembarco y aguada tenía que ser o cabo Rojo o su bahía próxima, Boquerón, quedando descartados Mayagüez, San Germán, etc. pues estos puertos ya no están en el ángulo extremo occidental.

El cabo Rojo es un accidente geográfico, en este caso, demasiado notable para no estar indicado ni en el Diario ni en la cartografía. Para salvarlo, por sus bajos próximos, tenían que darle bastante resguardo, y entre las 17 naves algunas —si no todas— verían las islas de Mona o Mónico, amén de tener que señalar los cambios de rumbos necesarios, y nada de esto ha sido registrado en el Diario de Colón (Las Casas y Hernando).

Asimismo, es lógico señalar que si el viaje se realizó por la costa norte, tanto San Germán como Mayagüez, Boquerón y cabo Rojo quedan eliminados como lugar de la aguada, pues la intención clara y constante de Colón era ganar latitud y no perderla.

Que La Aguada no estaba situada en San Germán nos lo dice de un modo claro y definitivo la breve relación del viaje de Juan Ponce de León a la Florida en 1513, que nos da don Antonio de Herrera en su historia: “De San Germán pasó a la aguada, para de allí tomar la derrota.” San Germán queda, pues, descartado, pero no nos dice dónde estaba la aguada. Sabemos, sin embargo, que el rumbo que tomó Juan Ponce y mantuvo durante casi toda su derrota fue el NNO; esto excluye, por deducción, no sólo a San Germán, sino también a Mayagüez, Boquerón y todo lugar situado al sur de San Germán, pues para iniciar una derrota con el rumbo NNO no iba a tomar un puerto más al sur de donde se encontraba.

La situación de La Aguada queda definitivamente determinada en la obra manuscrita —y casi desconocida— de Alonso de Chaves, titulada *Quatri Partitu* (4). Alonso de Chaves por Real Orden dada en Madrid en abril de 1528, fue nombrado cosmógrafo, piloto mayor y maestro de hacer cartas e instrumentos de navegar de la Casa de Contratación de Sevilla, con encargo de corregir el Padrón Real. Esto es una prueba de la indudable categoría de Chaves en asuntos de náutica. Por la tabla del “Aureo Número” sabemos que la obra se escribió después de 1520 y antes de 1538. Al escribir las últimas noticias del Pacífico nos dice que son de este año 1536.

La obra fue aprobada por los demás cartógrafos de la Casa y “de los más sabios experimentados pilotos que navegan y han navegado y residido en todas las dichas partes”.

Los capítulos que vamos a utilizar no son más que una carta náutica puesta en prosa.

Olvidemos la toponimia actual e incluso otras anteriores. Sabemos las veces que han variado de nombre algunos accidentes geográficos de la isla.

El capítulo tercero “Que tracta de S. Juan”, nos dice:

(4) Se le conoce con este título, pero el verdadero es extensísimo:

“Quatri Partitu” en Cosmografía y por otro nombre llamado espejo de navegantes, obra muy utilísima y compendioa en toda la arte de marear y muy necesaria y de gran provecho en todo el curso de la navegación, principalmente en España.

Se halla en la Real Academia de la Historia. Ms.-9.14.1.

“De cabo Roxo hasta la punta del aguada se corre al Norte ay de camino Catorce leguas, 14, y en esta costa está el puerto de Sant Jerman, corren las aguas al Norte.

De la punta del aguada hasta la punta de Ayala se corre al les Nordeste ay de camino cinco leguas, 5, y en este parage está la isla del Zecheo y en la costa está la aguada, corren las aguas al nor-nordeste y del Norte.

De punta de Ayala hasta puerto Rico va la costa al Leste ay de camino veinte y quatro leguas, 24, corren aquí las aguas al hueste.”

Vemos claramente que llama punta de La Aguada a la actual punta Higüero o Jigüero y punta de Ayala a la actual Boriquen, y nos dice que el puerto de San Germán está en la costa de 14 leguas, entre cabo Rojo y punto de La Aguada, y sitúa La Aguada entre la punta de su nombre y la de Ayala; o sea, entre punta Higuero y punta Boriquen.

Todo esto nos lo vuelve a confirmar en el mismo capítulo, casi con las mismas palabras, pero añadiéndole las coordenadas geográficas conocidas entonces, latitud y distancia, en la Sección “de las particularidades de esta isla de San Juan”.

Punta de aiala está a la vanda del Norte en diez e ocho grados $\frac{1}{2}$ largos 18 largos

Está al hueste de Puerto Rico, dista del veinte e quatro leguas 24 leguas

Está al Nordeste de la punta del aguada, dista cinco leguas 5 leguas

Está al les Nordeste del Rio del Aguada, dista dos leguas 2 leguas

Esta punta es segura bien se puede llegar a ella y en doblándola está el aguada.

Punta del aguada está a la vanda del hueste en diez e ocho grados y un tercio 18 $\frac{1}{3}$ leguas

Está al Sudueste de Punta de Ayala, dista de ella cinco leguas 5 leguas

Está al les Sueste del Cabo del Engaño en la Española, dista del quince leguas 15 leguas

Está al Norte de la entrada de Sant German, dista cinco leguas 5 leguas

Está al Norte de Cabo Roxo, dista del catorce leguas 14 leguas

Está al Nordeste de la Mona, dista della catorce leguas 14 leguas

Está al hues Sudueste del Río del aguada, dista tres leguas 3 leguas

Esta punta es segura y limpia sin Requesta y es lo más occidental desta isla.

Podíamos seguir las “particularidades” de la isla, pero no haríamos sino repetir lo mismo.

Para que no podamos tener dudas de cuál es una punta y cuál la otra, nos da la latitud de ambas: dieciocho grados y medio para punta Ayala y dieciocho y un tercio para la punta de La Aguada; la distancia de punta Ayala a Puerto Rico y la distancia entre ambas Puntas. Si antes nos situaba La Aguada entre ambas puntas, ahora en las "particularidades" nos precisa la posición del río del Aguada a tres y dos leguas respectivamente de las puntas de Aguada y Ayala.

Para los que no tienen fe, o no creen en la cartografía, diremos que, a las mismas conclusiones obtenidas después de emplear las fuentes del segundo viaje colombino, se llega solamente con la carta de Juan de la Cosa.

Todos los investigadores que trataron este tema están de acuerdo en que, encontrándose la flota colombina navegando por el archipiélago de las Once Mil Vírgenes, para pasar a la costa sur de Puerto Rico, tuvo que ser vista, situada y representada la isla de Vieques. En la Carta de Juan de la Cosa están representadas no sólo las islas Mona y Monico, sino que también lo está el *Zecheo* o *Dezecheo*, que no pasa de ser poco más que una roca. ¿Iba a dejar de representar la isla Vieques si la hubieran visto?

Juan de la Cosa, "maestro de hacer cartas" en el segundo viaje colombino, nos dice cartográficamente en 1500, que la costa navegada fue la norte, y nos representa en el extremo norte occidental de la isla de Puerto Rico una bahía en la que él tuvo que estar y, por tanto donde hicieron la aguada. En 1513 Ponce de León nos confirma que la Aguada estaba situada más al norte de San Germán y, por último, poco más tarde, el maestro de hacer cartas o instrumentos náuticos de la Casa de Contratación de Sevilla, encargado de corregir los Padrones Reales y con el "visto bueno" de los más importantes pilotos de la Casa y de la Carrera de Indias, nos confirma que La Aguada está en el extremo norte occidental de la isla, y "en doblándola" punta de Ayala (hoy Boriquen) está La Aguada y el río de La Aguada.



Si empleando las informaciones de Juan de la Cosa, de 1500; de Ponce de León, de 1513, y la de Alonso de Chaves, de 1536, llegamos a la conclusión de que La Aguada y río de la Aguada estaban en la bahía formada por las actuales puntas de Boriquen y Jigüero, queda demostrado de un modo claro y terminante que la derrota de Colón en su segundo viaje fue por la costa norte de la isla de San Juan Bautista, como denominó entonces a la isla de Puerto Rico, del mismo modo que se demuestra con el análisis de las fuentes de ese viaje colombino.



TEMAS PROFESIONALES



DIVAGACIONES EN TORNO A LOS MISILES



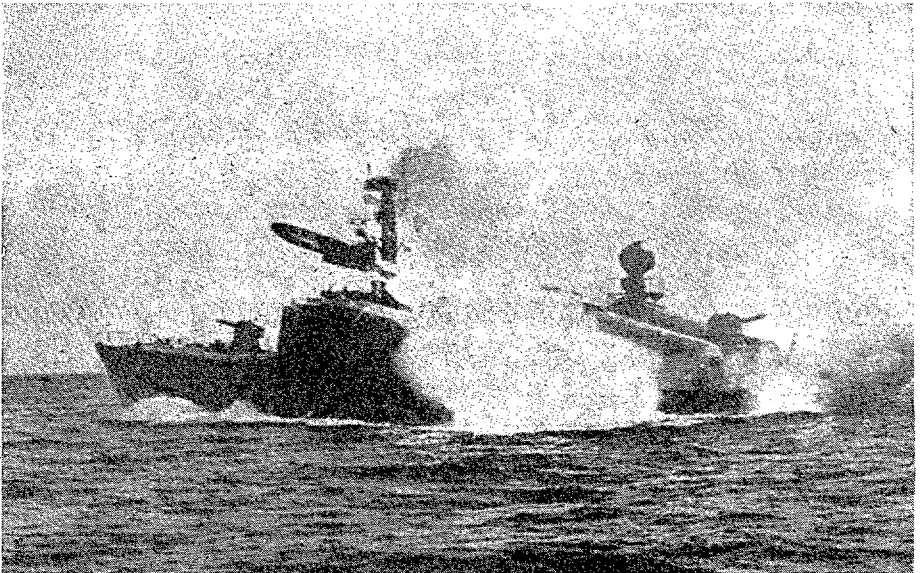
A medida en que un país es capaz de construir buques de guerra puede tomarse como un índice de su desarrollo industrial. Llevar a cabo esa construcción, en su totalidad, utilizando elementos de fabricación nacional —incluidos los sistemas de armas y electrónica— es algo en lo que sólo pueden pensar las superpotencias. Y hasta esas superpotencias recurren, de cuando en cuando, a equipos extranjeros, aunque nacionalicen su fabricación. Sirva como ejemplo muy actual, y muy significativo, la decisión de Estados Unidos de montar en sus más modernos buques sistemas de dirección de tiro y de artillería que fueron proyectados en Holanda e Italia, respectivamente.

El grado de nacionalización de una construcción naval militar puede abarcar una gama muy diversa, que va desde la importación casi total de los materiales, sistemas y equipos, hasta una importación mínima de los más sofisticados, de la cual suelen formar parte las armas y la electrónica. Sin embargo, cualquiera que sea el grado de nacionalización alcanzado, algo ha cambiado sustancialmente de antes a ahora: antes, cuando no había misiles, toda la munición solía ser nacional, ya que, hasta los países menos industrializados, hacían los máximos esfuerzos para ser autárquicos en esa producción vital para mantener una guerra; ahora no sucede así, como veremos en los párrafos que siguen, por haber pasado los misiles a ocupar un puesto importantísimo en el campo de la “munición”,

considerando a ésta, en un sentido amplio, como el elemento capaz de causar daño al enemigo mediante impacto, o por causas derivadas de su explosión. No se quiere indicar con esto que, al contar con la munición, ya se tiene la seguridad de que, llegado el caso, puede ponerse en acción, sin restricciones, toda la máquina militar. Es lo cierto que existen otros abastecimientos vitales: sin un sistema logístico que proporcione los respetos necesarios en el momento preciso, es decir, sin una organización de mantenimiento adecuada, tampoco se va muy lejos. Tal sistema logístico es evidente que no puede ser autárquico, al no ser de fabricación nacional importantes sistemas y equipos. Pero no cabe la menor duda de que la munición es el último y más importante eslabón de la cadena, ya que es el único que permite imponer la fuerza a la hora de la verdad. Si este eslabón falla, todos los demás son absolutamente inútiles.



Los misiles vinieron a complicarlo todo. Sólo beneficiaron a los países más poderosos, por cuanto aumentaron su preponderancia en las naciones de su órbita, al quedar éstas más a su merced, y afianzaron ese fabuloso negocio constituido por el mercado de armamentos, al no ser asequible, en general, a las naciones de mediano desarrollo industrial, ni su fabricación ni su reparación. Al reemplazar, en gran parte, a la artillería dieron lugar a muy diversas consecuencias de gran envergadura, que afectan sensiblemente a la estrategia, a la táctica, al desarrollo de la industria de armamento, a la logística, y hasta pudiera considerarse que inciden en la política exterior de las naciones.



Lancha tipo *Osa* disparando un misil

Los cambios que experimentaron la estrategia y la táctica por causa de los misiles han sido tratados repetidas veces en esta REVISTA, y no serán analizados en este artículo. Ello requeriría, por sí solo, un extenso trabajo. Nos limitamos a señalar, como ejemplo destacado, la fuerza gigantesca de ICBM (“Intercontinental Ballistic Missiles”) y SLBM (“Submarine-launched Ballistic Missiles”) de Estados Unidos y la Unión Soviética —cuyo número, en ambos países, pasó a contarse por miles—, capaz de engendrar tal miedo mutuo a la hecatombe atómica universal que les llevó a las conversaciones SALT (“Strategic Arms Limitation Talks”), concluidas ya, en su primera fase, con un acuerdo de filosofía tan singular que pudiera no tener precedentes en la historia de la Humanidad: se trata de mantener un determinado nivel de armas estratégicas capaz de una destrucción mutua, con lo cual —piensan— nunca esas armas serán utilizadas. (El mantenimiento eficiente de ese nivel presupone que no seguirá adelante el desarrollo de los anillos de protección a base de ABM’s —“Antiballistic Missile”—). También consideramos digno de especial mención la aparición del misil antibuque, que viene a resucitar, en cierto modo, a las acciones tácticas que se llevaban a cabo con la artillería de grueso calibre, desaparecida ya de los buques, aumentando su alcance y ampliando enormemente la gama de plataformas portadoras.



Las industrias de armamento de países bastante desarrollados, que eran capaces de atender las necesidades de los ejércitos de su país en cuanto se refiere a fabricar los equipos de artillería y su munición —utilizando, en general, patentes de origen extranjero—, no pudieron evolucionar de forma que se produjese un enlace con la era de los misiles. Las dificultades encontradas tienen su origen en factores muy diversos, de los que, a continuación, señalamos los más importantes:

— Las patentes de fabricación de los misiles no suelen ser vendidas o cedidas por los países diseñadores por razones explicables de seguridad. Además, su evolución se produce con tal rapidez que la capacitación técnica de fabricación de un país distinto del que posee el proyecto quedaría obsoleta antes de que tal capacitación estuviese concluida.

— La fabricación de misiles presupone una capacidad de realizar experiencias que sólo existe en los países muy poderosos.

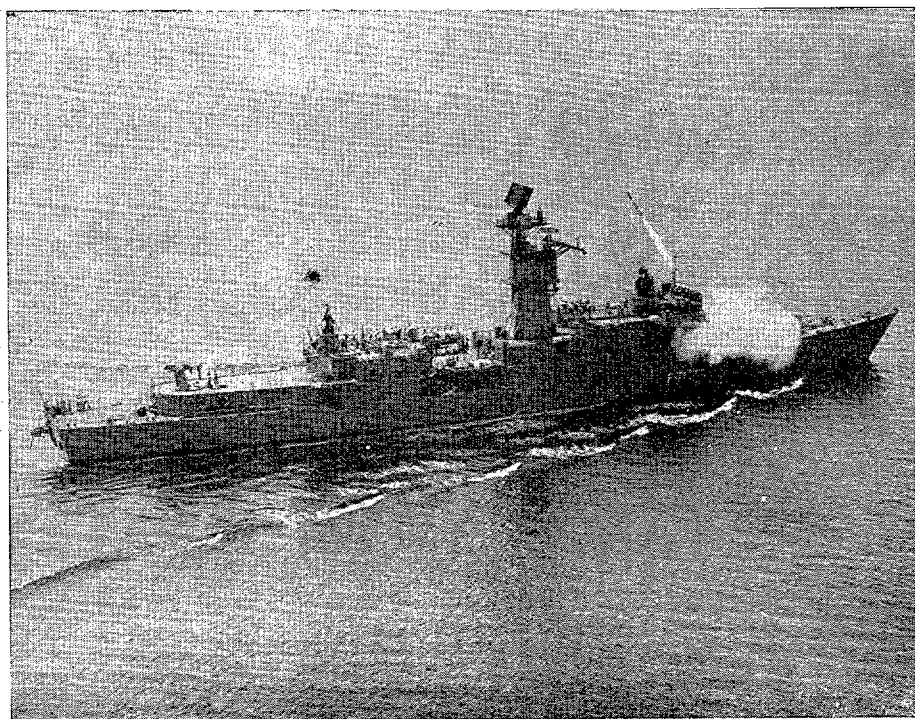
— No es probable que un país de tipo medio pueda ofrecer a su industria pedidos suficientes para hacer viable la fabricación desde un punto de vista económico.

— Es inconcebible pensar en que una nación, distinta de las superpotencias, pueda nacionalizar, en su totalidad, una fabricación de este tipo, que en Estados Unidos suele requerir la colaboración de cientos de subcontratistas especializados en cada uno de los muy diversos componentes. (En relación con esto, estimamos que la etiqueta “fabricación nacional”, tomada al pie de la letra —como muchos la toman—, es uno de los mayores engaños de los tiempos que corren. Valga, como ejemplo, uno de los proyectos más importantes y más discutidos del mundo, presentado como fabricación típica europea: el “Concorde”. En el famoso libro “El desafío americano”, de Servan-Schreiber —el ministro de las dos se-

manas—, se puede leer lo siguiente: “El conjunto del utillaje electrónico del “Boeing 2107”, como también del “Concorde”, estará formado por circuitos integrados producidos por empresas americanas”. Algo similar o superior, en cuanto a participación americana se refiere, podría decirse con respecto a cualquier misil fabricado en Europa, incluidos los proyectados por las grandes empresas de armamento europeas).



Cuando un país llega a la conclusión de que no puede fabricar sus misiles —los cuales, como hemos señalado antes, constituyen, conceptualmente, la “munición” de nuestro tiempo—, surgen problemas logísticos de enorme magnitud



Fragata *Baleares*

y con múltiples matices y derivaciones. ¿Cuántos misiles deben comprarse para asegurar un tiempo mínimo de capacidad combativa, y sin olvidar, por otra parte, su rapidísima evolución y su alto precio? ¿Cuántos deben consumirse en ejercicios obligados para mantener el debido adiestramiento de las dotaciones y para obtener enseñanzas mediante el análisis de resultados? ¿En qué medida deben preverse instalaciones de mantenimiento y polígonos de ejercicio, cuyo coste, a veces, los hace totalmente prohibitivos? ¿Qué previsiones deben adoptarse —incluidas las de orden político— para el caso, siempre posible, de que se agoten los misiles existentes poco después de iniciarse un conflicto? ¿Cómo se

debe afrontar el fenómeno de la evolución continua de estos ingenios en los países creadores de los mismos, habida cuenta del enorme coste que representa seguir dicha evolución? ¿En qué medida deben exponerse las fuerzas propias en acciones de mucho riesgo, si llegase el conflicto, con el único fin de provocar el consumo de los misiles del enemigo, para llegar así a la anulación práctica de su potencia militar? La necesidad de respuesta a estas y otras preguntas es origen de problemas, de tipo fundamentalmente logístico, que requieren un concienzudo estudio, y cuya solución nunca será totalmente convincente, ni siquiera para aquellos que la establezcan, porque tengan el deber de establecerla. ¡Así de difícil consideramos el problema en su conjunto! Si “la improvisación no debe ser capacidad que exhiban con orgullo las corporaciones castrenses y mucho menos las Marinas de combate” —como dijo el ministro de Marina en su discurso de la Pascua Militar del año 1972—, nunca, como ahora, fueron tan complicadas, y a la vez tan necesarias, las previsiones logísticas, que es preciso establecer con unos recursos económicos siempre limitados. La improvisación no podrá ejercerse de ningún modo.



Los problemas surgidos con la aparición de los misiles no son completamente nuevos para la Marina, ya que existe cierta similitud con los que se derivan de los torpedos. En cierto modo, puede considerarse a los misiles como torpedos aéreos.

No obstante, es oportuno señalar las siguientes diferencias destacadas en relación con los aspectos que estamos considerando:

- Los ejercicios con torpedos no implican su destrucción.
- El precio de un misil es sensiblemente superior al de un torpedo.
- Es más viable contar con instalaciones de reparación de torpedos que con instalaciones de reparación de misiles.

Pero los misiles invadieron también el área específica de los torpedos, por su capacidad de transportarlos con rapidez a puntos alejados del buque —como ocurre con los ASROC—, y, en consecuencia, quedaron afectados los torpedos de los problemas inherentes a aquéllos, los cuales vienen a sumarse a los propios.

Como consecuencia de lo indicado, resulta que, al quedar constituido el armamento básico de algunos buques por misiles y torpedos, es claro que adquieren especial importancia todos los aspectos que afectan a este tipo de armas, antes comentados. Aspectos que exigen mucha meditación, para que las decisiones adoptadas sirvan, de verdad, para asegurar la defensa, especialmente en estos tiempos en los que, paralelamente con los cambios tecnológicos, se producen también, con brusquedad, los cambios políticos de las naciones, con su consiguiente impacto en las relaciones internacionales. Cabe señalar, finalmente, que no pueden perderse de vista las especiales características de la Marina, un tanto diferentes a las de los otros ejércitos: nos referimos a la enorme interrelación entre un buque y las armas para las cuales ha sido concebido, lo que ha dado lugar al concepto de “sistema buque”. El sistema de armas de un buque —o

TEMAS PROFESIONALES

más ampliamente, su sistema de combate— es parte del mismo, ajustado a su proyecto, que no puede reemplazarse sin que ello suponga un cambio de mucha envergadura: casi un buque nuevo.



A pesar de que, como dijimos antes, los misiles vinieron a complicarlo todo; a pesar de la complejidad de los problemas que plantean a los países que no pueden fabricarlos ni repararlos, sin que, por otra parte, puedan dejar de tenerlos, la Humanidad entera habrá de estar agradecida a estos ingenios, si los hermanos mayores de la familia —los ICBM y SLBM— son capaces de proporcionar suficiente fuerza disuasiva a las superpotencias, para que nunca llegue la temida confrontación nuclear. Los 41 tratados firmados por Estados Unidos y la Unión Soviética entre 1971 y 1973 parece que son un buen indicio. Como señaló recientemente el secretario adjunto de Defensa norteamericano, “la distensión entre Norteamérica y Rusia no es una alianza, pero sí un proceso; las dos naciones desean que tal proceso acabe siendo irreversible”. Quiera Dios que ese deseo se convierta en realidad.

Pedro MENCHEN BENITEZ



(Ing.)



NOTA INTERNACIONAL



La amenaza de Gerald Ford.

Hace bastantes años, el entonces presidente de los Estados Unidos, Jonh F. Kennedy, afirmó ante la Asamblea General de las

Naciones Unidas que se habían ido reuniendo todos los signos precursores de una grave crisis. En la actualidad, tal reunión de signos adversos ha dado sus frutos, y el mundo entero se encuentra ante una situación económica de extrema gravedad, hasta tal punto que otro presidente norteamericano, Ford, ante la Conferencia Mundial de Energía, celebrada en Detroit, con una asistencia de más de cuatro mil personas de 72 países, fue bien explícito al afirmar que ya está bien con el petróleo, exponiendo el hecho de que en el curso de la historia las naciones han ido a la guerra para obtener ventajas naturales tales como el agua, el alimento o el derecho a cruzar la tierra o a pasar por el mar.

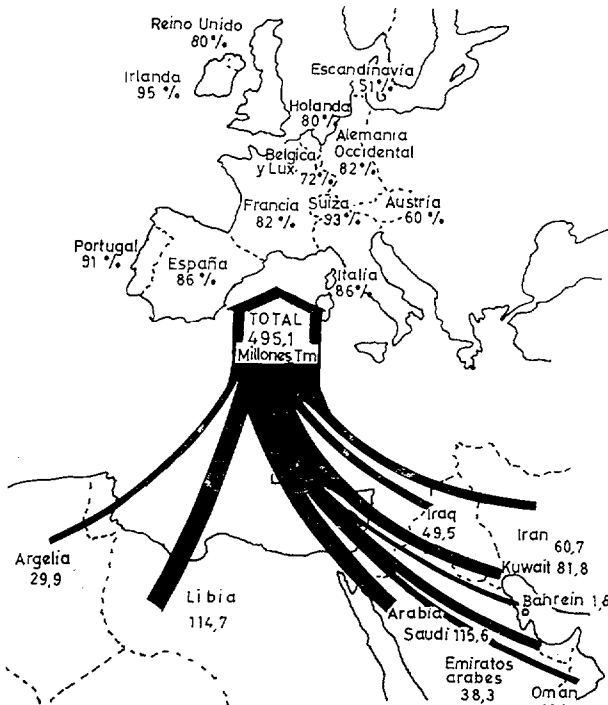
Lo malo de esto es que no resulta político decirlo de una manera oficial, y poco después han tenido que venir ciertas explicaciones muy claras de donde digo digo digo con respecto al concepto del *non serviam*. Es cierto, pues, que se respiran aires de rebelión entre unos consumidores bastante hartos de que el precio de los crudos se haya triplicado desde hace menos de un año y haya subido un 5 por 100 más de propina —y no el 3,5 que se anunció oficialmente— con la cercana perspectiva, en estos momentos, de otro aumento próximo de un 15 por 100 para celebrar la entrada del nuevo año.

Ante esta panorámica en la que las palabras de aviso de Gerald Ford han sido consideradas por los portavoces árabes como casi una declaración de guerra, la opinión generalizada, sin embargo, coincide en que las cosas no irán tan lejos como para que los norteamericanos lleven la sangre al río, y sí se pueda arbitrar una solución a la carestía de la energía, pese a que nos encontramos en el primer aniversario de la guerra del Yom Kippur, que los judíos han celebrado con grandes desfiles militares por todo el país, y de

la cual arrancó la cristalización, en una tremenda realidad, de la actual situación angustiosa por la que atravesamos, agravada, como hemos dicho, por el anuncio oficial del nuevo aumento del precio de los crudos. Y Kissinger ha dicho que estos aumentos no responden a exigencias de economicidad tolerable, sino a motivaciones políticas, y que, por tanto, habrá que afrontarlas también con medidas políticas.

Ante ello nos preguntamos, ¿no dijo Clauswitz —a quien admira el secretario de Estado norteamericano, después de todo, paisano suyo— que la guerra no era más que la continuación de la política por otros medios?

En definitiva, el presidente Ford, el hombre que vino a llenar un hueco entre dos elecciones, alzó la voz y dijo que el mundo no puede quedarse con los brazos cruzados a la espera de que los árabes quieran actuar a su modo desde la plataforma de sus antiguos complejos para que las naciones tengan que bailar al son de la música que batan sobre bidones de



El abastecimiento de crudos a Europa

petróleo. La teoría americana expuesta por boca de su primer mandatario puede resumirse diciendo que el aire, que es necesario para todos, no puede ser de nadie en particular. Ni el agua, y quizá tampoco el petróleo. Habrá que ver lo que se hará en este sentido.



Nuevo cambio en Portugal.

hermano que culminaron con la dimisión del general Spínola de la presidencia de la república. Por consiguiente, resulta aventurado el elaborar cualquier teoría que explique o trate de explicar lo que allí ocurrió en los últimos días de septiembre pasado, aun cuando sean perfectamente conocidos ciertos hechos ocurridos y cuya conjunción desembocó en un nuevo cambio en Lisboa. Existe

Al redactar esta Nota Internacional aún no se ha hecho pública la versión oficial del desarrollo de los acontecimientos en el país

un viejo aforismo periodístico según el cual la carencia de información veraz y responsable es sustituida por el rumor y por el bulo. Ante estas circunstancias, sin un respaldo informativo completo y consecuente, sólo podemos limitarnos a los hechos en sí, sin sacar otras consecuencias que las expresadas por los propios protagonistas, que siempre cubren las formas de un modo u otro. Quizá la de mayor contenido político se encuentre en las palabras del general Spínola en el discurso televisado en el que anunció su dimisión. De tales palabras parece desprenderse que el rumbo adoptado desde el 25 de abril hacia nuevos horizontes que previamente habían sido establecidos, sufría ciertas desviaciones hacia tales objetivos, y ello debido, según el prestigioso militar, a la erosión que producían determinados sectores que tienen por costumbre actuar desde zonas poco claras.

Si hemos de atenernos a las palabras de un ministro del Gobierno portugués, Mario Soares, este cambio político estaba prácticamente previsto desde el relevo del primer ministro, Palma Carlos, cuyo equipo gubernamental —y seguimos ateniéndonos a las palabras de Soares— era de centro hacia la decha, y fue sustituido por el hoy brigadier Vasco Gonçalves, que estableció un gobierno de centro hacia la izquierda. Pero según algunos comentaristas, principalmente británicos, esta tendencia gubernamental hacia la izquierda necesitaba ser más acusada, lo cual no acabamos de comprender bien, pues en Portugal existe una mayoría de lo que pudiéramos llamar de derechas en general, y no se explica uno bien cómo hay que buscar el equilibrio, y aun la preponderancia, reforzando la vertiente izquierda desde el seno del Gobierno y de forma unilateral, máxime teniendo en cuenta que está previsto celebrar unas elecciones generales en marzo próximo, y de ahí saldrán las reglas de juego del equilibrio político que permitan a Portugal el encauzamiento por los senderos de la tranquilidad y el bienestar. Pero el introducir factores que puedan ser decisivos en el umbral de dichas elecciones pudiera acarrear que se desvirtuase el resultado de la consulta en las urnas.



La Asamblea General de las Naciones Unidas.

Al anunciar meses pasados la celebración anual de la Asamblea de las Naciones Unidas habíamos adelantado la complejidad que iba a presentar su apretada temática. Se deriva ésta de la ajustada y trascendental programación de los asuntos a considerar, como también del clima de teórico equilibrio y de temple, pudiéramos decir, para abordar los intrincados problemas sujetos a examen y discusión que los observadores creen advertir en la mayor parte de las numerosas delegaciones que tenían prevista su intervención, lo cual exige un amplio examen de cuestiones de muy ardua naturaleza y trascendencia.

Entre esta agenda de trabajo existe aún algo relativo a la descolonización y que a nosotros, españoles, nos afecta muy de cerca por partida doble. En primer lugar, porque puntual y exactamente hemos cumplido y vamos cumpliendo la ejecutoria emanada de las resoluciones pertinentes de la Asamblea General sobre este tema. Primero fue Guinea Ecuatorial y ahora está en

marcha lo referente al Sahara, de acuerdo con la letra y el espíritu de tales resoluciones. Pero, por otro lado, frente a una meridiana claridad en nuestras acciones, somos víctimas, a los 180 grados, de una actitud —por parte de uno de los miembros permanentes del Consejo de Seguridad de la ONU— que supone el más absoluto de los desprecios a esas mismas resoluciones. Porque Inglaterra, haciendo gala de un inaudito encogimiento de hombros, ignora sistemática y preconcebidamente todo lo referente a Gibraltar, la última colonia en esta Europa que se muestra tan descolonialista. Y no es por nada, pero la Gran Bretaña no está en posición política, ni mucho menos económica, de una tal fortaleza que le pueda permitir un lujo así, en contra del sentir de todas las naciones que forman parte de esta Organización, cuyo fundamento radica en impartir una equitativa y ponderada justicia en los problemas que, como el que nos ocupa, son de su competencia y arbitrio, al no ponerse previamente de acuerdo las partes litigantes.



Al fondo, el Peñón de Gibraltar

Pero hay que señalar también que Londres no sólo hace caso omiso de resoluciones de carácter preceptivo de las Naciones Unidas, sino que, adoptando actitudes insólitas, se revuelve dialécticamente y en forma destemplada cuando una de las partes interesadas, España en este caso, reivindica en forma comedida, pero no exenta de la energía que le confiere su derecho internacionalmente reconocido, el que se cumpla lo establecido por ese alto tribunal de las naciones que es la Organización de las Naciones Unidas. Esta conducta británica es tanto más sorprendente cuanto de anacrónica tiene no sólo por

su esencia, sino por ser Inglaterra la primera en preconizar y ayudar a la descolonización cuando de terceros se trata.

Por otra parte, y a mayor abundamiento en todos los argumentos, hay que tener en cuenta, como muy acertadamente señaló nuestro ministro de Asuntos Exteriores, señor Cortina Mauri, durante su brillante y ponderada intervención oral ante la Asamblea General, que la presencia del elemento extraño que supone Inglaterra en el estrecho de Gibraltar viene a dificultar toda nueva reglamentación de sus aguas jurisdiccionales y del tránsito por ellas, debido a la interferencia de soberanías que el poder colonial instalado en el Peñón hace sentir en todo momento, siendo, por tanto, un factor perturbador para toda posible solución racional de los problemas que plantea la navegación en ese espacio en función del desarrollo tecnológico.

Todo ello supone una flagrante violación de la integridad territorial de España, peligro para su seguridad, interferencia en su política exterior de paz y obstáculo a la actualización de la regulación jurídica de las aguas del Estrecho, que a su vez constituyen los más destacados agravios que en la hora presente resultan de la presencia británica en el Peñón, y que venimos sufriendo pacientemente a pesar de que las Naciones Unidas no sólo han reconocido la justicia de nuestra reivindicación, sino que también han formulado la dinámica para su solución, recomendando, casi ordenando, una negociación directa entre ambos Gobiernos afectados. Pero sabido es que con la mayor indiferencia y notorio desacato a estas normas, la Gran Bretaña ha prestado oídos sordos a tal línea de conducta.

En este orden de ideas es de señalar la virulenta y poco académica respuesta que dedicó el embajador inglés ante la Asamblea, quien, una vez que el señor Cortina hubo abandonado el salón de sesiones, mostró una rara extrañeza y un enfado fuera de lugar, rayano casi en el insulto al Gobierno español, por el hecho de que el tema de Gibraltar hubiera sido incluido en la intervención de nuestro ministro de Asuntos Exteriores. Pero nuestro embajador en aquel organismo, el señor Piniés, en su derecho de contrarréplica a renglón seguido, con certeras y atinadas palabras, dentro de la mayor corrección, tuvo la habilidad de deshacer las lamentaciones inglesas en este sentido. Algunos comentaristas, testigos directos de estas intervenciones oratorias, han llegado a afirmar que, pese a su discutible flema, el embajador británico no fue capaz de encajar tal respuesta con la presencia que estos casos requieren. Se nos ocurre pensar que mal pueden mantenerse actitudes dignas si no se es asistido por la razón.



La Europa Verde.

La pugna ha sido francamente dura, pero al fin se ha conseguido un acuerdo sobre los precios agrícolas que da un cierto respiro a la supervivencia de la llamada *Europa Verde*, después de la negativa alemana a elevar los precios por encima de un 4 por 100. Los expertos en estas materias afirman que dicha negativa por parte del Gobierno de Bonn no ha sido más que una maniobra para así defender con más éxito su deseo de revisar profundamente

NOTA INTERNACIONAL

este sector de la Comunidad Económica Europea. Oficialmente, en la capital alemana se esgrimían tres justificantes a tal actitud negativa, a la vez que se afirmaba que el Gobierno federal tenía la intención de seguir con energía la política agrícola común sobre la base del Tratado de Roma, todo lo cual viene a indicar claramente que esta inesperada crisis tiene un trasfondo mucho más político que económico o técnico.



Los países del Mercado Común

Los tres justificantes del veto germano a que acabamos de hacer alusión podrían sintetizarse en lo siguiente:

- El Gobierno de Alemania Federal deseaba garantías de que el proyectado aumento del 5 por 100 fuera tenido en cuenta en el momento de establecer los precios para la próxima campaña.
- Dicho Gobierno pide también que se suspendan las ayudas nacionales a la agricultura —como vienen haciendo Francia y Luxemburgo, por ejemplo—, lo cual contradice lo establecido en el Tratado de Roma.
- Y por último, Alemania Federal estima que son necesarias unas nuevas negociaciones en el seno del Consejo comunitario.

Pero la verdadera explicación estriba en aspectos políticos, como ya hemos dicho, y también técnicos. Políticos, basados en la letra del mencionado Tratado de Roma que excluye toda ayuda por parte de los gobiernos, y técnicos, porque este aumento puede perjudicar a su difícil equilibrio antiinflación. Recordemos a este respecto que Alemania es un país que desde que se aplica la política agrícola común consigue exportar productos de este tipo y eleva su autoabastecimiento en este sector de un 50 a un 70 por 100. Por consiguiente, cualquier aumento excesivo en estas tarifas redonda necesariamente en su perjuicio. Se trata, pues de un toque de atención hecho público con la dureza característica del canciller Schmidt, que aprovecha en su favor, además, unos momentos de crisis general y de debilidades económicas de la mayoría de las naciones comunitarias.

En todo caso, aunque la comunidad haya conseguido que Alemania se avenga a alcanzar la cifra del 5 por 100 en los precios agrícolas, lo cual interpreta el Gobierno francés frente a sus campesinos como una victoria propia, no debe dejarse a un lado el hecho de que Schmidt también parece haber ganado un punto en su empeño tenaz de que los otros Estados miembros de la CEE tomen plena conciencia de las dificultades del momento europeo y mundial sin que sea necesario bloquear los mecanismos comunitarios, ya que por ahora la política agrícola comunitaria se robustece con la inflación general occidental y con el incremento de los precios internacionales de los productos básicos.



Nueva crisis en Italia.

La dimisión del Gobierno italiano no fue más que el desenlace de una crisis que ya venía haciéndose patente desde tiempos atrás.

El golpe de gracia lo asestó el jefe de la delegación social-demócrata y ministro de Hacienda, Tanassi, al declararse incompatible con los socialistas, porque éstos están a la vez en el Gobierno y lo torpedean desde la oposición, con lo cual este quinto gabinete de Mariano Rumor ha dejado de existir sin haber podido realizar la obra constructiva que deseaba. Por otra parte, esta crisis se produce en el momento más inoportuno, cuando Italia se debate entre graves dificultades económicas, sufre una inflación ascendente en progresión geométrica y necesita ayuda urgente del exterior. En su busca había viajado a Washington el presidente Leone para que o bien el Estado o bien la Banca privada le concediesen un empréstito de unos tres mil millones de dólares, cosa que estaba prácticamente hecha, con la única condición de la estabilidad política, pues como es sabido, este empréstito, ahora en el alero, no es el único con que cuenta Roma. Ya el Fondo Monetario Internacional le había concedido 315 millones de dólares, y la Alemania Federal le ha entregado dos mil millones de dólares a cambio de 500 toneladas de oro en concepto de empeño. De todos estos datos puede deducirse, sin lugar a dudas, que la economía italiana está francamente mal, en un grado más agudo que el del contexto general de las naciones en estas horas dramáticas para el mundo, cuando los conceptos económicos y sociales están sufriendo hondas mutaciones en todo el planeta.

Ha habido muchos *milagros* económicos en las décadas de los años cincuenta y sesenta que, sin duda, pasarán a la historia como otras tantas *belles époques*, y ya se sabe lo que sucede después de una época de estas características. Al contrario de aquello que después de la tempestad viene la calma, en el mundo económico ocurre que tras la abundancia se descuelga la negra noche de la ruina. Por todo ello, por la crisis mundial, la inflación desbocada y el encarecimiento de las fuentes de riqueza, Italia se ha visto cogida en un mal momento, incómodamente situada a caballo entre dos extremos de una dinámica de creatividad y un estancamiento difícilmente superable.

A ello hay que añadir también, en una convergencia fatal para la nación de que todo esto coincide con ocasión en que la vida política del país adolece, asimismo, de considerables defectos. Y esta crisis de fondo en la vida política de Italia podría singularizarse en la que sufre el partido que dispone de una mayoría relativa, la Democracia Cristiana, que se encuentra visiblemente desgastada por más de treinta años en el ejercicio del poder. Como tal permanencia no ha sido caracterizada por una mayoría absoluta, sino apuntalada por otras tendencias, principalmente la de izquierda; estos mismos puntales son los que la han ido carcomiendo, hasta tal punto que ahora se encuentra en grave riesgo. La coalición de centro-izquierda ha sido siempre difícil, y en las actuales circunstancias se hace prácticamente inviable. Es un envite difícil de sortear en estos momentos, y que ha incrementado la resistencia de los socialistas a seguir siendo el comodín izquierdista de la política de partido mayoritario.



Asperezas Moscú-Belgrado.

El jefe del Partido comunista y del Estado yugoslavo, Tito, ha denunciado hace poco en un violento discurso el intento de constituir un partido prosoviético en Yugoslavia, orientado en contra de la línea propia que la Liga de Comunistas de dicha nación sigue desde que rompió en julio de 1948 con el Kominform, el estalinismo y los intentos hegemónicos de la Unión Soviética en el mundo comunista.

Tito, que en 1948 se separó abiertamente de la línea de Moscú, fue considerado durante muchos años como el enemigo público número 1 del comunismo mundial, si bien llegó a una reconciliación paulatina con Moscú, a base del respeto a la ejecutoria propia del comunismo yugoslavo de autogestión. Este acercamiento o, más bien, reconciliación con el coloso soviético tuvo su apoteosis con la visita del mariscal Tito a Rusia hace dos años, en que se le cubrió de honores y se olvidó aparentemente todo lo pasado. Pero el comunismo no olvida, y aprovecha cualquier circunstancia favorable para seguir adelante en su empeño. El comunismo tampoco descansa; trabaja las veinticuatro horas del día.

Por eso, los soviéticos han seguido en su acción de derivar la sucesión de Belgrado por los caminos de la rigurosa ortodoxia del Pacto de Varsovia. Y así, ante estos hechos, no es de extrañar que el discurso en que fueron anunciados estos manejos es una mezcla de indignación y de desprecio, si bien resulta curioso cómo un comunista puede extrañarse ante estas maniobras, que no deben de ser inéditas para él ni mucho menos.

El caso es que la denunciada conspiración prosoviética en Yugoslavia ha levantado una considerable marejada en toda la eruptiva península balcánica, pese a los denodados esfuerzos de la URSS y sus aliados, fieles en correr un tupido velo sobre este problema. Pero como Rusia, por otra parte, no suele adoptar actitudes pasivas, ha reaccionado de forma inmediata, aunque con el natural sigilo, situando importantes contingentes de fuerzas acorazadas en la frontera de Hungría y Yugoslavia con la excusa de unos ejercicios militares de rutina. Para los expertos y observadores, que han visto confirmados estas informaciones emanadas de los campesinos húngaros por otras de círculos militares bien acreditados, tales maniobras soviéticas no son otra cosa que un medio de presión contra el país balcánico, si es que no representan un cierto ensayo ante la eventualidad de una intervención en caso de que los estalinistas, a la muerte de Tito, pudieran reclamar, como ocurrió en Checoslovaquia, una ayuda urgente y decisiva del Pacto de Varsovia.

Otra contramedida soviética, en el campo de la política, ha sido la propuesta, por medio de terceros, concretamente Budapest, de una especie de gran asamblea o concilio rojo. Al parecer, el nuevo concilio deberá ser prolongado con una conferencia comunista europea, y ésta, a su vez, con conferencias regionales. A la celebración de tal concilio se anatematizaría, naturalmente, a la China de Mao, y de paso, y éste sería el fin primordial, también a los discolos de Bucarest y de Belgrado, si bien ello se haría de forma indirecta, pero, sin lugar a dudas, que están haciendo su política particular, e ignoran por completo el centralismo soviético.



Las elecciones inglesas.

Tras los resultados de las elecciones generales celebradas el pasado día 10 de octubre, gobernarán los laboristas en Inglaterra, pero con pretensiones más modestas de las que aspiraban. En cierto modo, este resultado un tanto estrecho, aunque claro, le viene bien a Wilson, ya que así el extremismo político de su partido queda bastante frenado por el margen de maniobra restringido que le han dado los compromisarios.

Por otra parte, el resultado de las urnas viene a demostrar claramente que no existen medidas radicales contra los graves problemas que aquejan al país. Todos los políticos hablan de la crisis, pero en ningún programa de los tres partidos se habían mencionado las medidas que serían necesarias para resolverlas. Quizá por este motivo, y dada la forma de votar en Inglaterra, el pueblo británico le ha negado a los dos grandes partidos la natural demostración de confianza que les hubiera sido necesaria para resolver los problemas que aquejan al país. Si bien el comunismo continúa en el poder, no queda asistido de la holgura que el propio Wilson había profetizado.

Y como consecuencia de esta nueva derrota conservadora, se dice que esta ha sido la última batalla electoral de Heath. La prensa inglesa le recomienda retirarse a tiempo y dejar entrar la nueva savia a su partido que le permita un relajamiento más a fondo en las próximas elecciones —previstas para dentro de dos años a lo más— con objeto de recuperar el prestigio que indudablemente



El laborismo asume el poder en Gran Bretaña en condiciones críticas de la economía

ha ido perdiendo a lo largo de estos últimos tiempos, y más que nada en estos siete meses transcurridos desde febrero, en que quiso jugárselo todo a una carta, y evidentemente la ha perdido.

Otro matiz que merece destacarse, y que no debe de ser marginado en modo alguno, es que en estas elecciones se ha afirmado la personalidad política del nacionalismo escocés y galés, si bien hay que aclarar que la tendencia de ese nacionalismo no es precisamente laborista. El petróleo del mar del Norte

ha creado en Escocia una conciencia de que la zona más marginada de la Gran Bretaña se va a convertir en una sólida base económica de la nación, aunque hay que puntualizar también que ese nacionalismo no es de carácter separatista, lo cual no deja de ser un alivio para Wilson, que bastante que-hacer político tiene con el problema irlandés en este sentido.

En resumen, el vencedor de las elecciones se ha fijado un período de dos años para sacar a Inglaterra del atolladero económico en que se halla inmersa. Dos años difíciles, de apretarse el cinturón y de dilucidar la actitud británica ante el Mercado Común, lo cual no sólo les afecta a ellos, sino también a la Europa comunitaria y a otros países que como España tienen mandatos de negociación con la Comunidad Económica. La decisión final a este respecto está en manos de los Sindicatos, y según se desprende de toda la polémica surgida en los últimos tiempos sobre el particular, en ellos parece predominar más la mentalidad insularista que la continental o europea, es decir, que los ingleses, en caso de fuerte temporal que interrumpa las comunicaciones, seguirán afirmando tan convencidos que Europa ha quedado aislada de las islas Británicas.

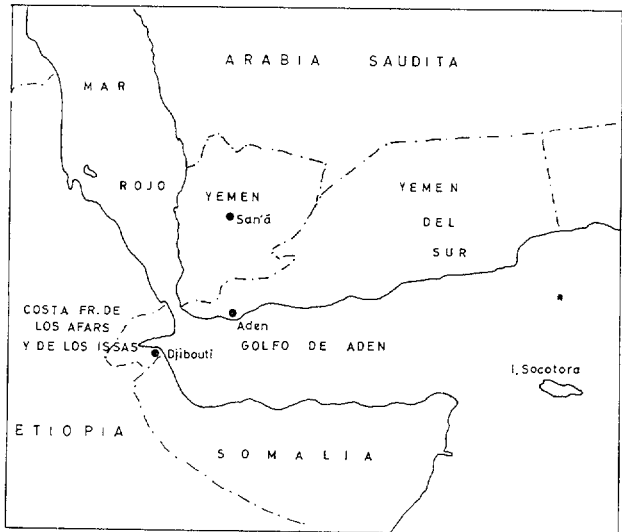


Conflicto territorial en Yibuti.

El puerto de Yibuti o Djibouti es un enclave estratégico de singular importancia por su situación, flan-

queando la entrada del estrecho de Bab-el-Mandeb, acceso natural del mar Rojo desde el océano Índico.

Después de la evacuación de la base americana de Kagnew, en Etiopía, la balanza ruso-americana de influencias y bases queda a favor de aquéllos, pues hasta ahora, los soviéticos —cuya presencia en el Indico va aumentando de día en día— se apoyaban en Somalia y Yemen del Sur, con la réplica norteamericana de asentamientos y facilidades en Etiopía y Arabia Saudita, y con un factor de equilibrio constituido por la base francesa de Yibuti. Pero en la actualidad, con la evacuación de los Estados Unidos antes citada y la oposición de la República de Somalia a que Francia amplíe sus instalaciones en aquel territorio, viene

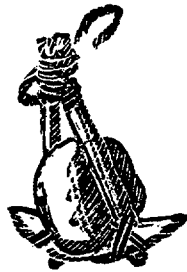


El estrecho de Bab-el-Mandeb

a plantear una delicada cuestión en un punto focal o zona fértil de tráfico marítimo a pocos meses vista de la anunciada reapertura del canal de Suez.

El contencioso entre la República somalí y París se basa en la petición por parte de aquéllos de la revisión del estatuto político de Yibuti, que en las circunstancias actuales se coloca en un primer plano diplomático, si bien el Gobierno de Francia no oculta que no está dispuesto a renunciar a un puesto clave, apoyándose en el hecho de que en 1967 los propios yibutíes, en un referéndum con el que ejercieron el derecho a la autodeterminación, decidieron permanecer en el marco de la República francesa, y por consiguiente no ha lugar, en puro derecho, a repetir un referéndum que no se solicita precisamente por los propios afectados, sino por una nación que ahora —siguen opinando los franceses— desea otras cartas que pudieran darles mayores beneficios.

J. L. T.



LEXICOGRAFIA



ADUANEROS DEL LENGUAJE



A prevención suscitada por quien desempeña oficio de dómine fustigante, dispuesto a cortar todo matute innecesario, hace más meritoria la tarea de Manuel Criado de Val, ese filólogo de aire magistral y mesurado cuya figura popularizó Televisión Española. A su último libro (1), constituido por breves capitulillos divulgadores, vamos a dedicar las líneas que siguen.

Ante la fluidez actual de las comunicaciones y la permeabilidad del castellano a la influencia de idiomas extraños, Criado de Val alza su voz alertadora. Cree, acertadamente, que la virtud de una lengua no está en la superabundancia de palabras, sino en su capacidad para crear nuevas voces y enriquecer así su fuerza expresiva. Ciertamente que el mal no llega a veces de fuera; que lo digan, si no, los que por inercia mental riegan su charla con una lluvia de "o sea", "entonces", "bueno", "correcto" o "vale", que ordinariamente no vienen a cuento.

El autor destaca cómo la ortografía constituye un poderoso soporte de la unidad de nuestra lengua. Si en cada país hispanoparlante se escribiese con exclusiva sumisión a la fonética, al cabo de unos años nuestro idioma apenas sería identificable; ceceos, seseos, éncilisis, aféresis, prótesis, apócopies e idiotismos armarían un fenomenal galimatías.

Señala también una serie de desviaciones y vicios idiomáticos, que van desde la cursilería (decir *New York* por Nueva York, *London* por Londres, *Antwer-*

(1) Manuel Criado de Val: *Así hablamos. El espectador y el lenguaje*. Editorial Prensa Española. Madrid, 1974; 284 págs.

pen por Amberes o *Torino* por Turín) hasta la falta de concordancia, pasando por otras licencias corruptoras: se dice veintiuna pesetas, pero no *veintiuna mil*, sino veintiún mil pesetas. No es *satisfaciera* ni *satisfaciese*, sino *satisficiera* o *satisficiese*. Nunca *detrás mía* ni *delante suyo*, sino *detrás de mí* o *delante de usted*. Aunque lo diga la Ley General de Educación, es un disparate la expresión “a estos estudios podrán acceder...”, y si no échese un vistazo a cualquier diccionario; etc.

No menos ilustrativas son otras notas de Criado de Val: La abundancia en Hispanoamérica de términos marineros (acaso asimilados en las largas travesías de antaño) aplicados a cosas de la tierra, como “embarcarse en el tren”, “embarcadero” por anén, “fletar” un vehículo o una caballería, quedarse “varado” por pararse o detenerse (y nosotros añadiríamos: “paseje” por billete de tren; “pasar una trinquetada” o “pasar una crujía” por pasar desgracias o contratiempos). La hoy inadvertida redundancia de quienes dicen “el puente de Alcántara” (en árabe, “alcántara” significa “puente”) o “el valle de Arán” (“arán”, en vasco, es “valle”). La frecuente confusión práctica y etimológica entre alcalde y alcaide, cuando alcalde proviene del árabe *cadí* (juez), mientras que alcaide procede de *caid* (capitán). El hecho de que nuestra región de la Mancha sea ajena, en su denominación, a toda mancha o mácula, sino proveniente del árabe *manxa*, que significa “campo seco” (como tampoco es “manchado” el canal de La Mancha, del francés *manche* o manga). El paradójico origen de las voces canciller (*cancellarius*, portero), ministro (servidor) o pedagogo (ayo o criado).

En el interesante campo de la etimología toponímica, el autor nos recuerda la significación castrense de cuantos nombres de lugares aluden a torres, castillos, atalayas, castros y burgos: Torrebeñía, Tordesillas, Castilblanco, Velilla, Zayas, Espejo, Castrojeriz, Burguillos y tantos más.

Unas cuantas objeciones al libro de Criado de Val darán fe de la atención con que hemos leído sus páginas: No suena bien “influenciada” (pág. 23), ya que el verbo original es influir, y no “influenciar”. Las frases “no se quieren poner de acuerdo” (pág. 26), “merece la pena hacerlo ahora a tenerlo que hacer...” (pág. 47), “el camino a recorrer” (pág. 54), “no ha sido posible de incorporar” (pág. 135), “les rogué me disculparan”, “creo les faltó” (pág. 169), “siento tenerlo que decir” (pág. 178), “es mucho mejor... a que lo haga” (página 30), “siempre no se puede aplicar una ley” (pág. 31), “un apellido es distinto en singular al que también existe dicho en plural” (pág. 50), “por esto es por lo que” (pág. 97), “no nos damos cuenta que el lenguaje” (pág. 113) y alguna otra son de una ortodoxia más que dudosa.

El maestro filólogo sabrá perdonar estos reparos, que no desvirtúan el valor didáctico, la amabilidad y el interés de su obra: El mismo reconoce que las incorrecciones “van extendiéndose de forma avasalladora, incluso entre escritores que presumen de conocer a fondo nuestra lengua” (pág. 86). Esa es la pura verdad. ¿Quién podría, en esta materia, sentirse libre de pecado?

Amancio LANDIN CARRASCO



EPISTOLARIO



PROPAGANDA DE LA MARINA EN TELEVISION



I querido amigo y compañero:

No descubrimos nada nuevo al recordar nuestro exagerado afán crítico, especialmente cuando se trata de juzgar la actuación de instituciones o personas muy próximas. Para equilibrar un poco esa tendencia, tan pródigamente ejercida por reventadores espontáneos, bueno es que alguna vez divulguemos los halagos rendidos imparcialmente.

En este caso se trata de un público elogio a una actividad de la Marina. Periodista de tanto prestigio como Manuel Aznar, en artículo titulado *Francia, la unidad de Europa y los problemas militares*, publicado en el diario barcelonés "La Vanguardia Española", del 8 de septiembre último, señala tres tareas esenciales de las Fuerzas Armadas: asegurar la defensa de la integridad española, suscitar en la juventud entusiasmo por servir en sus filas y, finalmente, alcanzar la adhesión del ánimo nacional por encima de cualquier episodio político de menor cuantía.

Pues bien, el conocido escritor dice a renglón seguido: "Por la televisión pasa con cierta frecuencia el llamamiento que el Ministerio de Marina lanza a los jóvenes del país, invitándoles a inscribirse y adiestrarse para las especialidades propias de una flota moderna. Muchas veces he sentido el impulso de felicitar a quien haya preparado esa campaña que no tengo inconveniente

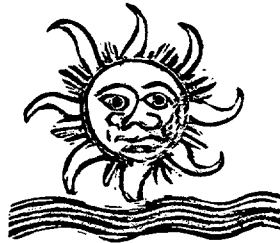
EPISTOLARIO

en llamar “de propaganda”; porque, en un caso así, la palabra “propaganda”, como la palabra “predicación”, se eleva a su más alto y noble sentido.”

Yo le ruego, amigo director, que inserte estas líneas en nuestra REVISTA, con lo que mataríamos dos pájaros de un tiro: Divulgar un justo y autorizado aplauso a la Marina y, por otra parte, satisfacer al señor Aznar haciendo llegar su felicitación a quienes legítimamente la merecen.

Un cordial abrazo de

F. J. C.





EN SAN JUAN DE PUERTO RICO

LAS MONJITAS DE LA BANDERA



AS de una vez se hizo eco esta REVISTA de un hecho aparentemente nimio, insignificante, aunque su propia sencillez pudiera ocultar toda la grandeza de los gestos verdaderamente nobles: Cuando los buques españoles entran en San Juan de Puerto Rico, desde la galería de un hospital construido sobre la antigua muralla, cerca de la Fortaleza (residencia antaño de la máxima autoridad española y hoy del gobernador del Estado Libre-Asociado),

hace su aparición una vieja bandera roja y gualda, que se mece al aire antillano en son de bienvenida.

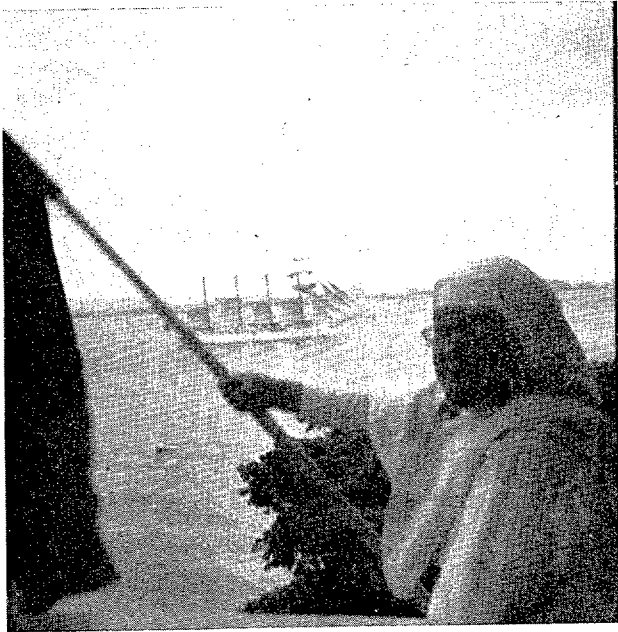
El curioso ceremonial, registrado nuevamente con motivo de la última visita del buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano* a la isla borinqueña, despertó nuestro afán por conocer su origen y circunstancias. Y ahora, por conducto del jesuita ferrolano padre Javier Barcón Furundarena, tan cordialmente vinculado a la Marina, nos llega la breve historia de lo que ya es tradicional costumbre.

En 1887 se establecieron en San Juan las Religiosas Siervas de María, institución fundada por la española Soledad Torres Acosta, beatificada hace cinco lustres y canonizada en 1970. Por aquel entonces era obispo de Puerto Rico el mallorquín fray Antonio Puig y Montserrat, quien adjudicó a las siervas el Hospital de Nuestra Señora de la Concepción, fundado en 1524 por Pedro de Herrera en las proximidades del lugar en que nueve años más tarde se comenzaría a construir la Fortaleza, sobre la entrada de la bahía.

Tras la pérdida de nuestras últimas provincias americanas, ocupada la isla de Puerto Rico por las tropas estadounidenses desde el 25 de julio de 1898, en octubre del mismo año abandonaba el puerto de San Juan el último buque español. Por causas no del todo esclarecidas, nuestro barco fue objeto de un

ataque, y un marinero del mismo, llamado Antonio López, aunque gravísimamente herido, se apoderó de la bandera y pudo llegar a tierra con ella. Antonio moría poco después, no sin haber confiado antes la enseña en manos

de un paisano español, comprometido a guardarla como patriótica reliquia.



La sierva de María sor Dolores Iriarte saludando, con la bandera española, desde el hospital de Nuestra Señora de la Concepción, en San Juan de Puerto Rico, al buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano*

Corrieron los años y fueron cicatrizando las heridas de aquella inícuca campaña. Las siervas de María del hospital portorriqueño, todas españolas (como la mayoría de las que les sucedieron), iniciaron la costumbre de saludar con un lienzo blanco a todos los buques de bandera roja y gualda que embocaban la entrada al puerto. Lo supo el español a quien Antonio López había entregado la enseña nacional, y pensó que aquella era la mejor oportunidad para transmitir su depósito y darle además un fin práctico y entra-

ñable. Así fue como las monjitas tomaron bajo su custodia el simbólico lienzo, que desde entonces sorprende, como un sentimental fogonazo, a cuantos barcos españoles entran en la bahía sanjuanera.

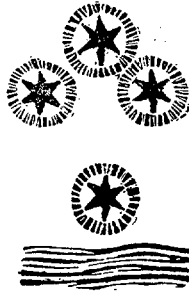
La habitual gentileza de nuestras compatriotas es correspondida siempre por expresivos sirenazos de los barcos. Es más, los capitanes mercantes que frecuentan aquella escala no se olvidan, cuando dan vista al viejo Hospital de la Concepción, de lanzar al aire su llamada acústica, en un alegre “¡Aquí va España!”. Y allá, en la galería lejana, aparecen los colores hispánicos dibujando revolveras, acaso adobadas con pujos de añoranza.

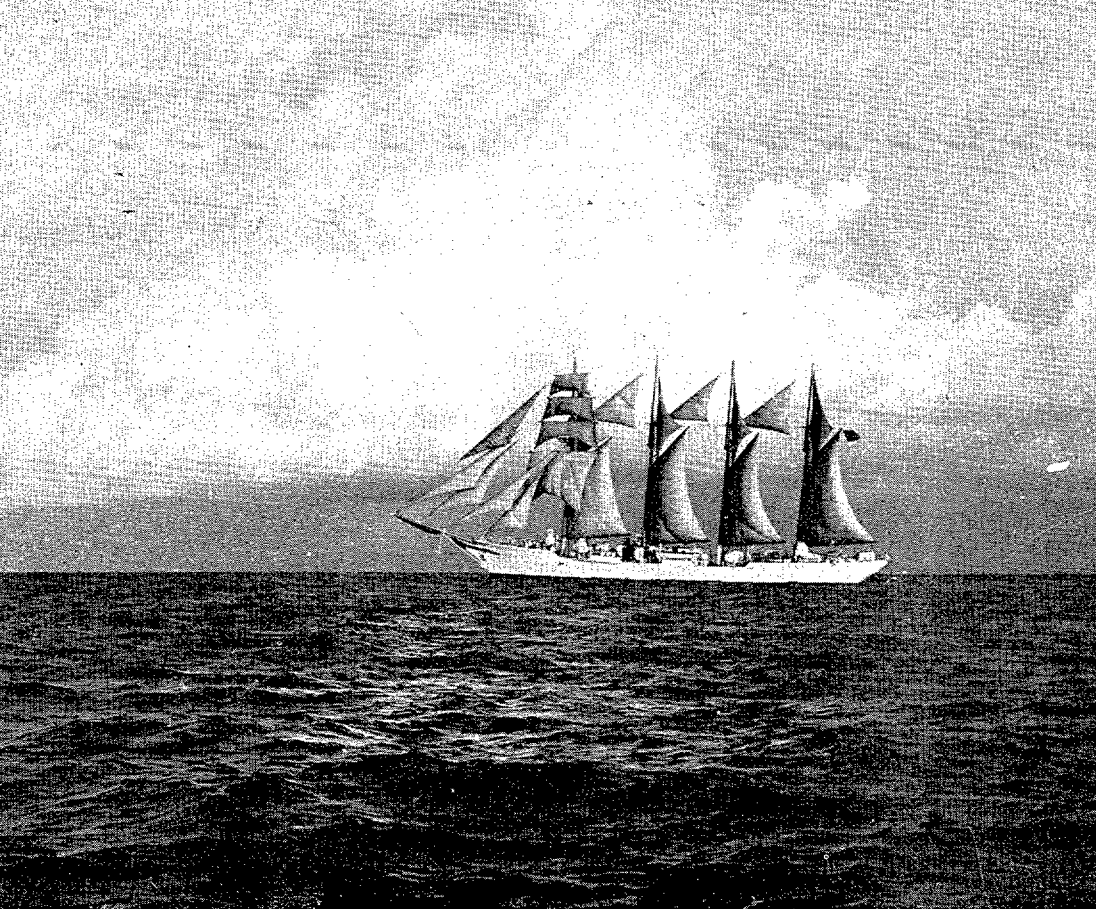
La curiosa ceremonia resulta ya tan habitual para las siervas de María que sin duda la consideran una obligación de su estado y destino; como si en la regla fundacional (respecto a la tierra madre de la santa madre Soledad) se prescribiese este rito, que andando los años quizá exija un auténtico palo de señales. No es raro, pues, que un sacerdote, en trance de dirigir a las monjas una meditación, se viese cierto día sorprendido por una creciente y cuchicheante inquietud; el desconcierto quedó aclarado cuando la superiora le hizo llegar una notita: “Padre, por favor, acabe pronto porque se está acercando el *Churruca*”...

La identificación de las siervas con nuestros barcos llega a convertirlas en cónsules espontáneos. No son pocas las ocasiones en que, al advertir cómo los buques españoles fondean y no atracan, telefonan a las autoridades portuarias inquiriendo las causas de la anomalía e interesándose por su remedio. La etapa republicana no alteró la continuidad de la ceremonia con la tradicional bandera, lo que originó un conflicto nada sorprendente; el representante consular español acudió a la máxima autoridad portorriqueña, que debió quedarse perpleja ante la llana respuesta de las religiosas: "Nosotras no entendemos de política y no tenemos otra cosa con qué saludar".

Estas son nuestras monjitas de las Antillas, un poco serviolas y un poco señaleras, a quienes España, en atención a su abnegada labor hospitalaria en San Juan, y coincidiendo con la beatificación de su fundadora, distinguió en 1950 con la Cruz de la Orden Civil de Beneficencia. Ahora, cuando hace tres cuarto de siglo que iniciaron su entrañable aleteo desde la españolísima isla antillana, nos complacemos en dedicarles estas líneas, que quieren ser homenaje y gratitud.

A. L.





"El *Juan Sebastián de Elcano* con todo el aparejo dado". Del capitán de fragata don Luis de la Sierra

MISCELANEA



15.901.—Náutica.

Para que luego se hable tanto y se escriba mucho más sobre la navegación y situación astronómica en el siglo xvi. Veamos lo que nos dice Juan Pérez de su viaje de 1774 por la costa de las Californias alcanzando la latitud de 55°:

Hallándonos a la vista del cabo Mendocino, distancia de 10 leguas, por cuya observación y marcación hecha al medio día del 22 de agosto, se halla dicho cabo en altura de 40 grados, 8 minutos Norte; y no en la de 41 grados, 45 minutos en que lo sitúa Cabrera Bueno y Sebastián Vizcayo.

Y eso que don José Cabrera Bueno era almirante y piloto mayor de la carrera de Filipinas y escribió tratados de navegación por los senos logarítmicos y comunes por 1734. Creemos que la realidad era que tomaban por cabo Mendocino distintas puntas de aquella costa.

R. B.-M.



15.902.—Pez-propulsión.

Siendo Hernando Colón muchacho de doce años acompañó a su padre en el último viaje de 1502. Entre las cosas que más le sorprendieron del mismo, nos cuenta, en su obra "Historia del almirante don Cristóbal Colón", la siguiente, que sucedió en el puerto de Azúa, próximo al de Santo Domingo:

Siendo uno de los deleites que da el mar, cuando no hay otra cosa que hacer, pescar, sacaron un pez llamado Esclavina, grande, al cual hirieron con un tridente, los de la nave Vizcaína, que iban durmiendo en el agua, y aferró de modo que no pudo librarse, y atado después con una gruesa maroma, al banco del batel, le traía iras sí, ya despierto, tan velozmente por aquel puerto, que ya aquí, ya allí, parecía una saeta, de suerte que la gente de los navíos que no sabía lo que era estaba espantada viendo andar sin remos el batel de aquella forma, hasta que se ahogó el pez, y le llevaron a bordo de los navíos, a donde lo sacaron con los ingenios que sacan las cosas pesadas.

MISCELANEA

¡Con unos cuantos peces de éstos ya se podría ahorrar petróleo!

R. B.-M.



15.903.—Atahualpa.

Ya en otra ocasión hemos contado lo que disfrutó Atahualpa cuando presenció por vez primera la caza del ratón por el gato, hasta el punto de pagar dos mil pesos de oro por el felino.

Esta vez nos referiremos a un gavilán amaestrado en cetrería que también Atahualpa presenció cazar. El gavilán era de un hidalgo que acompañaba a Pizarro. Pero oigamos al cronista Fernández de Oviedo:

...es de saber que un hidalgo de los del ejército del gobernador don Francisco Pizarro tomó un gavilán e hizolo manso, e cazaba con él cercetas e tórtolas, e otras aves. Y ver aquesto fue para Atabalíba [Atahualpa] una cosa de que él se maravilló, e dijo que los hombres que tal sabían hacer e enseñar a las aves e domarlas, que todas las cosas del mundo les eran posibles e sabían ser señores del mundo...

También fue entonces generoso Atahualpa, porque le dio al hidalgo otros dos mil

pesos de oro para que todos los días lo llevase a cazar a su presencia.

P. C.



15.904.—Alemán.

Don José Pla, que hace más de medio siglo se retiró de comandante de Infantería de Marina para dedicarse a tareas diplomáticas, se sintió atraído desde muy joven por el estudio de lenguas extranjeras. Sus compañeros de Academia en Cartagena, al saberle enfrascado en el aprendizaje del alemán, le decían:

—¡Pero, oye, eso debe de ser difícilísimo!

—Fíjate si será difícil —contestó un día Pla— que en Alemania, cuando no les oye nadie, todos hablan español.

A. L.



15.905.—Canas.

En la Torre del Oro —hoy Museo Naval de Sevilla— ocurrió un curioso hecho que nos narra Fernández de Oviedo.

Estaba preso en aquella Torre el joven Diego de Osorio y pensando que lo iban a decapitar, *sin tener cana alguna, en una noche se le tornaron los cabellos y barbas tan blancas como un armiño.*

Este Osorio usó después peluca y se afeitaba la barba para disimular sus canas y llegó a maestresala de la emperatriz Isabel, así que su delito no debió ser muy grave.

Todo esto lo trae a cuento Oviedo porque su mujer, Margarita de Vergara —*que fue una de las más hermosas mujeres que en su tiempo hobo en el reino de Toledo y en nuestra Madrid*—, también quedó cana en una noche a causa de un mal parto.

P. C.



15.906.—El P. Sarmiento.

El beneditino gallego fray Martín Sarmiento acredita una vez más su condición de polígrafo en la relación, hecha en 1772, de los objetos de uso personal que guardaba en su celda conventual madrileña. Además de un cuerno de rinoceronte y de una licencia "para leer y espulgar libros" tenía, entre otras cosas, dos estuches matemáticos, un telescopio inglés de reflexión, un microscopio de cinco lentes y "un astrolabio de bronce con letras arábigas".

A. L.



15.907.—Consejo.

Sabido es que con motivo de la desgraciada muerte del teniente general de la Armada don José Manuel Pareja (30-XI-1865), que mandaba nuestra escuadra del Pacífico, tomó el mando de ella don Casto Méndez Núñez, comandante a la sazón de la *Numancia*, arbolando su insignia en la *Villa de Madrid*. Con motivo de esto, su madre, entre otras cosas, le decía en carta lo siguiente:

Cumple con tu deber; ya sabes que quiero antes verte muerto que cobarde, y tu madre quedará en este mundo para pedir a Dios por ti.

J. F. G.



15.908.—Modelos.

Entre los oficiales enviados al departamento de San Blas (Méjico) a petición del virrey Bucareli, para las expediciones de la costa californiana, destaca, aunque no por sus virtudes, el teniente de navío don Diego B. Choquet de la Isla Zayas de Guzmán. En el expediente que se le formó figura:

Es el eterno conflicto, al grado que se le reporta frecuentemente: mujeriego, raptor, corruptor, pelea con el párroco, se le procesa porque penetra al hospital a deshoras y por medio ilícito.

El cirujano don Juan González presenta su diagnóstico que figura en el expediente:

pasión hipocondríaca y algunas úlceras venéreas...

No se privaba de nada el elegido Choquet.

R. B.-M.



15.909.—Pez torpedo.

Es inefable ver la descripción que el primer cronista de Indias, Gonzalo Fernández de Oviedo, va haciendo de toda la fauna de aquellas tierras recién descubiertas.

Pero curioso es el caso de un extraño pez, desconocido para todos, y de aspecto como la morena, que tocándole con una lanza *en el instante daba tanto dolor en el brazo e lo atormentaba e adormecía con tal dolor, que convenía presto soltarle.*

No cabe duda que está describiendo al pez torpedo, con su característica descarga eléctrica.

Este pez era desconocido para los españoles, pero ya Plinio, que vivió en la primera mitad del siglo I, habla de la *torpédine*, dotada de un asta o verga que al tocarla producía tormento en el brazo.

Aquí tenemos el origen de la palabra *torpedo*.

P. C.



15.910.—Churruca.

El entonces alférez de fragata Cosme Damián de Churruca, de veinte años de edad, a quien se le debían seis pagas y que participaba en el bloqueo de Gibraltar a bordo



Sabemos que su hermano Juan Pascual le ayudaba entonces con cuatro pesos mensuales.

A. L.



15.911.—Osadía.

El retraimiento y timidez que algunos atribuyen a los naturales de Galicia suele ser compatible con la audacia. Dígalo, si no, este suceso ocurrido durante la travesía de las naves españolas que desde Nápoles condujeron a Barcelona al nuevo rey, Carlos III:

“Luego se subieron al alcázar y toldilla, y otro día un soldado gallego de una de las dos compañías de granaderos que guardaban el real *Fénix*, nombrado Luis Abal, que estaba de centinela junto a la bitácora, habiéndose acercado allí el rey, le hizo presente, sin turbarse, la arenga que tenía estudiada del tiempo que estaba sirviendo y campañas que había hecho, y que siendo su deseo morir en el real servicio y seguir su real persona, suplicaba a S. M. lo hiciese guardia de Corps, y el rey, después de varias preguntas y respuestas, le concedió esta gracia.”

Cualquier paisano suyo hubiera comentado: *Mira o Luisiño. ¡Chámalle parvo!*

A. L.



15.912.—Menús.

Hernando Colón, que acompañó a su padre el almirante en su último viaje, nos cuenta alguna de las calamidades sufridas en el mismo:

... a los ocho meses de salir de España, y con los calores y la humedad del mar, se habían llenado de gusanos el bizcocho, y así Dios me ayude que vi muchos que esperaban a la noche para comer la maza-

del navío *San Vicente*, escribió a su padre el 23 de octubre de 1781, y entre otras cosas le decía:

“No he podido quedar un solo día a bordo, porque todas las tardes tengo que visitar al general y darle parte de las ocurrencias del día en la escuadra; con que ya el recurso de estar encerrado sin ir a tierra, que era el que me podría ahorrar los gastos, ni lo hay ni lo puedo tener si no abandono el cumplimiento de mi obligación, pues si tengo la precisión de ir todos los días decente a tierra, también tendré la de usar zapatos, peinarme, hacer el gasto de polvos, el de barbero, el de medias, que es preciso sean de seda, y me hallo muy pobre de ellas, y bajo la pena de quedar al sereno y sin tener que comer, si entra un viento fuerte que no nos permita venir a la noche al navío, como sucede cada ocho días aquí con los vientos levantes; también tengo que gastar en una posada y ¿de dónde podrá haber salido todo esto en seis meses? No puede de debajo de la tierra, con que preciso es que me haya empeñado.”

morra, por no ver los gusanos que tenía y otros estaban ya tan acostumbrados a comerlos, que aun no quitaban los gusanos, aunque los vieses, porque si se detuviesen a esto perderían la cena.

¡Qué suerte cenar con Cabrales!

R. B.-M.



15.913.—Piojos.

En su libro *Historia general y natural de las Indias* hace Oviedo una curiosa observación referente a la línea donde las agujas pasan de nordestear a noroestear, es decir, la línea de declinación cero.

Se dieron cuenta que al cruzar esa línea hacia poniente *todos los piojos que los cristianos llevan o suelen criar en las cabezas y cuerpos se mueren... y en las Indias no los crían, excepto algunos niños de los que nacen en aquellas partes, hijos de los cristianos...*

Ciertamente no conocíamos esa virtud insecticida de aquel meridiano magnético.

P. C.



15.914.—Tráfico.

Dice el historiador y geógrafo griego Estrabón (63 a. de JC. al 24 d. de JC.), en el libro III de su *Geografía*, dedicado a Iberia (España), refiriéndose a la Turdetania (formada por gran parte de la actual Andalucía): *La mayor parte de su comercio lo hacen los turdetanos con la Italia y con Roma, por ser cómoda la navegación desde aquí a las Columnas, excepto si el estrecho ofrece alguna dificultad o el alto mar que está hacia nuestras tierras; pues tales expediciones se hacen por un clima benigno, en especial cuanto más se engolfen por alta mar; en donde las naves marchan con más seguridad; los vientos soplan con ciertos períodos, y, sobre todo, facilita el*

comercio la paz pública, exterminando los piratas, con lo que los marineros hacen sus viajes sin recelo, con placer y seguridad. Cierta cosa particular se observa, como dice Posidonio (1), en la navegación que desde la Iberia se hace hasta la Italia, y es que en este mar hasta el golfo de Cerdeña soplan vientos subsolanos, llamados Euros y también Etesias, por cuya razón como anduviese él mismo errante, arrojado hacia las Gimnesias (2), hacia Cerdeña, y otra vez hacia la costa de Africa, apenas después de tres meses de navegación pudo aportar a Italia.

J. F. G.



15.915.—Servicio.

A don Francisco Hijosa, comisario del establecimiento de San Blas (Méjico) durante seis años y ocho meses, en abril de 1780, se le comunicó que por real orden cese en su cargo y que debe regresar a España "para hacer vida maridable con su mujer".

¡De buenas agarraderas disponía la "marida"!

R. B.-M.



15.916.—Balboa.

Este descubridor vio por primera vez la mar del Sur el día 25 de septiembre de 1513, pero no tomó posesión de aquel océano hasta cuatro días después, es decir, en la festividad de San Miguel.

El retraso lo ocasionó el tener que atravesar el territorio del cacique Chiape, que

(1) Posidonio de Apameia, filósofo y viajero infatigable; de éste tomó mucho Estrabón en su descripción de la Turdetania.

(2) Gimnesias: eran las islas de Mallorca, Menorca, Cabrera y los islotes de Conejera y Dragonera.

le negó el paso, pese a ofrecerle Balboa su amistad. Salió Chiape a pelear con un escuadrón bien armado, por lo que Balboa soltó los alanos y disparó sus escopetas. El trueno, humo y olor de la pólvora hizo huir a los indios. De nuevo envió Balboa dos emisarios diciendo a Chiape que si acudía lo tendría por amigo. Y así fue.

El cronista que cuenta el hecho concluye: ... fue luego [Balboa] a la marina, que aún estaba lejos. Tomó posesión de aquel mar en presencia de Chiape, con testigos y escribano, en el golfo de San Miguel, que nombró así por ser su día.



15.917.—Epitafio.

Con motivo de la caída del marqués de la Ensenada (22 de julio de 1754), quien



tantos aciertos tuvo, especialmente en lo que a la Marina se refiere, fueron muchísimos los papeles calumniosos e injuriosos a su persona y colaboradores que vieron la luz, uno, entre éstos, decía:

“En la Alhambra, en aquel fuerte, si prosigue don Cenón, haremos que una inscripción se le ponga de esta suerte:

*Aquí, caminante advierte,
tiene temporal morada
el marqués de la Ensenada.
Murió sin gloria pomposa,
y a la vez, si ayer gran cosa,
hoy reducida a Gran-nada.”*

J. F. G.



P. C.

15.918.—Sevilla.

En 1747, don Juan José Navarro, primer marqués de la Victoria, redacta un proyecto general de reformas, y al referirse al Colegio de Pilotos de San Telmo, en Sevilla, propone convertirlo en hospital de inválidos de Marina.

“Esta casa —escribe el marqués— no sirve hoy día que para el bienestar de sus diputados. El pretexto y establecimiento fue bueno, pero hoy día los efectos no son de utilidad alguna. Los muchachos sevillanos que se educan en ella para servir de pilotos, pocos o ninguno sirven al rey y no muchos al particular. Gozan derechos de toneladas y otras franquicias, sin fruto de importancia para el comercio de Indias y menos para el Mediterráneo.”

A. L.



15.919.—Adulterio.

En el mismo proyecto a que se refiere la nota anterior, el abierto espíritu de don Juan José Navarro se expresa así:

“Otro disparatado e irracional abuso, heredado sin duda del mahometismo, es corriente en estos reinos en toda clase de gente. En ambas leyes, escrita y de gracia, no se halla señalado que por adulterio de

la mujer el marido ha de quedar sin honra. ¿Acaso las mujeres son ángeles? ¿Qué razón hay que el hombre que vive honradamente ha de depender su honra de la fragilidad de la mujer? El que la pierda el consentido es más natural. Pero a un militar, a un ministro, que van el uno a sacrificarse por la patria y por su príncipe, y el otro en beneficio del público, ¿ha de quedar sin honor por la falta de fe de su mujer? Es una de las más bárbaras introducciones y costumbres, que solamente del infierno puede haber salido.”

A. L.



15.920.—Perros asilvestrados.

Ahora que se ha puesto tan de moda defender a los lobos y se culpa a los perros salvajes de todos los males que le ocurren a personas y ganado, es interesante traer a colación lo que el cronista Gómara dice en su *Historia general de las Indias*, en un capítulo que titula *Las cosas de nuestra España que ahora hay en la Española*.

Se refiere Gómara a la aclimatación de animales y plantas llevadas de España a la isla de Santo Domingo y dice:

Los perros que se han ido y criado en los montes y despoblado son carniceros más que lobos y hacen mucho daño en cabras y ovejas.

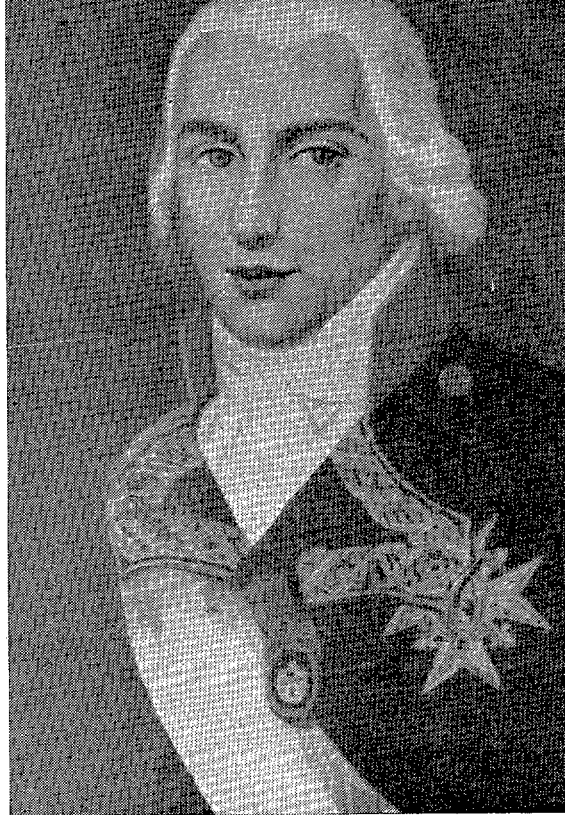
Una opinión más para la controversia..., que coincide con lo dicho por Rodríguez de la Fuente.

P. C.



15.921.—Convocatoria.

La del consejo de guerra aliado, que precedió al desgraciado suceso de Trafalgar, reza como sigue:



“A bordo del navío del emperador *Bucentaure* al ancla en la rada de Cádiz, el 19 vendimiario (7 de octubre) año XIV” (1).

“Señor almirante: Están prontas las dos escuadras combinadas para la ejecución de las instrucciones que me han sido confiadas. Yo desearía rodarme de las luces y conocimientos de los principales oficiales de la Armada combinada, no tan sólo para la elección del momento favorable que se debe aprovechar para dar la vela y medios de verificarlo, sino también por lo que pueden exigir las circunstancias en que nos encontramos con arreglo a los avisos que tenemos de las fuerzas del enemigo y de sus designios, con aquel objeto he convocado para mañana (día 8) a mediodía, a bordo de este navío, a los oficiales generales, los tres capitanes de navío más antiguos y el jefe de Estado Mayor de la escuadra francesa, y me atrevo a suplicar a V. E. tenga

(1) Año XIV. Se refiere al comienzo de la Revolución francesa.

la bondad de concurrir con los oficiales generales de la Española y los capitanes de navío que V. E. guste de nombrar para completar esta reunión y ayudarle con sus luces. Reitero a V. E. la más sincera y perfecta amistad.—Villeneuve.”

Acompañaba a ésta la siguiente carta particular del almirante de la escuadra franco-española a Gravina:

“Mi querido almirante: Espero agradará a usted la resolución que he tomado de convocar para mañana a los primeros oficiales de la escuadra (2); pues es necesario salir de este estado de incertidumbre en que nos encontramos. Tenga la bondad de enviarme lo más pronto posible una copia de la carta de vuestro cónsul en Tánger, así como de las demás informaciones que usted tenga, o al menos traerlas consigo mañana para exponerlas a la consideración del consejo. Cualquier resolución que se adopte, nos entregaremos con mayor confianza. Le desea una buena noche.—Villeneuve.”

J. F. G.



15.922.—Buque-cohete.

El inventor del tranvía subterráneo, hoy más conocido por “metro”, el norteamericano Herbert C. Rider, ideó en 1913 un buque que se fundaba —copiamos de una revista de la época— *en el principio de hacer volar un cohete... Todo el mecanismo del buque cohete se reduce a un fuerte tubo que va de proa a popa, abierto por los dos extremos, y de media docena de cilindros o cámaras de explosión.*

(2) La iniciativa de convocatoria de este consejo de guerra partió del almirante Gravina, al insinuar, con anterioridad, la necesidad de la celebración del mismo.

Con este sistema se auguraba un andar de 120 nudos, pero por lo que se ve el invento no prosperó, al menos en los buques.

P. C.



15.923.—Cohete.

Y ya que hablamos de este sistema de propulsión debemos consignar que las pruebas del primer motor cohete fueron realizadas en Perú, entre los años 1895 y 1897, por un ingeniero llamado Pedro Paulet. Los trabajos se llevaron en la mayor reserva y sólo en 1905 se publicó algo sobre ellos. El horno y embudo eran de acero al vanadio y utilizaba como combustible gasolina y peróxido nitroso. El motor, con un peso de 2,5 Kg., producía una fuerza propulsora de 90 Kg.

El autor de donde sacamos estos datos —Hans Thirring— pone en duda la veracidad del hecho y piensa que pueden ser infundios periodísticos, aunque transcribe las siguientes palabras de Paulet: *A causa del peligro que ofrecen las fuerzas propulsoras muy fuertes, y por otros motivos personales, los experimentos fueron abandonados en 1897.*

¿Alguien conoce la verdad de este invento? Nos gustaría saberlo?

P. C.



15.924.—Numismática.

Don Ignacio Arteaga en la relación de su expedición por la costa noroeste de América, en 1779, cuando se hallaba por los 60° de latitud, hoy Alaska, nos dice

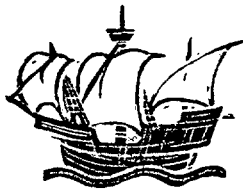
Se les regaló a los indios algunos abalorios, pedazos de bayeta y pezetas, que, es-

tando agujereadas, hacíamos se las pusiesen colgadas en las orejas y quedaban muy contentos...

Nos sorprendió, por ser la primera vez que veíamos escrita la voz *peseta*, y hasta su forma y con agujerito y todo. Nuestra

ignorancia quedó al descubierto en poco tiempo al leer en el Diccionario de Autoridades de 1737: *es voz modernamente introducida.*

R. B-M.



MARINOGRAMA NUMERO 98

(Por DOBLAN)

1	C	2	K		3	A	4	J	5	L		6	J	7	B	8	F	9	I	10	D		
		11	H	12	E		13	F	14	M	15	B		16	K	17	C	18	F	19	A		
20	M	21	G	22	I		23	L	24	C	25	D		26	J	27	K	28	A	29	H		
30	G			31	L	32	E		33	G	34	B	35	J			36	K	37	A	38	I	
39	H	40	E	41	C			42	B	43	J	44	H	45	G			46	B	47	G	48	M
49	I			50	I	51	B		52	F	53	L	54	A			55	D	56	J	57	B	
58	M	59	F			60	K		61	A	62	E	63	M	64	J	65	C	66	H			
67	J	68				69	M	70	D			71	C	72	J	73	L	74	F	75	I	76	A
						77	B	78	E	79	K	80	J	81	F	82	C	83	H				

DEFINICIONES

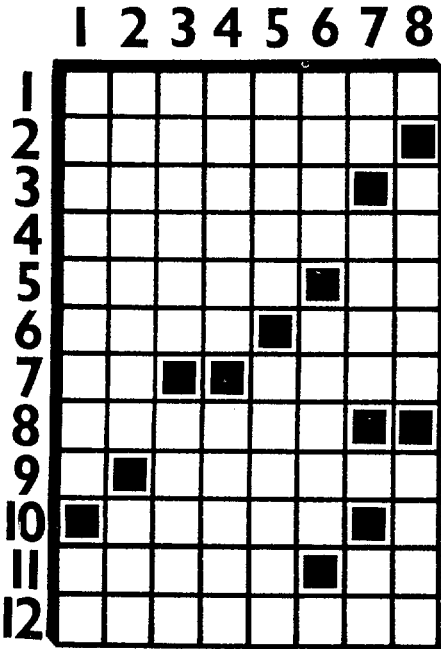
PALABRAS

- A.—Pases, navegando, más allá de un buque, cabo, escollo, etc. — — — — —
 37 61 19 76 3 28 54
- B.—Acción destructora del mar sobre las costas — — — — —
- C.—Almirante inglés (1759-1801). En 1799 se le nombró comandante general de Jamaica, llevando a cabo la ocupación de la colonia holandesa de Surinam — — — — —
 42 77 57 34 15 7 4 6 51
- D.—Crustáceo marino, comestible, parecido a la centolla — — — — —
- E.—Explorador y naturalista noruego (1861-1930). En el transcurso de sus viajes hizo importantes observaciones aerológicas y oceanográficas. En 1922 se le concedió el premio nobel de la Paz — — — — —
 55 10 25 70
- F.—(En plural.) Obra construida en la orilla del mar o de un río navegable, para facilitar el embarque y desembarque . . — — — — —
 68 40 12 62 78 32
- G.—Parte del casco del buque comprendida entre los raceles . . — — — — —
 18 81 8 52 13 74 59
- H.—(Marina.) Cada una de las vueltas de un cabo alrededor de una pieza — — — — —
 45 33 21 47 30
- I.—Corriente derivada de otra principal y de distinta dirección a la de ésta o a la de la marea — — — — —
 29 44 66 83 39 11
- J.—Velamen total de un buque — — — — —
 75 38 9 50 22 49
- K.—Embarcación de una pieza, más pequeña que la canoa, con el fondo plano y sin quilla — — — — —
 67 35 80 64 72 26 56 43 4 6
- L.—Vuelvas a flotar la embarcación que ha estado en seco . . — — — — —
 16 36 60 27 79 2
- M.—Piedra que atada a un cabo o a una red sirve para mantenerlos en posición vertical dentro del agua — — — — —
 73 53 5 31 23
- 63 58 48 20 14 69

(La solución en el próximo número.)

PAÑOL DE VOCES NUMERO 18

Por J. y A. M.



Horizontales:

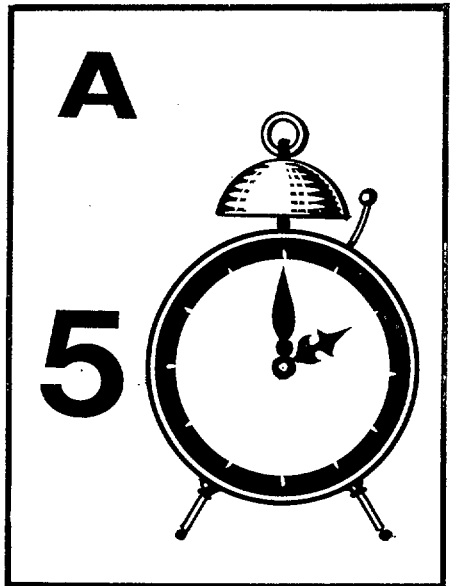
1. Cierta palo en los barcos de vela.—
2. Río de América.—3. Embarcación de tamaño pequeño.—4. Tambores.—5. Hacer promesas. Nota.—6. Ría gallega. Juego infantil.—7. Negación. Al revés: Conozca.—8. Veneno.—9. Asistas a un lugar.—10. Cordero de un año.—11. Procede de algo. Prefijo.—12. Advirtieses.

Verticales:

1. Sabroso crustáceo. Existe.—2. Composición musical religiosa. Estime.—3. Entiéndete con la mirada. Furores. 4. Al revés: Línea aérea. Organismo que protege la Naturaleza.—5. Hacer saltar con explosivos. Brújulas.—6. Al revés: Cierta pintura. Peces sin aletas centrales. —7. Letra griega. Letra no griega. Al revés: Se dirige.—8. Lavabos. Cara.

NAUTRAPELIA NUMERO 18

Por J. y A. M.

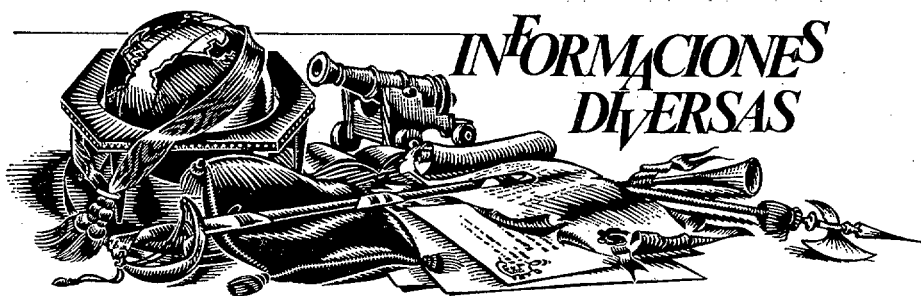


Orden a máquinas.

(Las soluciones en el próximo número.)



"Tossa de Mar". De Antonio de Soroa y Pineda.



INAUGURACION DEL CURSO EN LA ESCUELA DE GUERRA NAVAL



RESIDIDO por Su Alteza Real el Príncipe de España, se celebró el pasado día 2 de octubre el solemne acto de la inauguración del nuevo curso en la Escuela de Guerra Naval, así como la clausura del anterior. Junto con Su Alteza Real se encontraban, asimismo, el Presidente del Gobierno, señor Arias Navarro, y los ministros del Ejército, teniente general Coloma; del Aire, teniente general Cuadra, y de Marina, almirante Pita da Veiga. Asimismo, asistieron a

dicho acto especialmente invitados el subsecretario de Asuntos Exteriores, los embajadores de los Estados Unidos, Venezuela y Tailandia, presidente del Consejo Nacional de Educación y otras altas personalidades, tanto civiles como militares.

Una vez concedida la palabra por el Príncipe de España, el vicealmirante Matéu, director de la Escuela, pronunció la última lección del curso que se clausuraba. Sus primeras frases fueron para recordar la figura del almirante Carrero Blanco, profesor de dicho centro desde prácticamente los primeros tiempos de su fundación. En breves palabras, hizo un bosquejo de su extraordinaria figura, junto con la gran labor docente y de investigación que su gran capacidad de trabajo y amor a la profesión supo armonizar con otras obligaciones fundamentales, emanadas de su cargo en el Gobierno como ministro subsecretario de la Presidencia. También dedicó un recuerdo al almirante Leste, anterior director de la Escuela de Guerra Naval, y seguidamente se refirió a las actividades docentes de la Escuela, así como una breve panorámica con respecto al futuro. Anunció que en los estudios del curso de Estado Mayor Naval se introducirán un ciclo monográfico sobre informática y otro sobre *management*.

Tras dar la bienvenida a los nuevos alumnos del curso que ahora comenzaba, se dirigió a los que lo habían terminado para darles unos breves consejos sobre ciertos puntos fundamentales, como son la legislación sobre Derecho Marítimo, con toda la secuela de problemas que ello tiene en el presente; los estudios

estratégicos en los que han de alternar en plano de igualdad tanto los civiles como los militares, y finalmente les animó para que siempre aconsejen al Mando lo que consideren mejor en la línea de acción a seguir, pero que fuera cual fuera la decisión adoptada la desarrollasen con el mayor entusiasmo y entrega total.

Seguidamente se procedió a la entrega de diplomas a los alumnos que finalizaron sus estudios y a la imposición de condecoraciones. A continuación, tomó la palabra el ministro de Marina, quien también dedicó sus primeras frases a la memoria del almirante Carrero Blanco, del que dijo que, *ante todo, fue un oficial de Marina, limpio de ambiciones y con una sola pasión: su Patria; el almirante Carrero, tantos años profesor de esta Escuela, dio la última lección de su vida con la muerte.*



El Príncipe en la Escuela de Guerra Naval.

Tras rendir este homenaje a su memoria, el ministro de Marina glosó brevemente el pasado de la Escuela de Guerra Naval y su aportación al presente de la Armada. Destacó que después de nuestra guerra de Liberación, a cuya victoria contribuyó decisivamente el dominio del mar que ejerció la Escuadra nacional, bajo el mando de otro miembro del claustro fundacional, el almirante don Francisco Moreno Fernández, se empieza a gestar la definición conceptual del Grupo de Combate, fundamento del Programa Naval, y que tiene su arranque en el concepto estratégico y táctico de la *molécula naval* de Carrero Blanco.



El director de la Escuela de Guerra Naval pronunciando la última lección



Entrega de diplomas

Señaló más adelante el almirante Pita da Veiga la realidad de un mundo actual en crisis, en el que la paz y la guerra se diluyen en ese estado de tensión permanente que es tal crisis, y en donde no cabe solución de continuidad ni en la dirección de la política ni en la aplicación de los medios, sino gradación oportuna y concurrente de los diferentes medios en la prosecución de una política. Ello exige que las estructuras superiores del mando militar estén perfectamente adaptadas a las estructuras de dirección política.



El ministro, durante su discurso

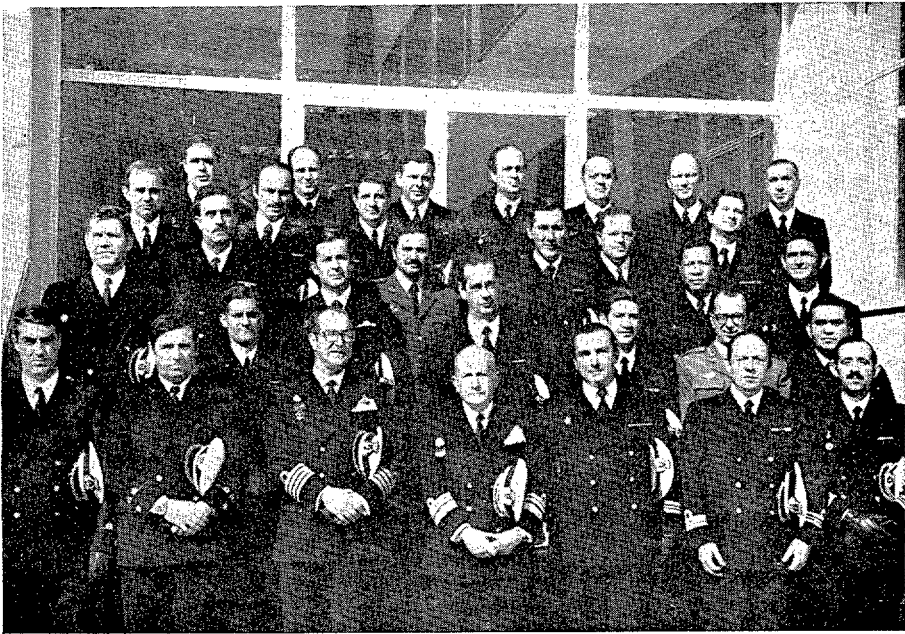
Al discernir tal contexto, puntualizó que hay que situar el puesto que ocupan estos centros y qué aportación se espera de ellos, y que, ante tal situación real, su cátedra ha de estar plenamente abierta a todas las aportaciones externas, para alcanzar una correcta comprensión de la complejidad de factores que afectan a la Defensa Nacional, sin el lastre de ideas preconcebidas. Para ello, ante todo, hay que comprender la realidad social de España para un planeamiento correcto de la Defensa Nacional, entendida como una integración de energía y fuerzas morales y materiales de la nación que hay que pulsar y estimular, pues esas energías y esa moral sintetizan la voluntad de defensa.

Se refirió seguidamente el aspecto marítimo de esta temática, resaltando el hecho de que las tendencias dominantes para una actualización del Derecho del Mar y las crecientes posibilidades de explotación de los recursos del mar y los fondos marinos son factores que afectan sustancialmente al interés nacional de los estados marítimos, y que no pueden ser ignorados por la estrategia sin dejar a un lado las convulsiones internacionales que tienen en la cuenca mediterránea una zona de gran actividad y que repercuten directamente en los grandes plan-

teamientos político-militares y en la configuración de las grandes corrientes de tráfico marítimo.

Por ello, continuó diciendo el ministro de Marina, nuestra respuesta ha de ser igualmente dinámica y adaptada a la evolución de los intereses nacionales, de los compromisos internacionales y a los cambios políticos y estratégicos que afectan a nuestro entorno, factores cuyo análisis debe determinar la futura evolución de nuestras Fuerzas Armadas mediante la reconsideración continuada de sus objetivos de fuerza.

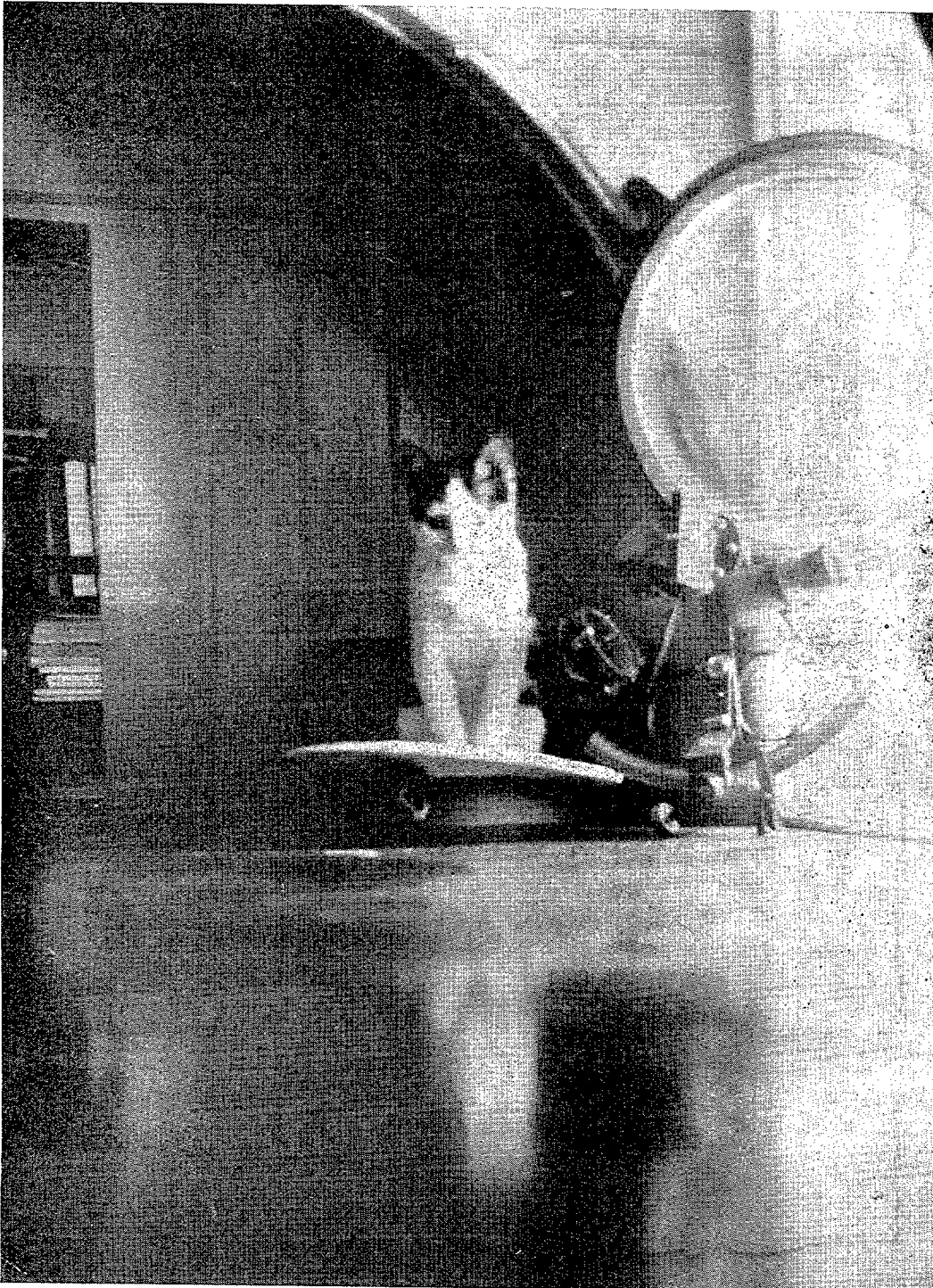
Finalizó sus palabras el almirante Pita da Veiga, diciendo que la redacción de programas militares —nacidos de estos objetivos de fuerza— inquieta a ciertos espíritus débiles, como si ello implicase el preparar una guerra, cuando quienes así piensan olvidan que la defensa es necesidad insoslayable de toda comunidad nacional y que, al atenderla, se aspira a garantizar la paz.



Los nuevos diplomados en Guerra Naval

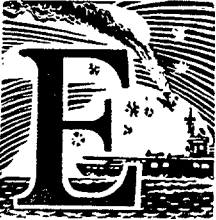
Ante Su Alteza Real el Príncipe de España, concluyó el ministro de Marina, personificación de nuestro futuro, se produce el relevo, se entrega el testigo, y una nueva promoción inicia su esfuerzo con igual fe, con idéntica esperanza, con el mismo espíritu. En su nombre, en el de la Armada y en el mío propio, reitero a Vuestra Alteza Real la constancia de nuestros afanes y esfuerzos de servicio a España y la firmeza de nuestra lealtad inquebrantable, sentimientos que pido haga llegar a Su Excelencia el Jefe del Estado.

Una vez que hubo terminado su discurso el ministro de Marina, el Príncipe de España declaró inaugurado el nuevo curso en la Escuela de Guerra Naval.



"Mascota". Del capitán de corbeta don Salvador Méndez Rocafort.

LA SEMANA INTERNACIONAL DE CINE NAVAL



ESTE año de 1974 inicia la Semana Internacional de Cine Naval de Cartagena su tercera singladura.

Este Festival Cinematográfico, especializado en temas de mar, único en el mundo en su género, ha sido reconocido como Festival Competitivo por la Internacional Federation of Film Producers Associations (FIAPF), figurando en los calendarios internacionales a partir de esta tercera edición.

La idea, surgida en el seno del Centro de Iniciativas y Turismo de Cartagena, es ofrecer a través de la imagen un público homenaje de admiración, cariño y respeto a todas esas personas para quienes el mar es su medio de vida. Y al mismo tiempo fomentar y estimular el espíritu y vocación marineros.

El Certamen se rige por un reglamento, aprobado igualmente por la FIAPF, que establece cuatro grupos para competición o concurso: Marina de Guerra, Marina Mercante, Marina de Pesca y Marina Deportiva, Turística, de Investigación, etc.

La andadura ha sido difícil, pero constante. Las dos primeras ediciones se hicieron contra viento y marea, sorteando los obstáculos que aparecían en su camino y tratando de llevar adelante esta idea. Idea totalmente positiva y plena de contenido.

Este año, con la decidida y valiosa ayuda —tanto material como moral— de los Ministerios de Marina e Información y Turismo, con la firme aportación del Excmo. Ayuntamiento de Cartagena y con la experiencia de años anteriores, el camino está algo más claro, aunque siempre difícil.

Poco conocida aún, queremos hoy difundir el contenido y el espíritu de la Semana. Poco conocida la Semana Internacional de Cine Naval de Cartagena, merece una más amplia difusión, por cuanto de proyección tiene en todo el mundo y por la importancia de su temática.

La I Semana, en 1972, reunió a doce países: Alemania, Canadá, Corea, Estados Unidos, Francia, Grecia, India, Italia, Japón, Polonia, Portugal y España. Se celebró coincidiendo con las fiestas del Carmen y Santiago de la ciudad Departamental. El día 25 de julio se celebraba en Cartagena la tradicional Velada Marítima. En su transcurso, una de las carrozas que surcaban las tranquilas aguas del puerto escoró violentamente y se hundió, arrastrando entre sus hierros y armazones a una gran cantidad de personas, muchas de las cuales fallecieron aprisionadas o ahogadas.

La tragedia, inesperada y cruel, puso su nota de dolor y duelo en todos los actos que se celebraban. La Semana, aunque independiente de las Fiestas, quiso

unirse al dolor general de la ciudad y cerró las puertas del Palacio del Festival durante el día de luto que siguió al desastre. Luego, como en silencio, a puerta cerrada, sin galas ni propaganda de ninguna clase, continuaron las proyecciones de las películas. Pero ya el ánimo de todos estaba perturbado.

Y así, bajo este signo dramático, transcurrió la Semana. En la sesión final de clausura, sin la cena de gala proyectada para la entrega de premios, éstos fueron concedidos en un acto íntimo y sencillo, no por ello menos emocionante y emotivo. Y terminó el Certamen, al que la fatalidad impuso su marchamo inexorable.

La película *Océano*, de Folco Quillicci, presentada por Italia, obtuvo el Premio Especial Ciudad de Cartagena, denominado *Carabela de Plata*, en atención a sus méritos y valores plásticos.

El Jurado Internacional concedió los siguientes premios: Submarino Peral de Oro a la película de Estados Unidos *Tora, Tora, Tora*; Submarino Peral de Bronce, a *Mediterráneo en llamas*, de Grecia; Mújol de Oro, en la Sección Marina de Pesca, a *La mujer del Mar*, de Corea; en la sección Marina Mercante, Faro de Cabo de Palos de Bronce a *Al este de Java*, de Estados Unidos, y en la de Marina Deportiva, grupo 4.º, Sirena de Oro, a *Océano*, de Italia.

La II Semana, en la que participaron quince países, se programó para la primera decena de noviembre, buscando un sitio ajustado en el calendario internacional de Festivales.

Una novedad, introducida en esta II Edición fue la celebración, como pórtico de la Semana Grande, de una Semana de Cine Naval *Amateur*; el Concurso de "Cuentos sobre el Mar", con la colaboración de los diarios "El Noticiero", de Cartagena, y "Línea", de Murcia; la Semana Gastronómica y las dierentes exposiciones llevadas a cabo en la Casa Municipal de Cultura y en la Sala de Arte "Isidoro Máiquez", sobre temas marinos.

Los premios fueron los siguientes: en el grupo Marina de Guerra. Submarino Peral de Oro para la película francesa *Kangourou*; Submarino Peral de Plata para *Gli uomini della vela*, de Italia; Lepanto de Oro a *Tercio de Armada*, de España; Lepanto de Plata a *Escuela Naval*, de Argentina. En el grupo 2.º, Marina Mercante, Faro de Cabo de Palos de Oro a Rumania, por su film *Explozia*; Faro de Cabo de Palos de Plata a Alemania, por *Der Kapitän*; Ancla de Oro a Holanda, por *Monnvor mammoets*. En el grupo 3.º, Marina de Pesca, el primer premio Mújol de Oro fue para *A Promessa*, de Portugal; el Mújol de Plata para *Tiburoneros*, de Méjico, y el Aladroque de Oro para *The Sea*, de Canadá.

El Premio Especial Ciudad de Cartagena, *Carabela de Plata*, fue declarado desierto por estimar el Jurado que ninguna de las películas presentadas a concurso se ajustaba exactamente al artículo 9 del Reglamento en el que se especificaban las normas para su concesión.

El Palacio del Festival se vio constantemente lleno de un público amante del cine, que aplaudió largamente muchas de las proyecciones ofrecidas en el Certamen, proyecciones que unían la novedad a la calidad técnica y artística. Los premios fueron entregados en el transcurso de una cena de gala, donde el capitán general de la Zona Marítima del Mediterráneo, almirante don José Yusty Pita, recibió la Placa que le nombraba presidente de honor del Centro de

Iniciativas y Turismo de Cartagena, en prueba y constancia del homenaje que los organizadores de la Semana ofrecen a los hombres de la mar, representados en esta solemne ocasión por la más alta autoridad de la Zona.

Este año de 1974, la Semana Internacional de Cine Naval inicia, repetimos, su tercera singladura. De año a año, todo el tiempo, incansablemente y en silencio, los organizadores han estado trabajando, preparando, manteniendo contactos con diferentes países, productoras y distribuidoras, a fin de poder ofrecer un Certamen digno de España en el ámbito internacional.

Queremos que el nombre de Cartagena, y con él el de España, suene en todas partes en esta faceta variopinta del Séptimo Arte. Queremos, día a día, mejorar para situar nuestro Festival entre los mejores del mundo.

Hemos recogido palabras de aliento y elogio de muy importantes personalidades del Cine. Contamos con el respaldo oficial de los Ministerios de Marina e Información y Turismo, de los Organismos Provinciales y Locales, y conservamos íntegra nuestra fe y esperanza en el porvenir de la Semana de Cine Naval.

Este año las inscripciones fueron numerosas y el Comité de Selección tuvo verdaderos problemas en su cometido. Muchos países han solicitado participar en nuestro Festival. Citaremos únicamente a los que han confirmado oficialmente su solicitud: Alemania, Italia, Irán, Kuwait, República de China, Canadá, Portugal, Méjico, Holanda, Bélgica, Rumania, Estados Unidos, Corea, Australia y España. Y aún faltan más, pendientes de confirmación.

Por primera vez, nuestra Semana figura incluida en el calendario internacional de Festivales Cinematográficos, con la mención específica de "Festival Competitivo Especializado en actividades marítimas".

Por primera vez contamos con ayuda y reconocimiento oficial de altos Organismos de nuestra Patria. Esto nos obliga a superarnos.

Cartagena, ciudad marinera por historia, tradición y costumbres, no podía olvidar algo que forma parte de su propia vida, de su manera de ser, de su misma esencia: ese algo tan importante, tan inmenso, tan grandioso, que es la mar.

Enrique PEREZ-CUADRADO DE GUZMAN





"Franco de noray". Del coronel de Infantería de Marina don Eduardo Gavira Martín.

NOTICARIO



ACCIDENTES

Zozobra un petrolero panameño.—Los vientos huracanados de un tifón provocaron el naufragio del petrolero de 3.500 toneladas **Sun Shang**, abanderado en Panamá, a unas 400 millas de Hong-Kong.

De los treinta y cuatro tripulantes del buque, sólo dos pudieron ser recogidos con vida por el petrolero japonés **Kaien-Maru**.

—

Pérdida de un avión militar español.—Un avión **Gruman AN1-A1**, perteneciente al "A1a-22", con base en Jerez de la Frontera, desapareció en el Mediterráneo en la zona comprendida entre cabo de Palos e Ibiza, cuando junto con otros tres aparatos de iguales características realizaba unas maniobras conjuntas con unidades de la Armada.

La tripulación del avión desaparecido estaba formada por los oficiales del Ejército del Aire: capitán Ochoa Cao y teniente Rodríguez Urrutia; los tenientes de navío Saura y Manuel de Villena, y Fernández Peiteado, y los suboficiales especialistas del Ejército del Aire: subteniente armero Pérez Roel, sargento primero radarista Guevara Cobos, sargento primero radio Font Martínez y sargento primero mecánico Sánchez Domingo.

Iniciadas las operaciones de búsqueda, en las que intervinieron unidades de la Armada y aviones de la Academia Militar

del Aire, de la Base de Jerez de la Frontera y del SAR, la fragata **Sarmiento de Gamboa** descubrió y recogió dos cadáveres sin identificar, a unas 44 millas de la costa, que fueron trasladados a tierra por un helicóptero de la Marina.

Poco después, un avión **D-3 Orión** descubrió, unas 20 millas más al norte del punto anterior, la existencia en el mar de un chaleco salvavidas y restos de las cajas que contienen los botes de humo para señales.

Al atardecer, se recogió otro cadáver, así como un mono de vuelo con la documentación del teniente Urrutia.

Al día siguiente por la mañana, el destructor **Jorge Juan** localizó restos del fuselaje a unas dos millas del lugar en que se supone tuvo lugar el accidente.

—

Sacudida.—El transbordador alemán de 4.391 toneladas **Roland von Bremen**, que hacía la derrota entre Brementhaven y la isla de Heligoland con 120 pasajeros a bordo, fue alcanzado por dos grandes olas de fondo en el paso denominado "Hamburger Loch" y zarandeado de tal forma que 35 pasajeros resultaron heridos y uno muerto.

—

Pesquero hundido en abordaje.— El pesquero andaluz **Dolores y Francisco** se hundió a unas ocho millas de navegación del puerto de Arrecife tras abordar al

NOTICIARIO

también pesquero **Josefa Santos**, de la flota de Lanzarote.

El accidente fue debido a la niebla y en él no hubo que lamentar desgracias personales.



Choca con un arrecife y naufraga.—El carguero alemán **Oranjeland**, de 15.790 toneladas de porte, se hundió tras chocar con un arrecife cerca de East London, frente a las costas de Africa del Sur.

Como caso curioso, señalemos que el buque alemán acababa de desembarcar en el citado puerto a los naufragos del mercante noruego **Produce**, hundido días antes en análogas circunstancias.

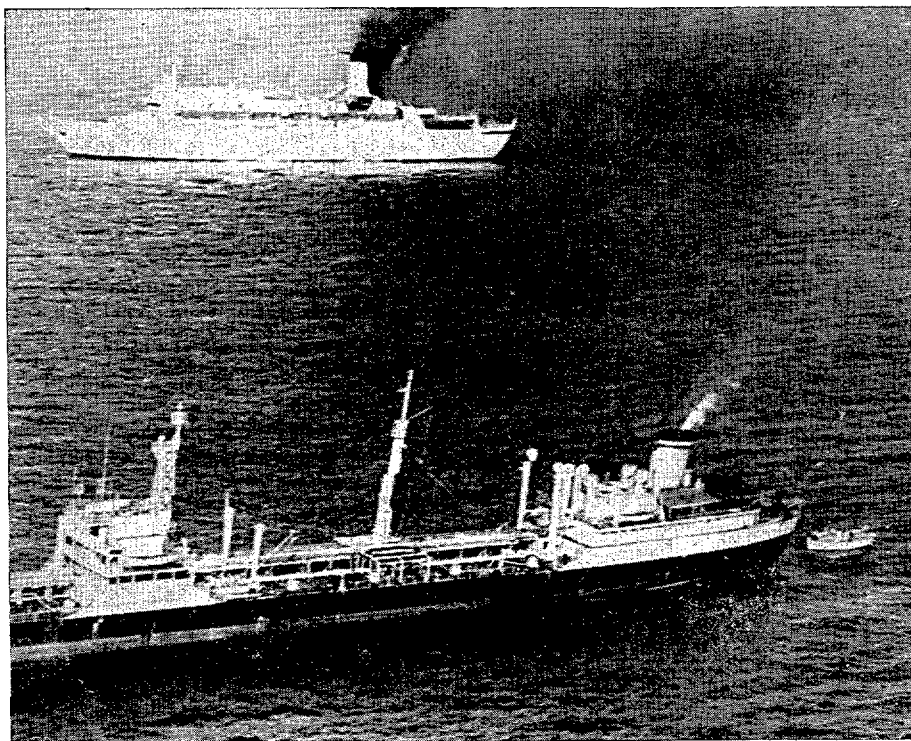


magnitud que obligó a la tripulación a abandonar el buque, en cuyo auxilio acudieron diversas unidades del Servicio de Guardacostas.

La fotografía que acompaña esta noticia muestra el transbordo de la tripulación del **Cunnard Ambassador** al petrolero **Tallulah**.



Catástrofe fluvial—Sesenta y siete ahogados y unos ciento ochenta y dos heridos fue el balance del incendio declarado a bordo de un transbordador nigeriano que remontaba el río Warri, en la zona productora de petróleo del sur de Nigeria.



Buque de pasaje incendiado.—Estalló un incendio a bordo del buque de cruceros turísticos de 14.000 toneladas **Cunnard Ambassador**, cuando navegaba frente a las costas de Florida en viaje hacia Miami.

Al parecer, el incendio comenzó en la sala de máquinas y pronto alcanzó tal

Treinta desaparecidos en naufragio.—Este fue el trágico balance del hundimiento en aguas de Pacífico, al este de Formosa, del carguero de 7.388 toneladas de porte **Toulouse**, que transportaba mercancías diversas de Kobé a Hong-Kong.



Barcelona.—Seis bomberos resultaron heridos, tres de ellos de gravedad, en el incendio del buque mercante griego **Popi**, cuando estaba atracado en los muelles de la Ciudad Condal.

A consecuencia del siniestro, el buque se partió en dos y poco después desapareció bajo las aguas.

El **Popi** transportaba, al parecer, un cargamento de clorato potásico.

El Ferrol

El Ferrol del Caudillo.—Un herido gravísimo, cuatro graves y dos leves fue el balance del accidente ocurrido a bordo del petrolero **Tarragona** al reventar una manguera empleada en una operación de limpieza en la zona de calderas.

ACCION SOCIAL

El Ferrol del Caudillo.—El ministro de Marina, almirante Pita da Veiga y Sanz, presidió el acto de inauguración de un colegio de párvulos y un parque infantil construidos por la Asociación de Padres

de Familia de Suboficiales de la Armada.

El ministro estuvo acompañado por el capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico, almirante González-Aller y Balseyro, y primeras autoridades.

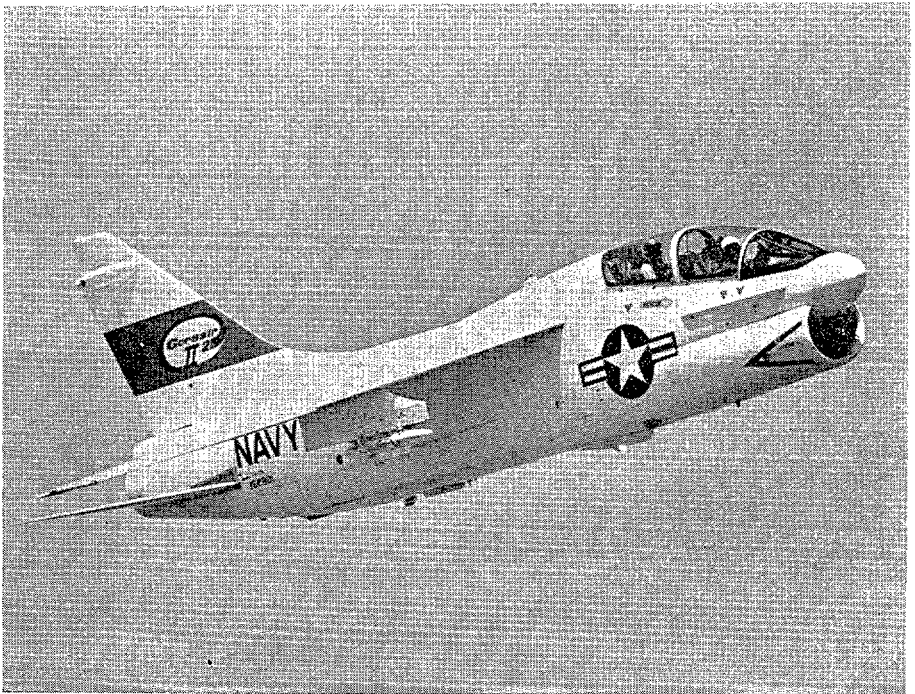
Al término del acto inaugural, le fueron entregados al almirante Pita da Veiga diplomas con los nombramientos de presidente y vicepresidente de honor de la Asociación en las personas del Jefe del Estado y del Príncipe de España.

AERONAUTICA

"Corsair II", biplaza.—En la fotografía, el **YA-7H**, de la serie **Corsair**, de LTV Aerospace, que efectuó su primer vuelo en agosto de 1972 y que lleva realizadas más de 360 demostraciones.

Ahora, esta compañía norteamericana ha firmado un contrato con la Marina estadounidense para la reconversión de 81 aviones **Corsair** monoplazas en biplazas de entrenamiento.

Hasta la fecha, LTV Aerospace ha entregado a la Armada y a las Fuerzas Aéreas norteamericanas más de 1.200 **Corsair** de diversos modelos.



Cooperación europea.—Seis de los principales fabricantes de aviones de Gran Bretaña, Francia y Alemania firmaron un importante acuerdo para abordar la construcción de nuevos tipos de aviones de transporte para las décadas de los años ochenta y noventa, al objeto de reducir la dependencia europea de la industria norteamericana.

Futuro del hidroavión en Estados Unidos.—Dado el gran número de lagos y corrientes fluviales existentes en Norteamérica, parece que los hidroaviones llegarán a ser en los próximos diez años uno de los medios de transporte más empleados en el país.

En la actualidad, los técnicos de la Lockheed Georgia Company estudian la conversión del avión **Hércules** en hidroavión.

La transformación no reviste, al parecer, grandes dificultades, dadas sus características y la facilidad con que toman tierra y despegan estos grandes aviones de transporte.

Provistos de hidroesquí y flotadores en las alas, los nuevos **Hércules** anfíbios podrían transportar entre 70 a 100 pasajeros a una velocidad de 500 kilómetros por hora y tendrían una autonomía de unos 1.500 kilómetros.

ARMAS

Nuevas armas estratégicas.—Según recogemos de la "Revista Internacional de Defensa", después de una sesión extraordinaria de tres horas de duración a puerta cerrada, el Senado norteamericano aprobó, por once votos, un presupuesto de 77 millones de dólares para el desarrollo de un proyectil balístico **Minuteman III**, más perfeccionado y preciso que los anteriores; de una ojiva **MIRV** para **Minuteman** de mayor potencia, y de una ojiva **MARV** para otros cohetes en proyecto, como el **Trident**, de mucha más precisión que las actuales.

Tanques británicos para Israel.—Según una información aparecida en el periódico **The Sunday Telegraph**, Gran Bretaña concluyó un contrato secreto que le permitirá vender unos 400 carros de combate **Centurión** a Israel, para reemplazar las pérdidas de material sufridas durante la guerra de Yom Kippur.

Estos carros de combate, de 52 toneladas, han sido utilizados por el Ejército británico y serán dotados con cañones de 105 milímetros en Israel.

Suministros soviéticos a Siria.—Según círculos allegados a la defensa aérea aliada en Londres, la Unión Soviética suministró a Siria proyectiles dirigidos tierra-tierra capaces de alcanzar las principales ciudades israelitas.

Al parecer, durante los últimos meses la URSS ha enviado a Siria por mar y aire armas por valor de más de dos mil millones de dólares.

Ayuda militar a Turquía, suspendida.—El Senado estadounidense aprobó la suspensión de la ayuda militar a Turquía por haber ésta invadido la isla de Chipre con armamento proporcionado por Estados Unidos.

En relación con esta decisión del Senado norteamericano, el primer ministro turco, Bulent Ecevit, manifestó que Estados Unidos debería estar tan preocupado como Turquía por tal medida, que afectará al programa de defensa conjunta.

ASTRONAUTICA

Transbordador espacial.—Con motivo del XXIII Congreso Internacional de Astronáutica celebrado en Viena, cobró una vigencia sin precedentes la idea del transbordador espacial, que permitirá ahorrar miles de millones de dólares en la exploración espacial y hará que la Astronáutica entre en una nueva era.

El director de la División de Sistemas Espaciales de la Lockheed explicó que, mediante el transbordador espacial podrá enviarse en un solo lanzamiento los pertrechos necesarios para varias misiones espaciales, que quedarían almacenados en plataformas orbitales situadas a varios centenares de kilómetros de la Tierra.

Cita espacial ruso-norteamericana.—Según lo acordado en mayo de 1972 entre el entonces presidente Nixon y el primer ministro soviético Kossygin, en julio del año próximo tendrá lugar el acoplamiento en órbita terrestre de una nave estadounidense **Apolo** y una nave soviética **Soyuz**.

Esta maniobra tendrá lugar a unos 167 kilómetros de la superficie terrestre y la

maniobra de aproximación correrá a cargo de la nave norteamericana, ya que el vehículo ruso, de menor tamaño, tiene menos capacidad de combustible y un sistema de dirección muy inferior al de las naves **Apolo**.

En estas páginas publicamos una fotografía de archivo correspondiente a la misión **Apolo XIV**, en la que aparece un proyectil **Saturno V** dispuesto sobre la plataforma de lanzamiento.

ASTRONOMIA

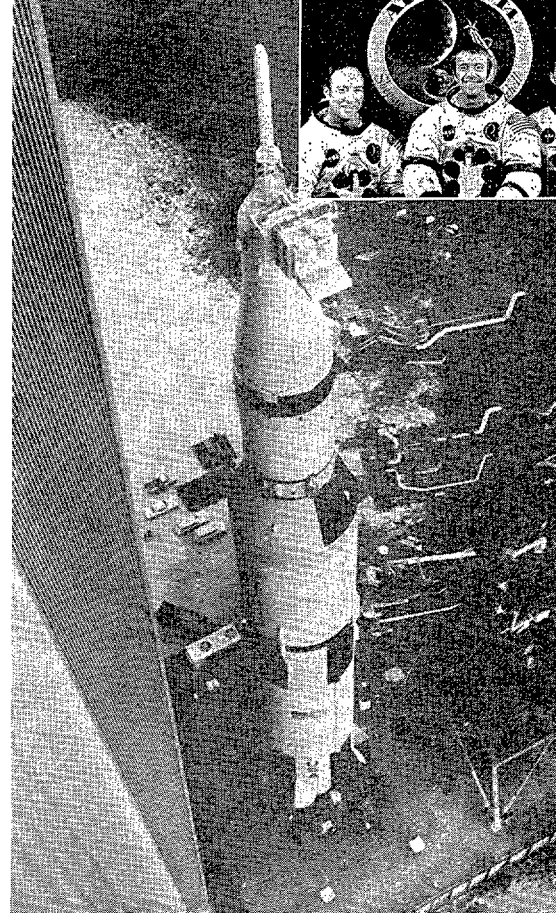
Primeras fotografías de Mercurio.—Dos cámaras de televisión instaladas en el **Mariner X** enviaron al laboratorio de Pasadena las primeras imágenes recibidas por el hombre de la superficie del planeta Mercurio

El **Mariner X** pasó a una distancia del planeta de 48.300 kilómetros.

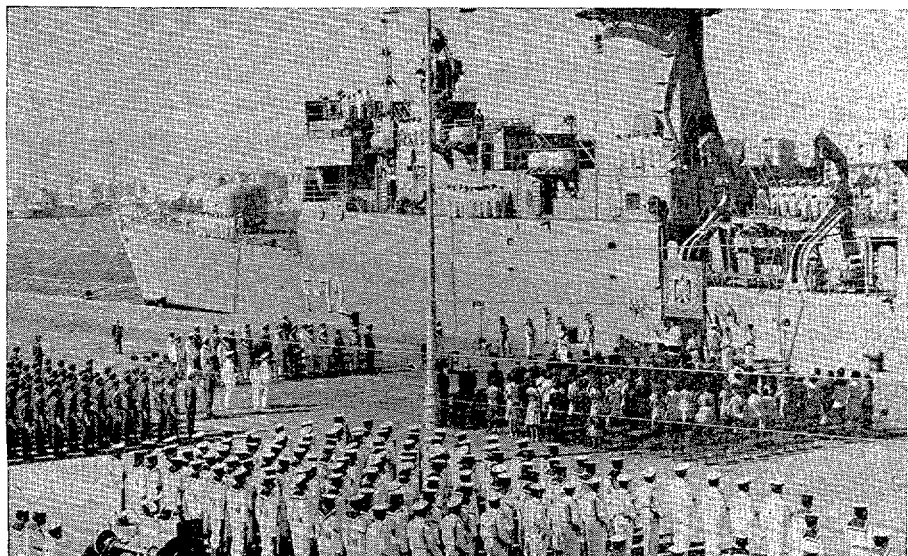
CEREMONIAL

Bandera de combate a la "Andalucía"—Las Diputaciones Provinciales andaluzas ofrendaron una bandera de combate a la fragata **Andalucía**, una de las más modernas unidades de la Armada española.

El acto de la entrega tuvo lugar en el puerto de Málaga, en el transcurso de una solemne ceremonia, que estuvo presidida por el capitán general de la Zona Marítima del Estrecho, almirante Moscoso del Prado, a quien acompañaban el jefe de la II Región Aérea, teniente general



Serrano de Pablo; el gobernador militar de Málaga, que ostentaba la representación del capitán general de la IX Región Militar; el gobernador civil de Málaga, señor Aparicio Arce; los presidentes de las Diputaciones Provinciales de Sevilla, Córdoba, Huelva, Cádiz, Granada, Alme-



NOTICARIO

ría y Málaga; el vicepresidente de la de Jaén, y otras autoridades civiles y militares.

Fue madrina en la ceremonia doña Rosa María Francia de la Torre Prados, esposa del presidente de la Diputación Provincial de Málaga.

Pontevedra.—En un acto celebrado en el Gobierno Militar les fue impuesta la Cruz de la Orden del Mérito Militar, con distintivo blanco, al capitán de navío Fontanals Barón, comandante director de la Escuela Naval Militar; al capitán de Corbeta Sepúlveda Arvez; al comandante de ingenieros, jefe del Estado Mayor de la Segunda Jefatura de Tropas de la Región, Vázquez López, y al teniente de navío Montenegro Calvar.

Presidió el acto el general segundo jefe de tropas de la Región y gobernador militar de la Plaza y provincia de Pontevedra, don Angel Suanzes de Viñas.

COHETES

Proyectiles intercontinentales chinos.—Al parecer, y según el Instituto Internacional de Estudios Estratégicos, la Repú-

blica China fabrica un cohete intercontinental, cuyo radio de acción cubre la ciudad de Moscú y la mayor parte de Asia.

Según el citado Instituto, China dispone de unas 200 ó 300 armas nucleares, cantidad que puede aumentar rápidamente.

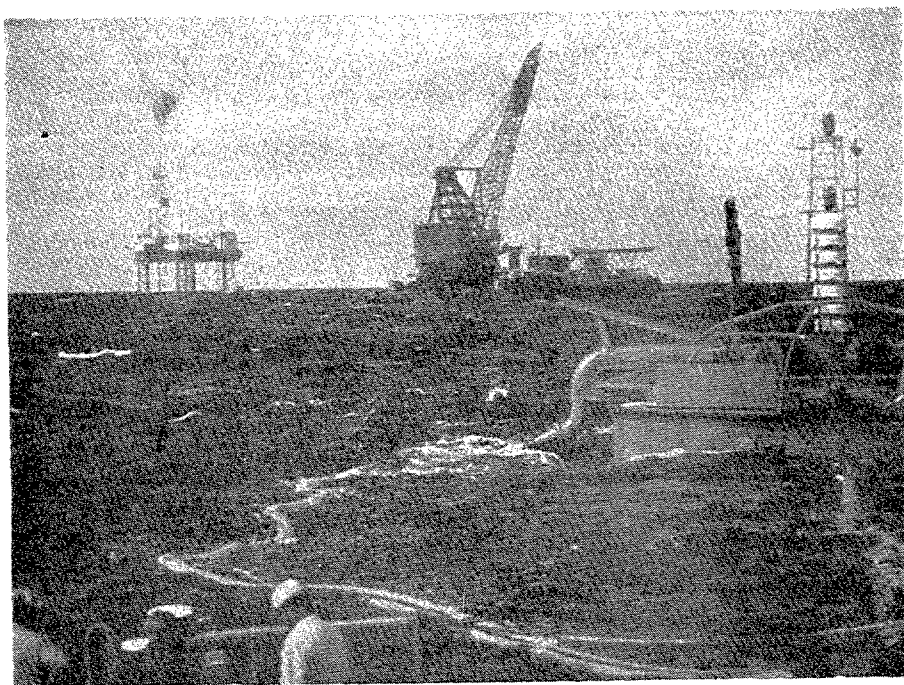
COMBUSTIBLES

Irán aumenta el precio del gas natural. Después de unas negociaciones de seis meses de duración, la URSS aceptó un aumento de precios del 85 por 100 en el gas natural suministrado por Irán.

En la actualidad, Rusia importa de Persia 10.000 millones de metros cúbicos de gas natural al año.

Más petróleo en el mar del Norte.—Un nuevo campo submarino de petróleo y de gas, el más potente en sus reservas, fue descubierto recientemente en el sector noruego del mar del Norte.

El nuevo yacimiento petrolífero llevará el nombre de "Statfjord", y, según las estimaciones de los técnicos, contiene 2.000 millones de barriles de crudo y 90.000 millones de metros cúbicos de gas.



El precio del petróleo.—Los trece ministros de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP), reunidos en Viena, acordaron mantener congelado el precio básico del petróleo, pero aumentar en un 3,5 las percepciones de sus Gobiernos por impuestos, para compensar en cierto modo los efectos de la inflación.

Arabia Saudita no se adhirió a esta última medida.

Fin

Producción nacional de hidrocarburos.

Durante los siete primeros meses del año en curso, la producción de crudos y gas en las tres concesiones en explotación de la península fueron: "San Carlos I y II", 1.130.914 toneladas de crudos, "La Lora", 50.627 toneladas de crudos, y "Castillo", 764.782 metros cúbicos de gas.

Fin

Advertencia del presidente estadounidense.

En Detroit, Michigan, con motivo de la inauguración de la Conferencia Mundial de Energía, el presidente Ford manifestó que los países productores de petróleo pueden lograr un precio justo por sus crudos como un medio de desarrollar sus economías, pero advirtió que no debían emplear este petróleo como arma política.

Opinó también que los precios exorbitantes de los hidrocarburos pueden llegar a producir un caos mundial, con el riesgo de una depresión que pondría en peligro la seguridad del planeta.

Fin

Exploración petrolífera en Groenlandia.

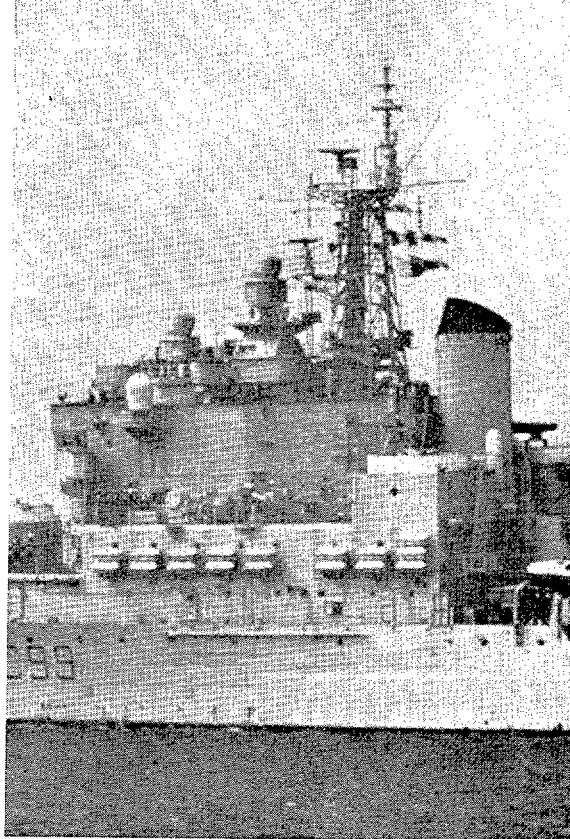
Según leemos en el "Journal de la Marine Marchande", Francia y Noruega han decidido asociarse para la prospección de posibles yacimientos de petróleo en Groenlandia.

COMERCIO

Exportación española de espato flúor.

Por primera vez en la historia del puerto de Avilés, salió con destino a Rusia un cargamento de 2.000 toneladas de espato flúor.

Hasta ahora, el gran comprador de este mineral asturiano fue siempre Estados Unidos, que lo emplea en diversos tipos de aleaciones.



COMUNICACIONES

Comunicaciones por satélite.—En la fotografía, ofrecemos a nuestros lectores una vista detallada del puente del crucero portahelicópteros británico **Blake**, en la que puede verse, al costado del puente, un domo de forma ligeramente oval, de color blanco, que encierra la antena del sistema de información SCOT-I (Satellite Communication Onboard Terminal), recientemente instalado.

Fin

Cable submarino entre Argelia y España.

Fue firmado en Madrid un contrato entre las compañías francesas Cables de Lyon y Cit-Alcatel y la Compañía Telefónica Nacional de España para el suministro e instalación de un cable submarino entre Argelia y España.

El nuevo enlace submarino, de 180 millas de longitud, tendrá sus puntos de amarre en Palma de Mallorca y Bori-El-Kiffan y una capacidad de 480 circuitos telefónicos.

Fin

Servicio móvil marítimo.—La Compañía Telefónica Nacional de España espera reestructurar, en breve, sus 37 estaciones costeras y las cuatro continentales de Pozuelo, Grifiñón, Aranjuez y Alcobendas.

Las estaciones costeras emiten actualmente en ondas media y larga, y las de la provincia de Madrid, en onda corta.

Las principales estaciones costeras incluirán servicios de radiotelegrafía y radiotelefonía y serán, en un futuro próximo, las de Bagur, La Nao, Tarifa, Tenerife, Finisterre y Peñas.

Entre las secundarias, dedicadas sólo a radiotelefonía, figurarán las de Barcelona, Gata, Chipiona, La Coruña, Machichaco, Maspalomas y Arrecife de Lanzarote.

Para 1980 está previsto el establecimiento a gran escala de los servicios radiotelefónicos marítimos por vía satélite.

CONFLICTOS

Ataque israelí rechazado.—La artillería libanesa rechazó el ataque de unos 150 soldados israelitas en la región de Arquib.

La unidad judía trataba de cercar el pueblo de Al-Shaab, al sur de Líbano.

Precauciones israelitas.—El Ejército israelí construye actualmente un sistema de seguridad alrededor de todos los pueblos y ciudades del norte del país para prevenir posibles infiltraciones de guerrilleros árabes.

Otra medida de protección consistirá en que los padres de los niños en período escolar monten guardia diez horas al mes en los centros de enseñanza de sus hijos.

Estrategia conjunta sirio-egipcia.—En una entrevista concedida al diario libanés "An Nahar", el ministro de la Guerra egipcio, mariscal Ahmed Ismail, declaró que Egipto y Siria tenían planes conjuntos ante una posible reanudación de las hostilidades con Israel.

Tensión en Oriente Próximo.—Con motivo de unas maniobras efectuadas por el Ejército sirio, con intervención de unidades blindadas y aéreas, Israel puso en estado de alerta las fuerzas de guarnición en los montes de Golán.

Pueblo greco-chipriota ocupado.—Según informó un portavoz de las Naciones Unidas, fuerzas turcas ocuparon el pueblo de Galini, en la bahía de Morfú, tras duros combates con soldados de la Guardia Nacional greco-chipriota.

Violaciones del alto el fuego en Vietnam.—Fuerzas norvietnamitas y del Vietcong asaltaron el pueblo de Gia Vuc, de 3.000 habitantes, situado en un valle de la provincia vietnamita de Kuang Ngnai, tras haberlo sometido a un intenso bombardeo de cohetes y artillería.

En Lac, un campamento de milicianos gubernamentales situado a unos 225 kilómetros de Saigón y defendido por cien hombres cayó en poder de las fuerzas comunistas.

CONSTRUCCION

Estación de deslastre y desgasificación. El Consejo de Ministros aprobó la realización de las obras de la estación de deslastre y desgasificación de petroleros de Punta Promontoiro, en la ría de El Ferrol.

El INI invertirá unos 500 millones de pesetas en la construcción de esta estación, cuya entrada en servicio está prevista para 1976.

CONVENIOS

Reanudación de las SALT.—Norteamericanos y soviéticos iniciaron en Ginebra nuevas conversaciones a fin de conseguir un acuerdo, con vigencia hasta 1985, que limite sus respectivos arsenales nucleares.

Londres.—El embajador de España en la capital británica, señor Fraga Iribarne, firmó el documento de adhesión al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, aprobado en noviembre de 1973 por la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, dependiente de las Naciones Unidas.

El Convenio declara al Mediterráneo, Báltico y mar del Norte como zonas especiales para la protección contra la contaminación producida por las operaciones de descarga y limpieza de petroleros.

Reykjavik.—Islandia anunció haber llegado a un acuerdo con Estados Unidos sobre la permanencia de Fuerzas norteamericanas en la Base de Keflavik.

Al parecer, será reducido el número de soldados estadounidenses, que actualmente es de unos 3.500; el personal militar tendrá que vivir en el recinto de la Base, y quedarán separadas las operaciones aéreas civiles y militares.

CURIOSIDADES

Búsqueda de dos galeones españoles.—Un equipo de buzos profesionales iniciará la búsqueda en las costas de Nayarit (Méjico) de los restos de dos galeones españoles hundidos en el siglo XVIII con un cargamento de oro a bordo.

Según los datos conocidos, las dos naves naufragaron en las proximidades de los puntos conocidos como La Campaña y Pescaditos.



Cabra en apuros.—Lucios de gran tamaño atacaron a una cabra que se refrescaba pacíficamente en el río Salor, a su paso por el pueblo de Aliseda, cercano a Cáceres.

Un grupo de personas que presenciaron el hecho lograron llevar a la orilla al animal, en cuya piel aparecían varias heridas.

DEPORTES

Granada.—Tuvieron lugar en esta ciudad andaluza los Campeonatos Nacionales Militares de Tiro, con participación de los mejores tiradores de las Fuerzas Armadas.

En la prueba de Pistola Velocidad Militar quedó clasificado en primera posición el capitán de Infantería de Marina De Oteyza y Copa, quien obtuvo 288 puntos y batió su propia marca de hace dos años, establecida en 277 puntos.

La nueva marca de 288 puntos sólo dista cinco de la mundial.



La Manga del Mar Menor.—En las regatas internacionales VII Trofeo Dos Mares resultó vencedor Gran Numa, tripulado por Gancedo y Bernal. La segunda posición correspondió a Benasques, tripulado por Anglada y Pi Suñer.



Copa de América.—En la fotografía, el yate France durante una prueba en aguas de Newport con motivo de las regatas de la Copa de América.



Laredo.—En el Campeonato del Mundo de la clase "Star" celebrado en esta localidad montañesa, quedaron clasificados en primer lugar los norteamericanos Blackaller y Anderson con Swift, seguidos por los suecos Petterson y Hanson con Hamburg XVIII.

Los primeros españoles clasificados fueron Pombo y Benavides, a bordo de Vindio V, que consiguieron el puesto dieciséis.



San Sebastián.—Las regatas de entrenamiento celebradas en la Concha donostiarra fueron ganadas por Orío, seguido de Larsarte y Astillero.

DISTINCIONES

Orden de San Hermenegildo.—Un decreto del Ministerio del Ejército concedió la Gran Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo al intendente de la Armada Iglesias Cheda.

ECONOMIA

Los "petrodólares".—Los ministros de Finanzas y los gobernadores de los Bancos Centrales de Estados Unidos, República Federal Alemana, Francia, Inglaterra y Japón, se reunieron en Washington para tratar de los problemas que plantea la reinversión de los dólares procedentes de los países productores de petróleo y otros asuntos de interés económico común.

Al parecer, estas cinco naciones han elaborado un plan conjunto para economizar energía.

ENCARGOS

Disminuyen los pedidos en Inglaterra. Según recogemos de "El Economista", los constructores navales británicos registran una seria caída en las órdenes de construcción, que temen continúe. Simultáneamente se producen en el mercado de buques ofertas de petroleros a precios muy inferiores a los de nueva construcción.

ENERGIA NUCLEAR

Junta de Energía Nuclear.—El presidente de este Organismo, con sede en

Madrid, teniente general Olivares Vaqué, dio posesión al nuevo director general de la Junta de Energía Nuclear, capitán de navío ingeniero Pascual Martínez, quien sustituye en este cargo al señor Pérez Cerdá.

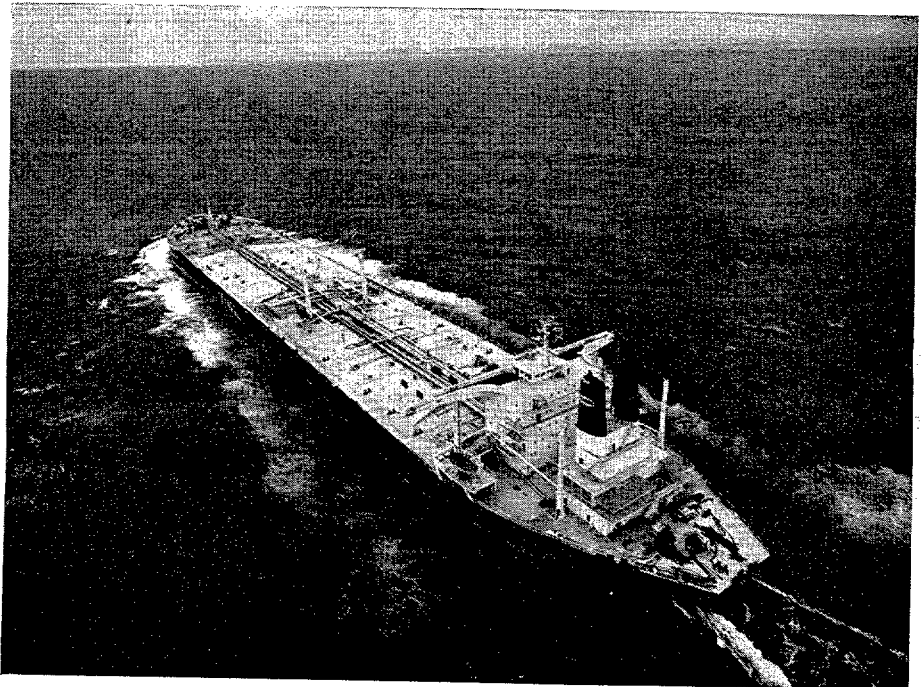
Estad

Ultima prueba francesa en la atmósfera. Parece ser que la explosión nuclear denunciada el 15 de septiembre por el ministro de Asuntos Exteriores australiano, Don Willesee, será la última de las realizadas por Francia en la atmósfera, dado que el presidente Giscard d'Estaing manifestó recientemente que los próximos ensayos nucleares serían subterráneos.

ENTREGAS

Superpetrolero "Texaco Spain".—Tuvo lugar recientemente la entrega de este petrolero de 274.000 toneladas de porte, construido por Astilleros y Talleres del Norceste para la Texaco Overseas Tankship, de Londres.

Las características del Texaco Spain, cuya fotografía ilustra estas páginas, son las siguientes: Eslora total, 344,30 metros; manga de trazado, 53,60; puntal de trazado, 26,40; calado a plena carga, 20,49.



Su capacidad de tanques de carga es de 335.217 metros cúbicos.

Con una potencia de 32.000 BHP, puede alcanzar una velocidad de 15 nudos.

ESPIONAJE

¿Curiosidad o espionaje?—Un pesquero de arrastre soviético con la matrícula **GS-242** se aproximó a una distancia de 10 metros de una plataforma de perforación británica situada frente a las costas escocesas, y, al parecer, tomó abundantes fotografías de la misma.

Según los acuerdos internacionales, ningún buque puede aproximarse a menos de 500 metros de las plataformas de perforación sin permiso expreso.

ESTRATEGIA

Presión soviética en el Mediterráneo. Con motivo del cambio de mando de la VI Flota estadounidense, que tuvo lugar a bordo del portaaviones **Independence**, el almirante Means Johnston, comandante en jefe de las Fuerzas Aliadas en el sur de Europa, manifestó que "Debemos mantener el dominio del Mediterráneo. Es en esta zona donde el sur de Europa está sometido a una dura prueba por parte del Pacto de Varsovia. Ahora ya saben todos que el oso soviético ha aprendido a nadar".

EXPEDICIONES

Remontar el Zaire.—Una expedición británica que pretende remontar el río Zaire empleará la mayor balsa o lancha inflamable del mundo, que aparece en la fotografía que ilustra esta página poco después de su puesta a flote en el Támesis.

Al fondo, una reproducción del **Golden Hinde**.

FLOTAS

Armada de la República Federal Alemana.—La "Bundesmarine" contaba el 30 de junio último con 183 unidades de combate o apoyo logístico en servicio activo y con otras 13 en situación de reserva.

La Aviación Naval disponía de unos 188 aviones.



HALLAZGOS

Motril (Granada).—El pesquero **Hermanos Martínez Carmona** entró en este puerto con la estructura metálica de un helicóptero que había sido enganchada por sus redes cuando faenaba a la altura del puerto malagueño de Torrox.

Aunque sin señales de identificación, el aparato parece ser un helicóptero militar, de unos 15 metros de longitud, con el fuselaje aplastado y retorcido en proa.

Sever

Yate desarbolado y dado de banda.—El **Morning Cloud**, propiedad del dirigente conservador británico Edward Heath, desaparecido una semana antes al ser sorprendido por una galerna cerca de la isla de Wight, fue encontrado volcado y a la deriva por unos pesqueros que lo remolcaron hasta la playa de Shoreham.

El **Morning Cloud** había perdido el palo, parte de la quilla, su velamen, y presentaba grandes destrozos en la superestructura.

Dos de sus siete tripulantes perecieron ahogados en el accidente.

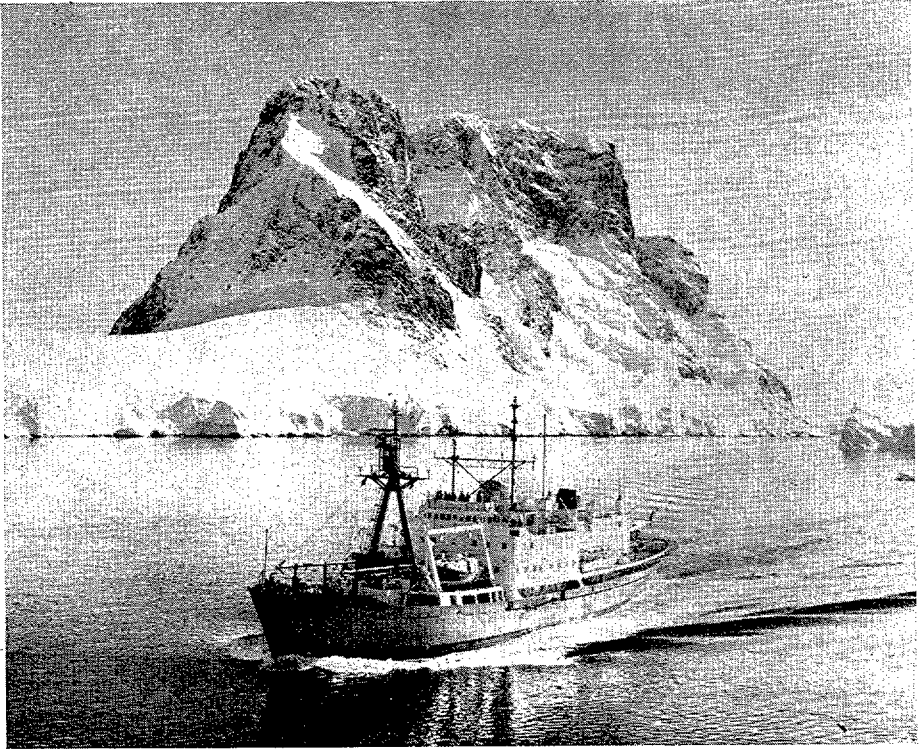
HIDROGRAFIA

Investigación antártida.—Peñascos cubiertos de nieve forman el fondo de la fotografía de la página siguiente, que re-

coge el paso del buque de investigación británico **Endurance** por el canal de Le Maire, frente a Tierra Graham, en la Antártida.

El **Endurance** ha efectuado unas importantes investigaciones hidrográficas y geológicas de esta zona asutal; los datos recogidos serán estudiados por la Universidad de Birmingham.

Haile Selassie, depuesto.—Radio Addis Abeba difundió el texto de un decreto del Comité de las Fuerzas Armadas etíopes derrocando al emperador Hale Selassie y nombrando rey de la nación al príncipe Asfa Wossen, que actuará como jefe del Estado sin autoridad política ni administrativa alguna.



INCIDENTES

Vigilancia en el golfo de Vizcaya.—Tras el criminal atentado terrorista de la calle del Correo, de Madrid, fueron intensificadas las medidas de vigilancia en la zona fronteriza con Francia para evitar el paso clandestino de hombres, armas y explosivos.

En coordinación con esta vigilancia terrestre fueron enviadas al golfo de Vizcaya varias unidades navales, entre las que figuran los destructores Méndez Núñez y Lángara, el dragaminas Turia y la fragata Legazpi.

[Firma]

Después de haber difundido este decreto, radio Addis Abeba afirmó que el mismo había sido leído al emperador por representantes de las Fuerzas Armadas durante una ceremonia palaciega y que el monarca había aceptado la decisión impuesta.

Haile Selassie había sido proclamado rey de Etiopía en 1930, al morir la emperatriz Zauditu.

INDUSTRIAS

Integración de industrias náuticas.—Unión Explosivos Río Tinto, Taylor Española, Meldeco y Michel Dufour, formalizaron un acuerdo para la integración de

sus actividades fabriles y comerciales náutico-deportivas.

La noticia, que recogemos de "El Economista", señala que el conjunto de aportaciones permitirá concentrar en el grupo Taylor Meldeco los esfuerzos de todos ellos, con el fin de promover una industria de volumen y capacidad técnica adecuada para intervenir en el mercado internacional.

LANZAMIENTOS

Buque transporte de ácido sulfúrico.—Tuvo lugar en los astilleros bilbaínos Ruiz de Velasco el lanzamiento del buque de 1.900 toneladas **Capitán Alberto Fernández**, construido para la naviera cubana Mambisa.

El nuevo mercante está especialmente diseñado para el transporte de ácido sulfúrico y otros productos líquidos.

Cuarto submarino nuclear francés.—En los astilleros de Cherburgo tuvo lugar el lanzamiento del cuarto submarino nuclear, de la serie de cinco programada por la Armada francesa.

La nueva unidad llevará el nombre de **L'Indomptable**.

El Ferrol del Caudillo.—Bajo la presidencia del ministro de Marina, almirante Pita da Veiga y Sanz, tuvo lugar en los astilleros de la Empresa Nacional "Bazán" el lanzamiento del petrolero de toneladas de porte 172.000 **Castillo de Lorca**, construido para la Empresa Nacional Elcano.

Actuó como madrina del nuevo buque doña Amalia Jáudenes de Pita da Veiga, esposa del ministro de Marina.

Las principales características del **Castillo de Lorca** son: Eslora total, 293,67 metros; manga de trazado; 46; puntal de trazado, 24; desplazamiento a plena carga, 201.000 toneladas.

Carguero en orre "King George".—Tuvo lugar en la factoría de Sestao, de Astilleros Españoles, S. A., el lanzamiento de esta unidad de 80.000 toneladas de porte, construida para la naviera inglesa Cayzer Irvine and Co.

Las principales características del nuevo buque son: Eslora total, 256,90 metros; manga de trazado, 32,20; puntal de trazado, 19,70; calado máximo, 14,39. Irá propulsado por un motor AESA-B. and W., de 23.200 BHP, a 114 r. p. m. La velocidad prevista es de 18 nudos.

Bilbao.—Fue lanzado en Astilleros de Cadagua el buque atunero congelador **Matxikorta**, construido para Euskalduna de Pesca, S. A.

Otro atunero congelador, el **Izurdia**, fue lanzado también en Astilleros y Talleres Celaya, con destino a la firma Atunsa, de Bermeo.

MANIOBRAS

Fusión septentrional.—Doscientos buques de guerra, ciento cincuenta aviones de combate y treinta y cinco mil hombres tomaron parte en unas maniobras aeronavales celebradas por los países miembros de la Alianza Atlántica en aguas del Atlántico norte.

Entre las unidades más destacadas que intervinieron en estos ejercicios citaremos el portaaviones **América** y el crucero **Newport News**, de la Armada estadounidense, y el portaaviones británico **Ark Royal**.

Francia y Grecia no participaron en estas maniobras.

MARINA MERCANTE

Acuerdo egipcio-americano.—El Ministerio egipcio de Transportes Marítimos firmó un acuerdo con la compañía norteamericana Mac Millan que prevé la construcción de una flota mercante conjunta con la denominación de Compañía Marítima Egipcia de Ultramar.

Esta compañía mixta iniciará sus actividades a finales del año en curso y tendrá inicialmente un capital de 40 millones de dólares, que aumentará hasta los 50 millones en el plazo de siete años.

Producto contra incendios.—El Norske Veritas decidió recientemente introducir en su reglamentación contraincendios el bromo trifluoruro de metano (CBrF₃).

NOTICIARIO

como agente extintor, en el sistema de protección por inundación integral.

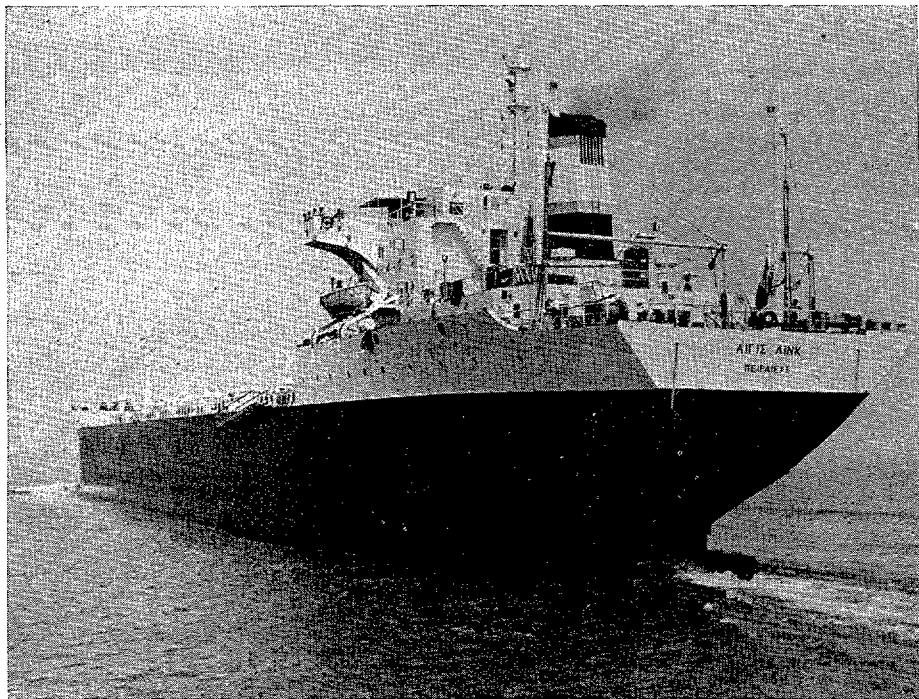
Este producto, denominado también **Halon-1301**, es un gas de gran densidad, incoloro e inodoro, no corrosivo y no conductor de la electricidad. En una combustión, esta sustancia interacciona químicamente con el proceso y rompe su estabilidad.



dense, al contrario que el Servicio de Guardacostas, preconiza petroleros con dobles fondos para el transporte del petróleo de Alaska, al objeto de reducir a un mínimo los riesgos de contaminación en una zona virgen.



Homenaje a un capitán español.—Se trata de don Marcelo Ochoa, capitán del



Matagorda (Cádiz).—Tras realizar las pruebas oficiales de mar, fue entregado a la Blue Pine Compañía Naviera, S. A., el carguero en orre de 35.000 toneladas de porte **Aegis Link**, construido en la factoría de Astilleros Españoles, S. A.

Las características principales del nuevo buque, cuya fotografía ilustra esta noticia, son las siguientes: Eslora, 194,95 metros; manga, 24,20 puntal, 15,20; calado, 11,11. Va propulsado con un motor AESA-Sulzer, de 11.550 BHP, a 150 rpm.



Controversia en Estados Unidos.—El Departamento de Transportes estadouni-

Monte Urquiola, a quien le fue rendido en el puerto de Liverpool un homenaje con ocasión de la última entrada en dicho puerto de este buque español, tras ocho años de cubrir la derrota Canarias-Liverpool.

La Naviera Aznar, propietaria del **Monte Urquiola**, ha vendido éste a una naviera griega, que probablemente lo asignará a otras líneas.

En el homenaje participaron las autoridades del puerto, los estibadores y los representantes de las firmas de importadores de frutas y agencias de viajes que han usado los servicios del buque español.



METEOROLOGIA

Desastre en Honduras.—Más de ocho mil muertos y pérdidas materiales por valor de unos 500 millones de dólares causó el huracán Fifi a su paso por Honduras. Toda la costa atlántica del país quedó asolada por el huracán, que provocó gravísimas inundaciones en toda la zona.

El Fifi también produjo diversos daños y víctimas en El Salvador, Costa Rica, Nicaragua y Méjico.

NAVEGACION

Canal de Suez.—Continúan los trabajos de limpieza y rastreo de esta importante vía de comunicación marítima, cuya reapertura al tráfico tendrá lugar probablemente antes de la primavera próxima.

En estas páginas, una vista aérea de una zona del canal ya abierta parcialmente al tráfico. En primer plano, aparece el dragaminas británico **Wilton**.

tánico estudia la composición de las Fuerzas Armadas y presupuestos militares de 126 países.

Israel aparece como el país con más alto gasto de defensa, con el 47,8 por 100 de su producto nacional bruto. Le siguen Egipto con un 32,8 por 100 y Arabia Saudita con un 21,8 por 100.

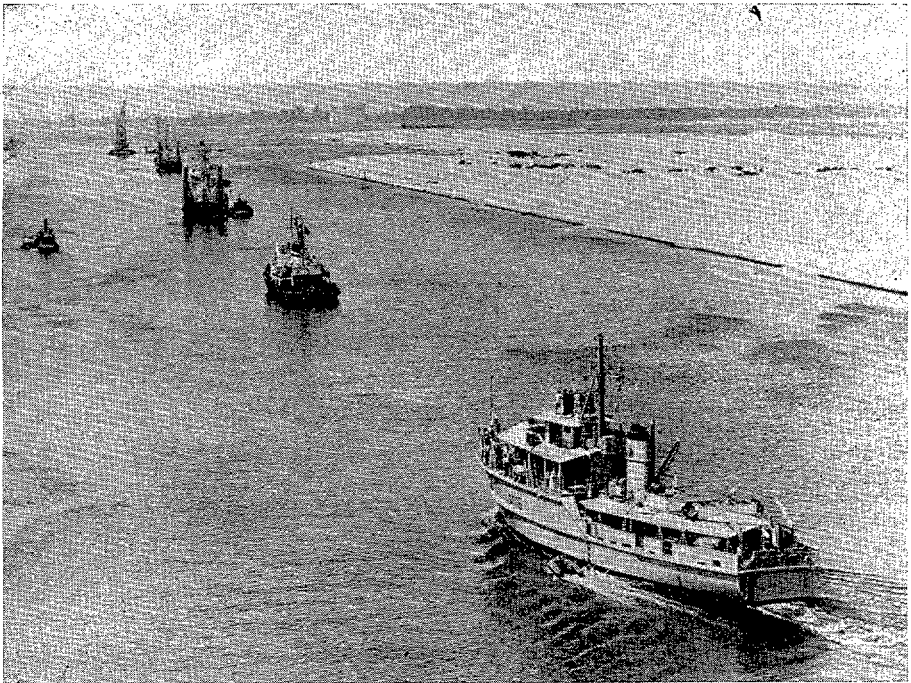
Estados Unidos emplean en defensa el 6,2 por 100 de su producto nacional bruto y la URSS, el 5,4.

Finalmente, señalaremos que España figura en dicho informe con un 1,9 por 100 de su producto nacional bruto.

PERSONAL

Ascensos.—Ascendieron al inmediato empleo superior los capitanes de navío ingenieros O'Dogherty Sánchez, y Martín de Oliva y Rey.

J. S.



ORGANIZACION

Informe del Instituto para Estudios Estratégicos.—En su informe anual "Balance Militar 1974-75", este Instituto bri-

Destinos.—Fue nombrado jefe del Sector Naval de Cataluña y comandante militar de Marina de Barcelona el contralmirante Martín Allegue.

J. S.

NOTICIARIO

Nombramientos.—Por decretos de la Secretaría General del Movimiento fueron nombrados consejeros nacionales del Movimiento, del apartado b), del artículo 22 de la Ley Orgánica del Estado, los ministros de Marina y secretario general del Movimiento, almirante Pita da Veiga y señor Utrera Molina.

PESCA

Arrecife de Lanzarote.—Cerca de 30 buques de pesca de la flota lanzaroteña intervienen en la campaña de la corvina y otras especies en aguas mauritanas, de acuerdo con el convenio establecido entre dicho país y España.



Planificación marisquera.—Un decreto del Ministerio de Comercio aprobó el Plan de Explotación Marisquera y de Cultivos Marinos de la región suratlántica y declaró de interés para tales cultivos las zonas incluidas en el mismo.



Conservación y mercado del pescado.—Sobre este tema tuvo lugar en la ciudad de Vigo un Seminario organizado por la FAO con el patrocinio de la Cámara de Comercio de Vigo, al que asistieron representantes de 16 naciones hispano-americanas.

POLITICA

Nuevo presidente de Portugal.—Tras la dimisión del general Antonio Spínola fue nombrado para ocupar la presidencia de la república portuguesa el general Costa Gomes, que con anterioridad era jefe del Alto Estado Mayor Central.

El nuevo presidente confirmó en su cargo de primer ministro al general Vasco Gonçalves.



El Cairo.—Egipto y Libia acordaron dar por terminadas sus relaciones especiales y sustituirlas por otras de buena vecindad, según informaciones procedentes de fuentes diplomáticas de la capital egipcia.

Al parecer, Sadat ha decidido devolver a Libia de forma inmediata todos los préstamos financieros, así como los avio-

nes **Mirage** cedidos durante la última guerra con Israel. También cesará la concesión de permisos para que los profesionales egipcios puedan trabajar en Libia.

PREMIOS

“Virgen del Carmen”.—El Ministerio de Marina hizo pública la convocatoria correspondiente a los premios del Patronato Virgen del Carmen, dirigidos a fomentar las actividades divulgadoras de carácter social, artístico, literario, investigador o deportivo relacionadas con el mar y sus problemas.

Entre los premios convocados figura por primera vez el denominado “Profesor Muñoz Alonso”, para el alumno o alumnos de Enseñanza Superior que presenten el mejor trabajo doctrinal de carácter jurídico, económico, literario, filosófico o histórico sobre un tema marinerio.

PROGRAMAS

Armada estadounidense.—La Marina de Estados Unidos tiene actualmente en servicio cinco buques de superficie de propulsión nuclear: el portaaviones **Enterprise**, el crucero **Long Beach**, y las fragatas lanzacohetes **California** (15.150 toneladas), **Truxton** (9.200 toneladas) y **Bainbridge** (8.580 toneladas).

Están en construcción otras siete unidades: los tres portaaviones de la clase **Nimitz**, tres fragatas de la clase **Virginia**, y una segunda fragata de la clase **California**.

En la fotografía, la fragata **Bainbridge**, cuyo armamento está compuesto por dos lanzadores dobles de cohetes **Terrier**, un



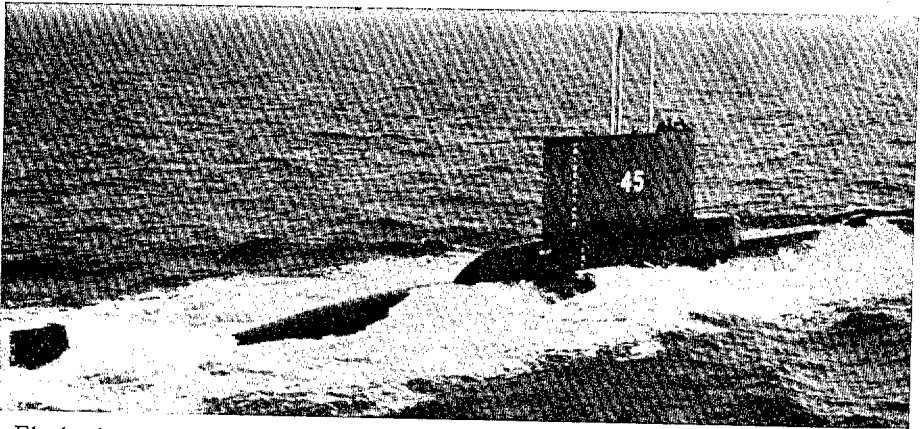
lanzador octuple **Asroc**, dos montajes dobles de cañones de 76 milímetros y dos montajes triples lanzatorpedos Su velocidad es superior a los 30 nudos.

PROYECTOS

Alemania Federal.—El tipo de buque más importante en estudio para la Marina Federal es el denominado **Fregatte 122**, que debe reemplazar a finales de este decenio a las seis fragatas de escolta clase **Köln** y a los cuatro destructores de la clase **Hamburg**.

Las nuevas fragatas montarán proyectiles dirigidos mar-mar, con alcance hasta el horizonte radar; y armas antiaéreas de corto y medio alcance a base de sistemas mixtos cañón-cohete o sistemas de proyectiles dirigidos puros. También serán dotadas de helicópteros antisubmarinos.

Oleoducto submarino.—Diecisiete compañías petrolíferas interesadas en la explotación de los yacimientos de crudos del mar del Norte firmaron un acuerdo para la construcción de un oleoducto que transporte el petróleo extraído del denominado Campo Brent hasta las islas Shetland.



El oleoducto costará unos 480 millones de dólares, tendrá una longitud de 96 millas y en algunos puntos alcanzará una profundidad de 250 metros.

Posible construcción de plataformas petrolíferas.—La Empresa Nacional "Bazán" estableció recientemente contactos con varias compañías estadounidenses y

noruegas interesadas en la construcción de plataformas petrolíferas.

Al parecer, todavía no ha sido adoptada ninguna decisión a este respecto, pero está en estudio la posibilidad de que la factoría de Cádiz de la citada empresa aborde este tipo de construcciones.

PUERTOS

Alejandro.—Las autoridades portuarias prevén un importante crecimiento del tráfico en los próximos tres años y proyectan realizar diversas obras de ampliación de sus instalaciones, como la construcción de seis nuevos muelles y grandes hangares, etc.

Gran puerto ruso en el Pacífico.—La URSS inició los trabajos de construcción del que será su mayor puerto marítimo de la costa del Pacífico.

Estará situado en Vostochny, cerca de Vladivostok, y despachará la mayor parte del comercio con Japón y otras naciones de Extremo Oriente. El nuevo puerto tendrá capacidad para un movimiento anual de mercancías de 30 millones de toneladas.

SUBMARINOS

Tipo "209".—El mayor submarino desarrollado por la firma germana Ingenieurkontor Lübeck (IKL) para la exportación es el tipo 209, de 980 toneladas de desplazamiento y que son construidos por astilleros Howaldtswerke Deutsche Werft.

Ilustra esta noticia una fotografía de uno de estos submarinos, de los que han

NOTICARIO

sido entregados ya cuatro a Grecia, dos a Argentina, dos a Perú y dos a Colombia. Están en construcción otros dos para Turquía.



Colaboración germano-noruega.—Las Marinas de la República Federal Alemana y Noruega dispondrán en los años 80 de un tipo común de submarinos, la clase 210, de construcción alemana.

Estos submarinos desplazarán 750 toneladas y los gastos de su desarrollo serán satisfechos a partes iguales por las dos naciones.

TRAFICO

Barcelona.—El nuevo buque de la Compañía Ibarra **Cabo Santa Ana**, de 11.815 toneladas, servirá en la línea regular de carga a Brasil, Uruguay y Argentina.



Tasas adicionales en puertos australianos.—La Unión de Trabajadores Portuarios de Australia decidió imponer tasas adicionales a los buques extranjeros que descarguen mercancías en puertos australianos.

La medida podría afectar a los buques fletados por la empresa española Marasia, que opera en la zona.

VIAJES

Alrededor del mundo en solitario.—El japonés Ryusuke Ushijima regresó a la ciudad de Fukuoka después de realizar un viaje de circunnavegación del mundo en solitario a bordo de su velero **Zorra Plateada**.

Había zarpado de Fukuoka el 27 de agosto de 1973.

VISITAS

Buques japoneses en Barcelona.—Atracaron en los muelles de la Estación Marítima los buques-escuela de la Marina de Guerra nipona **Aokumo** y **Katori**, bajo el mando del vicealmirante Kunijiro Saito.

Durante la estancia en Barcelona de los marinos japoneses tuvieron lugar diversos actos culturales y sociales en honor de los ilustres visitantes.

Esta ha sido la primera vez desde 1934 que visitan el puerto de Barcelona unidas de la Armada nipona.

La fotografía recoge la entrada del buque-escuela **Katori**, de 3.372 toneladas de desplazamiento.



Misión naval argentina en España.— Procedente de Buenos Aires llegó al aeropuerto de Barajas una Comisión argentina, presidida por el contralmirante Fraga.

A su llegada fueron recibidos por el contralmirante Liberal Lucini, en representación del Estado Mayor de la Armada; el director general de la Empresa Nacional "Bazán", señor Cerrolaza, y otras personalidades.

Los marinos argentinos permanecieron ocho días en España y durante este tiempo visitaron diversas instalaciones navales en las tres Zonas Marítimas peninsulares.



Bilbao.—El capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico, almirante Gon-

Vizcaya, y ayudantes de Marina de Ondárroa, Lequeitio y Bermeo.

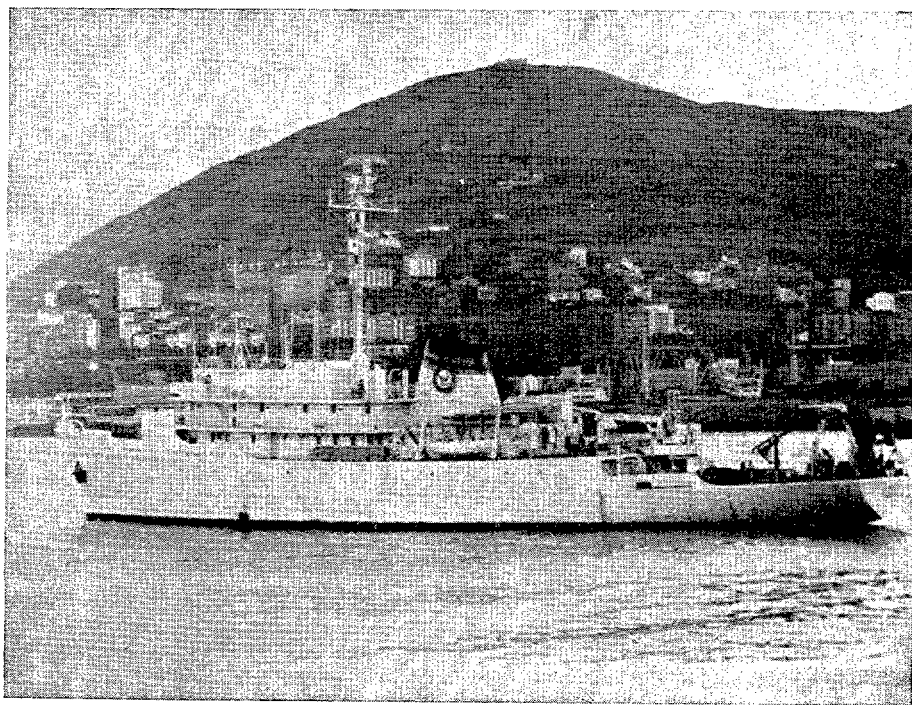
En la reunión fueron estudiados diversos aspectos de la problemática pesquera de los puertos de la zona.



Valencia.—Entraron en este puerto los transportes de asalto **Coronado** y **Spigel Grove** y el buque de desembarco de carros **Soginaw**, pertenecientes a la VI. Flota estadounidense.



Vigo.—Permanecieron unos días en este puerto los dragaminas de la Marina de Guerra francesa **Cyclamen**, **Marjolain**, **Mimosa** y **Reseda**.



zález-Aller y Balseyro, efectuó una visita oficial a la vecina localidad de Bermeo, donde se reunió con las autoridades locales; miembros de las Cofradías de Pescadores de Ondárroa, Lequeitio y Bermeo; jefe del grupo de puertos de

Bilbao.—La fotografía recoge la entrada en el puerto exterior bilbaíno del buque oceanográfico estadounidense **Kane**, en visita protocolaria.

Posteriormente, el **Kane** tocó también en el puerto de La Coruña.

NOTICIARIO

SOLUCION AL PAÑOL DE VOCES
NUMERO 17

Horizontales:

1. Palafito.—2. Ilícitos.—3 Nicotina.—
4. Us. Dotan.—5. Lapas. D.—6. Aba.
- Caz.—7. Sanada. O. 8.—T. Apaz.—9. Ulo-
- Bolo.—10. Euqsal. B.—11. Rau. Leer.—
12. Preboste.

Verticales:

1. Pínulas. Uerp.—2. Alisaba. Luar.—
3. Lic. Pantoque.—4. Acoda. A. S. B.—
5. Fitos. Dábalo. — 6. Itit. Capoles. —
7. Tonada. Al. Et.—8. Osan. Zozobre.

SOLUCION AL MARINOGRAMA
NUMERO 97

*Verde que te quiero verde, verde viento,
verdes ramas. El barco sobre la mar y el ca-
ballo en la montaña.*

GARCÍA LORCA.

SOLUCION A LA NAUTRAPELIA
NUMERO 17

En Marín opera.

En



LIBROS Y REVISTAS



COMENTARIOS

BARRACLOUGH, Geoffrey: *Introducción a la Historia Contemporánea*.—Editorial Gredos, S. A. Madrid, 1974; 349 págs.

No hay aquí una narración precisa y ordenada de los acontecimientos mundiales de la llamada Edad Contemporánea. Barraclough, sucesor de Arnold Toynbee en la cátedra de Historia Internacional en la *Steavenson Research* de la Universidad de Londres, intenta explicar las grandes novedades nacidas a fines del siglo XIX, así como la decadencia de la hegemonía europea en la inspiración de las líneas maestras del acontecer histórico.

Bertrand Russell dijo que “el universo está hecho todo de manchas y saltos”; y Barraclough, de igual manera, piensa que la continuidad no es el rasgo más prominente de la historia. Ello no le impide buscar las obligadas conexiones; y así, no considera la revolución cubana de Castro como un simple chispazo del comunismo internacional, sino que la vincula a otros movimientos paralelos del mundo subdesarrollado y a las relaciones entre Cuba y Estados Unidos desde que aquella isla dejó de ser española. De igual modo, sin abandonar los hilos explicativos, se adentra en el cambio de papel de Europa, en el ascenso de las actuales superpotencias, en el derrumbamiento de los viejos imperialismos, en el surgimiento o resurgimiento afroasiático, en las relaciones interraciales y en la revolución termonuclear.

El autor cree que la historia contemporánea en sentido estricto empieza hacia fines de 1960, coincidiendo con el comienzo de la administración Kennedy, dirigida por hombres ajenos a la política anterior a 1939. Entre los rasgos más sa-

lientes de este momento histórico, apunta el relieve adquirido por China, la coexistencia entre el mundo comunista y el no comunista, la aparición de la neutralidad como nuevo principio político, así como la tendencia de las naciones a agruparse en bloques regionales, todo ello influido por la convicción de que el actual equilibrio termonuclear no permite recurrir a la guerra para alterar sustancialmente las nuevas estructuras.

Barraclough presta atención al estallido demográfico y advierte dos consecuencias muy visibles: el dramático desequilibrio entre las razas blanca y de color y la formación de pobladísimas áreas de producción y de poder, muy alejadas del viejo continente. Tales factores contribuyeron a que se retirasen los ingleses de la India, los holandeses de Indonesia y los franceses de Indochina. Por otra parte, al examinar el bipolarismo político del mundo de hoy, subraya los inaceptables radicalismos totalitarios, pero parece aceptar la definición del Parlamento dada por Leibholz: "Sitio de reunión en que unos delegados del partido, controlados rigurosamente, se congregan para registrar unas decisiones que ya se habían tomado fuera de él"; definición coincidente con la idea de Duverger: "Los miembros del Parlamento están sometidos a una disciplina que los convierte en máquinas de votar manipuladas por los directivos del partido".

Para el autor, las diferencias ideológicas ni son tan características de nuestra época ni pasan de ser, muchas veces, una hábil propaganda para lograr otros objetivos. El bolchevismo no renunció nunca a sus pretensiones de universalismo; por otra parte, Stalin desprestigió la política comunista al sacrificarla repetidamente en aras de los intereses rusos. Sin embargo, reconoce la adaptabilidad del comunismo a los países subdesarrollados y la gran tarea educativa realizada por Rusia en los pueblos del Cáucaso y del Círculo Ártico. Por ello, Barraclough se siente tentado a afirmar que, en un día no lejano, los actuales sistemas antagónicos se encontrarán a mitad del camino; porque piensa también que el capitalismo, cuanto mejor funcione y cuanto más eficaz resulte en el plano económico, más estimulará el desequilibrio social y las tensiones revolucionarias.

En un capítulo final, el profesor británico trata de los rasgos que caracterizan al arte y a la literatura del mundo contemporáneo. El rompimiento con los modos tradicionales (Paul Klee había dicho que "el arte no reproduce las cosas visibles; lo que hace es darles visibilidad"), el antiacademismo, el subjetivismo, el arte abstracto (con tantos retrocesos, al advertir que se hacía ininteligible), la preocupación social en muchos niveles, la tendencia al trabajo en equipo, parecen desembocar en una nueva civilización, respetuosa con los valores nacionales y regionales, pero de alcance verdaderamente universal.

A. L.

MARTINEZ-VALVERDE, Carlos: *Formación del hombre*.—Editorial Naval. Madrid, 1974; 269 págs.

La Editorial Naval ha lanzado un libro del capitán de navío Martínez-Valverde sobre la formación del hombre, en el magnífico medio que proporciona su servicio en la Armada, no sólo el que cumplen los jóvenes españoles cuando la edad de ello les llega, sino el permanente, en los distintos grados de la escala: cabos, suboficiales y oficiales.

El libro en cuestión se titula *Instrucción, Enseñanza, Ejercicio, Adiestramiento... Formación del Hombre*. El título va marcando caminos y jalones para llegar a esa tan interesante meta que dice al final. El texto está reforzado por abundantes citas de calidad y salpicado de cortos relatos, ya que es expresión de la tarea del autor, sostenida y prolongada, con vocación y entusiasmo. Es producto de una experiencia no encastillada; de una eficaz compenetración con sus subordinados, verdaderos colaboradores.

La obra dice de progresión, de método, de horarios, de ambiente (a éste le dedica cuatro capítulos y confía mucho en su eficacia cuando se mantiene bien y se mejora).

Es un libro *de generalidad*, no dirigido tan sólo a las escuelas y centros de enseñanza y formación de distintos niveles, sino también a las unidades y Dependencias, donde el hombre —sea cualquiera su grado— tiene que continuar mejorando su formación: *todos los días se aprende algo nuevo*.

El autor ofrece el libro, ofrece su obra, convencido que por esos métodos ha obtenido buenos resultados, y apela —por si su impresión pudiese ser demasiado subjetiva— al testimonio de los que le rodearon en su tarea, a bordo y en tierra: al de los almirantes que le mandaron, al de los jefes y oficiales que le siguieron y con él trabajaron, al de los que le veían *desde fuera*. Siempre buscó la colaboración y se mostró propicio a prestarla. En cierto modo, es el libro un canto a esa línea de conducta.

Ofrece su trabajo poniendo por delante que a un centro o unidad puede serle de utilidad una parte, a otro, otra; puede ser que tan sólo sirva al jefe de inspiración para las normas más adecuadas para su centro... El libro tiene toda esa *generosidad*; no pretende ser un reglamento, es tan sólo una entusiasta experiencia brindada a los que le siguen.

Creemos que esta obra encierra una gran utilidad para todos, pues los libros con carácter formativo, pero amenos como el que nos ocupa, deben de predominar sobre los de mero asueto y pasatiempo.

J. L. T.



ALSAR, Vital (con Enrique Hank López): **La Balsa (El viaje en balsa más largo de la Historia)**.—Editorial Pomare S. A. Barcelona, 1974; 286 páginas.

Las empresas náuticas del santanderino Vital Alsar son harto conocidas y admiradas. Este hombre, nacido en 1933, se hizo profesor mercantil, fue alumno de la Milicia Naval Universitaria y, poco después, su espíritu aventurero le llevó a las filas de nuestra Legión. Allí, al conocer la expedición de Thor Heyerdahl en la *Kon-Tiki*, se sintió espoleado por el afán de superar esta hazaña. Trabajó y estudió sucesivamente en París, Stuttgart, Hamburgo, el Labrador y Montreal, hasta que el 1966, obsesionado con aquel antiguo deseo, acometió su primer gran intento: la expedición en la balsa *Pacífica*, hundida en las proximidades de las Galápagos.

El primer infortunio, lejos de descorazonarle, espoleó sus ánimos, estimuló su deseo de conocer las causas del contratiempo, de estudiar seriamente el escenario oceanográfico de la pretendida empresa y de averiguar los secretos

para una óptima utilización de la madera de balsa y para la construcción de su almadía. Y así llegó el mes de mayo de 1970; el día 29, con otros tres tripulantes (un canadiense, un chileno y un francés), dejaría por la popa el puerto ecuatoriano de Guayaquil para alcanzar, casi seis meses después, y luego de navegar 8.565 millas por mares sembrados de arrecifes, la costa oriental de Australia.

El relato del viaje, a pesar de las deficiencias del texto, resulta amenísimo y apasionante; el lector se encela en las vicisitudes de la travesía y se identifica con los hombres de la *Balsa*, como si fuese un tripulante más. El texto, sin embargo (redactado inicialmente en inglés con la colaboración de Enrique Hank López y vertido después al castellano), acusa deficiencias que acaso deban atribuirse a los traductores. Hay un absoluto desconocimiento de la terminología marinera; se ignoran vocablos tan usuales como amura, aleta, cabo, izar, arriar, aferrar, resar o derrota; se escriben frases como ésta: "el navío dobló hacia la derecha"; se dice "atrayese" por atrajese, "galerna" por cualquier temporal, "preveer" por prever, "inerme" por inerte o "ballena de esperma" (del inglés *sperm-whale*) por cachalote; las distancias náuticas, contra toda costumbre, se dan en kilómetros y, en fin, se utiliza una sintaxis incorrecta, pueril y pobretona.

Insistamos en que los apuntados defectos formales no restan un ápice de interés a la historia de la feliz aventura. Vital Alsar, que tuvo la gallardía de izar en su *Balsa* la bandera española, tuvo también arrancada y fortuna para lograr de Salvador Dalí una pintura alegórica que engalanaba determinados días la única vela de la embarcación.

El lector puede echar de menos algunos datos que el autor pasa por alto: ¿Cuál era el nombre y la nacionalidad del primer buque, mandado por el chino Funk, hallado en el viaje? ¿Por qué aparecen, en la derrota de la *Balsa* reproducida en las guardas del libro, un barco francés y otro japonés de los que nada se dice en el texto? ¿Cómo no se mencionan siquiera los problemas o racionamientos de comida y de bebida? Quizá no los haya habido; pero al lector le gustaría saber si se utilizó algún sistema para recoger agua de lluvia, si el agua de Guayaquil podía beberse después de medio año, si en la isla samoana se hizo aguada, etc. Acaso Vital Alsar entendió que debía ahorrarse noticias de relativo interés en aras de la brevedad.

El navegante español quiso demostrar, y demostró sobradamente, que los incas y los huancavilcas pudieron haber navegado (sobre troncos de balsa hembra, talados en determinado momento) por las aguas más difíciles y tempestuosas del globo. Si la *Kon-Tiki* alcanzó el arrecife de Raroia ciento un días después de dejar la costa peruana, la *Balsa* llegó a la misma longitud geográfica en sólo sesenta y dos días. El tiempo total de la expedición de Alsar es un irrefutable testimonio de que los americanos precolombinos pudieron estar vinculados por mar con los grandes archipiélagos de la Polinesia.

En el terreno de lo anecdótico, el libro que comentamos está lleno de sabrosos episodios: las habilísimas previsiones para evitar toda discordia a bordo; el gracioso comportamiento del gatito Minet, capaz de enternecer a los cuatro curtidos mareantes; la abnegada actuación del almirante mejicano Fernández y de otros radioaficionados, que tanta ayuda moral proporcionaron a

los tripulantes de la *Balsa*; la generosidad de los marinos norteamericanos del *U. S. S. Hall*, que se cruzaron con los expedicionarios; la lucha contra las hormigas prolíficas e implacables; la sumisión al poder sobrenatural en temporales furiosos, con olas de quince metros de altura y, en fin, la capacidad de unos hombres de distintas latitudes para hermanarse y vencer al desatado furor de la Naturaleza.

F. J. C.



RESEÑAS

ARTE

BERMEJO DE LA RICA, Antonio: *La mitología en el Museo del Prado.* — Editora Nacional. Madrid, 1974; 294 págs.

El catedrático e historiador Bermejo de la Rica, conocedor de la general ignorancia que sobre temas mitológicos padecen los visitantes de nuestra primera pinacoteca, ha querido ofrecer con este volumen una clave explicativa de aquella parcela del saber, concretamente referida a los lienzos del Museo del Prado.

No se trata de un estudio sobre los mitos, sino de una breve exégesis de la leyenda en que el pintor apoya su creación artística. Para ello reproduce cuadros de indiscutible valor, seguidos del texto explicativo y acompañados de un índice que anota otros cuadros y autores que tuvieron como tema el mismo personaje mitológico.

Las excelentes reproducciones en color están secundadas por una presentación tipográfica de gusto y calidad impecables, lo que viene a corroborar la dignidad con que la Editora Nacional se entrega a sus tareas.

X.

CIENCIAS

SINGH, Jagjit: *Ideas y teorías fundamentales de la cosmología moderna.* — Alianza Editorial, S. A. Colección "Alianza Universidad". Madrid, 1974; 414 págs.

Si el ritmo de crecimiento para todas las ciencias se considera exponencial, en cosmo-

logía esta tasa es aún mayor. Los recientes descubrimientos de los *pulsars*, los *quasars* o las *radiogalaxias*, han hecho evolucionar de tal manera el pensamiento cosmológico que cualquier tratado fundamental sobre este tema pronto deja de ser válido. ¡Quién nos iba a decir que las obras de Milne y Eddington, tan en boga en nuestros tiempos de universitarios, iban a quedar tan rápidamente marginadas!

Este libro, cuyo autor es un científico indio, estudia una serie de temas fascinantes que han obsesionado la mente de los grandes pensadores ya desde los primeros tiempos de la Humanidad. Y ciertamente que no es fácil divulgar conceptos como la relatividad y el espacio-tiempo einsteinianos, o la creación continua de Hoyle. Pero Singh se lo propone y lo logra. Analiza hipótesis tan intrincadas como las del principio y fin del universo, su extensión, o las más recientes sobre el origen de la vida, formación de estrellas, etc.

Repetimos que los temas tratados son fascinantes y quien pretenda no quedarse anticuado en la ciencia de nuestro tiempo le aconsejamos su lectura.

Z.

CONSTRUCCION NAVAL

ESTEVE JAQUOTOT, Federico: *Superautomación naval.* — "Ingeniería Naval" (España). Junio 1974.

Se estudian aquí las implicaciones derivadas de la utilización de ordenadores a bordo de los buques mercantes, como ele-

LIBROS Y REVISTAS

mentos de control de distintos sistemas. Después de haberse empleado en procesos industriales terrestres, actualmente se inicia el uso de ordenadores dentro de las unidades flotantes, a fin de lograr mayor precisión y economía en tareas náuticas, de máquinas y de carga y descarga.

El autor, ingeniero naval, expone en forma sumaria las investigaciones que en este campo realiza la Empresa Nacional Elcano a bordo de su buque *Castillo de la Mota*. Los resultados son realmente satisfactorios y sitúan a España en la vanguardia de esta actividad, si bien le comprometen a incrementar sus esfuerzos para no depender de las investigaciones y liderazgos de otras naciones cuya tecnología ya ha sido superada por la de nuestro país.

X

CULTURA

GÓMEZ DE LA SERNA, Ramón:

Descubrimiento de Madrid.—Ediciones Cátedra. S. A. Madrid, 1974; 172 págs.

Un madrileñista, Tomás Borrás, hace la introducción y la selección antológica de otro madrileñista impar: Ramón Gómez de la Serna, el ingenioso, delicado, chauvinista, original, audaz, idealista y nostálgico creador de la "greguería". La característica esencial de Gómez de la Serna, según Borrás, es su falta de sistema y su repulsión por lo mediocre.

Algunos requiebros a la Corte de su tiempo pueden sonar a triunfalismo ingenuo, vencido por la realidad de hoy. Pero ahí está toda la gracia de un Madrid que fue: teatral y verbenero, clasista, tierno y retrechero; Madrid de churros y desplantes, de piropos y galbanas, de manolas y paseantes, de rumbosos y entretenidas, de húsares y mozos de cuerda, de toreros y literatos, del buen talante y la llaneza, de "callos los jueves" y cocidito fetén.

X.

MAEZTU, Ramiro de: **Obra.**—Editora Nacional. Madrid, 1974; 1.314 páginas.

Vicente Marrero, el ensayista y poeta canario, ha hecho la selección y el hondo estudio preliminar de este volumen. Se recogen aquí las obras más características de Ramiro de Maeztu, entre ellas *La crisis del humanismo*, *Don Quijote*, *don Juan* y *la Celestina*, *Defensa de la Hispanidad*, dos

discursos académicos y una serie de artículos de índole autobiográfica.

Esta selección de los textos (que no obras completas) del egregio español viene a prestar un valioso servicio a nuestra cultura. Desde ahora tendremos a mano un volumen que revela las facetas más expresivas de su galopante espíritu. El pensamiento de aquel singular alavés, tentado por saberes filosóficos, políticos, literarios y económicos, era, al decir de Bernanos, "uno de los pocos que, superándose así mismo, deberían unir en vez de dividir, porque es un pensamiento que libera".

Y en el alveo de ese pensamiento nace el nuevo y fecundo concepto de la Hispanidad como comunidad de pueblos hispanos, motor de la más noble política, tarea de hoy y de un largo futuro.

X.

DEPORTES

ASAMBLEA DE CAPITANES DE YATE: **Guía náutica, turística y deportiva de España.**—Editora Nacional. Madrid, 1974; 492 páginas.

En estos años de desarrollo en los que el turismo y el deporte náutico han experimentado un enorme incremento, era necesaria para los españoles una guía con todos los puertos de nuestro litoral donde figurasen fondeaderos, luces, balizas, muelles, pantalanes, etc., es decir, todo cuanto un patrón necesita para tener conocimiento del puerto al que llega.

Y esto lo ha conseguido plenamente la *Guía*. No es extraño, pues, que haya sido declarada de "interés turístico". Contiene todos los portulanos desde Fuenterrabía hasta Llansá, en Gerona, en un bojeo completo de la costa continental española, además, claro está de las Baleares, Canarias, Ceuta, Melilla, e incluso los lagos interiores con instalaciones de clubs náuticos.

En cada puerto vienen indicados cuantos datos necesitan los patronos no sólo en lo referente a servicios, sino también sobre información turística, clubs, actividades deportivas, etc. Todo ello en español, francés e inglés.

El libro está muy bien editado, incluso con fotografías a todo color y, desde luego, lo recomendamos a todos aquellos que disfruten sus vacaciones haciendo turismo náutico por nuestras costas.

Z.

ELECTRONICA

BERGTOLD, F.: **Conmutación con transistores y otros.** — Editorial Gustavo Gili, S. A. Barcelona.

La Editorial Gustavo Gili S. A., acaba de publicar cuatro títulos de la Biblioteca de Electrónica, con el anuncio de otros en preparación. Los libros están agrupados según elección de circuitos que se caracterizan por la utilización de elementos básicos distintos. Así los títulos que ahora reseñamos son *Conmutación con transistores*, que comprende el grupo de aplicaciones en que el transistor actúa como interruptor; *Circuitos con triacs diacs y tiristores*, que nos muestran los dispositivos típicos para control de potencias y sus circuitos de disparo; *Relés de descarga gaseosa*, que nos muestra las muchas aplicaciones de estos seguros y baratos elementos (lamparitas de neón); *Fotoconductores, termistores y VDR*, de tanta aplicación en circuitos actuados por intensidad luminosa, regulación de temperaturas, etcétera. Por otra parte, los libros no se limitan sólo a la enumeración de los valores de montaje, sino que explican detalladamente el cómo y porqué del funcionamiento de cada circuito.

Así pues, los circuitos presentados, escogidos entre los de mayor utilización en la práctica, pueden ser reproducidos por cualquier "aficionado", pero, además, se añaden las explicaciones adecuadas para que este aficionado se vaya convirtiendo en técnico calificado o para que el estudiante tenga en ellos el instrumento adecuado para practicarse en el montaje de circuitos reales y en el estudio de sus variantes.

Y.

ESTRATEGIA

GALUPPINI, Gino: **I trasporti marittimi di petrolio nel mondo.** "Rivista Marittima" (Italia). Junio 1974.

El contralmirante Galuppini estudia en este trabajo la distribución mundial de los distintos países productores y consumidores de petróleo, destacando el hecho de que tal distribución obliga a un masivo transporte por mar del codiciado oro negro. Al propio tiempo, el autor se detiene en el examen de las derrotas seguidas por las principales corrientes de petroleros, con especificación de la importancia global de su carga, así como

la distribución de tales buques por pabellones.

El artículo hace especial referencia a los intereses italianos en la producción y consumo de petróleo, subrayando la carestía actual de buques tanques para cubrir con cierto margen de seguridad las necesidades del citado país.

Las consideraciones del contralmirante Galuppini ofrecen un evidente interés estratégico, por cuanto los crudos petrolíferos constituyen un artículo de primerísima importancia para el funcionamiento del aparato bélico.

X.

HISTORIA

CORONA BARATECH, Carlos E.: **Hernán Cortés.** — Publicaciones Españolas. Madrid, 1974; 73 páginas.

Excelente condensación de la personalidad y hazañas del formidable capitán de Medellín. El autor no se conforma con el mero relato de las campañas, sino que encuadra la figura de Cortés en la realidad espiritual y política de su tiempo: el Renacimiento y la ruptura del anterior concepto de la existencia.

Hernán Cortés encarna la continuación de la empresa medieval apostólica de una España ya reconquistada, aunque lo haga impregnado del nuevo estilo renacentista. El leguleyo y latinista se transforma de pronto en general, diplomático y organizador. Con los Alvarado, Escalante, Olid, Sandoval, Montejo y otros muchos consumará, tras los hechos de Tabasco, de Tlascalala, de la Noche Triste y de Otumba, la increíble conquista y gobernación Méjico.

Su afán de gloria, de honra y de oro le llevará a recorrer el nuevo país, a incitar a la dominación de Guatemala, Honduras y Yucatán, a fundar astilleros en el Pacífico y a cimentar futuras exploraciones hasta California.

X.

MORALES PADRON, Francisco: **Jiménez de Quesada, capitán de Eldorado** (2.^a ed.).—Publicaciones Españolas. Madrid, 1974; 71 páginas.

El catedrático de la Universidad hispanolense Francisco Morales Padrón, especia-

lista en historia de los descubrimientos, aprieta en este opúsculo la esforzada vida de Gonzalo Jiménez de Quesada.

El que un día fuera nombrado justicia mayor de la expedición de Fernández de Lugo pasará pronto a mandar, como general, a los hombres que desde el puerto de Santa Marta harán una fabulosa entrada hacia Bogotá. Hambre, frío y desaliento serán sus compañeros; pero también descubrimientos, fundaciones y erección de nuevos reinos.

Las dotes de soldado y de político de Quesada son patentes; su tesón, inigualable y demostrado hasta en su ancianidad, cuando después de una expedición fracasada escribe que padeció "tantos infortunios y tan extraños acontecimientos que ponen horror al entendimiento volver tantas desventuras a la memoria".

Y aún ignoraba, el padre de la actual Colombia, que habría de morir devorado por la lepra.

X.

TALON, Vicente: **Arde Guernica.** Editorial G. del Toro. Madrid; 390 páginas.

El autor de este libro, destacado periodista, se ha especializado en los reportajes internacionales en directo, pero, aparte de esta labor puramente periodística, Vicente Talón es un concienzudo historiador con un estilo ágil, nacido sin duda de su profesión informadora.

Ahora, en segunda edición, se publica un libro muy documentado y completo acerca del bombardeo de Guernica. El autor, radicado en la región vasca durante bastantes años, ha ido reuniendo documentos inéditos, testimonios de primera mano y fotografías, trabajo en el que ha invertido varios años y que ha cristalizado en este libro.

Si como afirmaba el historiador inglés Freeman, *la política es la historia del mañana*, Talón ha hecho un libro de historia porque el acontecimiento político que constituyó en su día el bombardeo de aquella villa, lo ha sabido hacer pasar por el filtro de la objetividad, exponiendo y contrastando testimonios con gran rigor lógico.

En definitiva, su obra, que se lee con el gusto de un gran reportaje, es una necesaria aportación a uno de los capítulos más interesantes de la historia contemporánea española.

Y.

LITERATURA

PEREZ FERRERO, Miguel: **Tertulias y grupos literarios.**—Ediciones Cultura Hispánica. Madrid, 1974; 128 págs.

Miguel Pérez Ferrero, auxiliado por los estupendos retratos que dibujó Goñi, nos regala un amenísimo relato en torno a las tertulias madrileñas de los últimos cincuenta años. Hombres, escenarios y anécdotas llenan de encanto estas páginas evocadoras. La nómina de conspicuos impresiona por su calidad y su variedad: de Ramón Gómez de la Serna a Conrado Blanco, pasando por Azorín, los Cossío, Juan Ramón, Ortega y Gasset, Marañón, Valle Inclán, Camba, Zuloaga, los Machado, D'Ors, Baroja, Díaz Cañabate, Pérez de Ayala, Francés, K-Hito, Mihura, Tono, Foxá, Ruano, Cela, Belmonte, Domingo Ortega y tantos otros.

Pérez Ferrero se olvida de sí mismo y se deja llevar por el recuerdo sin consultar notas ni verificar datos, en una sintaxis a veces descuidada (confiesa que escribe a vuela-máquina), como notario ansioso de recoger la esencia de cuanto ha visto, sin importarle un comino su propio aderezo literario.

La sabrosísima reseña deja ver el trasfondo de Pérez Ferrero: su ternura, su bondad y, aunque él diga lo contrario, su buena carga de añoranza; añoranza de hombres y de tiempos injertados en su propia vida.

X.

CORREA CALDERON, E., y LAZARO CARRETER, F.: **Cómo se comenta un texto literario.**—Editorial Anaya, S. A. Décima edición. Salamanca, 1974; 199 páginas.

Obra de carácter didáctico, principalmente dirigida a los estudiantes de bachillerato que deban afrontar el examen de grado; obra cuyo éxito se refleja en el número de ediciones alcanzado.

Correa y Lázaro conciben la explicación o comentario como la precisa determinación de lo que dice el texto literario y de la forma en que está expresado. Ahora bien, para los autores resulta indispensable que el comentario, lejos de descomponer el texto, armonice en todo momento sus elemen-

tos esenciales y formales. Ello no se contradice con la ordenada y metódica sucesión de fases explicativas: lectura atenta, localización, determinación de la estructura, análisis de la forma partiendo del tema y conclusión. La citada fase analítica es la más importante, toda vez que la explicación de un texto consiste básicamente "en justificar cada rasgo formal del mismo como una exigencia del tema".

El utilísimo manual se completa con diversas muestras de comentarios y con un vocabulario de términos gramaticales y literarios.

X.

RIBAS BENSUSAN, Ramón: Ideas poéticas.—Cádiz, 1974; 26 págs.

No es sorprendente que el capitán de navío Ribas Bensusan se vierta en este opúsculo como "el poeta que en todo hombre existe". Lo singular, para quienes le conocemos, es que sus versos no sean festivos, irónicos o epigramáticos, sino desnudamente melancólicos.

Hay una prematura nostalgia de los tiempos idos ("nuestras vidas son ya viejos ríos cercanos a la mar"; "la angustiosa realidad de nuestras vidas, que pasan sin sentir"), y, aunque el verso tenga quiebras de modernidad, su esencia está anclada en gustos clásicos: "la impalpable ilusión de una quimera"; "¡oh, Costa Brava!"; "cuando bajo la losa fría nuestros huesos reposen", y así otras expresiones de sonoridad tradicional.

Versos íntimos, expresivos de una sensibilidad recóndita, cauce de esa vena lírica que palpita en cada hombre.

X.

POLITICA

TRUYOL Y SERRA, Antonio: La Sociedad Internacional.—Alianza Editorial, 1974; 210 págs.

El autor analiza en esta obra la naturaleza peculiar de la sociedad internacional mediante una documentada reconstrucción de su formación histórica y un detenido examen de su estructura contemporánea. El enfoque genético permite contemplar la transformación, a lo largo de los dos últimos siglos, de una pluralidad de sociedades de

carácter regional en una sociedad internacional a escala planetaria; este proceso de expansión —nacido inicialmente de las pretensiones europeas a la hegemonía e impuesto por la fuerza a culturas muy antiguas— ha producido finalmente una auténtica mutación: la interdependencia del género humano constituye el hecho más significativo de nuestra época. En lo que respecta a la composición de esa nueva realidad internacional, la obra examina la función que desempeñan los Estados soberanos —tanto las grandes potencias como los países pequeños o medianos—, el estatuto especial a que aspiran las fuerzas transnacionales y el problema de la personalidad jurídico-internacional del individuo. Gran interés ofrecen, además, los apéndices que contienen una interesante información sobre distintas épocas, tales como los datos para la historia del siglo XIX, el censo de la Sociedad de Naciones y de la Organización de las Naciones Unidas en sus distintas fases, los Estados soberanos existentes en febrero de 1974, etc.

Y.

RELIGION

SAN AGUSTIN: Las confesiones.
Ediciones Palabra, S. A. Madrid,
1974; 236 págs.

Estamos ante una traducción libre, en versión actualizada, hecha por Pedro Antonio Urbina, que conserva el meollo de las formidables confesiones agustinianas, si bien las libera de su excesivo retoricismo. El hombre de hoy puede así saborear fácilmente todo el humilde encanto de esta obra, en la que brillan la admiración de Agustín de Tagaste por su extraordinaria madre, la hondura humana de sus caídas y de sus exaltaciones espirituales y sus luchas contra la diabólica fatuidad ("era como si tuviera la cara tan inflada que se me cerraran los ojos y no pudiera ver").

La mala voluntad —dice el que fue obispo de Hipona— nace de la concupiscencia. Esta verdad ilumina su mente con una luz definitiva, y confiesa entonces sus errores y miserias, como aviso de navegantes, y para que "sean muchos los que den gracias a Dios por mí". Su nueva esperanza de felicidad es ya un modo de ser feliz, porque la felicidad es alegría en la verdad, en Dios, que es la verdad.

X.

TACTICA

FIORAVANZO, Giuseppe: **Storia del Pensiero Tattico Navale.**—El Oficio Storico de la Marine Militare. Roma; 276 págs.

El almirante italiano Fioravanzo, tan conocido de nuestros lectores por su abundante literatura naval militar, referida principalmente a los temas tácticos, hace un bien logrado resumen de la evolución de la táctica naval hasta nuestros días, y apoyándose en esta evolución, rigurosamente analizada, plantea las premisas que, a su juicio, regirán tanto la estrategia como la táctica del futuro.

En esta apreciación futurista introduce un nuevo factor que la condiciona notablemente, cual es la potenciación naval de Rusia, que empieza a afirmar sin lugar a dudas su carácter talasocrático en los rincones más apartados del mundo, aparte, claro está, de su presencia firme y activa en el área mediterránea, que ya conflictiva de por sí, aumenta ahora, con tal presencia, la intensidad de dicho carácter.

En un aspecto puramente técnico, comenta acertadamente, unas veces a favor y otras con ciertos reparos, la táctica naval hoy en vigor en la Alianza Atlántica, si bien muestra la elegancia de no hacer alusión ni directa ni indirecta de ninguna clase. Hay que leer entrelíneas, y en esta difícil redacción velada, muestra una vez más el ilustre almirante su elevada categoría profesional.

Y.

TURISMO

GAMBRA, Rafael: **El Valle de Roncal** (3.^a ed.).—Publicaciones Españolas. Madrid, 1974; 71 páginas.

El filósofo e historiador Rafael Gamba, sin duda originario de las altas tierras navarras, nos regala en esta obrita una deliciosa semblanza del valle de Roncal. Al paladeo del opúsculo contribuyen unas expresivas líneas de José María Iribarren, cuyo comienzo merece ser transcrito: "Cuando, camino del Roncal, se detiene el viajero en el alto de Las Coronas, el paisaje del valle sobrecoge por su adusta grandeza. Es un tumulto de barrancos frágiles y montes erizados de pinares y hayedos, al fondo de los cuales, como un telón puesto en la raya del horizonte, las crestas insolentes del Pirineo se recortan contra el cielo de Francia como las muelas de una quijada descomunal".

Valle diferenciado, hidalgo y bravo, donde vive una aristocracia demócrata y campesina, orgullosa de su independencia y de sus tradiciones. Tierra de pastores y de bravos almadieros, de luchadores y de artistas, celosa de privilegios como el "tributo de las tres vacas", puntualmente rendido por los franceses del valle pirenaico de Baretous, en memoria de viejos agravios felizmente tornados en motivo de amistosa fiesta anual.

X.



REVISTA GENERAL DE MARINA

TOMO 187
AÑO 1974
DICIEMBRE



TEMAS GENERALES

- R. González Echegaray
LAS OTRAS PERDIDAS ESPAÑOLAS EN
LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL 551
- Capitán de Corbeta Fernández Núñez
ORDENANZAS EN CONCLUSION 563
- Capellán Mayor de la Armada J. M. Gómez
Sánchez
AMORALISMO 571

TEMAS PROFESIONALES

- Intendente de la Armada Senac Lissón
"JUSTITIA DULCORE MISERICORDIAE
TEMPERATA" 573
- Capitán de Navío Ingeniero Hernanz Cervero
MEDIO AMBIENTE 577
- Capitán de Corbeta García Moretón
OLAS Y ROMPIENTES 589

NOTA INTERNACIONAL

LEXICOGRAFIA

- Capitán de Corbeta Castineiras Muñoz
AGREGADURIA, DUQUES DE ALBA Y
"ROYALTIES" 613

EPISTOLARIO

- Comandante de Intendencia Molíns Ristori
NUEVA HABILIDAD DEL SUBMARINO 617

MISCELANEA

INFORMACIONES DIVERSAS

- Z.
ENTREGA DE LOS PREMIOS "VIRGEN
DEL CARMEN", EN VALLADOLID 629

DIRECCION
Y ADMINISTRACION

Montalbán, 2
Ministerio de Marina
MADRID

NOTICIARIO

LIBROS Y REVISTAS

Las opiniones y afirmaciones contenidas en los artículos publicados en estas páginas corresponden exclusivamente a sus firmantes. La hospitalidad 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.

TREINTA AÑOS DESPUES

LAS OTRAS PERDIDAS ESPAÑOLAS EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Rafael GONZALEZ ECHEGARAY



N el mes de abril de 1973, con acasión de la aparición de una interesante obra alemana (1) relativa a la campaña submarina de las fuerzas del Eje durante la última guerra mundial, se publicó en estas páginas un extracto —en rigurosa primera aparición al cabo de treinta años— de las pérdidas de buques mercantes españoles derivadas de dicha campaña en aquella conflagración. No por limitadas en su número fueron menos dolorosas. Y al dolor se había

unido además, por razones de lógica prudencia en el delicado espejo roto de la política internacional del momento, el más deshumanizado silencio sobre la gran tumba azul de sus hombres.

En el artículo (2) se relacionaban los hundimientos de los mercantes *Castillo Oropesa*, *Navemar*, *Badalona*, *Castillo Montealegre*, *Monte Gorbea*, *Monte Igueldo*, *Cabo Tortosa*, *Banderas*, *Almirante José Carranza*, *San Carlos* y varios pequeños más, todos debidos a la actuación de submarinos de las potencias del Eje. Para otra ocasión quedaron los relatos de los hundimientos a cargo de los aliados, y en el primer párrafo del apartado final del citado artículo (página 385) se adelantaba como “absolutamente segura” la pérdida del *Monte Moncayo* a cargo de un submarino inglés. Posible error, como veremos, que hoy se debe aquí subsanar.

Al ir preparando y cotejando datos para la confección de este nuevo y breve artículo, he tenido la suerte de disponer ahora de una importante información de la *Naval Historical Branch*, del Ministerio de Defensa británico, que, como es costumbre gentil y habitual en este Departamento, me facilitó con toda diligencia y sin la menor reserva. Según esta publicación, el *Monte Moncayo*, contra lo que habíamos creído todos los hombres de mar españoles desde hacía

(1) *Die U-Boot Erfolge der Achsenmächte 1939-45*, de Jürgen Rohwer.

(2) *España y la guerra submarina*, de Rafael González Echegaray, REVISTA GENERAL DE MARINA, abril 73.

treinta y tres años, no fue hundido por un submarino inglés, como hacían presumir todas las apariencias, sino por un submarino italiano desconocido, el día 27 de septiembre de 1940, a ocho millas al sur de Cagliari (Cerdeña).

Para poder comprobar este aserto, y partiendo del supuesto de la Armada inglesa, que, por otra parte, se reconoce sin rubor causante de otros varios hechos similares en aquellas aguas, era preciso rastrear la posición de submarinos en dicha zona en la fecha de autos. La 5.^a flotilla británica tenía su base en Alejandría, la 10.^a en Malta y la 8.^a en Gibraltar. Los submarinos del Tercer Reich no pasan a operar al Mediterráneo hasta el mes de octubre de 1941.

En cuanto a los submarinos italianos, en el mes de septiembre de 1940, sólo operan el *Bianchi* en las proximidades de Gibraltar; el *Cappori*, el *Durbo* y el *Berrillo* en Malta, varios más en el extremo oriental del Mediterráneo y en la zona al sur de Cerdeña se destaca una cortina formada por los *Medusa*, *Diaspro*, *Alagi* y *Azum*, por este orden de Norte a Sur (3).

Hay que tener también en cuenta que un número impreciso y corto de submarinos yugoslavos, griegos y polacos actuaron con los Aliados en la 1.^a, 8.^a y 10.^a flotillas (Gibraltar, Alejandría y Malta), aunque no todavía en esta fecha.

En aquellos días del mes de septiembre de 1940 no había, pues, en el "aguaje" del *Monte Moncayo* más submarinos que el *Medusa*, que era un buque de la clase *Argonauta*, de 650 toneladas en superficie y 810 en inmersión, mandado por el capitán de corbeta Enzo Grossi, que resultó ser también el autor del torpedeamiento del *Navemar* en 1942 y en aguas del golfo de Cádiz.

La documentación italiana no recoge en forma alguna esta supuesta acción y sí tan solo que tres días antes —el 24 de septiembre— el *Medusa* abatió con fuego antiaéreo un *Sunderland* enemigo. El *Medusa* acabó sus días el 30 de enero de 1942, a manos de su congénere el submarino inglés *Thorn*, frente a cabo Promontore. Sigue, pues, en pie el misterio de la desaparición por torpedeamiento del *Monte Moncayo*, que rechazan tirios y troyanos.

El *Monte Moncayo*, ex *Go-bea-Mendi*, era un carguero construido con el número 23 en los Astilleros de Euskalduna, en Bilbao, en 1913. Tenía 110,58 metros de eslora, 15,32 de manga y 7,7 de puntal. Registraba 4.291 toneladas de arqueo bruto, con 7.000 de porte y 9.860 de desplazamiento. Era de vapor, con máquina de triple expansión y tres calderas escocesas con 401 caballos indicados. Tenía casco de cajas, gemelo del *Umbe-Mendi* y casi gemelo del *Eretza-Mendi*.

La escuetísima versión española del naufragio lo achaca a su torpedeamiento por un submarino, al parecer inglés, a 22 millas de cabo Carbonara, en Cerdeña, pereciendo en el hecho cuatro de los hombres de la tripulación.

Un segundo *Monte Moncayo*, de 4.648 toneladas de registro, ex mercante alemán *Corrientes*, internado en Tenerife, entró en servicio en 1944 en la flota mercante española como reparación de guerra.



(3) Ufficio Storico della Marina Militare, *La Marina italiana nella seconda guerra mondiale*. Volumen XIII. I. *Sommergibili in Mediterraneo*.

LAS OTRAS PERDIDAS ESPAÑOLAS EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

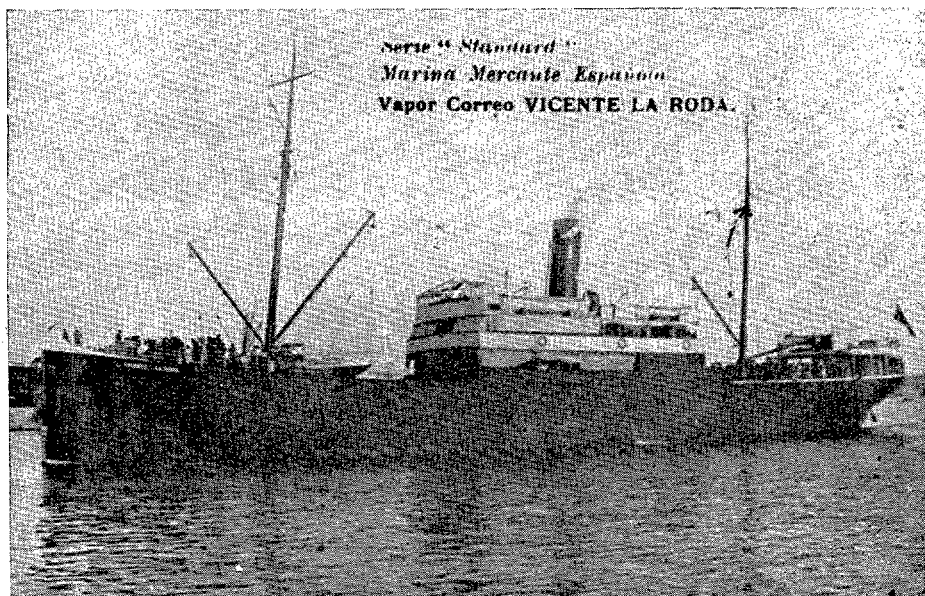
Otro gran mercante bilbaíno, el *Juan de Astigarraga*, resultó hundido el 26 de febrero de 1943 por torpedeamiento en el golfo de Génova y a unas tres millas de San Remo.

Era una magnífica unidad construida en 1929 por Napier & Miller, en Glasgow. Su registro bruto era de 3.560 toneladas; 6.000 de carga y 8.270 de desplazamiento. Medía 104,7 metros de eslora; 14,9 de manga y 7,3 de puntal. Era *de cajas*; con máquina de vapor de triple expansión de 318 HP y dos calderas de tres hornos y con una marcha de 10 nudos. Se construyó para la antigua naviera Bachi, después Hijos de Astigarraga, y finalmente integrada durante la guerra en una empresa llamada Comercial Marítima de Transportes, que traficaba bajo control del Eje.

El *Juan de Astigarraga* fue torpedeado por el submarino inglés *Torbay*, perteneciente a la 1.^a flotilla de Alejandría y que estaba mandado por A. C. C. Miers. Era un sumergible de la clase *T*, de 790 toneladas; construido en el arsenal de Chatham, en 1940. Este buque, después de la guerra, se vendió para su desguace por T. W. Ward el 19 de febrero de 1945.



Otro buque, también de la Naviera Bachi, cayó por entonces del mismo modo. Se trataba del *Bartolo* (tercero de este nombre en su flota). Un carguero construido en 1918 por J. Priestman, en Sunderland. Tenía 3.118 toneladas de registro bruto. 5.176 de porte y 7.276 de desplazamiento; 104 metros de eslora, 14,27 de manga y 7,07 de puntal; máquina de vapor de 429 HP, con 10 nudos de marcha.



Era un buque *standard* "C" de la primera guerra mundial, que había servido de 1918 a 1919 con el nombre de *War Zephyr* al Shipping Controller de Londres. Al llegar la paz se vendió a la Strick & Co., y tomó el nombre de *Algorta*, pasando en 1925 a la flota mercante española con el nombre de *Bartolo*, en sustitución de otro homónimo perdido por abordaje en el estrecho de Gibraltar en ese mismo año.

El submarino que lo atacó y hundió fue el británico *Taurus*, al mando del capitán de corbeta Wingfield, y el hecho se produjo en las proximidades de Marsella el 9 de marzo de 1943. En la famosa y espléndida revista alemana *Signal* se publicó por entonces un reportaje gráfico a plana entera del torpedeamiento de este barco español.

El *Taurus*, ex P-313, era una unidad de la clase *T*, construido por Vickers, en Barrow, en 1942. Desplazaba 1.090 toneladas en superficie y 1.575 en inmersión; estaba armado con un cañón de cuatro pulgadas y 10 tubos de 21. Después de la guerra pasó a la flota holandesa con el nombre de *Dolfijn* y se desguazó finalmente en 1960.



El *José Illueca* era un barco valenciano y extraño que había sido construido en Dantzig en 1922 por los astilleros de aquella ciudad libre. Se botó con el nombre de *Vojvodina*, como una especie de correillo de la Bolka Bord, de Kotor, Yugoslavia. Tenía 46,98 metros de eslora tan sólo, por 7,35 de manga y 5,35 de puntal. Registraba 684 toneladas Moorson, con 514 métricas de carga y 1.060 de desplazamiento. Pasó poco después —1929— a la Compañía Trasmediterránea para el servicio interinsular canario, tomando el nuevo nombre de *Hierro*. El *Gomera-Hierro*, otro correillo canario, pasaba desde ese mismo día a llamarse *Gomera* a secas. En 1931 se retira del servicio y durante nuestra guerra fue averiado en Mahón. Reparado en Valencia, al llegar la paz se vende a Illueca y toma el nombre de *José Illueca*.

No fueron los submarinos británicos ciertamente los que acabaron con él. El 19 de abril de 1944 fue atacado por aviones ingleses *Beaufighter* a la entrada de Port Vendres. Quedó gravemente averiado, hundiéndose definitivamente cuatro días después. Al parecer, viajaba con naranjas valencianas para la Francia ocupada.



Otra baja a cargo de la aviación mediterránea aliada fue la del *Vicente*, un pequeño mercante de 1899, construido por W. Harkes en Middlesbro. Tenía 534 toneladas de registro, 600 de carga y 710 de desplazamiento; 48,28 metros de eslora y 8,07 de manga. Su primer nombre fue el de *Edith*; más tarde se llamó *París* y después *Vinaroz*. Siendo ya *Vicente* y propiedad del armador valenciano Ferrer Peset, resultó hundido por la Aviación nacional en aguas de Gandía el 24 de julio de 1938. Se reflotó el 2 de mayo de 1939, reparándose y quedando de nuevo en servicio a principios de 1940.

Pero el sino de este buque era sin duda el de morir a manos de la aviación, y así cayó en aguas del mar Egeo, el 1 de octubre de 1943. Desde el primero de

marzo de ese mismo año navegaba al servicio del Ministerio de Transportes Marítimos de Alemania, siendo propiedad de la Comercial Marítima de Transporte y muy posiblemente arbolando, no obstante, bandera germana.



El submarino de su majestad *Vivid*, al mando del teniente de navío Varley, hundía el 14 de julio de 1944 tres pequeños veleros en la bahía de Livadia (Piscopi) y, al torpedo, un mercante pequeño, de máquina de popa, que acababa de estrenar el falso nombre de *Suzanne*, pero que en realidad era el *San Juan Segundo*, español de nacimiento y condición.

Se había construido en 1919 —con cinco gemelos más— en el Astillero Echevarrieta de Cádiz, con el nombre de *Gadir*. Tenía 552 toneladas de registro bruto, 845 de carga y 1.167 de desplazamiento. Perteneció a la Vasco-Gaditana de Navegación. Medía 49,7 metros de eslora y 7,76 de manga.

Años más tarde pasó a ser *Santa Ursula* y después *San Juan Segundo*, de la naviera tinerfeña Rodríguez López, y al comenzar la guerra mundial, con el colapso consiguiente del tráfico marítimo interinsular, el *San Juan* es fletado por el Ministerio de Transportes Marítimos alemán el 1 de abril de 1943. Un gemelo suyo, el *Amir*, luego *Rigel*, fue también torpedeado y hundido a los dos meses, en el Egeo.

El submarino *Vivid* se había botado en septiembre de 1943, pertenecía a la clase *V*, con 545 toneladas de desplazamiento en superficie y 740 en inmersión, con un cañón de tres pulgadas y cuatro tubos de 21. Acabó sus días desguazado en Faslane, en octubre de 1950.



Otro pequeño mercante con bandera alemana y el nombre de *Alma* era el *Adeje*, de 253 toneladas de registro, 300 de carga y 420 de desplazamiento, que había pertenecido como tal a Rodríguez López y, a través de la Compañía Comercial Marítima de Transportes, al Ministerio de Transportes Marítimos alemán el 1 de abril de 1943.

Había sido construido en Bilbao, en 1919, por Matiozabal, con el nombre de *Ainguerúzar* y tenía 36 metros de eslora. Más tarde se rebautizó *Pablo de Aspirtarte*, antes de desplazarse a las Canarias.

El final de este barco tuvo lugar el 23 de noviembre de 1943 en las Cícladas, frente a Naxos (Mediterráneo oriental), tras haber chocado con una mina.



También por choque con mina, en las mismas aguas y a la altura de Cefalonia, se perdió el 16 de octubre de 1944 el *Maria Amalia*, que había largado bandera alemana desde el mes de abril. Esta versión se contradice con otra que lo da por perdido a causa de un ataque de la Aviación aliada, cuando navegaba cerca de Creta, poco antes del fin de la guerra mediterránea.

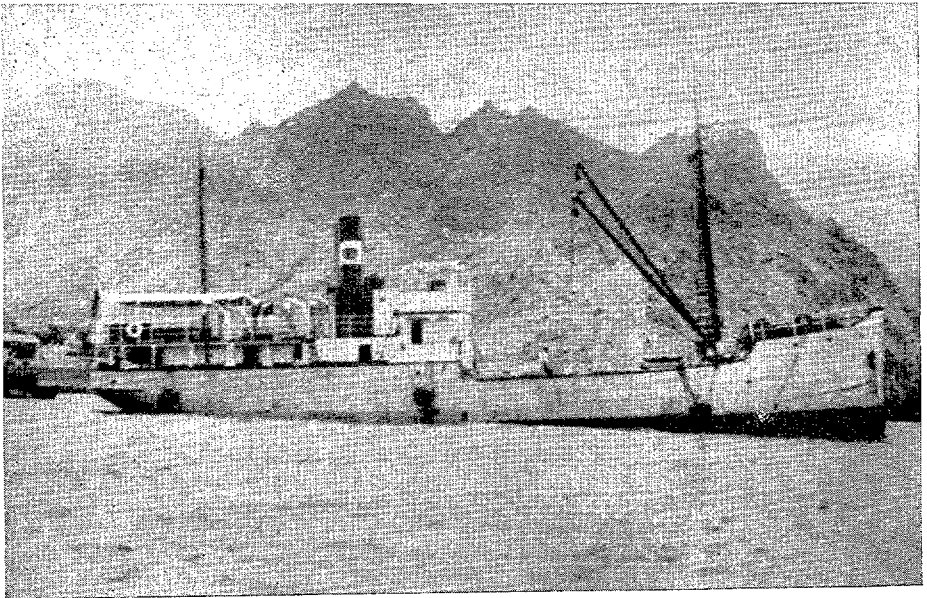
Había sido construido con el nombre de *San Mamés*, en 1918, por Euskalduna. Tenía 794 toneladas de registro, 750 de carga y 1.310 de desplazamiento;

medía 56 metros de eslora, 8,23 de manga y 4,18 de puntal. Tuvo un historial movido durante nuestra guerra civil, y el 11 de junio de 1937 abordó y echó a pique en el Cantábrico al carbonero *Faustino R. Sampedro*, que se hundió frente a Suances.



La Compañía Comercial Marítima de Transportes cedió al Ministerio de Transportes Marítimos germano el uso de una porción de costeros nuevos y viejos, algunos de los cuales pagaron el inevitable tributo de muerte a los aliados.

Resulta hoy difícilísimo el poder precisar con exactitud los pormenores de las pérdidas de estas unidades, acaecidas todas en aguas del Mediterráneo oriental y en circunstancias dramáticas e ignoradas. Las versiones son a veces varias y contradictorias; en no pocas ocasiones, absolutamente dispares, según el bando de procedencia, y cada vez de más problemática aclaración. Téngase en cuenta la escasa importancia de estos buques y la particularidad de que, en ocasiones, arbolaron bandera alemana e incluso cambiaron su nombre español.



Isora

Es curioso observar también que existen varios torpedeamientos por supuestos "submarinos desconocidos", según expresa manifestación del Ministerio de Defensa inglés. Extraño balance, pues que únicamente submarinos británicos o bajo control británico (algunas unidades yugoslavas, griegas y polacas, como antes dijimos) podrían lógicamente ser los autores.

La lista de pérdidas de esta clase podemos establecerla esquemáticamente así:

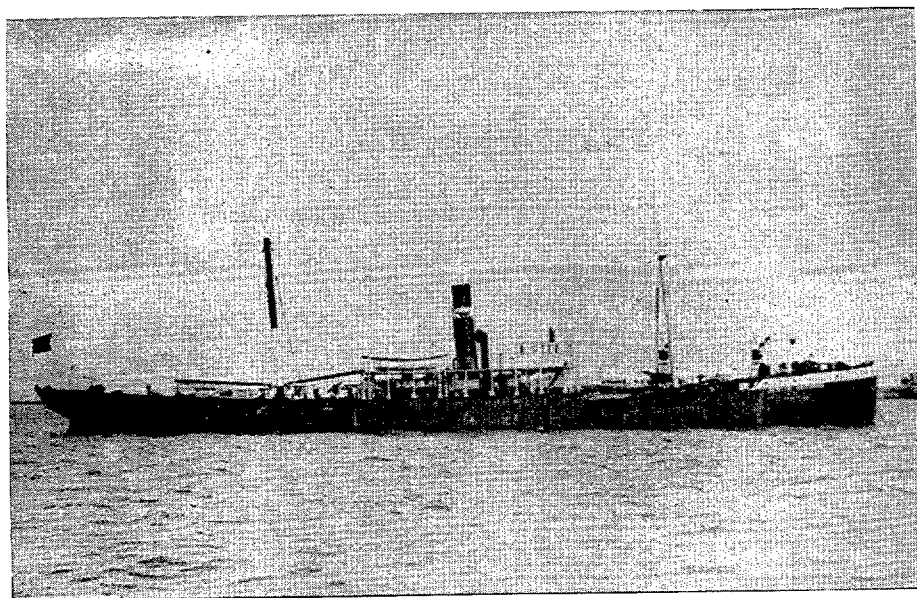
LAS OTRAS PERDIDAS ESPAÑOLAS EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Nombre español	R. B.	C. M.	D.	Construcción	Nombre alemán
<i>Vicente</i> , ex <i>Vinaros</i> , ex <i>París</i> , ex <i>Edith</i>	543	600	710	1899 W. Harts, Middlesbro	—
	†	Mar Egeo, por aviación aliada el 1-X-43.			
<i>Ellen?</i>	359	500			—
	†	Torpedo aéreo. Tobruk, 1-XI-42.			
<i>San Juan Segundo</i> , ex <i>Santa Ursula</i> , ex <i>Gadir</i>	552	845	1.167	1919 Echevarrieta, Cádiz	<i>Suzanne</i>
	†	Torpedeado por HMS <i>Vivid</i> , en Livadie Bay, el 14-VII-44.			
<i>Adeje</i> , ex <i>Pablo de Aspitarie</i> , ex <i>Ainguerúzar</i>	253	304	420	1919 Mutiazábal, Bilbao	<i>Alma</i>
	†	Hundido por mina frente a las islas de Naxos, el 23-XI-43.			
<i>María Amalia</i> , ex <i>San Manés</i>	744	750	1.310	1918 Euskalduna, Bilbao	—
	†	Hundido por mina frente a Cefalonia, el 16-X-44; según otra versión, por aviación en las proximidades de Creta.			
<i>San Eduardo</i> , ex <i>Hércules</i>	300	320	400	1917 El Ferrol	—
	†	Por bombas de aviación, el 9-V-43, frente a la isla Seriphos; según otra versión, por torpedo aéreo en viaje a Cerdeña.			
<i>San Isidro Labrador</i> , ex <i>San Isidro</i> , ex <i>San Sebastián</i> , ex <i>Carmen</i> , ex <i>Guanche</i>	253	554	1.904	R. William, Worthington	—
	†	Torpedeado por submarino desconocido frente a Kythnos, el 4-IV-43.			
<i>Rigel</i> , ex <i>Tercio Montejurra</i> , ex <i>Santa Ana Mártir</i> , ex <i>Amir</i>	549	668	1.110	1919 Echevarrieta, Cádiz	—
	†	Torpedeado por submarino desconocido a 12 millas de Scopelo, el 29-V-43; según otra versión, en el mar Jónico, en viaje de Grecia al norte de Africa.			
<i>Isora</i> , ex <i>Axpe</i>	316	200	370	1920 Mutiozábal, Bilbao	<i>Isis</i>
	†	Torpedeado por submarino desconocido frente a Navarino, el 25-II-44.			
<i>Frutero</i> , ex <i>Normand</i> , ex <i>Bell Rock</i>	341	400	450	1893 R. William, Worthington	—

En aguas del Cantábrico se registra, con seguridad, un ataque aéreo británico sobre un buque pareja español, el *Lucha Montenegro*, de 200 toneladas, ocurrido el 2 de marzo de 1942 al SW. de Belle Ile. El pesquero se perdió inexorablemente. Infinitos ataques más se produjeron contra toda clase de buques españoles que navegaban en cabotaje o en demanda de los caladeros tradicionales, pero afortunadamente sin consecuencias irreparables (*Jaime Girona, Cabo San Sebastián*, etc.).

El tributo a las minas a la deriva fue copioso, pues a más del *Adeje* y el *María Amalia*, ya citados, tenemos los cargueros *Sabina, Jesús Antonio, Felipe Crespi*, y los pesqueros *Nuevo Elisa, Luis Puebla, Itxas Gain número 2* y *Berdín Gabea*, todos ellos perdidos por dicha causa.

El *Sabina* era un vapor de 2.461 toneladas de registro y 3.500 de carga. construido por Krupp, en Kiel, en 1920 con el nombre de *Weilburg*. Tenía 88 metros de eslora, 13,5 de manga y 6,41 de puntal. Pertenecía a la Naviera Vascongada y era gemelo del *Cristina*, que ha durado hasta nuestros días. Navegaba por cuenta del Gobierno suizo cuando, el 9 de junio de 1941, a 40 millas de Génova, chocó con una mina y se hundió frente a Andora.



Jesús Antonio

El *Jesús Antonio* era un viejo carguero construido en Whitehaven y que tenía larga historia. Registraba 1.235 toneladas y cargaba unas 1.500, desplazando 2.221. Era de máquina al centro, 65,72 metros de eslora, 10,25 de manga y 7,48 de puntal. Se llamó *Beny*, y con matrícula de Liverpool hasta 1886. De allí hasta 1891 fue italiano, con matrícula de Mesina y prácticamente desde 1891 a 1899 inglés otra vez, de Londres, con el nombre de *Mongibello*.

En 1899 cambia de bandera, se matricula de Burdeos y toma el nombre de *Gouverneur Ballay*, con pabellón francés, hasta que en 1922 se abandera en Santander con el nombre de *Pilar*, de la famosa naviera de Liaño. En 1924 se rebautiza *Francisco García* y en 1931 es definitivamente ya el *Jesús Antonio*, de García Castillo. En 1940 se vendió a armadores catalanes y se puso a navegar con fruta de Levante a puertos franceses del Mediterráneo, para su reexpedición a Alemania o con mineral a Port de Bouc. El 1 de julio de 1941 navegaba con pirita de Valencia a Génova, y a eso de las seis de la mañana, a la altura de Imperia, chocó con una mina, hundiéndose en dos minutos. Se fue a pique con todos sus hombres, incluso el capitán, don Luis Martínez Alonso, y sólo pudieron salvarse el segundo oficial, que montaba entonces la guardia, don Enrique Campos Arranz, y dos marineros, que pudieron ser recogidos por un dragaminas italiano y conducidos a Puerto Mauricio. Perecieron 17 hombres.

El *Felipe Crespi*, ex *Unión*, ex *Tritón*, ex *Fanny*, era un cacharro de hierro, construido en 1878 por Inglis, en Glasgow. Tenía 297 toneladas de registro, 138 de carga y 300 de desplazamiento. Medía 45,57 metros de eslora y 6,6 de manga. Durante nuestra guerra fue buque-escuela de Flechas Navales, en Palma de Mallorca. Su pérdida, por choque con una mina, tuvo lugar en las proximidades de Génova, el 28 de junio de 1941.

Las parejas hundidas por minas lo fueron todas en el Cantábrico. El *Nuevo Luisa*, de Avilés, de 106 toneladas y construido en Vigo en 1931, se perdió en el Gran Sol, el 9 de mayo de 1941, ahogándose los patrones de pesca y de costa y un marinero. El *Luis Puebla* se hundió a 150 millas de cabo Peñas, el 6 de marzo de 1941. También era de madera, 106 toneladas, y construido en Vigo en 1931. Pertenecía a la flota de Gijón. Se ahogaron ocho hombres, entre ellos el patrón de pesca. El *Itxas-Gain* era de 128 toneladas, de madera, de motor, construido en Ondárroa. Pertenecía a la flota de Pasajes y se hundió en el Petit Sole, el 7 de mayo de 1942.

Posiblemente también por mina se perdió el *Este*, de 116 toneladas, casco de madera, construido en Vigo en 1931 y perteneciente a la flota de La Coruña. Naufragó en La Rochelle el 16 de enero de 1943. El *Berdin-Gabea* era de motor y casco de acero, construido en Aberdeen, en 1931. Pertenecía a la casa Ciriza; registraba 101 toneladas y chocó con una mina en el Petit Sole, el 7 de mayo de 1942, perdiéndose instantáneamente.

Los huevos cornudos y negros de las gaviotas de acero en guerra eran la sorpresa terrible de nuestros pescadores, en las mallas del copo al arrastre.



Un capítulo que tuvo alguna importancia fue el de la captura y buena presa de varios mercantes españoles por los aliados. Fueron exactamente los siguientes, por orden de importancia: Mercantes *Sebastián*, *Berga* y *Sidi-Ifni*, y pesqueros *Primer Enrique* y *Segundo Enrique*.

El *Sebastián* era un gran vapor de carga, construido en 1920 por Blumer, en Sunderland, con el nombre de *Daybeam*, para un armador de Cardiff. En 1929 pasó a propiedad del marqués del Real Socorro, tomando el nombre de *Sebastián* (tercero de este nombre en la flota de Sainz Incháustegui). En 1940 se incorporó a la Comercial Marítima de Transportes. Tenía 3.354 toneladas de re-

gistro bruto y 5.120 de peso muerto. Durante nuestra guerra había tomado nuevamente los nombres de *Azteca* e *Ixas-Alde*, este último bajo bandera mercante de Euzkadi. Hizo varios viajes del Báltico al Cantábrico y fue capturado por el *Almirante Cervera* el 26 de mayo de 1937. El *Sebastián* fue capturado por los aliados el 29 de octubre de 1943, a la altura de la costa francesa del Mediterráneo, conducido a Gibraltar, a donde llegó el día 31, y siendo declarado buena presa. Probablemente, en la captura de este buque intervino el servicio de Inteligencia aliado, con claras connivencias interesadas del propio buque.

El *Berga* era un carguero mediocre que pertenecía a la misma empresa. Había sido construido en 1921 en Barcelona, registrando 804 toneladas, con 954 de carga y más de 1.000 de desplazamiento. Durante nuestra guerra actuó como transporte de la Armada republicana. El 14 de agosto de 1941 fue capturado por los ingleses en el Mediterráneo y conducido a Gibraltar. Declarado él y su cargamento buena presa, fue subastado en 1948, pasando a ostentar bandera brasileña. Acabó su vida el 5 de enero de 1956 en aguas de Arrecife de Maranhao.

El *Sidi-Ifni* era un antiguo correillo de Trasatlántica que se había construido en Matagorda en 1891 con el nombre de *Joaquín del Piélago*. Tenía 732 toneladas de registro y 1.250 de desplazamiento, con 65 metros de eslora y proa de violín. Andaba 15 nudos y fue el primer vapor mercante español construido íntegramente por factorías nacionales. Se preparó para los servicios del norte de Africa, cuando éstos eran servidos por la flota de López; en ocasiones hizo de yate de sus armadores y en 1898 de patrullero de la Armada, en aguas del Estrecho, convenientemente armado y bajo el mando del entonces teniente de navío don Juan Cervera Valderrama.

En 1932 quedó amarrado en Cádiz, y así permaneció hasta el año 1939, en que fue vendido en 60.000 pesetas a Bartolomé Obrador, quien lo rebautizó como *Sidi Ifni*. Fue capturado por los aliados el 20 de febrero de 1943. Declarado buena presa, se utilizó como buque de alojamiento a flote. Se vendió en 1948 a la Malta Coss SS Co, y en 1951 fue desguazado en Italia.

Los buques pareja *Primer* y *Segundo Enrique*, construidos en 1929 en Vigo, eran de casco de madera y 100 toneladas. En 1941 fueron comprados por supuestos armadores italianos. Los dos pesqueros faenaban en aguas del Estrecho y daban noticias de las cajas cargadas en su bodega y "de paso" de los buques ingleses que entraban o salían de Gibraltar. Capturados por los ingleses el 14 de agosto de 1941, fueron llevados a la Roca y de allí se enviaron a Inglaterra en 1942. Cuando subían en este viaje, en medio de un convoy aliado, hubieron de ser echados a pique por los patrulleros británicos, pues por su poca marcha retrasaban la velocidad de la formación.



Durante la segunda guerra mundial hubo también algunas pérdidas españolas por accidente de mar derivado de las propias circunstancias bélicas. Así cayeron el costero *Astillero* y el bou *Pesquerías Cantábricas número 3*.

El *Astillero* era un vapor de 398 toneladas de registro y 480 de carga, construido en Haarlem (Holanda); como gánguil, en 1893, para la Junta de Obras del Puerto de Bilbao. Se llamó entonces *Vizcaya* y tenía 44 metros de eslora. En 1928 se transformó en carguero, pasando a la firma santanderina Lafuente y

Elorza. En 1941 se vendió al armador vigués Vicente Suárez, y en el primer viaje que hacía bajo su nueva contraseña fue abordado a la salida del puerto guipuzcoano de Zumaya, en plena oscuridad nocturna, por un buque de guerra alemán desconocido. El *Astillero* se hundió inmediatamente, mientras el barco de guerra regresaba a Bayona.

El *Pesqueras Cantábricas número 3* era un bou de 1917, de la clase *Castle*, construido por W. Harkes, Middlesbro, para el Almirantazgo, como patrullero, con el nombre de *John Cooper*. En 1925 pasó a ser pesquero francés como *Penfret*, y a poco se abanderó en San Sebastián. Durante la guerra civil fue patrullero de la Armada nacional con el nombre de *Pemartín*. Vuelto a la pesca en 1939, resultaba abordado y hundido la noche del 3 de enero de 1944 por el mercante inglés *Helen Crest*, que navegaba en un convoy aliado con las luces apagadas y entre el que se encontró nuestro bou involuntariamente cuando navegaba de Cádiz a Rabat. Su tripulación fue salvada por una de las unidades navales de escolta.



Larga y penosa relación de hechos muy lejanos en el tiempo y en el corazón. Si bien no por eso menos aleccionadores y dignos de nuestro piadoso recuerdo, siquiera sea a la vuelta de treinta años, cuando ya no quedan ni huesos mondos de nuestros marinos en los ataúdes roñosos de sus cascos, sumergidos sabe Dios a cuántos metros de profundidad.

Però la REVISTA GENERAL DE MARINA tiene siempre un espacio amable abierto para los barcos y sus hombres que pasaron en bordadas difíciles sobre la marcha sencilla y silenciosa de la historia naval.





“Pescadores de Palamós”. De Antonio de Soroa y Pineda

ORDENANZAS EN CONCLUSION

Pedro FERNANDEZ NUÑEZ



El afán de los reformadores es transformar a los pueblos —léase la Marina— con leyes, cuando las leyes deben ser transformadas por las costumbres si se quiere que tengan eficacia.

Anónimo.

VII



AS Ordenanzas navegaron a trancas y barrancas a través de los tiempos, creyéndolas muchos anticuadas, porque para muchos se anticúa hasta lo inmortal.

Para evitar equívocos, las Cortes del Reino, por decreto de 14 de octubre de 1837, las declararon ley, lo que ya se sabía, pues su promulgación era como tal. Como ley se enfrentaron con toda clase de guerras civiles y expediciones bélicas, revoluciones y pronunciamientos y hasta la primera República, cuando las cosas estaban peor, se agarró a ellas como tabla de salvación: Véase, como ejemplo, esta orden circular del ministro don Jacobo Oreyro y Villavicencio:

Excmo. Sr.: En telegrama de hoy digo a V. E. lo siguiente: "Admitida la dimisión del señor presidente del poder ejecutivo, ha sido nombrado nuevo Ministerio, bajo la presidencia del señor Salmerón, siendo yo designado para ocupar la cartera de Marina. El primer propósito del Gobierno es restablecer el orden en el país; la subordinación en el Ejército y la Armada. La única norma de la conducta de V. E., desde este instante, será la Ordenanza aplicada en todo su rigor; en el concepto que me hallará tan dispuesto a sostenerlo cuando obre dentro de ella, como decidido a exigirle la responsabilidad más estrecha cuando por cualquier causa deje de aplicarla rigurosamente. Por correo daré detalladas instrucciones".

Al corroborarlo a V. E., es un deber manifestarle que en las críticas circunstancias porque el país atraviesa, el Gobierno sería indigno de la confianza en él depositada por las Cortes constituyentes de la nación si no se hallara dispuesto a arrostrar todos los obstáculos, cualquiera que ellos sean, que se opongan al perfecto restablecimiento del orden público, como nunca desquiciado en los momentos en que recibe el poder.

Por mi parte estoy dispuesto a corresponder a esa confianza. Al aceptar el Ministerio de Marina he comparado las dificultades que estoy llamado a

resolver con mi propósito y decidido empeño de sobreponerme a ellas; y he encontrado en mi ánimo toda la voluntad necesaria para realizar aquel objeto, estando, como estoy, seguro del apoyo que he de hallar en los generales, jefes y oficiales, y en la marinería y tropa, a cuyo frente tengo el honor de encontrarme, no he dudado un momento de aceptar mi difícil misión.

Perdido uno de los departamentos marítimos donde la insurrección domina triunfante; reteniendo en su poder los mejores y más potentes buques de nuestra escuadra; quebrantada la subordinación en las dotaciones de otros, donde funestos ejemplos de indisciplina se han visto fomentados por lamentable impunidad; amenazando nuevos trastornos en el Departamento de Ferrol y en el de Cádiz; amagando sangrientas colisiones entre facciones políticas impacientes y las leales fuerzas de marinería que guarnecen aquel punto; amenazada la existencia del Almirantazgo, institución necesaria como custodia de la justicia en la Armada, del derecho de sus individuos y valladar de arbitrariedades; V. E. ha de conocer la dificultad que encierra la obra que con el concurso de todos mis compañeros voy a emprender, dirigida a reorganizarlo; restableciendo sus bases esenciales que han sido tristemente quebrantadas, haciendo uso para ello del único medio que puede existir para mal semejante.

Ese remedio lo veo yo, lo encontrará V. E. y lo hallarán sin duda todos los que visten el honroso uniforme de la Marina militar en el Código sabio porque la Armada viene rigiéndose, al que debe su engrandecimiento, y el que durante un siglo ha venido conservándola a envidiable altura. En él me inspiraré para adoptar todas las medidas que han de conducirme al fin que apetezco; en él y sólo en él ha de inspirarse V. E. para resolver todos los casos que la ley deja a su discreción.

Es necesario, pues, que dondequiera que la disciplina fluctúe, la restablezca V. E. con justicia, pero también con rapidez y rigor; es indispensable que V. E. aliente por todos los medios posibles el pundonor militar; es de todo punto preciso que, acordado V. E., o proponiéndome, según los casos, los estímulos y premios a que sus subordinados se hagan acreedores, castigue y encargue que con toda severidad castiguen las Autoridades subalternas las faltas, por leves que sean, que se cometan contra esa base esencial de la Milicia; en el concepto que si es punible en la clase de tropa y marinería el desconocimiento del deber, de la obediencia, más punible es en el oficial la falta de energía para reprimirlo inmediatamente; y que no consentiré que sidan perteneciendo al honrado Cuerpo de la Armada, los jefes y oficiales que no sepan anteponer a la conservación de su vida el grave sentimiento del deber militar.

V. E. me dará detallada cuenta del estado de ese departamento, indicándome si, lo que no es creíble, hay en él jefes y oficiales que hayan demostrado no hallarse dotados de la energía necesaria en momentos como los presentes; recomendándome aquellos que, por el contrario, se hayan hecho dignos de la confianza del Gobierno, para proponer al de la República lo que respecto de unos y otros juzgue oportuno.

No debo concluir sin manifestar a V. E. que me hallo plenamente satisfecho de su proceder, y que contando con la enérgica cooperación que de V. E. espero, he aceptado el difícil puesto que ocupo, en el que estoy decidido a sacrificar todo cuanto sacrificarse puede, por volver a la Marina su antiguo

prestigio, empañado desgraciadamente con hechos que es indispensable no vuelvan a reproducirse mientras los que nos hallamos a su frente tengamos una vida que perder en aras de la honra de una institución con la que estamos identificados.

Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 19 de julio de 1873. Oreyro.

La circular, dirigida a los capitanes generales de los departamentos, dos en total, porque Cartagena ardía en cantonalismo, es escalofriante. Podríamos citar muchos otros escalofríos y tiritonas, mas, para no alargarnos demasiado, preferimos saltarnos setenta años de historia, para llegar a la exposición de motivos del decreto de 21 de septiembre de 1942, del que no hay que citar el ministro firmante, pues ya es contemporáneo. Dice así:

Las vicisitudes que en estos últimos años ha atravesado nuestra patria trajeron como consecuencia natural una confusión y profunda perturbación en los títulos, atributos, exenciones y privilegios que corresponden a las diversas jerarquías y dignidades militares, perturbación a la que no escapó tampoco la denominación y dignidad de las autoridades superiores de los departamentos marítimos.

Base y fundamento de los nuevos y dichosos rumbos por los que marcha la nueva España es la tradición; en ella hay que buscar las razones de nuestra conducta y, en cuanto a la Marina se refiere, la más limpia tradición está contenida y condensada en las "Ordenanzas Generales de la Armada Naval"; de aquí que sea a estas Ordenanzas donde debemos acudir para buscar doctrina, fijar conceptos y asentar sólidamente las esencias de la jerarquía militar.



EXCMO. SR. D. JACOBO OREYRO Y VILLAVICENCIO,
contralmirante de la Armada; † en Cádiz, el 1.º del actual.

En su virtud, a propuesta del ministro de Marina y previa deliberación del Consejo de Ministros, dispongo:

Se dispuso restablecer en todo su vigor el artículo 3.º, título III, tratado 2.º de las Ordenanzas, que se refiere a la denominación de capitanes y comandantes generales. Pero de pronto, y cuando menos lo esperábamos, se publica una orden ministerial comunicada, la que afortunadamente no se dio a la estampa, y, por tanto, no es preciso conocer, que decía textualmente:

Excmo. Sr.:

Ha sido apreciado por mi autoridad que con cierta frecuencia es invocado en el seno de nuestra corporación la vigencia de las Ordenanzas Generales de la Armada, lo que indica la existencia bastante generalizada de un concepto erróneo en este sentido que es preciso hacer desaparecer.

Oído el parecer sobre el asunto del ministro togado, asesor general, es necesario precisar que las Ordenanzas no tienen carácter de Cuerpo legal, según el concepto actual, aunque sin duda su espíritu ha prevalecido y dado carácter a nuestras instituciones, consagrando principios que se han conservado en toda su pureza hasta nuestros días.

Sin embargo, pocos de sus preceptos están hoy en vigor, unas veces por posterior promulgación de disposiciones que los han anulado y otras por simple desuso dado su evidente arcaísmo. Buena prueba de ello es que cuando se ha querido actualizar alguno de dichos preceptos ha sido preciso dictar un decreto, como ha sido el caso del de fecha 21 de septiembre de 1942, por el que se restablece en todo su vigor el artículo 3.º, título III, tratado 2.º de las Ordenanzas Generales de la Armada.

En resumen, debe quedar bien entendido que solamente se considerarán en vigor los escasos preceptos de las Ordenanzas Generales de la Armada que no hayan sido derogados por otras disposiciones posteriores y que además sean de aplicación a los tiempos actuales, pero, aun entonces, deberá ser considerada su vigencia en cada caso concreto que se suscite. Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 24 de marzo de 1962.

Nos dejó desolados, especialmente la frase togada "las Ordenanzas no tienen carácter de Cuerpo legal". ¿Cómo se compagina este criterio con el inmediato anterior, que en 1950 lanza una nueva edición de las Ordenanzas, en Madrid y en la Imprenta del Ministerio de Marina, en pequeño formato porque no estábamos para esos lujos, pero fotocopiada para que no se introdujese el más pequeño error de composición?

Nos urge la vigencia de las obligaciones generales del oficial de guardia en puerto o en la mar, las obligaciones del centinela, la sucesión de mando, las mil y mil cosas que sólo están en las Ordenanzas.

No creo que exista alguna disposición posterior que establezca las obligaciones del citado oficial de guardia en puerto, cuya misión es nada menos que responder de la seguridad del buque y no la de pasar revista a los francos o dar permiso para echar la leche al desayuno (los que estuvimos en el *Canarios* estamos muy familiarizados a otorgar esta merced): puede reforzar amarras y puede, consultando con el más antiguo de los que se hallen a bordo,

fondear otra ancla o filar cadena. Puede, incluso, mandar encender o calentar, mientras envía a tierra, con toda celeridad, al cartero en busca del comandante. Puede inundar un pañol y mojar la pólvora, cosa que no quiso hacer don Victoriano, si sospecha que el humo que sale por los hongos de ventilación proceden de un incendio interior; puede dar parte urgentísimo e incluso nombrar juez provisional para iniciar las actuaciones, caso de cometerse delito, que debe juzgarse en consejo sumarísimo.

Al igual que de este oficial diríamos de los demás de la dotación, de capitán a paje, y no creo que en ninguna otra ley figuren tan importantes capitulos de obligaciones y deberes, que "sin duda son el espíritu que ha prevalecido", en frase del redactor de la orden ministerial que comentamos. Las Ordenanzas son, pues, de imprescindible necesidad: no cabe en el servicio la disculpa del "no lo sabía".

La actual Ley Orgánica de la Armada ha podido cambiar incluso nombres, incluso sin consultar con las Reales Academias, en especial la Española y la de la Historia, a pesar de los luminosos informes que suelen emitir. La ley es ley y, por tanto, indiscutible, y es indiscutible también por haber sido redactada por los mejores. Ella nos conduce a la sabiduría orgánica en política de programa, de bases, de organización, de todo, desde el mínimo, cartilla de uniformes, hasta el máximo, la estrategia, pero no puede descender a dictar las obligaciones del centinela o del cabo escuadra, del jefe de flotilla o del almirante de mando de tipo, todos ellos idénticamente subordinados: las Ordenanzas, sí: ya han descendido.

Con la Ley Orgánica puede la Marina regresar a los esplendorosos tiempos del baylío frey don Antonio Valdés; con las Ordenanzas mantendrá la disciplina, que de siempre se ha dicho es la primera de las fuerzas orgánicas.

Pero ciertamente, no lo vamos a discutir, en muchas de sus partes están anticuadas: es, pues, necesario ponerlas al día. ¿Cómo?



Se requeriría una comisión permanente de Ordenanzas similar a las de reciente creación JUSUB, JUDEW, JUGAN y JUTRAMA, formada no por plantilla como es uso, sino por apasionados de su importancia: así funcionó muchos años la Junta de Métodos de Tiro y nunca dio que hacer; lo mismo puede ser relevado un capitán de navío por un teniente de navío que la recíproca; del trío Fernández de Navarrete, Vargas Ponce y Sanz de Baturell nadie sabe qué empleos ostentaban. Tampoco es imprescindible que la comisión esté siempre presente en el lugar de reunión, antes al contrario, es mejor que anden por los barcos y por las zonas y las comandancias y las escuelas para ver lo que pasa, lo que ha caído en desuso y lo que ha aparecido como novedad, como las medias blancas y las pelucas que tanto preocuparon a don Cosme Damián o la introducción de las abreviaturas para denominar todo, desde la ETEA al AJEMA.

Existen antecedentes muy recientes sobre esta forma de trabajo; la O. M. número 4.371/62 creó la Comisión de Estudios y Planes (COMESPLAN), que buscó, estudió y propuso soluciones a los problemas doctrinales y orgánicos

que la Armada tenía planteados. Los resultados los conocemos todos, entre ellos la L. O. A.

Sí, es necesario que todos los miembros conozcan lo que se legisla, para poderlo adaptar, con palabras precisas y definitivas, para que no caigan en el caso de abrumarnos con farragos, y a veces con inexactitudes, como cayeron los redactores de la *Compilación Legislativa*, alias la Complicación.



Partiendo de la nada existen dos métodos perfectamente conocidos para redactar Ordenanzas: el método integral y el método diferencial. El primero consiste en hacer reglamentos de todo y para todo, desde los mínimos hasta los máximos: "Reglamento del uso y empleo del sidol a bordo", "Reglamento de ruidos armónicos, toques de corneta, de pito, de timbres, de campanas o de sirenas, ruidos incluso de altavoz", o también un Reglamento para cada clase de ruido; "Reglamento de organización interior de los buques" o "Reglamento de régimen de las escuadras"... y cuando está todo hecho integrarlos en Ordenanzas, con las menos palabras posibles para que se puedan leer. Este fue el sistema utilizado por Aguirre y por Mazarredo; este es el sistema bien amado del almirante Antequera cuando fue ministro, con su famoso "pentágono".

El método diferencial es todo lo contrario: redactar unas Ordenanzas Generales de lo que se pretende y quiere, y diferenciar de ellas los Reglamentos particulares de cada cosa: "Reglamento de buzos de la Armada", "Reglamento de ayudantes-secretarios y personales de los almirantes", "Reglamento de recompensas". Esto, partiendo de los trabajos integralistas, es lo que pretendieron Ensenada, Valdés y Grandallana.

Existe también un tercer método, el de la epiqueya, que admite que las Ordenanzas son perfectas. Pongamos un ejemplo cualquiera:

Art. 28, tit. III, trat. 2.º: *No podrá el oficial de guardia (en la mar) largar ni acortar vela, virar de bordo, mudar rumbo, ni hacer maniobra de entidad sin orden del capitán, excepto en los casos de repentina fugada de viento u otro accidente que le obligue a tomar semejante resolución, pues será responsable si no hubiera hecho cuanto se podía y debía para evitar algún daño; y para tales casos tendrá prevenidos a sus subalternos y guardias marinas y a falta de ellos al piloto o al pilotín, respecto a ocuparle enteramente la atención a la faena.*

Epiqueya:

No podrá el oficial de guardia alterar la velocidad, salvo navegando en formación, con ligera alteración del régimen para mantenerse en su puesto, ni cambiar el rumbo, ni maniobrar sin orden del comandante, excepto en los casos de aplicación del Reglamento para evitar abordajes en la mar, y avistamientos peligrosos, en cerrazón, de bultos, rompientes o tierras, pues será responsable si no hubiera hecho cuanto se podía y debía para evitar algún daño, y para tales ocasiones tendrá prevenidos a sus subalternos de guardia,

incluso a un serviola u ordenanza de puente, para dar al comandante pronto parte de la ocurrencia, dado que en ningún caso, personalmente, debe abandonar el puente.

Como este ejemplo, mil.

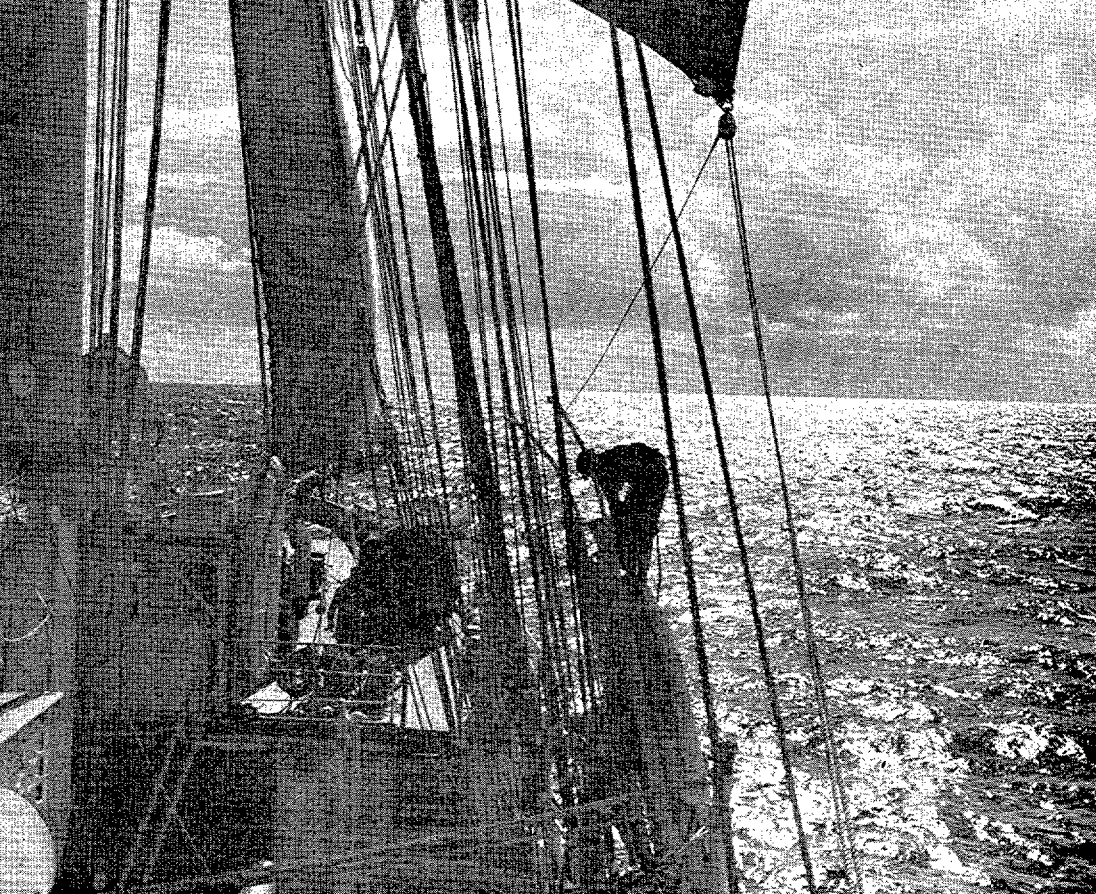
Por lo demás, todos sabemos lo suficiente de Ordenanzas para que, aun estando anticuadas, tomemos un mando por sucesión, una medida por imprescindible o una decisión por urgencia. Recuerdo de memoria, pues desde donde escribo no puedo consultarlo, que cuando el famoso proceso de La Habana sostuvo el fiscal militar que cuando un delito no está previsto y penado en el Código vigente debe recurrirse al anterior, incluso al más remoto de todos. Apreció el fiscal delito de lisonja en alguno de los procesados y se vio obligado, para acusarlos, a recurrir nada menos que al Código de las Siete Partidas. Lamentamos profundamente que el tal delito no figure en el Código actual, porque, además de indecoroso, ofrece suficientes peligros como para tenerlo en cuenta: aparece frecuentemente en asuntos de espionaje, en que son protagonistas las rubias peligrosas; aparece en las revistas de inspección y en las visitas o presentaciones a autoridades superiores; aparece incluso continuamente en la Prensa para lisonjar no sólo a los que responden a la lisonja, ya que es muy difícil encontrar a un hombre que resista tres golpes de "botafumeiro", ya para lisonjear a los humildes lectores. Han pasado tres cuartos de siglo y la Marina continúa angustiada con aquella prensa que hacía creer en una fuerza naval tan poderosa como inexistente: contaba mi abuelo que se publicaban fotografías tan ampliadas de nuestros cañoneros que parecían acorazados, y, a su lado, fotografías tan microscópicas de los acorazados yanquis que semejaban cañoneros. El todo excitaba a la comparación y a las corridas patrióticas. El todo trajo el desengaño que culpó a la Marina, por no haber destruido con sus cañoneros a los acorazados adversarios.

Así es. Las Ordenanzas —al menos entre líneas— prohíben la lisonja, prohibición que a veces produce graves disgustos, que no debemos clasificar. Pero la disciplina es nada menos que la disciplina.

Y no hay nada más que comentar. Mejor dicho, queda muchísimo que comentar, pero lo dejo al juicioso criterio de los lectores, a los que contestaré si preguntan y sé contestarles.

OTROSÍ. No puedo ni creo pertinente incluir aquí el artículo *Notas sobre la publicación de los Reglamentos y creación y funcionamiento del Negociado de Reglamentos hasta 1951*, que contiene interesantísimas referencias relativas al tema que estamos ventilando. Quien le interese, puede consultar el *Boletín de la Escuela de Guerra Naval*. Año II, vol. I, feb. 1972, núm. 4, C. 41.778;

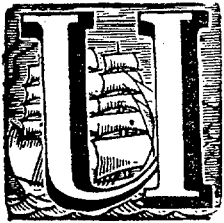




“Hora de limpiezas”. Del capitán de corbeta ingeniero don Pedro Benito Ortega

AMORALISMO

José María GOMEZ SANCHEZ
Capellán Mayor de la Armada



NO de los más ominosos síntomas de decadencia en la Iglesia, hoy día, es la creciente aceptación del moderno amoralismo.

Por moderno amoralismo no se quiere decir que hoy día se cometan más actos inmorales que en el pasado, sino que se refiere a aquella ceguera para los valores morales, a aquella indiferencia con respecto a la cuestión del bien y del mal moral, a aquella aceptación de la superstición de que el bien y el mal son ilusiones engañosas y tabús.

Hoy día hay una pervertida cosmovisión que se revela en la creciente tendencia a considerar los más terribles pecados como si fueran algo completamente neutro, como si fueran simples procesos fisiológicos o acontecimientos en el ámbito de la naturaleza impersonal. Es indudable que siempre ha habido personas cínicas en diabólica antipatía hacia el mundo de los valores morales. Pero tales personas no consideraban ese mundo de los valores morales como no existente, sino que lo aborrecían y se revelaban contra él a la manera de Caín.

Lo nuevo de hoy día es la neutralización moral del mundo por medio de la eliminación de las importantísimas categorías del bien y del mal. Y este nuevo amoralismo se considera como un progreso, como el resultado de haber llegado a la madurez, como una liberación de las cadenas de tabús tradicionales.

El éxito con que se ha propagado el espíritu de amoralismo entre los católicos es debido: a la rebeldía contra las obligaciones y a la reacción contra el moralismo legalista.

La rebeldía contra las obligaciones está íntimamente asociada con la concepción errónea de la libertad. Y se manifiesta en la llamada "ética de circunstancias".

La receptividad para el amoralismo es como una reacción contra el moralismo legalista que, en tiempos pasados, llegó a convertirse en caricatura de la gloriosa riqueza de la bondad moral. Reducía toda la moralidad a prohibiciones; una actitud que un humorista alemán describía de la siguiente manera: "El bien es siempre el mal que no es capaz de hacer".

El amoralismo que se va difundiendo entre los católicos es, ¡qué duda cabe!, uno de los síntomas más alarmantes de una pérdida de auténtica fe cristiana. Bienes tales como el bienestar terrenal de la Humanidad, como el progreso científico, como la dominación de las fuerzas de la Naturaleza son considerados o como mucho más importantes que la perfección moral y la evitación del pecado, o por lo menos suscitan mucho mayor interés y entusiasmo.

Algunos representantes de la "nueva moral" apoyan su desconfianza hacia la moral cristiana tradicional en la debilidad de los antiguos argumentos en su favor. Por tanto, habría que obligar a la Iglesia a que cambiase su concepción

de las virtudes cristianas. Un ejemplo típico de este error es la sugerencia del padre jesuita W. Malinsky de que hoy día se puede dudar de que sean pecaminosas las relaciones prematrimoniales (es decir, la impureza), ya que los argumentos de Santo Tomás para probar su pecaminosidad son muy débiles.

Pero ¿es que el hecho de que la impureza sea un pecado depende de los argumentos de Santo Tomás, los cuales, ciertamente, son débiles? La impureza, ¿no está condenada claramente como pecado en el Evangelio y a lo largo de toda la historia de la Iglesia, mucho antes de Santo Tomás?

Indudablemente, los argumentos tradicionales que se ofrecen en favor del valor moral positivo de una virtud y del valor moral negativo de un pecado son a veces insuficientes, y deberán sustituirse por argumentos válidos. Esto constituiría un progreso en el conocimiento de los valores éticos. Pero no sería la sustitución de una "vieja" moralidad por otra "nueva". El término de "nueva moralidad" induce a error, porque la moralidad se refiere siempre a valores morales positivos y negativos, y no a su formulación filosófica. Dicha formulación se denomina ética. Puede haber cambios en la ética cristiana, pero nunca en la moralidad cristiana.



TEMAS PROFESIONALES



«JUSTITIA DULCORE MISERICORDIAE TEMPERATA»



ON ocasión del primer centenario de la Intervención General de la Administración del Estado —creada con este nombre por decreto de 7 de enero de 1874—, quisiera resaltar, en sus aspectos fundamentales, la meritoria labor de los esforzados veedores que, desde hace un siglo como miembros de tan noble Institución, y desde mucho antes como abanderados de la Hacienda, con éxito luchan denodadamente por la recta aplicación de los caudales públicos.

Y, con sincero elogio, puedo decir que la Intervención General y sus interventores delegados en los ministerios militares, con sus principales actuaciones, en el ejercicio de la fiscalización previa y cuando combaten como delegados del Tribunal de Cuentas del Reino en defensa de los intereses generales del Estado, me recuerdan al clásico caballero andante que, provisto de fuerte escudo y de afilada lanza, entra en las lides de la Administración en defensa de la ley, en el bien entendido de que:

— En el escudo, que no han de emplear para su defensa, porque no la necesitan, campea como lema de inapreciable estima la leyenda que figura en cabeza de estas líneas, o sea, aquellas cuatro palabras con las que los antiguos romanos adornaban sus sentencias. Porque es muy cierto que la actuación de los interventores es el mejor escudo:

1.º En la fiscalización previa, como salvaguardia de una responsabilidad en que sería fácil incurrir, a la hora de las decisiones por los órganos competen-

TEMAS PROFESIONALES

tes de la Administración, si un organismo ajeno al círculo de gestión y, por tanto, con absoluta objetividad, no señalase los reparos oportunos a unas actuaciones administrativas quizá contrarias o no ajustadas a la legalidad vigente

2.º En la instrucción de los expedientes administrativos de reintegro, como tranquilizantes para los encartados, que no deben sufrir más incertidumbre que la consiguiente a la aplicación incruenta de la Ley administrativa, y como promesa de que, en las sentencias que culminan tales expedientes, el rigor de la ley será suavizado con la dulzura de la misericordia, de manera que desaparezca la amenaza del *summum jus, summa injuria*, que en otro caso pudiera producirse.

— Y con aquella lanza, compañera del escudo, que ciertamente no se emplea para acometer a nadie —que no es ésta una exigencia de las funciones que cumplen los interventores—, sino que sirve para ensartar en su aguzado extremo una divisa que recuerde:

— A los órganos gestores, mediante la previa fiscalización, que sus actuaciones están, desde luego, orientadas al bien común y que no son contrarias al ordenamiento jurídico vigente ni a los principios de buena administración.

— A los posibles encartados en un procedimiento administrativo-judicial, que, sin perjuicio de los derechos de la Hacienda, sus intereses particulares serán protegidos.

— Y a los administrados, en general, el propósito de romper la lanza, si fuera preciso, para conseguir la interpretación o rectificación de cualquier disposición que, por su aplicación estricta, pudiera dar lugar a la indefensión o a la injusticia.



En relación con la constante y encomiable actuación de nuestros interventores delegados sobre los extremos apuntados, creo conveniente recordar:

1.º Que los intereses de los particulares son tan dignos de protección como los intereses de la Hacienda. En este sentido se pronuncia el Tribunal Supremo de Justicia, en sentencia del 27 de enero de 1930, cuando dice: “Que es cierto que en todos los tiempos se concedió el derecho de acreedor privilegiado al Fisco; pero al correr de los tiempos mismos fue disminuyendo el privilegio para concederle únicamente, en lo que la desigualdad de actitud requiere, una verdadera igualdad, es decir, que no era de peor condición la Hacienda que los particulares en defensa de sus derechos.” Y también la Ley Orgánica del Estado, de 10 de enero de 1967, cuando establece (art. 40-1): “La Administración, constituida por órganos jerárquicamente ordenados, asume el cumplimiento de los fines del Estado en orden a la pronta y eficaz satisfacción del interés general.”

2.º Que, de hecho, los intereses de los particulares no gozan de la misma protección que los intereses de la Hacienda. A esta deficiencia se refieren:

— La puesta en marcha, recientemente en Bélgica y antes en otros países del norte de Europa, de la institución denominada OMBUDSMAN, cuyo principio fundamental consiste en defender a los individuos contra los abusos de la Administración, mediante el examen de aquellos casos en los que la actuación

de las autoridades pudiera estar equivocada y ocasionar la consiguiente molestia, decepción o perjuicio de los administrados.

— La recomendación de la Asamblea Internacional de Juristas, reunida en Méjico en el año 1958, sobre la conveniencia de crear Tribunales Administrativos en todos los países, que permitan a los administrados recurrir contra la Administración y sentirse protegidos contra todo exceso de ésta.



Sirvan estas líneas para constancia de la beneficiosa labor que, en orden a los mencionados propósitos, viene realizando la Intervención General de la Administración del Estado y, si posible fuera, sirvan también de estímulo para nuestros interventores delegados, animándoles a perseverar en una actividad, no ya necesaria, sino en alto grado conveniente para que la Administración pueda cumplir los fines del Estado con la eficacia que la Ley exige y sin merma de la garantía de los intereses particulares que la equidad demanda.

Pero, por dar ejemplo, ya que de Intervención hablamos, y de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento del Tribunal Supremo de la Hacienda Pública, ofrezco este escrito a manera de expediente, y gustoso lo someto a la fiscalización de los interventores delegados.

Y, como conozco el espíritu que anima a tales interventores en el cumplimiento de su misión —como pariente cercano y viejo, pues del mismo tronco procedemos—, me atrevo a esperar un juicio crítico favorable que permita la adopción de medidas encaminadas al progreso de la administración económica, a favorecer la agilidad de maniobra de los órganos gestores y a conseguir la más rápida y acertada defensa de los derechos individuales de todos los componentes de la comunidad nacional.

En todo caso, dotados los interventores de las armas reseñadas, debo decirles que las mejoras anunciadas y el esperado progreso no están en nuestras manos administrativas, sino en las suyas, y yo aseguro que están en buenas manos.

Andrés SENAC LISSON





“Lanzamiento de torpedos en el Polígono de Alcuia”. Del capitán de fragata don Luis de la Sierra

MEDIO AMBIENTE

I

Introducción.



ECIENTEMENTE he tenido que informarme sobre este campo tan importante, cual es el medio ambiente. He ido descubriendo algunas facetas muy interesantes. Es mi deseo verter, en este sencillo trabajo, algunas de esas ideas, captadas en la bibliografía que se cita, tanto desde un punto de vista general como desde aquéllos que estimo pudieran afectar más directamente a nuestra Marina. Deseo sinceramente que aquellos que estuvieran más impuestos que yo en el tema se decidan a matizarlo, ampliarlo y, por supuesto, corregirlo, si procediera.

Trataré de exponer, en este artículo, cómo el tema, dada su importancia y extensa influencia, ha de contemplarse desde una panorámica internacional, para después, cerrando los círculos de responsabilidad, irnos refiriendo a nuestros ámbitos nacional, regionales y locales y, dentro de ellos, por su complejidad, cómo afecta a distintos organismos del gobierno, que, por tanto, requieren coordinarse entre sí, etc. Se analiza también la preparación que se estima tiene España, y la Marina en particular, en este campo y los posibles objetivos que se podrían fijar, ésta, y las acciones que se derivarían de ellos, en su lucha contra la contaminación, su incidencia en el sector público, y la necesidad de prever en su presupuesto un capítulo que pueda cubrir los gastos a ellos asociados, etc.

Si unimos al interés y actualidad del tema su complejidad y extensión, se nota la necesidad de continuar este trabajo actual con otros de más detalle, pues convendría analizar diversos agentes contaminantes que afectan al medio marino, cómo lo afectan, cómo lo hacen a la salud del hombre, etc., qué determinaciones podría tomar la Marina respecto a sus responsabilidades, en su entorno más inmediato y, especialmente, merecería la pena estudiar las características del petróleo y su comportamiento después de un derrame, los efectos que produce en la vida marina, tratamientos y medios de recogida, tanto en la mar como en las playas, etc.

Agentes contaminantes y su distribución.

Existen muchos agentes contaminantes. Se distribuyen en distintos medios: aire, agua, suelo, alimentos, medio marino. Esta distribución puede, a su vez, ser local, regional o global. Se van a considerar aquellos agentes contaminantes que afectan al medio marino, aunque también afecten a otros medios. Dentro de este medio marino hay que distinguir las poluciones que tienen origen en alta mar, llamadas por esto pelágicas, y las que resultan de la desembocadura de los ríos y riachuelos, así como de las actividades costeras y que, por ello, a veces,

se llaman telúricas. De ambas es más crítica la última, y sobre ella inciden, principalmente, las legislaciones y reglamentaciones de cada país. A pesar de esta normativa orientativa y limitadora siguen amenazando directamente el litoral y la plataforma continental; ligadas, por otra parte, a la mayoría de las actividades humanas, son generalmente de carácter sistemático.

Otros muchos agentes contaminantes que se distribuyen, principalmente, en los medios que forman el aire, el agua, el suelo, los alimentos, etc., a través de depósitos de la polución aérea, las soluciones de éstas, sus arrastres, los vertidos de aguas contaminadas a los ríos, etc., se originan unas corrientes de desechos que afluyen a los océanos, últimos receptores de un sinnúmero de agentes contaminantes que pueden afectar, considerablemente, al régimen físico, químico y biológico de los estuarios e influir en los sistemas de las aguas oceánicas.

De ahí que, como un ejemplo de actuación de otros tantos que después describiremos, que afecta al medio marino, se estima necesario llevar a cabo un programa exploratorio para evaluar los efectos reales y potenciales de la ordenación de los recursos hidráulicos sobre el medio oceánico, definir las condiciones y estimar los costos de un amplio programa de acción a establecer y llevar un registro, por un lado, de los ríos principales, ordenados por regiones y clasificados, en cuanto sea posible, según su caudal y los contaminantes y, por otro, de los ríos limpios, que se definirían aplicando criterios de calidad internacionalmente convenidos.



Los problemas de contaminación muchas veces tienen, como se dijo, carácter local o regional, pero otras adquieren dimensiones internacionales.

De ahí que, como ejemplo de la perspectiva internacional con que hay que contemplarlos, y legislar sobre ellos, está la "Conferencia Internacional sobre Contaminación del Mar", celebrada en Londres, en octubre-noviembre de 1973, en la que, junto con España, estuvieron representados, por delegaciones, 70 países más y, por observadores, otros ocho.

También tienen un carácter amplio las sustancias perjudiciales o contaminantes, a las que uno debe referirse, contemplando cualquier agente químico, físico o biológico, cuya introducción en el mar pueda ocasionar riesgos para la salud humana, dañar la flora, la fauna y los recursos vivos del medio marino, crear efectos adversos a la salud y bienestar humanos, menoscabar sus alicientes recreativos, o belleza natural, dañar estructuras o equipos, de los que se derivan pérdidas económicas y, en fin, entorpecer los usos legítimos de las aguas del mar.

Si por la amplitud geográfica los acuerdos deben ser internacionales, por la diversidad de agentes contaminantes, por los efectos concatenados que producen al distribuirse en el medio y por la variedad de sus fuentes de origen, al replegarnos al ámbito nacional, vemos que afectan a muy diversos ministerios; de ahí el número tan elevado de miembros que componen la Comisión Interministerial que estudia el medio ambiente, y que recoge el decreto 2.216/1974, de 20 de julio, al que nos referimos después más concretamente.



Analicemos brevemente cómo España, y la Marina, están implicadas en este problema.

España está acogida al Convenio para la Prevención de la Contaminación Marina Provocada por Vertidos desde Buques y Aeronaves, hecho en Oslo el 15 de febrero de 1972, y ratificado el 14 de junio de 1973 (*B. O. E.* núm. 99, página 8.470) (*D. O. de Marina* núm. 100, de 3 de mayo de 1974). Ya hemos indicado también que una Delegación la representó en la Conferencia Internacional sobre Contaminación del Mar, celebrada en Londres en octubre-noviembre de 1973.

España no está, por tanto, al margen de la lucha contra la polución y colabora en diferentes proyectos, entre los que destacan la intervención en el estudio de *Microcontaminantes en agua y Comportamiento del anhídrido sulfuroso en la atmósfera*, dentro del marco de la Nueva Europa Tecnológica del Mercado Común.

A propuesta española ha sido aprobado, también dentro del marco de la OCDE, un estudio global de repercusiones económicas en relación a la ubicación de la industria, turismo y contaminación en las costas del Mediterráneo.

En la actualidad, en lo que a la Marina de Guerra se refiere, se estima no existía medida alguna para combatir la polución del mar, limitándose a la prohibición de vertido de residuos de sentinas o tanques de lastre dentro de las zonas marítimas que le obligan sus Convenios para la Prevención de la Contaminación por vertido desde Buques y Aeronaves.

En los arsenales no existen sistemas apropiados de deslastrado ni de recogida de residuos de sentinas, como tampoco un sistema adecuado de limpieza de dársenas y recogida de basuras de los buques surtos. Tampoco existen medios para limpieza de playas o para limitar los grandes vertidos de petróleo, en caso de accidente grave, impidiendo se extienda.

Podemos estar seguros, sin embargo, que, una vez se le fijaran responsabilidades concretas, la Marina las acometería con la decisión, dedicación, orgánica y eficacia que la caracteriza.

Objetivos que se podrían fijar para la Marina.

El tratamiento y resolución de la contaminación exige, en el ámbito global, entre otras cosas, una tecnología nueva y unos recursos económicos tan fuertes, que es necesario un esfuerzo común, internacional, para poder atender estas necesidades.

Prácticamente, todas las agencias que dependen del sistema de las Naciones Unidas tienen programas únicos o conjuntos sobre el medio; caben destacar la Comisión Oceanográfica Internacional (COI), cuyas actividades se desenvuelven en este terreno sobre la Investigación Mundial de la Contaminación del Medio Marino.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) se ocupa de la contaminación del aire, agua y suelo en cuanto a los posibles efectos sobre la salud del hombre.

La Agencia Internacional de Energía Atómica (IAEA) establece los límites de seguridad en la descarga de radionúclidos, sistemas de protección y de identificación.

TEMAS PROFESIONALES

La Organización Marítima Consultiva Intergubernamental (IMCO). Su trabajo consiste en la identificación de cargas que sean peligrosas o nocivas a la contaminación del mar por petróleo.

La Organización de Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE), que reúne los países más desarrollados del mundo, tiene un comité específico sobre Medio Ambiente con grupos muy especializados sobre el aire, agua y sustancias persistentes.

De esta investigación y tecnología, en el ámbito global, se derivarán los recursos y soluciones a aplicar en áreas nacionales, regionales y locales y, dentro de éstas, hay diversos campos que dependen de distintos ministerios u organismos a ellos subordinados. Es en este encuadre donde se estima que la Armada, como miembro de la Comisión Interministerial del Medio Ambiente, fijaría el objetivo de iniciar, o desarrollar, un programa de mejora de la calidad ambiental bajo su responsabilidad, y promulgaría normas y asignaría responsabilidades para una más amplia acción de la Marina en la lucha contra la polución ambiental causada por el desarrollo, funcionamiento y mantenimiento de la Fuerza y sus instalaciones de apoyo, así como de los establecimientos, ajenos a la misma, pero que contaminan las áreas cuya vigilancia cae bajo su responsabilidad. Debería igualmente establecer métodos para controlar la efectividad de tales acciones.

Dentro de esta panorámica contemplamos cómo el Gobierno va estableciendo normas para combatir la polución ambiental, con objeto de que todos los establecimientos, servicios, etc., dependientes de los distintos ministerios en ello implicados, trabajen con sus propios medios y criterios, pero coordinados con los demás, de forma que no contaminen el suelo, el aire, o las aguas más allá de las tolerancias admitidas. El Decreto 2.216, de 20 de julio, como ya se indicó, contempla esta acción interministerial, y su Comité Permanente está formado, entre otros, por lo que se relaciona con Marina, por el subsecretario de la Marina Mercante en su calidad de presidente del Comité de Lucha y Prevención contra la Contaminación de las Aguas Marítimas.

La Marina, naturalmente, está particularmente ligada con la polución del mar, que recoge también, normalmente, la de las aguas interiores, causada bien por derrames accidentales o deliberados de petróleo o productos de él derivados, y demás agentes contaminantes procedentes de la industria, agricultura, población, etc. La polución de las aguas por petróleo, o sus desperdicios, como ejemplo, es una de las formas más visibles y dañinas; incluso con derrames de petróleo de poca cuantía, en ciertas zonas, puede causar serios y duraderos efectos en la vida del mar y las aves marinas, inutilizar playas o crear un riesgo de fuego o explosión. Otro grave inconveniente para la Marina es la pobre idea que de la misma puede formar la opinión pública si no combatiera dichos males con prontitud y eficacia.

La Marina debería también responsabilizarse de la contaminación ambiental que se deriva de vertidos sanitarios, de lavandería, rancho, industrias y otros desperdicios de los buques y establecimientos en tierra y, en consecuencia, establecer un plan para recolectar, retener, transferir, etc., los desperdicios de a bordo.

Prioridades y acciones concretas que se podrían establecer.

Se podría dar preferencia a la Zona Marítima del Mediterráneo, en plan general, para la preparación en la lucha contra la contaminación, aunque, en algunos aspectos más particulares, pudieran iniciarse simultáneamente en todas las Zonas.

El Mediterráneo tiene unas características especiales, por tratarse de un mar semicerrado, en cuya ribera norte están asentados países cada vez más industrializados y, por tanto, potencialmente más contaminantes. A través de él, por otra parte, existe un importante tráfico marítimo y, por ello, riesgo de contaminación de muy diversos agentes, especialmente por el transporte de petróleo, que aumentará una vez quede abierto el Canal de Suez.

También las playas, teniendo en cuenta el clima y el alto nivel de vida de la zona, son causas importantes del desencadenamiento del fenómeno turístico del área con sus indiscutibles ventajas, pero con una acusada incidencia en el aspecto contaminante y, en consecuencia, una exigencia a prepararse para combatirlo.

Entre las acciones a tomar por la Marina podrían señalarse:

— Establecer un régimen, en su entorno de influencia más inmediato, para recogida, retención y transferencia de todos los efluentes y desperdicios en buques, dependencias, etc.

— Responsabilizar, quizá, a las Comandancias de Marina (en contacto con los Organismos correspondientes de otros ministerios), de levantar estadísticas de todos los focos contaminantes en su jurisdicción, de aquellos que puedan afluir a las mismas, y de los que estén en proyecto de construcción y presenten un riesgo de contaminación.

— Prepararse para combatir la polución debida al petróleo será tema de un artículo posterior.

— Considerar si sería preciso crear medios de auxilio para colaborar con los Institutos Oceanográficos, de Investigación Pesquera, Junta de Energía Nuclear, etc.

— Estudiar planes de modificación de sus instalaciones industriales, buques, etcétera, para que no contaminen el aire.

Acciones que se estiman convenientes para alcanzar el objetivo fijado.

No es fácil determinarlas, ordenarlas, ni ser breve en su exposición, pero se estima que la Marina debe desarrollar planes para luchar contra la contaminación, al menos en los siguientes campos:

Estudiar la incorporación de dispositivos básicos preventivos, para no dañar el medio ambiente, en proyectos para sistemas de armas, sistemas logísticos, materiales, pruebas y ejercicios, así como en los proyectos para rehabilitación, modificación y construcción de instalaciones, etc., y serían considerados en lo sucesivo como una partida indispensable en la totalidad de la obra, es decir, la Marina trataría de que todo su equipo (buques, aviones, edificios, instalaciones,

estructuras, vehículos, etc.) se diseñe, modifique, maneje y mantenga de manera que cumpla en sus actividades las normas locales o nacionales, para no deteriorar la calidad del agua y el aire ambiente.

En la lucha contra la contaminación del petróleo, por ejemplo, estimo estamos atrasados con respecto a otras naciones, las cuales, a su vez, están en el camino de perfeccionar muchos de los elementos o equipos necesarios, como bombas portátiles capaces de transferir petróleo de los buques averiados a grandes velocidades con cualquier tiempo, sustancias químicas capaces de reducir la viscosidad del petróleo con tiempo frío, mejora de los *desnatadores* (*skimers*), separadores portátiles de petróleo/agua, etc.

La recogida de desperdicios, local o regional, se deberá ajustar a las disposiciones generales sobre costas. Si no fueran apropiados estos sistemas municipales, la Marina debería proveer:

- Instalación de su propio tratamiento de desperdicios.
- Adquisición de barcos recogedores de basuras en la superficie de las dársenas; por ejemplo, análogo al fabricado por la Casa "Talleres del Puerto Llastarry, S. L.", de Barcelona.
- Utilización conjunta con las ciudades donde resida la Base Naval, de vertedero de basuras, con sistemas de "incineración", "compostaje" u otro sistema.
- En las operaciones de rutina de los buques se hará el máximo uso de las disponibilidades, en los puertos, para recoger desperdicios antes de salir a la mar o después de su regreso. Ningún tipo de petróleo, o sus residuos, será bombeado o arrojado al agua en *zonas prohibidas*, que en la mayoría de los lugares son hasta 50 millas de la línea de la costa. No serán arrojados desperdicios por la borda en la zona comprendida hasta 12 millas de la costa. Toda la basura arrojada al mar será empacada de forma que tengan flotación negativa.
- Se tomarán también disposiciones para que los desperdicios, incluyendo trastos, basuras, equipajes, escombros o desechos líquidos no sean quemados al aire libre, excepto en los casos que lo admitan los reglamentos.

Debería establecer el debido control, bajo una inspección idónea y periódica, y los procedimientos de detalle precisos para conseguir el cumplimiento de las normas adecuadas. Para ello establecerá, en sus laboratorios, las secciones especializadas que sean precisas, dispondrá de personal con los conocimientos y el entrenamiento necesario para desempeñar con eficacia la misión asignada, y el equipo preciso o bien se coordinará para ello con otros Organismos ajenos a la Marina.

Considerándose necesaria la adaptación del sistema de alcantarillado de las ciudades costeras populosas (posiblemente núcleos mayores de 10.000 habitantes) a estaciones de depuración, antes de su vertido en el mar, y que el vertido se realice mediante emisarios de suficiente longitud en relación con las mareas y corrientes marinas, la Marina podría controlar los daños que por esto se puedan producir e iniciar las gestiones para corregirlos.

El uso, almacenaje, manejo y recogida de todos los materiales, incluso, pero no limitado a fuels sólidos, cenizas, productos del petróleo y otros agentes quí-

micos y biológicos, deberían ser llevados a cabo de manera que se minimicen la polución de las aguas, el suelo y el aire, en consonancia con lo siguiente:

— Detener toda descarga intencional de petróleo y sus residuos en ríos, puertos y océanos por buques y dependencias costeras.

— Cooperar con otras organizaciones estatales en establecer apropiados planes y procedimientos de emergencia en relación con poluciones accidentales.

— El disponer de agentes dispersantes o capaces de hundir el petróleo derramado en aguas navegables españolas.

Las centrales nucleares tienden a instalarse, en muchas ocasiones, junto a la costa. Es un tema polémico. Quizá la Marina pudiera ofrecer su colaboración en la vigilancia y control del riesgo de polución que siempre encierra.

Respecto al medio aire, se deberían utilizar en las instalaciones de Marina, o en las que de ella dependan o pueda influir, las técnicas apropiadas al agente contaminante y a la clase de industria, recurriendo a métodos correctores para depuración de los gases, como procedimientos catalíticos en torres de absorción y métodos correctores para partículas de polvo, como filtros electrostáticos.

Se debería investigar la posibilidad de adaptar al proyecto de los buques las técnicas empleadas en la industria para hacer más limpios los efluentes de sus chimeneas.

Previsión de costes.

Como referencia inicial se indican los presupuestos, tomados de esta REVISTA GENERAL DE MARINA, que dedican distintas naciones a la defensa del medio ambiente.

— En Estados Unidos sería preciso invertir en cinco años de 26.000 a 29.000 millones de dólares (1.490.996 a 1.663.034 millones de pesetas) para una depuración aceptable de las aguas continentales. Entre 12.000 y 15.000 millones de dólares, para la purificación del aire en las zonas urbanas y otros 15.000 millones de dólares para la eliminación de los desechos sólidos.

— El Reino Unido dispone de un Ministerio del Medio Ambiente que administra un presupuesto de 3.000 millones de libras (410.721 millones de pesetas) para estos fines.

— Francia cuenta con un Ministerio análogo al británico, que dispuso de 2.000 millones de francos en 1972 (23.490 millones de pesetas).

— Alemania Federal invirtió en 1973 7.400 millones de marcos (169.164 millones de pesetas) en la depuración del medio ambiente, y en 1974 invertirá 9.000 millones de marcos.

— En Italia están previstas inversiones por valor de un billón seiscientas mil liras en el período comprendido entre 1971 y 1975.

— Finalmente, Japón emplea 105.000 millones de yens (2.176.922 millones de pesetas) anuales en la mejora del medio ambiente.

Las cifras que hemos recogido son globales y el campo del medio ambiente amplísimo, es decir, comprende muchos sumandos que corresponden a distintos organismos ministeriales.

TEMAS PROFESIONALES

El calcular solamente aquello que pueda caer bajo la responsabilidad de la Marina tampoco es fácil, menos aún sin conocer sus campos de actuación. Por otra parte, aun teniendo referencias varias, no se tiene experiencia en los equipos, productos, etc., que serían necesarios, ni en el precio de éstos; por ello, más que referirse a costes, se irán señalando necesidades a cubrir.

Refiriéndonos sólo a la lucha contra la contaminación debida al petróleo, se estima que la Marina debería responsabilizarse totalmente de este problema, especialmente para aquellos derrames que se producen en alta mar, y ha de tener sus propios equipos, independientemente de que esté integrada y coordinada con los apropiados organismos internacionales y nacionales. La Marina establecería, dentro de su presupuesto, un capítulo dedicado a cubrir la necesidad de embarcaciones, equipos, materiales, productos químicos, etc., y los distribuiría lo más estratégicamente posible, prepararía el personal utilizador apropiado y haría las previsiones para el mantenimiento de sus equipos e instalaciones con ello relacionado.

El capital invertido no será pequeño, el tiempo de utilización de este equipo sí lo será y, el personal, mucho de su tiempo lo pasará en espera, o dedicado a menesteres afines, es decir, costará dinero, pero no se puede olvidar que cada día hay más petroleros, y aunque su construcción y sus sistemas de navegación, propulsión, etc., son cada vez mejores, los derrames y accidentes graves se siguen produciendo.

Se deben tener, por otra parte, dispuestos tres sistemas de lucha contra un posible derrame: químico, químico-mecánico y biológico, pues todos tienen sus limitaciones, por un lado, y su campo de aplicación por otro.

La Marina requerirá también unos planes de inversiones para combatir la polución debida a otros agentes distintos al petróleo, teniéndolo en cuenta, según se indicó, en nuevos proyectos, rehabilitaciones, sistemas de armas, logísticos, etc., así como para el control e inspecciones del medio marino, pues si bien debe descansar en organismos como Institutos Oceanográficos, Centros de Investigación Pesquera, etc., no se descarta que la Marina tenga que, coordinada con aquéllos, ayudarles con sus medios, buques, personal, etc.

Dentro de los objetivos y acciones señalados, se estima necesario cubrir los siguientes capítulos de gastos:

De tipo general, para que las instalaciones o buques de nuevo proyecto, rehabilitados, modificados, etc., así como los correspondientes a sistemas de armas, logísticos, cumplan las especificaciones sobre polución aérea, marina, etc. Ello supondrá un porcentaje de encarecimiento. Detallando algunas de estas partidas, tendríamos:

Instalaciones en tierra.

- Corrección de proyectos de nuevas construcciones.
- Rehabilitaciones.
- Modificaciones.

Buques, aeronaves y sus sistemas.

- Sistemas de exhaustación.
- Sistemas de armas.

Sistemas logísticos.

- Cambios tipo materiales.
- Desechos.

Planes anticontaminantes en el ámbito específico de la Marina.

- Recogida, retención, transferencia de desperdicios.
- Sistemas de “compostaje”, incineración, etc.
- Embarcaciones recogedoras de basuras de la superficie de las dársenas.
- Vigilancia y control de la polución.
- Laboratorios para análisis específicos en colaboración con los Institutos Oceanográficos, Centros de Investigación Pesquera, Junta de Energía Nuclear, etcétera., que de lo anterior pudieran derivarse.

Inversiones en aquellos puntos de las Zonas Marítimas, que se determinarán, para:

Establecer planes y procedimientos de emergencia apropiados, dotándolos de medios humanos, equipos de lucha y agentes dispersantes, etc., en relación con:

Poluciones accidentales	}	Alta mar. Puertos. Playas.
--------------------------------	---	----------------------------------

Estaciones de deslastre y desgasificación.
Estaciones de depuración de núcleos urbanos.
Medios de lucha contra la polución del petróleo.

- “Skimers” *desnatadores*.
- Barreras.
- Embarcaciones auxiliares.
- Equipos de bombas, dispersores, etc.
- Agentes emulsionantes.
- Agentes favorecedores combustión.
- Costes mantenimiento/año.
- Equipa para limpieza de playas contaminadas de petróleo; puede preverse su alquiler.

Comandancias de Marina.

Se han contemplado para ellas unas funciones posibles (coordinadas con los organismos correspondientes de otros Ministerios), como llevar estadísticas de fuentes de contaminación de cuencas hidrográficas, de controles de las conta-

TEMAS PROFESIONALES

minaciones marinas dentro de su jurisdicción, etc. De momento, se podría fijar esta misión a un número limitado de estas Comandancias de Marina.

Coordinación, si fuera necesario, con los Institutos de Investigación Pesquera, Oceanográficos y Junta de Energía Nuclear.

— Podría ocurrir, sin extendernos más, que fuera de interés para estos organismos el que la Marina colaborase con ellos en forma coordinada, dotándola convenientemente de los elementos apropiados y empleando para ello sus propios medios de patrulleros, guardapescas, embarcaciones menores, etc., pues al mismo tiempo que cumplen su específica misión, y sin el menor detrimento de la misma, pudieran tomar muestras, efectuar análisis y llegar donde a otros organismos les resultaría difícil.



Conviene analizar ahora la posible incidencia en el sector público y privado del logro de los objetivos propuestos.

El transporte y difusión de sustancias tóxicas en el medio ambiente puede realizarse a grandes distancias, causando molestias y daños a quienes no se benefician de la actividad implicada y, lo que es más grave, no pueden ejercer acción de ningún tipo para evitarlo, *la contaminación no tiene fronteras*, es decir, el medio humano es patrimonio de todos y cualquier atentado contra el mismo puede repercutir sobre sistemas ecológicos distantes a muchos kilómetros.

Por ello, España, siguiendo el plan que ya tiene establecido, debe continuar implicándose en la conciencia internacional para plantearse y resolver los problemas en sus múltiples facetas de investigación pura, tecnología aplicada, legislación, efectos de los contaminantes, etc.

Este replanteamiento de unidad de criterio, de normas, programas, planes internacionales, tienen una derivada al plano nacional.

El problema es muy complejo, muy interrelacionado entre distintos organismos estatales, de ahí la Comisión Interministerial existente.

Concretándonos ya al medio marino, se han analizado unos posibles objetivos de inspección o control de su medio, de toma de muestras de agua en aquellas zonas que se consideran críticas, propensas a contener contaminación, su preparación potencial para acudir a remediar contaminaciones accidentales, por ejemplo, derrames grandes de petróleo o de cualquier otra sustancia nociva líquida que define el Apéndice II del anexo II) del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973.

Al ser los océanos los últimos recipientes de unas cuencas hidráulicas posibles portadoras de un sinnúmero de agentes contaminantes, si en aquéllos se detectan signos de polución, se debe iniciar inmediatamente una cadena de información y exigencias para que se corrijan las causas origen de tal contaminación.

Al necesitarse habilitar unos medios orgánicos, de equipos humanos, de laboratorios, buques para tomar muestras, equipos contra la polución, etc., todo es origen de una incidencia en la actividad laboral y, derivado de ello, origen también de una exigencia tecnológica en sus fuentes de origen industrial, agrícola, etcétera, para que eliminen las causas de polución.

La incidencia definitiva, que, generada en medios locales, al generalizarse su efecto bienhechor se ampliará a campos regionales, nacionales o internacionales, será el que desaparezcan muchos riesgos para la salud humana, se desarrollarán con normalidad la flora, y los recursos vivos, en general, del medio marino, repercutirá favorablemente en el confort humano al no menoscabarse sus alicientes recreativos o la belleza del paisaje y también repercutirá favorablemente en las economías al evitarse daños a las propiedades públicas o privadas, estructuras, equipos, embarcaciones, etc.

Nuestra situación respecto a otras naciones.

Si intentamos comparar nuestra situación u objetivos con aquellos ya alcanzados por Estados Unidos, otras naciones europeas, etc., organismos internacionales europeos o mundiales, quizá nos pueda servir de referencia la financiación que dedican las naciones citadas en 5.1 a combatir la contaminación, para deducir, como criterio relativo, que España tiene que acelerar su andadura en este terreno; posiblemente, además, no encierra dificultades especiales, que, por otra parte, para vencerlas, si fuera necesario, se podría buscar asesoramiento técnico u orgánico, de acuerdo con el espíritu del artículo 17 del Documento I del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973, con naciones más desarrolladas, como Estados Unidos, Francia, Italia, etc.

La administración francesa, por ejemplo, parece ser que lleva ya varios años realizando una constante campaña para mantener en el mayor grado de limpieza las aguas fluviales y marítimas. Los resultados obtenidos hasta ahora han sido satisfactorios, especialmente en determinadas zonas donde afluye, por una parte, la aportación a las aguas marinas de detritos arrastrados por ríos de carácter torrencial y las evacuaciones de regiones altamente pobladas. Los mejores resultados se han conseguido en la Costa Azul, gracias a la instalación de máquinas capaces de llevar adelante una limpieza mecánica de las aguas, tanto libres como las de los puertos, y el uso de unos barcos especiales para estos trabajos de descontaminación.

La situación de la Marina en el ámbito nacional.

Ya se ha hecho referencia al Decreto 2.216/1974, de 20 de julio, en el que se fijan los miembros que forman la Comisión Interministerial del Medio Ambiente, que preside el Ministerio de Planificación del Desarrollo. La componen treinta y un miembros, pertenecientes prácticamente a todos los Ministerios de nuestro Gobierno. El Ministerio de Marina tiene un representante. Por otro lado, entre los Comités Especializados figura uno *De Lucha y Prevención contra la Contaminación de las Aguas Marinas*.

Vemos, y sirva esto un poco de resumen de este trabajo, que la Marina tiene un quehacer propio, en la línea de acción trazada por la Superioridad, para proteger el Medio Ambiente, y quizá, otro de coordinación con distintos organismos ajenos a su ministerio, entre otros:

TEMAS PROFESIONALES

Con los otros Ejércitos.—El Director General del Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial es un miembro de la Comisión Interministerial.

El campo de colaboración, entre los tres Ejércitos, podría ser aquel concierne a los nuevos proyectos de instalaciones militares, buques, aeronaves, sistemas de armas, pruebas, ejercicios, sistemas logísticos y materiales empleados, etcétera.

Con los Ministerios de Obras Públicas, Agricultura, Industria, etc.—En relación con las aguas continentales que aportan a las marinas una serie de detritos y agentes contaminantes. Ya la Orden de 11 de julio de 1963 contempla, dentro de la Comisión Nacional para evitar la contaminación del mar, disposiciones vigentes (noviembre 71), el que es competencia de los ministerios de Obras Públicas y Agricultura el controlar y evitar la contaminación, no sólo la producida por los hidrocarburos, sino también la debida a derrames procedentes de fábricas e industrias de diversa índole. Ahora bien, esta misión, que inicialmente se concretaba a los derrames que se vertían en aguas fluviales y continentales, se amplía, pues *es preciso impedir también la contaminación de las aguas del mar cuando los residuos van directamente a ellas, y a este fin es aconsejable ampliar las funciones de la citada Comisión Nacional.*

Con el Ministerio de Comercio, Subsecretaría de la Marina Mercante y el de Industria —J. E. N.—, respecto a vigilancia sobre derrames, colaboración en el control y vigilancia de contaminantes, etc.

Con el de Información y Turismo, respecto a equipararse para el control, la protección y, en su caso, rehabilitación de las zonas que afecten, playas y demás bienes recreativos de las costas.

Felipe HERNANZ CERVERO

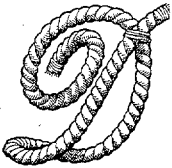


(Ing.)



OLAS Y ROMPIENTES

Introducción.



En las olas que se va a tratar en este trabajo son de las producidas por los vientos, pero no sólo de las que existen en la zona de la tormenta, sino también de las que abandonando esta zona forman la mar tendida.

Se tratará de explicar someramente las causas que hacen variar sus características, hasta que al llegar a las costas forman las rompientes.

Clasificación de las olas.

Para clasificar las olas se pueden usar diferentes consideraciones. Si tenemos en cuenta las Fuerzas Perturbadoras, podemos dividir las en: Ondas de Marea, si son generadas por la atracción de los astros; Maremotos o Tsunamis, si son producidas por movimientos sísmicos, y Olas del Viento o Mar, si son causadas por las perturbaciones meteorológicas.

Si consideramos cómo actúa esta fuerza, podemos separarlas en Olas Forzadas, cuando la fuerza generadora sigue actuando, como, por ejemplo, en las mareas, y Olas Libres, cuando esta fuerza deja de actuar, como son los maremotos. En las olas del viento, pueden aparecer las dos situaciones; así, son forzadas en la zona en que se forman y pasan a ser libres cuando cesa el viento o abandonan el área de la tormenta.

Teniendo en cuenta si la forma de la ola avanza o no, podemos clasificarlas en Olas Progresivas y Estacionarias. Si, por último, tenemos en cuenta las Fuerzas Restauradoras, podemos dividir las en Olas Muy Largas, si la principal es la causada por la rotación de la Tierra; Olas de Graveidad, cuando es la atracción de las masas la que trata de restaurar el equilibrio, y Ondas Capilares, si es la tensión superficial.

Más adelante veremos otra clasificación dentro de las olas del viento.

Parámetros que definen las olas.

La mar es irregular e imposible de describir, pero tiene en sí algo que nos recuerda una función periódica, si se considera en un sentido amplio. La mar tendida es algo más regular, pero sin llegar a ser estrictamente periódica. Sin embargo, para el cálculo matemático necesitamos números y fórmulas que nos definan las olas.

Llamaremos longitud L a la distancia entre dos crestas sucesivas; período T , al tiempo que tarda en pasar por un mismo punto dos crestas su-

TEMAS PROFESIONALES

cesivas y altura H , a la distancia vertical entre el seno y la cresta de una ola. Designaremos por c a la velocidad con que avanza la forma de la ola, y en todos los casos se debe de verificar que:

$$c = \frac{L}{T} \quad (1)$$

De los cuatro números c , L , T y H , vemos que sólo los tres primeros están relacionados por la fórmula (1). Sin embargo, H no guarda ninguna relación con los otros tres, pero la altura de la ola es una medida muy importante, ya que la energía de la ola es proporcional al cuadrado de H ; también existe una relación entre H y L que nos define la estabilidad de la ola.

Si pensamos que el perfil de la mar se puede conseguir por la suma de infinitas ondas sinusoidales, podemos usar estas funciones para definir la forma de la ola y esto tiene dos ventajas, facilidad de manejo matemático y que los senos y cosenos son la base de las Series de Fourier.

Una vez decidida la función sinusoidal para representar la forma de la ola, nos conviene sustituir los números L y T por otros que vengan en radianes, así que definimos:

$$k = \frac{2\pi}{L} = \text{Número de la ola.} \quad (2)$$

$$\sigma = \frac{2\pi}{T} = \text{Frecuencia angular.} \quad (3)$$

Con estas nuevas definiciones, la fórmula (1) nos queda como:

$$c = \frac{\sigma}{k} \quad (4)$$

Si llamamos η a la elevación de la superficie del mar en cualquier momento y lugar, y a a la amplitud de la ola, igual a la mitad de la altura, se puede poner que:

$$\eta = a \cos(kx - \sigma t) \quad (5)$$

La fórmula (5) nos representa el perfil de una ola que avanza en el sentido positivo del eje de las abscisas, como se puede comprobar.

Velocidad de fase de la ola.

Para obtener una fórmula, en una primera aproximación, de la velocidad de la ola, hay que hacer una serie de supuestos para facilitar su cálculo matemático, y se llega a la expresión:

$$c^2 = \frac{g}{k} \operatorname{tanh} kh \quad (6)$$

siendo:

- c = velocidad de fase de la ola.
- g = gravedad.
- k = número de la ola.
- tangh = tangente hiperbólica.
- h = profundidad del agua.

Si observamos la fórmula (6), vemos que la velocidad de las olas depende de su longitud, y no de las características del agua, y que también tiene influencia la relación entre la profundidad h y la longitud L.

Considerando cómo varía la tangente hiperbólica al variar su argumento, tenemos:

Si kh es muy grande, tangh. $kh \approx 1$, y por tanto:

$$c^2 = \frac{g}{k} \tag{7}$$

De donde:

$$c = \sqrt{\frac{g L}{2} = \frac{g T}{2 \pi} = \frac{g}{\sigma}} \tag{8}$$

Dado que si kh es muy grande, $2 \pi h$ es mucho mayor que L, a estas olas las clasificamos como *olas cortas* o en aguas profundas.

Si kh es muy pequeño, tangh. $kh \approx kh$, y resulta que:

$$c^2 = g h \tag{9}$$

o que

$$c = \sqrt{g h} \tag{10}$$

En este caso, tenemos que kh es muy pequeño, y, por tanto, $2 \pi h$ es mucho menor que L, a estas olas las denominaremos *olas largas* o en fondos someros. Para otros valores de kh, hay que utilizar la fórmula (6) completa, y clasificamos a estas olas como *olas intermedias*. En esta zona es donde las olas van sintiendo el fondo y cambiando sus características.

De lo expuesto, sacamos las siguientes conclusiones:

- 1.º Que las características físicas del agua no tienen influencia en la velocidad de las olas.
- 2.º Que en fondos profundos la velocidad es proporcional al período, o a la raíz cuadrada de la longitud.
- 3.º Que cuando la relación entre la profundidad del agua y la longitud adquiere un cierto valor, empieza a tener influencia el fondo.
- 4.º Que la velocidad pasa a ser proporcional a la raíz cuadrada de la profundidad al llegar a los bajos fondos.

Vamos a exponer secuencialmente lo que experimentan las olas desde su generación en alta mar hasta su llegada a la costa.

En la zona de la tormenta el viento entrega energía al mar, formando olas de diferentes longitudes, entremezclándose todas estas ondulaciones, creando ese espectáculo que es el mar.

Las olas formadas son función de la velocidad del viento, tiempo que está soplando y extensión de la zona.

Las olas van saliendo del área de la tormenta según sus velocidades, así que las más largas escapan antes, después las de longitud menor, etc., pero hay que tener en cuenta que siguen mezcladas, ya que las más cortas y más a sotavento serán alcanzadas y sobrepasadas por las más largas y más a barlovento; esto sin tener en cuenta la interferencia con otras olas presentes que puedan existir.

Esta mar tendida se encarga de transportar la energía entregada al océano por el viento. Estas olas van variando algo sus características, pues el efecto de las fricciones hace disminuir su altura; en una primera aproximación el período y, por tanto, la longitud de la ola permanecen constantes, lo cual es lógico, ya que es, en cierto modo, un fenómeno como el del movimiento de un péndulo.

Esta mar tendida es más regular, sus crestas son más largas en una dirección normal a la de avance de la ola

Cuando la relación entre la profundidad y la longitud alcanza un cierto valor, el efecto de la tangh. kh en fórmula (6) hace que la velocidad disminuya la ola siente el fondo.

Si la dirección de avance no es normal a los veriles, la parte de la ola que siente primero el fondo se frena, mientras la otra parte que todavía está en aguas más profundas continúa a la misma velocidad, causando la refracción de la ola.

Al disminuir más el fondo, las olas pasan a ser largas y su velocidad es independiente de la longitud y es sólo función de la profundidad, continúa la refracción y la longitud y la altura se ajustan a las nuevas situaciones hasta que, haciéndose inestable la forma, la ola rompe.

Velocidad de grupo.

En algunos fenómenos ondulatorios la velocidad es independiente de la frecuencia como, por ejemplo, en la velocidad del sonido en la mar; cuando esto ocurre, en un pulso de ondas a grupo irán todos los componentes a la misma velocidad. En este caso se dice que el medio no es dispersivo para esta clase de ondas.

En las olas del mar vemos que el caso es diferente, cada ola va a distinta velocidad, dependiendo de su longitud. El mar es un medio dispersivo para las olas. Pero como se deduce de lo expuesto hasta ahora, deja de ser dispersivo para ciertas condiciones o características de las olas; por ejemplo: las ondas de marea son olas largas en todos los océanos y su velocidad es sólo función de la profundidad del agua; igual le pasa a la mar tendida cuando llega a los bajos fondos.

Cuando la velocidad es función de la frecuencia, las más rápidas pasan sobre las más lentas y sus amplitudes se van sumando o restando formando grupos, y éstos van a distinta velocidad que las ondas individuales.

Para calcular una fórmula para la Velocidad de Grupo, que designaremos por V , consideremos dos olas con velocidades ligeramente diferentes y con la misma amplitud:

$$\eta' = a \cos (k'x - \sigma't) \tag{11}$$

$$\eta'' = a \cos (k''x - \sigma''t) \tag{12}$$

De donde:

$$\eta = \eta' + \eta'' = 2a \cos \left(\frac{k' - k''}{2} x - \frac{\sigma' - \sigma''}{2} t \right) \tag{13}$$

$$\cos \left(\frac{k' + k''}{2} x - \frac{\sigma' + \sigma''}{2} t \right)$$

El resultado se puede representar como en la figura 1, que es una onda de amplitud modulada, siendo el factor de modulación:

$$\cos \left(\frac{k' - k''}{2} x - \frac{\sigma' - \sigma''}{2} t \right) \tag{14}$$

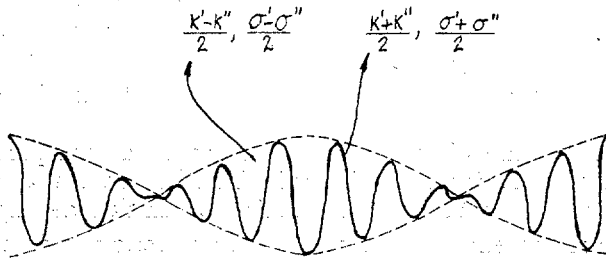


Figura 1

En la figura 1 se representa el número de ola y la frecuencia angular, tanto de la envolvente como de las ondas individuales. La velocidad a la que se desplaza el grupo de olas viene dada por:

$$V = \frac{\sigma' - \sigma''}{k' - k''} \tag{15}$$

Si consideramos que las velocidades no son muy diferentes, tampoco lo serán sus números de ola ni sus frecuencias angulares, por tanto se puede poner:

$$V = \frac{d\sigma}{dk} \tag{16}$$

TEMAS PROFESIONALES

La fórmula (16) es general, aunque haya sido deducida, para simplificar los cálculos, en un caso particular.

De la fórmula (4), en la forma $\sigma = ck$ se obtiene:

$$V = \frac{d\sigma}{dk} = c + k \frac{dc}{dk} \tag{17}$$

Partiendo de la fórmula (7), obtenemos:

$$2c \frac{dc}{dk} = \frac{g}{k^2} = \frac{c^2}{k}$$

de donde:

$$\frac{dc}{dk} = \frac{1}{k} \frac{c}{2}$$

sustituyendo este valor en (17), se obtiene para olas cortas:

$$V = \frac{1}{2} c \tag{18}$$

Si se hubiese efectuado la deducción anterior a partir de la fórmula que nos da la velocidad a que se transmite la energía, veríamos que ésta se transmite a la velocidad de grupo V . Esto se puede interpretar de dos maneras; que en las olas cortas la energía se transmite a la mitad de la velocidad de fase, o que la mitad de la energía se transmite con la velocidad de fase.

Veamos esto: la energía en las olas se compone de dos partes, Energía Potencial, debida a la forma, y Energía Cinética, debida al movimiento de las partículas. Si efectuamos su cálculo por unidad de superficie, nos da para la energía potencial promedio \bar{E}_p en una longitud de ola, el valor:

$$\bar{E}_p = \frac{4}{1} \rho g \alpha^2 \tag{19}$$

siendo:

- ρ = densidad del agua.
- g = aceleración de la gravedad.
- α = amplitud de la ola.

Si llamamos \bar{E}_c al promedio de la energía cinética por unidad de superficie y calculamos su valor, obtenemos:

$$\bar{E}_c = \frac{1}{4} \rho g \alpha^2 \tag{20}$$

Así que la mitad de la energía total promedio \bar{E}_T es potencial y la otra mitad es cinética.

Veamos algunos ejemplos para aclarar este concepto de velocidad de grupo. Supongamos, primeramente, que se tira una piedra en un estanque en calma. El impacto entrega energía al agua y forma una perturbación, la onda generada empieza a trasladarse, pero se observa que detrás de esta primera ola aparecen otras y se forma un grupo de ondas, y mientras unas desaparecen por el frente, otras se unen al grupo por detrás. Deducimos que la energía no va toda con la primera ola, pues algo de energía queda detrás para formar las nuevas ondas.

Teniendo en cuenta que la energía potencial es función de la forma, irá con ésta, y lo que queda detrás es el movimiento de las partículas que agrupará el agua para formar las nuevas crestas y senos.

Hay que tener en cuenta que la primera ola que avanza por una región en calma y que va dejando detrás la mitad de su energía disminuye su altura rápidamente, desapareciendo; las siguientes encuentran el agua preparada para formarse con la energía cinética dejada por la primera. Esto está representado en la figura 2. En la parte alta, el grupo lo forman las crestas 1, 2 y 3, en la parte baja la 1 ha desaparecido y se ha unido al grupo la 4.

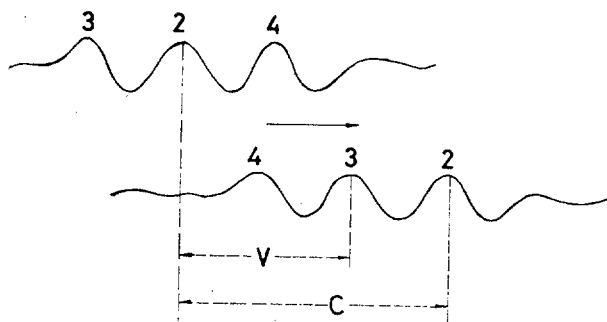


Figura 2

Supongamos ahora que se genera un tsunami; estas olas suelen ser largas en todos los océanos y su velocidad es sólo función de la profundidad del agua, así que de fórmula 17 y teniendo en cuenta que

$\frac{dc}{dk} = 0$ se obtiene:

$$V = c \tag{21}$$

En esta situación, el grupo de ondas formadas por el movimiento sísmico es el mismo en todo su trayecto, ni desaparecen alejándose por el frente ni se incorporan al grupo ninguna ola por detrás. El grupo va junto con toda su energía a la velocidad que le corresponda, según la profundidad del mar en cada zona.

Consideremos, finalmente, lo que pasa con la mar tendida. Aunque la forma lleve en sí la energía potencial, vemos que, aparte de ir perdiendo la mitad de su energía, que la deja detrás como movimiento;

por interferencia con otras ondas existen zonas donde las alturas se suman y otras en que casi se anulan (ver figura 1), así que es el grupo el que lleva la energía, aunque no esté formado siempre por las mismas olas.

Vemos, por tanto, que la energía se transmite a la velocidad del grupo V y que esta velocidad varía, pues pasa de valer $c/2$ en las olas cortas a valer c en las largas. O sea, que al sentir las olas el fondo la velocidad de fase empieza a disminuir y la velocidad de grupo a aumentar, relativamente. Las características de las olas se van ajustando a estas nuevas situaciones. La energía empieza a transmitirse más de prisa y las olas ya no se dispersan, sino que empiezan a ir todas a la misma velocidad; hay, por tanto, una reagrupación de energía para formar las rompientes. La energía entregada al mar en puntos distantes va a volverse sobre la costa.

Energía de las olas.

Según vimos, la energía total por medio de las olas por unidad de superficie viene expresada por:

$$\bar{E}_T = \bar{E}_c + \bar{E}_p = \frac{1}{2} \rho g a^2 \quad (22)$$

Si tenemos en cuenta que $a = \frac{H}{2}$, podemos poner la fórmula (22)

en la forma:

$$\bar{E}_T = \frac{1}{2} \rho H \frac{gH}{4} \quad (23)$$

que nos dice que la energía total promedio por unidad de superficie es igual a la cinética que tendría una columna de agua de base uni-

dad y de altura H que se moviese a la velocidad $\frac{\sqrt{gH}}{2}$.

Para darnos una idea de la energía que hay en las olas, si consideramos que tengan la altura de un metro, nos daría una energía de 0,12495 julios por centímetro cuadrado, o sea, aproximadamente 1.250 julios por metro cuadrado, unos 4.287 millones de julios por milla cuadrada.

Como se ve, no es despreciable la energía que el viento entrega al mar para formar las olas. Pero éste no es el único intercambio de energía entre la atmósfera y los océanos, pues también existe transporte de calor, de humedad y de impulso para formar las corrientes producidas por los vientos.

Efecto de los bajos fondos sobre la altura de las olas.

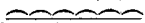
Por lo expuesto aquí vemos que la profundidad del agua influye sobre las características de las olas de dos maneras importantes:

- a) Disminuyendo la velocidad de fase, lo cual causa la refracción.
- b) Aumentando la velocidad de grupo con relación a la velocidad individual de las olas.

Para proceder al estudio de estos efectos conviene introducir el concepto de las *ortogonales*, que son las líneas que definen la dirección en que avanzan las olas. Teniendo en cuenta que la energía se transmite en esa dirección, se puede suponer, sin mucho error, que la energía entre las ortogonales se mantiene constante, o sea, que no hay flujo de energía a través de estas líneas.

Por tanto, si las ortogonales, debido a la refracción, convergen, la energía, por unidad de superficie y, por tanto, la altura de la ola aumenta; si divergen, la altura disminuye, y si la separación entre ortogonales se mantiene, no varía la altura de la ola por causa de la refracción.

Hay que tener en cuenta que no se trata de profundidades absolutas sino de la relación entre la profundidad y la longitud de la ola.

En las figuras números 3, 4, 5 y 6 se representan diferentes casos de refracción de olas, donde van representadas la costa, dos veriles a rayas, las crestas  y las ortogonales con líneas continuas.

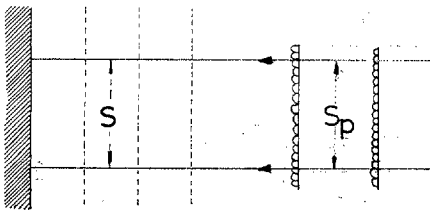


Figura 3

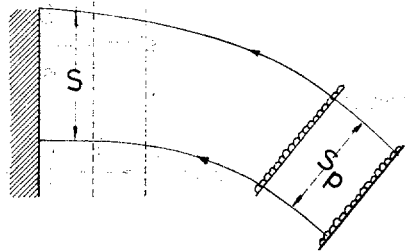


Figura 4

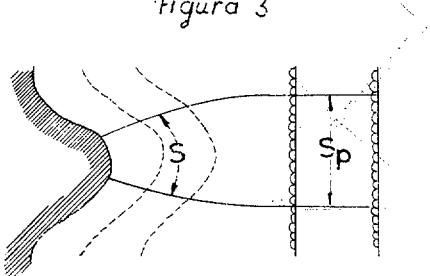


Figura 5

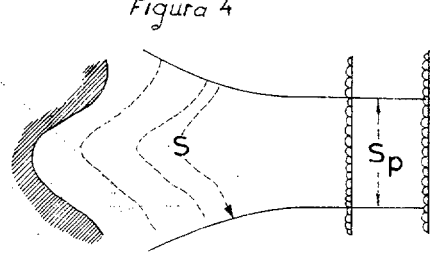


Figura 6

La distancia entre ortogonales se representa por la letra s , el subíndice p representa las características en aguas profundas.

El producto de \bar{E}_T por la distancia entre ortogonales, tenemos la energía que va entre las ortogonales por unidad de longitud a lo largo de estas líneas.

TEMAS PROFESIONALES

Basándonos en la conservación de la energía entre ortogonales, podemos poner:

$$\frac{1}{2} \rho g \frac{H^2}{4} S V = \frac{1}{2} \rho g \frac{H_p^2}{4} S_p V_p \tag{24}$$

donde, como dijimos, la letra p, como subíndice, designa las características en aguas profundas.

Despejando H de la ecuación (24), obtenemos:

$$H = H_p \left(\frac{S_p}{S} \right)^{1/2} \left(\frac{V_p}{V} \right)^{1/2} \tag{25}$$

El término $\left(\frac{S_p}{S} \right)^{1/2}$ nos da el efecto de la refracción, y se le

denomina coeficiente de refracción. El término $\left(\frac{V_p}{V} \right)^{1/2}$ nos da el

efecto del cambio en la velocidad de grupo. Designamos por R al coeficiente de refracción; con referencia a la figura 7, tenemos que:

$$s' = \frac{S_p}{\cos \alpha_p} = \frac{s}{\cos \alpha}$$

de donde:

$$R = \left(\frac{S_p}{S} \right)^{1/2} = \left(\frac{\cos \alpha_p}{\cos \alpha} \right)^{1/2} \tag{26}$$

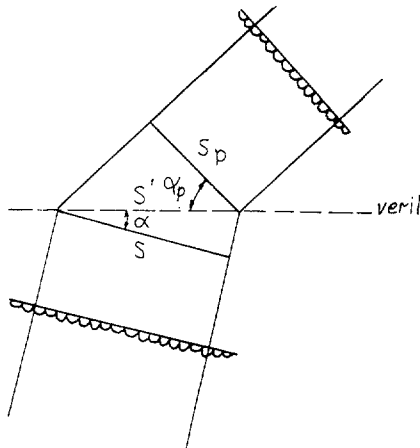


Figura 7

Con el supuesto de que el período se mantiene constante, la ley de Snell se puede poner en la forma:

$$\frac{\text{sen } \alpha}{\text{sen } \alpha p} = \frac{c}{cp} = \frac{kp}{k} \quad (27)$$

Bajo este mismo supuesto, y partiendo de fórmulas (6) y (7), se obtiene:

$$\frac{kp}{k} = \text{tanh. } kh \quad (28)$$

De la fórmula (27) se puede obtener el valor del ángulo α :

$$\alpha = \text{arc. sen} \left(\frac{kp}{k} \text{sen } \alpha p \right) \quad (29)$$

y teniendo en cuenta la relación (28), se puede poner:

$$\alpha = \text{arc. sen} (\text{tanh. } kh \text{sen } \alpha p) \quad (30)$$

En costas rectas y con veriles paralelos a la costa se pueden calcular tablas o abacos que nos den tanto el ángulo α como el coeficiente R. Pero en cuanto los veriles son irregulares, que es lo más frecuente, el trazado de las ortogonales es un trabajo muy pesado y largo.

Designamos por D al término $\left(\frac{Vp}{V} \right)^{\frac{1}{2}}$ y para calcular su valor partimos de las fórmulas (6), (4) y (16).

Tenemos que:

$$c^2 = \frac{\sigma^2}{k^2} = \frac{g}{k} \text{tanh. } hk$$

De donde:

$$\sigma^2 = gk \text{tanh. } kh$$

Por tanto:

$$\begin{aligned} 2\sigma \frac{d\sigma}{dk} &= g \text{tanh. } kh + gkh \frac{1}{\cosh^2 kh} \\ V &= \frac{d\sigma}{dk} = \frac{1}{2} \frac{g}{kc} \text{tanh. } kh + \frac{1}{1} \frac{gh}{c} \frac{1}{\cosh^2 kh} = \\ &= \frac{1}{2} c + \frac{1}{2} \frac{kh}{c} \frac{\frac{g}{k} \text{tanh. } kh}{\text{tanh. } kh \cosh^2 kh} = \frac{1}{2} c \\ &\left(1 + \frac{2 kh}{2 \text{senh. } kh \cosh kh} \right) = \frac{1}{2} c \left(1 + \frac{2 kh}{\text{senh. } 2 kh} \right) \end{aligned}$$

o sea:

$$V = \frac{1}{2} c \left(1 + \frac{2 kh}{\text{senh. } 2 kh} \right) \quad (31)$$

La fórmula (31) es la general de la velocidad de grupo, cuyas aproximaciones para aguas profundas y aguas someras son las que aparecen en (18) y (21).

Ahora vamos a deducir la fórmula que nos da D:

$$D = \left(\frac{V_p}{V} \right)^{\frac{1}{2}} = \left\{ \frac{\left(\frac{g}{k_p} \right)^{\frac{1}{2}}}{\left(\frac{g}{k} \operatorname{tanh} kh \right)^{\frac{1}{2}} \left(1 + \frac{2 kh}{\operatorname{senh} 2 kh} \right)} \right\}^{\frac{1}{2}} = \left\{ \frac{1}{\left(\frac{k_p}{k} \operatorname{tanh} kh \right)^{\frac{1}{2}} \left(1 + \frac{2 kh}{\operatorname{senh} 2 kh} \right)} \right\}^{\frac{1}{2}}$$

Teniendo en cuenta la fórmula (28), tenemos que:

$$D = \left\{ \operatorname{tanh} kh \left(1 + \frac{2 kh}{\operatorname{senh} 2 kh} \right) \right\}^{-\frac{1}{2}} \quad (32)$$

Vemos que el efecto de D es primeramente disminuir la altura de la ola; este efecto, deducido teóricamente, ha sido comprobado en la práctica, tanto en tanques de laboratorio como en observación directa.

Después de esta pequeña disminución en altura, el efecto cambia haciendo aumentarla. Cuando $\frac{h}{L_p}$ alcanza el valor de 0,06, aproximadamente, la altura vuelve a ser igual que era en aguas profundas. Después, aumenta exponencialmente.

El supuesto de que el período de la ola permanece constante es bastante aceptable, y, entonces, la longitud disminuye con la velocidad y en la misma proporción. Debido a esto, las olas más largas, y, por tanto, más rápidas, sienten antes el fondo y su velocidad disminuye más rápidamente, produciendo ese efecto que se da algunas veces en las rompientes, en que parece que la cresta queda colgada un instante antes de romper.

Al disminuir la longitud y aumentar la altura, la forma de la ola se hace inestable y rompe, pero no es ésta la única causa, pues también el movimiento de las partículas, que en aguas profundas es circular, pasa a ser una elipse en aguas someras con el eje mayor paralelo al fondo, así que la velocidad del agua se hace mayor en el sentido horizontal.

La velocidad de grupo, que aumenta con relación a la velocidad individual de las olas, disminuye en valor absoluto, como se ve en la figura 8, si se piensa que:

$$\frac{V}{V_p} = \frac{1}{D^2} \quad (33)$$

También se comprende que el efecto que causa el fondo depende de la longitud de la ola.

Por ejemplo, una ola de altura un metro y longitud 156, empieza a sentir el fondo en el veril de los 78 metros, reduce su altura a 0,9 metros a los 31 de fondo, alcanza otra vez la altura de un metro a los 9,4 de fondo, crece a 1,1 metros en el veril de los cinco y llega a 1,3 metros en fondos de 2,3.

Con la misma altura, si la longitud fuese 100 metros, sentiría el fondo en el veril de los 50 metros, pasaría a tener 0,9 metros en el veril de los 20, volvería a alcanzar la altura de un metro en los seis de fondo, 1,1 metros en 3,3 de agua y 1,3 metros de altura en fondos de 1,5.

Vemos, pues, que es de la mayor importancia conocer la longitud o el período de las olas en aguas profundas para poder predecir las rompientes, así como un conocimiento exacto de la topografía submarina de la zona que se considere.

Conclusiones.

Aunque se ha tratado de dar solamente una ligera idea sobre las olas, y las fórmulas que se han usado son teóricas, sin embargo, se pueden sacar algunas conclusiones generales que nos harán comprender la importancia de los estudios y la investigación en esta materia.

Vemos que para poder predecir tanto la altura de las olas en aguas someras, como las rompientes en una playa es necesario conocer no solamente la dirección de avance y la altura de las olas en aguas profundas, sino también su longitud o período.

Un conocimiento de la topografía del fondo es esencial; pero también es posible partiendo de las fotografías aéreas de una costa inaccesible, tomadas a cortos intervalos conocidos de tiempo, deducir los veriles de sonda superponiendo las fotografías para calcular las velocidades de avance de las crestas.

La predicción meteorológica es necesaria; pero, aunque existen fórmulas y gráficos para deducir tanto la frecuencia de máxima energía, como la distribución de la energía en función de la frecuencia, todavía es un campo en el que queda mucho por investigar a pesar de los trabajos y escritos que existen sobre el tema. Aparte de la bondad de estos datos, que son, desde luego, un gran avance en el estudio estadístico de las olas, existe el problema de la interpretación de los mapas meteorológicos, en cuanto a la extensión de la zona y duración del viento, así como el efecto que pueden causar las depresiones moviéndose sobre los océanos, en la formación de olas.

Otro problema, en la interpretación y uso de los gráficos, es decidir la banda de frecuencia que nos interesa en cada caso. Por ejemplo, si lo que nos interesa es dar la mar para los buques en las cercanías de la zona, deberemos fijarnos en la frecuencia de la máxima energía presente. Si queremos calcular las rompientes en una zona lejana, debemos tener en cuenta los períodos mayores (menores frecuencias) que aún, con menos energía, puedan dar lugar a una mar tendida que produzca rompientes apreciables. Finalmente, si queremos estudiar las propiedades ópticas o acústicas de la superficie nos fijaremos en las frecuencias mayores.

El estudio de las olas tiene aplicación en muchos campos, como son la navegación, construcción de buques, operaciones anfibias, dinámica de playas y costas, instalaciones en los fondos, plataformas de perforación, sistemas de alarma para tsunamis y otras olas catastróficas, etc.

El mejor conocimiento de las olas permitirá el poder ahorrar vidas, tiempo, trabajo y dinero, lo cual justifica y valora lo que se gaste en dicha investigación.

Juan M. GARCIA MORETON



BIBLIOGRAFIA

- BLAIR KINSMAN: *Wind Waves, their generation and propagation on the ocean surface*. Prentice-Hall, Inc., Englewood Cliffs, New Jersey.
- HENRI B. BIGELOW y W. T. EDMONDSON: *Wind Waves at sea breakers and surf* (H. O. Pub. no. 602).
- J. W. JOHNSON, M. P. O'BRIEN y J. D. ISAACS: *Graphical construction of wave refraction diagrams* (H. O. Pub. no. 605). University of California. Department of Engineering. Berkeley, California.
- WILLARD J. PIERSON, JR., GERHARD NEUMANN y RICHARD W. JAMES: *Offshore Services, incorporating dredging and coastal engineering*. March 1974. Volumen 7. Number 3 (páginas 31, 32 y 35). N. J. Heap, Atkins Research and Development, V. ff. *Practicals Methods for Observing and Forecasting Ocean Waves* (H. O. Pub. No. 603).
- ROBERT L. WIEGEL: *Oceanographical engineering*. Prentice-Hall, Inc. Englewood Cliffs, New Jersey.

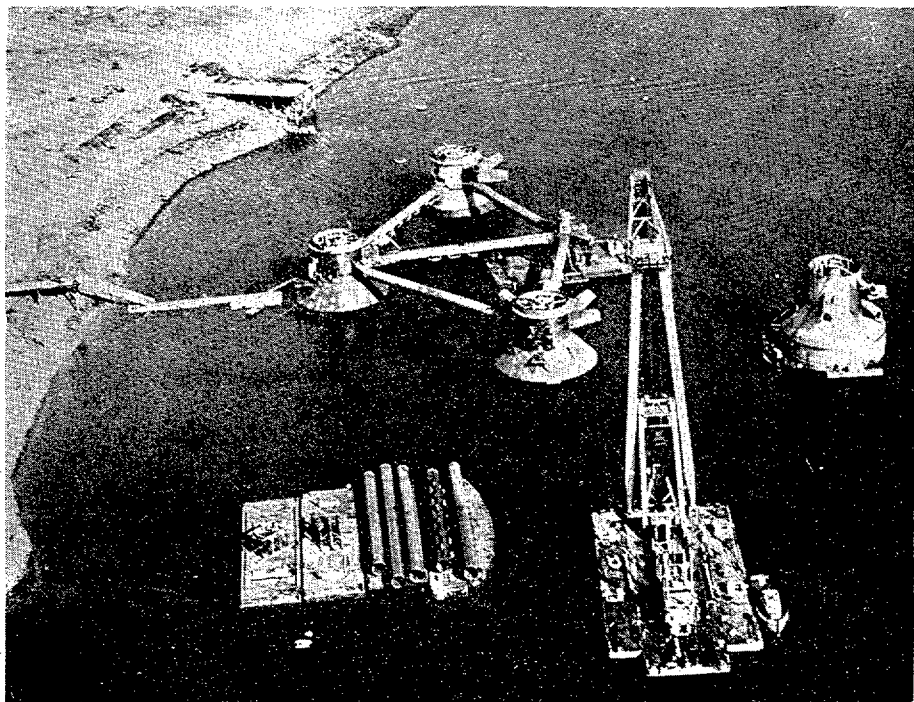


Balance anual: crisis.

Al terminar el año todos los signos coinciden en apuntar hacia los mismos resultados: crisis general, sin paliativos de ninguna clase. Crisis en la economía, crisis en la política, crisis en la planificación y crisis en el hombre mismo. Si Europa y América —la del Norte— son los termómetros de este fenómeno, ahí está bien a las claras la casi ínfima cota que señala la columna termométrica. En Europa, los resultados aparecen con meridiana claridad, y vino a corroborarlos la palabra precisa del presidente de Francia, que con un énfasis desposeído de todo *grandeur*, o si se quiere, con un *grandeur* negativo, trazó un certero esquema de la situación: inflación, desarreglos monetarios, petróleo y demografía y riquezas menguantes. Ante esta situación, analizada por un reconocido especialista en materias económicas, indicó que hay que prepararse en ser capaces de manejar la improvisación para lograr que esta crisis a escala universal desemboque en un progreso y no en una catástrofe. De seguir así, a juicio del presidente Giscard, y dado el empobrecimiento presente, nuestro continente va camino de ser la Europa de la necesidad.

En lo que se refiere a Norteamérica, su recesión económica ya tiene existencia oficial, tras el reconocimiento expreso en este sentido manifestado hace poco por el secretario del Tesoro, Simon. Tres trimestres continuados sin crecimiento del producto nacional bruto han dado la medida que se necesitaba para calificar de recesiva la situación en los Estados Unidos. Este es un hecho muy significativo y que hace menos de un año entraba de lleno en el terreno de lo meramente utópico. Pero ahora todo se ha juntado para que el mundo llegara a donde está, pues los tres factores principales que han conducido al presente: inflación, inestabilidad monetaria y crisis del petróleo que actúan independientemente, por así decirlo, pero cuyos resultados son convergentes, no pueden ser abordados, para su neutralización en forma separada, haciendo abstracción de los demás. Sin el problema previo del dólar no se habría desencadenado la inestabilidad monetaria, y sin ésta, posiblemente tampoco habrían

entrado los países de la OPEP dando hachazos con los precios de los crudos en las tesorerías de los países importadores el año pasado. En estos momentos, pues, cuando la caída empieza a tocar fondo, y se da de plazo a la americana para el verano próximo, hay que acometer con la mayor rapidez y energía la reflotación de la economía mundial.



El aumento del precio de los crudos ha torpedeado a la economía mundial.

¿Y cuáles han sido los resultados hasta ahora? Si no de una forma que pueda aplicarse a estos últimos meses en exclusiva, los más álgidos de la crisis, ahí están las terribles consecuencias, el hambre que amenaza con pena de muerte segura a cerca de diez millones de seres humanos en este próximo año que pronto comenzará. Porque entendemos, al menos el que esto escribe, que una crisis no significa exclusivamente que pueda aumentar la inflación, el paro o el retraimiento en el intercambio de productos. No, no es eso sólo. Una crisis tiene gravedad, y extrema, si en ella va aparejada también la secuela de una miseria que conduzca a las dos terceras partes de la Humanidad a enfrentarse con la carencia no de un aparato o de unas posibilidades de distraer el ocio, sino con la ausencia total de un mínimo de proteínas para subsistir. A eso nos ha conducido la irreflexión y la rapacidad de una minoría del mundo, que pensando en su propio y exclusivo beneficio, y para evitar que bajen unos precios adquisitivos ya de por sí altos, destruyen los alimentos que pudieran servir a millones de seres que casi se han olvidado de que se puede comer.

Esta es la verdadera crisis, expuesta con toda claridad por los expertos en la última conferencia de la FAO, en Roma. Pero, entre tanto, se discute y se escandaliza acerca de si es mejor un avión que otro, este o aquel misil o si hay que dar más o menos superficie territorial a apetencias nacionales de terceros.



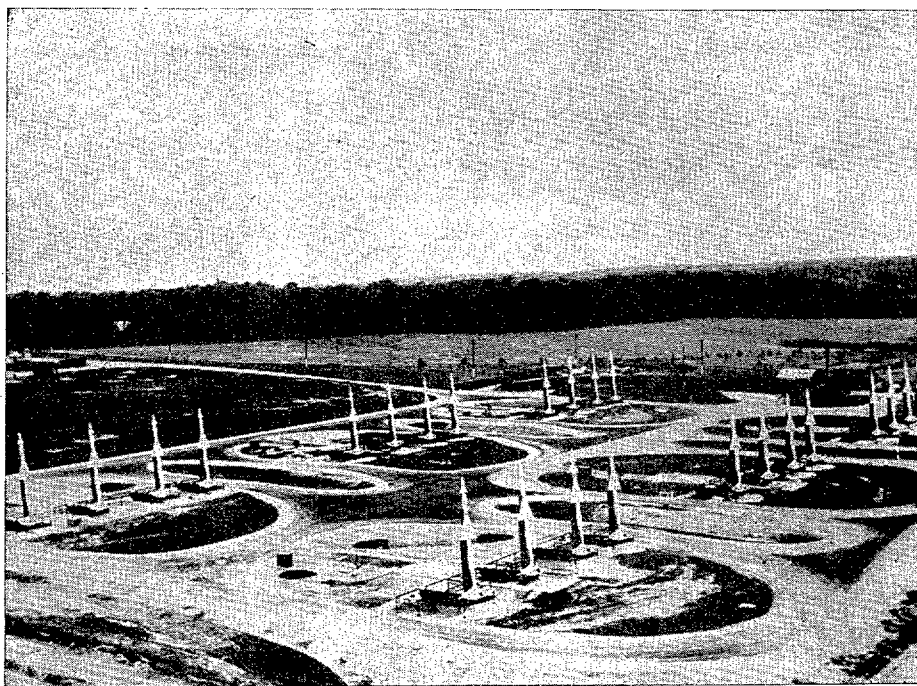
La Conferencia de Rabat y sus consecuencias.

La conferencia cumbre de los países árabes, celebrada en Rabat en los últimos días de octubre, concluyó con la consagración oficial de la Organización para la Liberación de Palestina (OLP), a la que se reconoció como único y legítimo representante del pueblo palestino sobre todo el territorio liberado. La Conferencia de Rabat se convocó ya con un perdedor seguro, el rey Hussein de Jordania, que ha tenido que pasar por la humillación, ahora, de ver reducido su territorio y de verse despojado de toda representación sobre las personas y tierras que invocan el nombre palestino.

Sin embargo, si la cumbre árabe ha resuelto de alguna forma el viejo litigio que personalizan Arafat y Hussein, de cara al exterior la situación política y diplomática en torno a los problemas del Cercano Oriente ha quedado bastante tensa, y buena prueba de ello es que en breve espacio de tiempo, unos días nada más, los israelitas, árabes y norteamericanos se han puesto de acuerdo por primera vez al afirmar que es inevitable una nueva guerra, que vendría a sumarse a las cuatro que en veinticinco años han enfrentado a árabes e israelitas. No es ningún secreto que los elementos belicosos e intransigentes de Tel-Aviv, o halcones, están pidiendo incesantemente una medida preventiva parecida a la de octubre de 1967, cuando las fuerzas aéreas israelitas destruyeron en sus aeródromos a las unidades aéreas sirio-egipcias en unas acciones relámpago de resultados decisivos. A nivel oficial, además, el ministro de Asuntos Exteriores de Israel ha dejado bien claro que su gobierno no negociará con la OLP. El camino de la guerra está abierto.

Por su parte, los árabes toman también sus medidas. Las cinco decisiones adoptadas en Rabat revelan muy poco acerca de la estrategia árabe para reconquistar los territorios ocupados por Israel o para forzar a esta nación a abandonarlos de buen grado en una conferencia internacional. Quedan pocas dudas de que en la capital alauita se ha llegado a acuerdos secretos que afectan más a la acción militar que a la diplomática, lo que indicaría que los países árabes están también convencidos de lo inevitable de una nueva guerra. Ante esta tesitura, el secretario de Estado, Kissinger, ha adoptado la inesperada decisión de regresar al escenario del conflicto, lo cual ha aliviado las preocupaciones inmediatas del Gobierno norteamericano, que no las tiene todas consigo desde los acontecimientos ocurridos en la cumbre árabe de Rabat, ya que el reconocimiento del Frente de Liberación palestino y de su líder, Arafat, como los legales representantes del pueblo palestino en la zona del Jordán occidental ocupada por los judíos ha dado al traste con los planes de negociación del secretario de Estado norteamericano, pues hasta ahora los países árabes habían admitido la fórmula kissingeriana de negociaciones con Israel por etapas, pero

el reconocimiento de Arafat, antes mencionado, ha dado inmediata urgencia a sus reivindicaciones territoriales. Por ello, al aumentar el peligro de guerra hasta límites muy peligrosos, el propio presidente Ford ha reconocido públicamente que hay que contar con el pueblo palestino. Ello ha sido como un mazazo para Tel-Aviv, que ahora se encuentra acorralado y con una sangría impresionante en gastos de armamento. La actitud de Washington es muy realista, y de ahí la urgencia de Kissinger de viajar de nuevo hacia la zona conflictiva. Pero los árabes, que cada vez se encuentran en mejores condiciones de fuerza —si bien no es oro todo lo que reluce— han mostrado una actitud bastante radical, hasta tal extremo que algunos comentaristas han calificado de fallido a este segundo viaje de Kissinger al Oriente Medio en este otoño. Si su propósito, para replantear la estrategia negociadora, era esclarecer lo que se logró en la capital marroquí, no ha logrado el éxito. Según propia confesión, cada uno de sus interlocutores árabes le dio una versión distinta, con lo cual poco



El rearme masivo en el Cercano Oriente aumenta el riesgo de una nueva guerra

puede conseguir a corto plazo. No quisiéramos ser tachados de agoreros o pesimistas, pero los horizontes no son muy claros. Se explica, pues, que Washington haya destacado un fuerte grupo de combate al Indico para vigilar los yacimientos petrolíferos del golfo Pérsico. Por su parte, el secretario de Defensa estuvo en el Mediterráneo, donde también la VI Flota ha sido reforzada. En la otra vertiente del escenario, Rusia sigue enviando armas novísimas a Siria e Irak, y parece que también a Egipto, tras el deshielo

de las relaciones entre ambas naciones marcado por la última visita a Moscú del ministro cairota de Asuntos Exteriores. Se fía, pues, la decisión a las armas y no al diálogo. De resurgir la contienda, árabes y judíos combatirían con cohetes de largo alcance, lo que supondría un gran riesgo de confrontación mundial. Así, pues, las palabras del rey Hassán, anfitrión de la Conferencia de Rabat, en el sentido de que tanto árabes como israelitas son hijos de un mismo padre, Abraham, no pasan de ser un puro eufemismo, o tienen solamente un mero significado bíblico de realidad presente, ya que los hijos de Abraham, en sus distintas ramas genealógicas, anduvieron siempre a pedradas y cuchilladas, según nos refieren los sagrados textos.



Republicanos y demócratas.

Las noticias que llegan a Europa, tanto occidental como la del Este, en el sentido de que el poder ejecutivo había pasado de la Casa Blanca al Capitolio, abrieron profundas dudas en las diversas cancillerías sobre el poder efectivo de negociación de las potencias extranjeras con el presidente Ford. La hecatombe republicana ha superado los presagios más pesimistas que se habían trazado ya "a priori" sus propios dirigentes. El actual presidente, que ya contaba con un estrecho margen de maniobra en el anterior Congreso, ha sido el gran derrotado en estas elecciones de renovación de ambas cámaras, con la paradoja, además, de que él no contendía. Su esfuerzo para apuntalar a los candidatos más débiles del partido no sólo ha resultado estéril, sino que algunos llegan a calificarlo como pernicioso. Se puede decir que estas elecciones han constituido la gran venganza del poder legislativo. En frase feliz de un historiador, Arthur Schlesinger, los inquilinos de la Casa Blanca han venido alentando un estilo de presidencia imperial, que terminó con la salida de Nixon, y que ahora han corroborado los electores. Y esto no lo ha podido paliar Ford, un hombre honesto y de buena voluntad, pero que, según sus propios compatriotas, aún no está maduro para hacer una auténtica política. Con esa indiscreción que les confiere a los norteamericanos en general la interpretación del concepto de libertad, en todos los aspectos, el anterior jefe de Prensa presidencial, Horst, ha afirmado que Ford no es más que un *boy-scout* en la Casa Blanca.

Los nuevos demócratas han copado puestos en el nuevo Congreso. Son, la mayoría, hombres con treinta y tantos años, y por primera vez las minorías étnicas van a estar representadas de forma notoria. Por otra parte, todos ellos han subrayado en sus campañas un espíritu francamente independiente y también su poco apego a las posturas doctrinarias y extremistas. No obstante, los nuevos vencedores electorales se van a encontrar con una cuestión ardua de resolver. Si es cierto, como ellos mismos afirman, que el pueblo votó por ellos en busca de un cambio hacia la superación de la crisis económica tendrán que hacer un verdadero milagro para generar las soluciones reales, y además, pese a la ganancia neta de escaños, el triunfo no es suficiente como para ostentar la denominación de Congreso a prueba de vetos, pero les permite contar con una cómoda ventaja para poder hacerle la vida imposible al presidente Ford durante los sus próximos dos años. No sabemos hasta

dónde podrá llegar el temple y la tenacidad de Ford para seguir adelante con un Congreso que tratará de imponérsele en todo sentido, dado el hecho de que los representantes y senadores fueron elegidos por el pueblo, y a él no le eligió nadie para el puesto que ocupa, y en caso de enfrentamiento entre ambos poderes, ni el presidente puede disolver el Congreso, ni éste puede obligar a dimitir al presidente. Un medio de acción del Congreso sobre el dueño de la Casa Blanca, como es el *impeachment*, que permanecía casi olvidado, ha revelado en el caso Watergate toda su tremenda importancia. Además, y con unos poderes disminuidos ante la figura del presidente, el Congreso posee otra gran arma, como es el control financiero, que hace que tanto los créditos como los presupuestos tengan que pasar por sus manos. Pero no es este el caso actual, sino todo lo contrario.



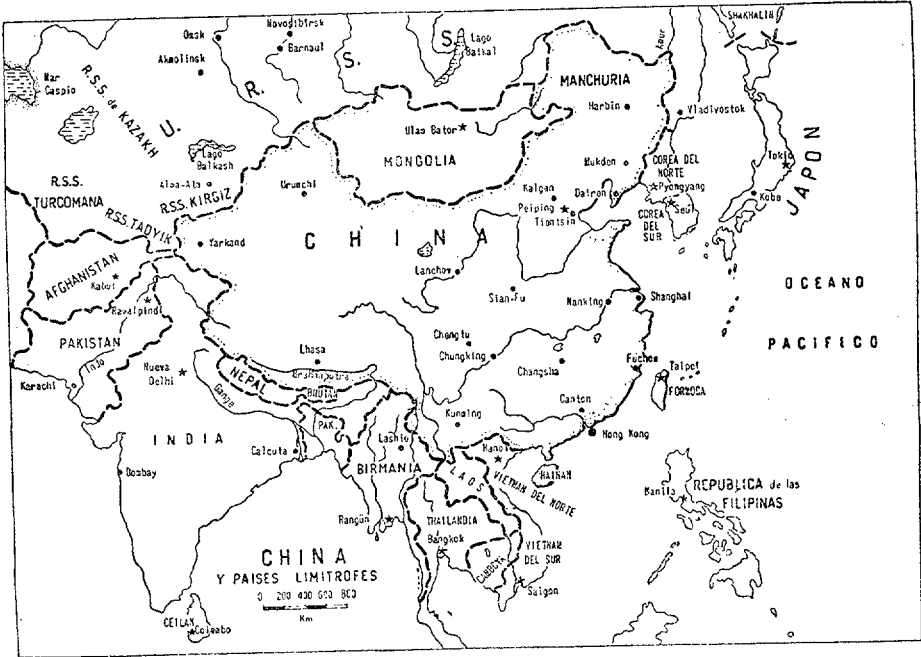
Aumentan los problemas del OTAN.

Desde el Consejo Atlántico celebrado en Ottawa en la pasada primavera hasta ahora han nacido una serie de cuestiones que, integradas en este lapso de tiempo,

constituyen un problema de gran envergadura. En buena lógica, no tiene nada de particular que el mantenimiento de una alianza política y militar entre quince países soberanos no sea fácil y sí propicia a ciertos desacuerdos, pero cuando las desavenencias tocan de lleno las relaciones entre aliados, y el propio espíritu de la organización, como ocurre actualmente, la crisis se convierte en una realidad ajena a los problemas típicos e inherentes a la Alianza. ¿Cuáles han sido las causas de esta profunda crisis? Son muchas y variadas, aunque para resumir, y dada su importancia, basta con reseñar la novedad política de Grecia, la desaparición del presidente Nixon, crisis chipriota, que ha desmantelado el flanco oriental mediterráneo del OTAN, el reconocimiento por parte americana de su intervención política y económica en Italia para impedir la presencia de comunistas en el poder, y finalmente el veto estadounidense a la presencia de Portugal en el grupo de planes nucleares de la Alianza.

En cuanto a estos dos últimos aspectos de presencia de los comunistas en algunos gobiernos aliados, reviste una notoria inquietud de los políticos y estrategias del Pacto Atlántico, pues ya no se trata solamente, y como hecho aislado, de considerar esta realidad física comunista, sino de analizar con perspectivas más profundas una cuestión desde el nivel de las organizaciones internacionales y transnacionales, tanto políticas como militares de los países occidentales. Se trata, en primera y última instancia, de considerar en este momento preciso, la medida de credibilidad de los partidos comunistas de los países occidentales y la verdadera naturaleza y el real fundamento de sus relaciones con el Kremlin. Ante este estado de cosas, dicen privadamente algunas personalidades de la Alianza Atlántica, no se es tan ingenuo como para aceptar el que el acceso a los más altos secretos del OTAN sea facilitado a unos gobiernos en donde tienen o pueden tener su plaza los comunistas, cuyas relaciones con Moscú, añaden, no necesitan ser comentadas.





China busca la distensión a sus espaldas

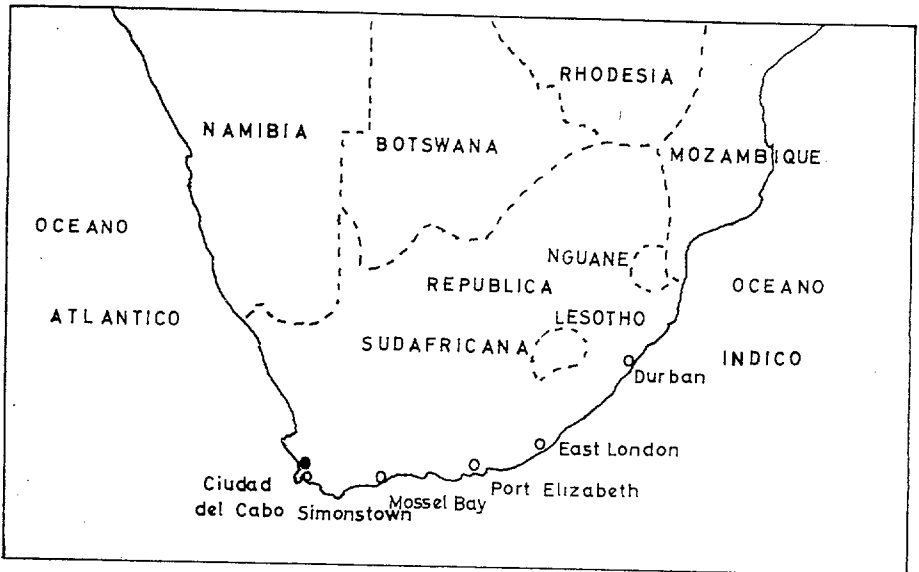
Moscú-Pekín.

Ya que hemos citado el mundo comunista, no está de más traer a colación aquí la oferta formulada por los dirigentes chinos a los soviéticos con motivo del LVIII aniversario de la revolución de octubre, que contiene una propuesta para iniciar conversaciones dirigidas a firmar un tratado de no agresión y de separación de fuerzas militares en la conflictiva frontera asiática. En realidad, el mensaje de Pekín viene a recordar lo establecido en el acuerdo de 1969 que puso fin a los choques armados en la línea del río Ussuri, y en el que se establecía la conversión de dicho acuerdo en un tratado. En la medida en que pueden saberse las cosas ocurridas en el mundo comunista, parece ser que lo pactado en aquel entonces se ha mantenido durante estos cinco años transcurridos, y en su vista, Pekín estima que el período de tiempo a título de prueba se ha prolongado lo suficiente como para darle un carácter más amplio y definitivo, elevándolo al rango más serio y de mayor alcance que siempre contempla la redacción y firma de un tratado. Pero una propuesta de este tipo no suele ser hecha sin un respaldo de fortaleza, que entonces no tenía la China y ahora, en cambio, sí. Nos referimos a su creciente potencial nuclear, el final de los coletazos de la revolución cultural y las buenas relaciones con los Estados Unidos. Esta medida, el contar con un tratado con la URSS, le daría más tranquilidad en cuanto a las diferencias con sus vecinos asiáticos, ya casi normalizadas con todos, excepto India y Rusia, con lo que el problema es más complejo, pues a la materialidad de dichas diferencias hay que unir la ideológica, si bien tampoco conviene olvidar que en la preparación de la confe-

NOTA INTERNACIONAL

rencia de partidos comunistas europeos se cuidó mucho de no hacer ninguna alusión polémica a las divergencias ideológicas de los dos hermanos separados.

Por otra parte, el ofrecimiento chino sitúa a Rusia en una situación decaída, como queda bien a las claras por su actitud de guardar silencio hasta ahora sobre el particular. Se tiene sabido que Moscú se suele tomar un amplio plazo de reflexión ante asuntos de esta envergadura, y más en unas circunstancias delicadas, ya que la llegada del mensaje chino coincidió con dos hechos contradictorios, como fueron las palabras de Kosyguin abogando por un tratado de seguridad en Asia, con participación de China, que tuvo la contra en el discurso de Gromyko en la conmemoración revolucionaria de octubre, en que, según costumbre, atacó duramente a China, lo que motivó, también según costumbre, el abandono de la sala por parte del embajador de Pekín. ¿Cuáles son las verdaderas intenciones soviéticas? De acuerdo con su ejecutoria de una de cal y otra de arena, confesamos modestamente que en este caso no sabemos cuál es la cal y cuál es la arena.



El Imperio Británico.

Ha desaparecido el último reducto del Imperio Británico entre Gibraltar y Singapur. La decisión laborista de dar por terminado el acuerdo con Sudáfrica acerca de la base naval de Simonstown, en las proximidades de Ciudad del Cabo, ha puesto punto final a todo vestigio imperial. De nada ha servido argumentar sobre el peligro creciente de la flota soviética en esta zona estratégica. La línea progresista del laborismo, encabezada por Benn, ha triunfado frente a toda oposición. Quizá influyeran en esta decisión las

airadas protestas de un numeroso grupo de laboristas —de acuerdo con Benn— ante la realización de unas maniobras conjuntas anglo-sudafricanas en aquellas aguas, y que han determinado que el propio primer ministro, Wilson, accediera a esta decisión, alegando que las razones de estrategia no justifican el malestar que la vigencia del acuerdo supondría en ciertos sectores políticos de su propio partido y en las relaciones de Gran Bretaña con otros países africanos como Zambia, Nigeria y Kenia.

La base de Simonstown está a 25 millas de Ciudad del Cabo y pertenece a Inglaterra desde 1795. En el año 1955, Eden cedió el control de la base a Sudafrica, a cambio de que los británicos pudieran usarla en tiempo de paz. En época de guerra, el uso de este reducto estaba garantizado para Gran Bretaña y sus aliados. No obstante esta retirada estratégica por parte inglesa, que también tiene sus explicaciones políticas en concomitancias internas del partido laborista, hay que señalar que no por ello Inglaterra reconoce la importancia de Africa del Sur para la defensa occidental, y prueba de ello es que unió su veto en la ONU a los de Estados Unidos y Francia para impedir la expulsión de Pretoria del seno de la organización internacional. Pero no sólo son estas razones, con ser de peso, las que dieron lugar al hecho insólito de tres vetos —ya que con uno hubiera bastado a efectos legales—, sino que hay que tener en cuenta, asimismo, que la República Sudafricana constituye en estos momentos un magnífico mercado de armas. La debilidad de este país estriba en sus casi seis mil kilómetros de fronteras, de las que sólo hay que descontar un pequeño trozo con Rodesia y el desierto de Kalahari, que le separa de Botswana. La rapidez de la evolución de los acontecimientos en los que fueron territorios portugueses ha inquietado a Africa del Sur, que ha reforzado su política de adquisición de material bélico. Precisamente Francia, Estados Unidos e Inglaterra son sus mejores proveedores, que, por otra parte, saben que cuentan con un cliente adinerado a la hora de pasar la factura.



La Ostpolitik de Bonn.

El canciller federal Schmidt, aunque no de muy buena gana, ha viajado a Moscú para mantener vivo el fuego de la Ostpolitik, iniciado por su antecesor, Willy Brandt. Como es lógico, nada espectacular se esperaba de estos contactos a tan alto nivel, en los que como era de suponer, el tema vidrioso seguía siendo Berlín, porque Rusia sigue interpretando a su aire particular el tratado cuatripartito que sobre dicho asunto concertó con sus antiguos aliados en 1971. Por su parte, y como es natural, el Gobierno de Bonn no se apea de su política berlinesa, y desde luego, no es probable que pueda convencer a Moscú acerca de su teoría en el sentido de que el Berlín-Oeste forme unidad con la República Federal, mal que le pese a la Democrática de Pankow. Esto lo sabe el canciller Schmidt, y de ahí su desgana en este viaje obligado.

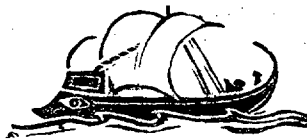
Sin embargo, y a pesar de estas posiciones encontradas en tal aspecto, hay otro que no se puede abandonar, y es el del comercio con la URSS. Las cifras son favorables a Alemania, y en términos globales el comercio con Rusia ha

aumentado en un 50 por 100 en un año, lo cual indica bien a las claras que a pesar de las diferencias ideológicas, Moscú y Bonn se necesitan y complementan en una vertiente tan importante como es la crematística, avalado, además por la geoeconomía y por el hecho de que Alemania constituye un magnífico vehículo para que Rusia se vaya abriendo cada vez más a Europa, una vez tomado el resguardo de seguridad exigido en Yalta para la satelización de media Europa a título de glaciş defensivo.

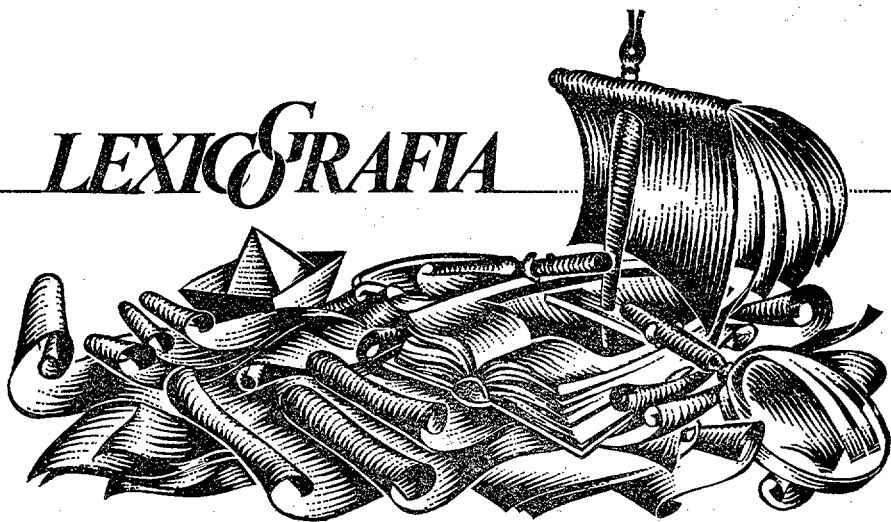
Volviendo al comercio, tema principal hoy día de las relaciones germano-soviéticas para orillar en lo que cabe la cuestión berlinesa, hay que destacar que son los soviéticos quienes quieren que suban más estos intercambios, principalmente en la forma de proyectos mixtos, gigantescos, con créditos alemanes que ellos pagarían con el producto de la inversión, según la vieja fórmula soviética de hacer negocios con Occidente. Para los alemanes tal fórmula no deja de ser atractiva, ya que tienen necesidad de materias primas y básicas, cuyas existencias por parte rusa son grandes e inexploradas todavía. Buena prueba de ello lo constituye el proyecto del gas natural y el de mineral de hierro. Hasta ahora hay, no obstante, un problema político-económico. Se trata de una central nuclear de energía eléctrica en Kaliningrado —la antigua Koenisberg—, que sería montada por los alemanes y pagada por los rusos con la electricidad producida. Esta habría de conducirse a Alemania a través de una línea de alta tensión que según el proyecto de Bonn pasaría por Berlín Occidental, pero los rusos, instigados por la Alemania Oriental, se negaron a ello.

Por último, se estima que los dos dirigentes hayan abordado un recíproco tanteo de intenciones políticas, y de juzgar por las expresiones y gestos la noche de despedida, observados por comentaristas políticos, parecen haber encontrado cierto aprecio personal, lo cual es explicable si se lograron avances efectivos en el terreno económico, buen aliciente para sonrisas y efusiones.

J. L. T.



LEXICOGRAFIA



AGREGADURIA, DUQUES DE ALBA Y ROYALTIES



AYA por Dios el poco éxito que tuvo mi lanzada contra *agregaduría*! El capitán de navío don Fernando de Salas, en un brevísimo, però sabroso artículo —como todos los suyos—, aunque manifiesta no gustarle la palabra, echa por tierra la voz *agregación*, que yo proponía para sustituirla, por no expresar ni la función que desarrolla el agregado, ni mucho menos, el lugar donde la desempeña. Y sinceramente, yo opino que, en este caso,

acción y función son voces tan sinónimas que el matiz diferencial, si existe, no lo veo. Repito que, al menos, en este caso. Si *agregación* es la acción y el efecto de agregar, creo que también es la función de agregar. El diccionario de la Real Academia, en la segunda acepción de la voz “función”, dice: “acción y ejercicio de una facultad u oficio”. Confirma, por tanto, que *agregación* es la *función de agregar*.

En el otro punto, el relativo al local, a primera vista parece que Salas está en lo cierto. Pero si nos fijamos que el lugar donde se constituyen y alojan los congregados, además de congreso es la *congregación*, pienso que no es tan descabellado elegir *agregación* para designar el local donde se constituyen y alojan los agregados.

Respecto a la supresión de ambas expresiones por el Estado Mayor de la Armada para dejar como única la de “Oficina del agregado naval”, sé que

existe ese mandato, pero ¿no es absurdo, entonces, que en una publicación tan oficial como son los Presupuestos Generales del Estado aparezca escrito *agregadurías navales*?

El coronel auditor Landín, nuestro director, vuelve sobre el tema en un artículo chispeante de gracia. No le parece mal la voz *agregaduría*, aunque en honor a la brevedad acepta *agregación*. Y afirma finalmente: “tire cada cual por donde quiera porque la voz está por inventar”.

Ante opiniones tan autorizadas pienso que lo mejor es dejar las cosas como están porque, al fin y al cabo, la palabra no ofende a nadie e, incluso, le ha dado el espaldarazo la Real Academia Española —a mi juicio, erróneamente— al incluirla en la última edición, la de 1970, del *Diccionario*.



Pero hay un vocablo que sí ofende a los españoles y clama al cielo que nosotros lo empleemos. Se trata de los *duques de alba*, aplicado el nombre a esos pilares que sirven de amarradero y defensa en los estuarios donde se producen grandes corrientes. De ellos se ha hablado mucho recientemente, por haber sido construidos en la bahía de Cádiz para tal fin.

¿Es que nadie ha caído en la cuenta que nosotros mismos fomentamos la leyenda negra? Porque el nombre es muy representativo de lo que pretendía expresar cuando en Flandes “comenzaba a ponerse el sol”, al iniciarse las primeras revueltas protestantes. Felipe II envió entonces al gran duque de Alba a los Países Bajos para poner orden. Era el año 1567. El gobierno de este duque —creador del tribunal de los tumultos— fue calificado de cruel por los protestantes, pero no es este el momento de enjuiciar su forma de gobierno. A lo que vamos es a buscar el origen por el cual esos elementos de amarre y defensa se empezaron a denominar en aquellas tierras *duques de alba*. Es bien sabido que toda esa región atlántica es de grandes y amplias mareas, por lo que era frecuente —y creo que lo es actualmente— ver en los estuarios una estacas o haces de pilotes donde se amarraban las embarcaciones cuando la corriente era fuerte. Al quedarse éstas en seco, amarradas, o mejor suspendidas de la boza, ofrecían el aspecto siniestro de un ahorcado. ¿Comprende el lector por qué se les llama *duque de alba*? Lo mismo podían llevar el nombre de *requeséns* o *farnesios* o, incluso, *juanes de austria*; todos nombres gloriosos de nuestra historia, gobernadores de Flandes, que defendían el imperio.

Está, pues, bien clara la mala intención del nombre. Que otros países llamen *duques de alba* a esos elementos de amarre ni es cosa nuestra ni podemos impedirlo, pero que seamos nosotros quienes mantengamos ese nombre en nuestro vocabulario es o pura ignorancia o negligencia imperdonable. El lector se dirá: “Todo esto está muy bien, pero ¿por qué nombre reemplazarlo?” A eso voy. No ha sido fácil encontrar el vocablo. Algún diccionario marítimo le llama también *prois de amarre*. Sin embargo, *prois* es sinónimo de *noray* y ello supone una amarra que se da en tierra. En un diccionario vasco he hallado una palabra que es sinónima de *duque de alba* y que podría sustituirla: *dofiña*. He de confesar que me gusta porque esa eñe le da un aire muy hispano.

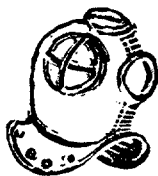
El Ministerio de Obras Públicas tiene la palabra y, entre tanto, ¡por Dios!

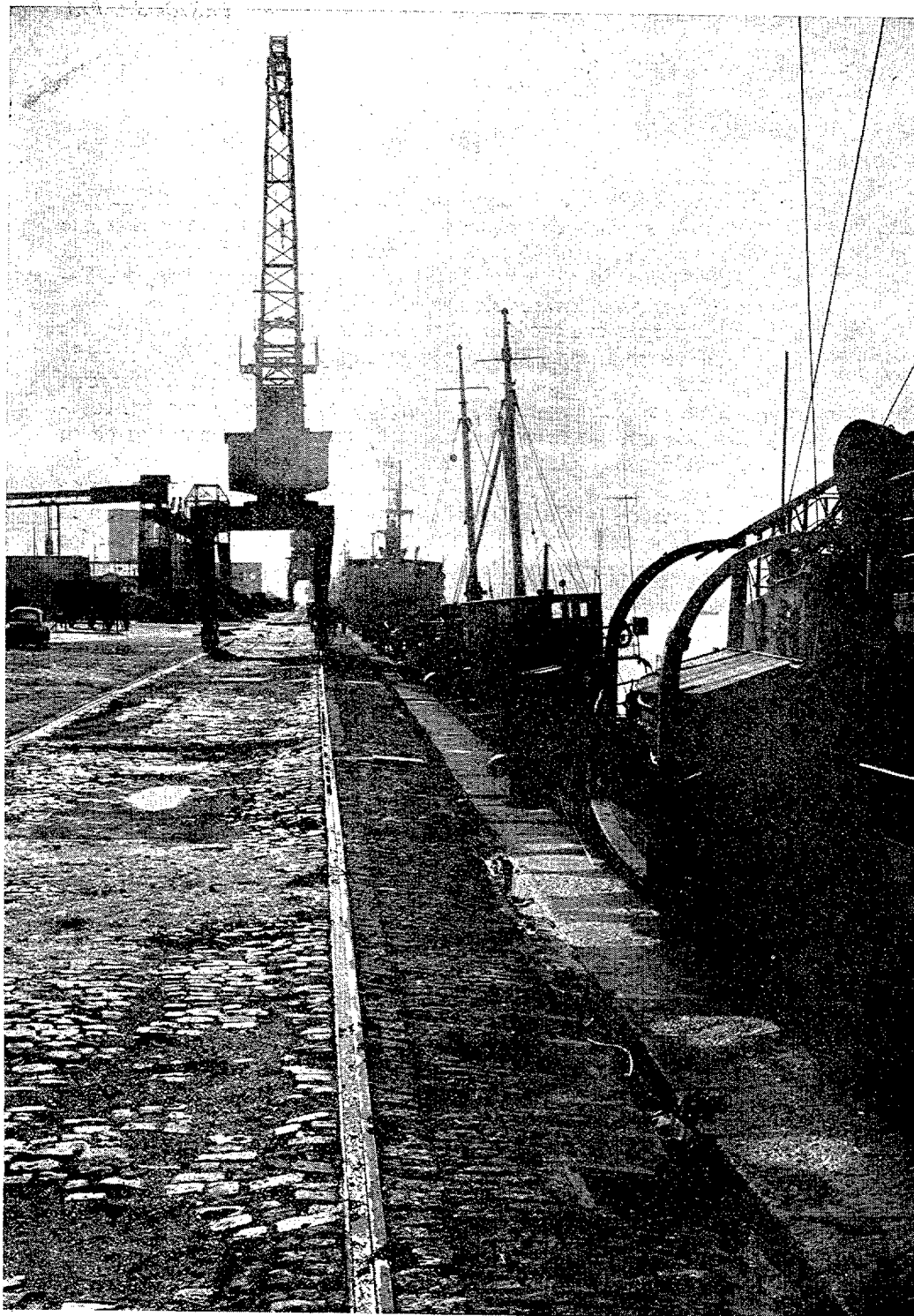
que en los acaecimientos de nuestros buques se proscriba para siempre la expresión *amarrado a un duque de alba*.



En mi manía —inofensiva manía— de mantener puro el idioma siempre me cayó mal la voz *royalty*. Ya sé que no es voz marinera ni tiene nada que ver con la Marina, pero la palabra para sustituirla surgió en la Conferencia del Mar, de Caracas, a donde asistió como uno de los representantes de España el capitán de fragata Alvarez-Arenas, a quien agradezco su información. Me contaba la extrañeza que produjo entre los asistentes de habla hispana oír a los traductores verter al castellano la voz *royalty* por *regalía*. El diccionario define *regalía* como “preeminencia o prerrogativa que en virtud de suprema potestad ejerce un soberano en un Estado”. ¿No es el *royalty* una prerrogativa o preeminencia que ejerce el propietario de una patente en virtud de su suprema propiedad? Por otra parte, *regalía* tiene su raíz en el latín *regalis* (regio), lo mismo que *royalty*. No cabe un mayor acierto en la elección y desde aquí felicito al autor de la idea. Ahora son los periodistas quienes tienen la palabra; que cuando nos hablen de los miles de millones de pesetas que los españoles pagamos por *regalías* olviden por completo los *royalties*.

Pedro CASTIÑEIRAS MUÑOZ





"Matinal". De Francisco Daniel Otero Sáez

EPISTOLARIO



NUEVA HABILIDAD DEL SUBMARINO



QUERIDO director:

Todos los meses leo la REVISTA GENERAL DE MARINA por dos razones fundamentales: en primer lugar, porque la he pagado, y siendo de Intendencia, como soy, mi formación profesional me impide un gasto improductivo; pero por encima de ese móvil que pudiera parecer bastardo, la leo para estar al día en cuanto atañe a mi carrera. El último batiscafo o la más sofisticada técnica en la contabilidad de almacenes son para mí cual jalea real que nutre y melifica mi afán de saber.

Por ello, cuando en la primera línea de la página 327 del número de octubre último se anuncia que un submarino ha logrado remontar un río "aguas abajo", he dado por buenos los treinta años de suscripción gozosa que la Marina me ha proporcionado. Bravo, director y amigo, por ofrecernos las primicias de este sorprendente descubrimiento que viene a llenar un hueco tan largamente sentido. ¿Hacia falta navegar con rapidez hacia atrás o hacia delante? Pues se inventa el motor marino. ¿Hacia falta navegar, bajar o subir bajo el agua? Pues inventamos el submarino tradicional. Pero quedaba un viejo problema hidrostático, quizá culpable del fracaso final de las manadas del almirante Doenitz: el subir las cuestas abajo, o sea, el remontar las aguas abajo de un río. Y ahora viene la REVISTA y nos proporciona esta nueva tranquilizante. Pero

EPISTOLARIO

¿cómo ha sido posible? Yo, sin ánimo de polemizar, aventuro las siguientes soluciones, a saber:

- 1.^a Utilizando la marcha atrás.
- 2.^a Inclinando el río, para que las aguas discurren en dirección contraria.
- 3.^a Considerando el verbo “remontar” como derivado de la voz “remonta”, en su acepción cuarta, militar, o sea, que el submarino en cuestión, cargado de garañones y yeguas en estado de merecer, se dedica a la cría caballar por las aguas fluviales.

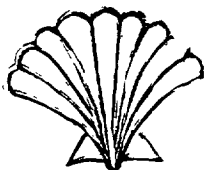
Tan sólo este “trilema” merecería una pequeña aclaración por parte de esa Dirección.

Un abrazo de este buen amigo y lector insobornable.

Antonio MOLINS RISTORI



N. DE LA D.—El arte dialéctico podría aconsejarnos sostener que la dotación de aquel submarino se solazaba con el juego de pelota conocido por “remonte”; que todo el personal echaba suelas al calzado, es decir, “remontaba”; o, milagros de la ciencia-ficción, que las ruedas delanteras del sumergible eran mucho más altas que las traseras, con lo cual aparentemente remontaba. Pero, si bien el texto corresponde a su autor y firmante, preferimos confesar, con verdadero propósito de enmienda, que somos culpables de esa pifia, tan cordial e ingeniosamente denunciada.



MISCELANEA



15.925.—Ahorro.

Recientemente, el Instituto Histórico de Marina, dependiente del Patronato "Diego Saavedra Fajardo" del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, publicó una magnífica edición facsimilar de las "Ordenanzas del Buen Gobierno de la Armada del Mar Océano de 24 de Enero de 1633".

Nos llamó la atención el artículo 168, que dice:

Y por los muchos inconvenientes que se siguen de gastarse la pólvora que se provee por mi cuenta en salvas y fiestas superfluas: mando que a ningún Capitán General, ni almirante, ni otra persona de cualquier calidad que sea, se le haga salva, sino chirimías y trompetas, reservando la artillería, mosquete y arcabucería para mí y demás personas reales.

De las chirimías se pasó luego al chifflé o pito de los contramaestres.

R. B.-M.



15.926.—Carta.

Siendo el almirante Collingwood comandante de la escuadra inglesa que bloqueaba el puerto de Cádiz, en 21 de agosto de 1805, escribía a su esposa una, en la que, entre otras cosas, le decía:

Tengo muy poco tiempo para escribirte, pero quiero contarte una situación difícil en que he estado a punto de verme ayer. Mientras cruzábamos a la vista de la ciudad, apareció la escuadra combinada de 36 buques de guerra (1). Nosotros éramos tres pobres cositas, una fragata y una bombardarda, y nos retirábamos hacia el estrecho poco deseosos, como puedes suponer, de medir nuestras fuerzas con las de semejante enemigo. Al retirarnos, emprendieron nuestra caza 16 buques grandes, pero cuando nos aproximamos al estrecho la aban-

(1) La escuadra combinada era la hispano-francesa del mando del almirante francés Villeneuve.

MISCELANEA

donaron, uniéndose a sus amigos de Cádiz, donde se abastecen y preparan.

Nosotros, entonces, seguimos su retaguardia, y hoy la hemos visto dentro del puerto de Cádiz, donde su armada tiene el aspecto de un bosque espeso. Espero que alguien vendrá pronto en mi auxilio, pero mientras tanto necesito tener el mayor cuidado posible.

J. F. G.



15.927.—Apuesta.

En el viaje marítimo que desde Nápoles hizo Carlos III para coronarse rey de España trajo consigo a su querido confesor, el viejo y humilde franciscano padre Bolaños.

El monarca comentó un día a bordo, con los altos oficiales que le acompañaban: “Ha

apostado conmigo el confesor su pectoral a que tardamos más de diez días, que he dicho yo podrá durar el viaje hasta Barcelona; pero, de cualquier modo, yo soy el que pierdo; porque el pobre no tiene otro pectoral que aquél, y si se lo gano tendré que darle otro mejor”.

Por cierto, el pobre fraile perdió la apuesta, con lo que también perdió el rey.

A. L.



15.928.—Forro de cobre.

El casco de madera cubierto con planchas de cobre dio un magnífico resultado contra la broma o el teredo molusco que taladraba la madera. Esta técnica se instauró en 1760 por los ingleses. Pero hemos de decir que ya los españoles a comienzos del siglo xvi habían padecido las consecuencias de la broma en sus viajes a América e idearon el forro de plomo que perduró hasta la aparición de las planchas de cobre. El primer barco español que se forró de plomo lo fue en 1514, en Sevilla.

P. C.



15.929.—Ciencia.

En una obra extranjera que se publicó con motivo del IV Centenario del descubrimiento del Pacífico leímos, sin inmutarnos lo siguiente:

... con ello nuevamente nuestra juventud recordará los nombres de Drake, de Anson, de Cook, de La Perouse, de Marchand, de Behring, de Vancouver.

¡Pobre juventud! Los portugueses y los españoles están preparando expediciones por si alcanzan a esos.

R. B.-M.



15.930.—Expresión náutica.

Shakespeare pone en boca de Hamlet una expresión muy marinera para hacer ver que su locura era solamente parcial. Dice Hamlet: *No estoy loco más que nornoroeste*, que vienen a ser dos cuartas de las 32 de que consta su cerebro.

¡Una original unidad de medida!

P. C.



15.931.—Balansó.

El patrón catalán Juan Balansó logró merecida reputación de valeroso en 1757. El 22 de junio, en viaje de Marsella a Barcelona con el pingue *San Antonio*, de tres cañones y 15 tripulantes, fue alcanzado cerca de Palamós por una galera argelina, con cien hombres y mucha artillería. Lejos de embarrancar, optó el patrón por la lucha, y con tal suerte que metió una bala en el pañol de pólvora enemigo, haciéndole saltar en pedazos. Los españoles pudieron recoger del agua a 43 moros y turcos.

A. L.



15.932.—Cádiz.

Del aspecto que ofrecía la *Tacita de plata* cuando el desgraciado suceso de Trafalgar (21-X-1805), tenemos la siguiente noticia que nos da en sus *Memorias de un oficial del Ejército Español: Campañas contra Bolívar y los separatistas de América* el por entonces joven de unos diecisiete años, guardia marina en 1808, y, más tarde, pasado al Ejército, don Rafael Sevilla y León:

Con hondo sentimiento contempló el pueblo de Cádiz aquella partida, pues sin saber por qué todos presentían un funesto resultado. Mientras tenía lugar aquel acto imponente no cesaron de estar cubiertas las azoteas y murallas de hombres, mujeres y niños de ambos sexos, que despedían con

gritos y con pañuelos a sus parientes y amigos de la escuadra.

Ni un alma se encontraba por las calles de Cádiz; todos sus habitantes habían afluído como una avalancha a los muelles y a sus cercanías. Yo vi a muchas señoras y mujeres del pueblo como Magdalenas: eran madres de los que iban a morir; su instinto les debía representar lo inminente de la catástrofe, máxime cuando desde los miradores se veían, cual ominosas fantasmas de muerte, buques que asomaban por el horizonte.

La consternación, aun antes de la batalla era general. ¿Y cómo no había de serlo si apenas había en Cádiz una familia que no tuviese un ser querido en la escuadra que se alejaba? Yo también tenía en ella a un hermano querido (1), y a tios bondadosos que me habían estrechado en sus brazos al partir.

(1) Su hermano era don José Sevilla, que, como guardia marina, se halló en tal jornada.

J. F. G.



15.933.—Melenas.

En el viaje de Juan de Grijalba al Yucatán, en 1518, expedición precursora de la de Hernán Cortés para la conquista de Méjico, salieron los navíos de Santiago de Cuba hasta San Antón, extremo occidental de la isla, desde donde partían hacia Yucatán. Según cuenta Bernal Díaz del Castillo, aquí, en San Antón, *después de haber todos confesado se tresquilaron las cabezas, que fue la primera vez que los españoles lo hicieron en las Indias, porque antes se preciaban de traer coletas. Hicieron esto porque entendieron que el cabello largo les había de ser estorbo para la pelea.*

¡Menos mal que los piojos se morían al cruzar la línea de declinación cero!

P. C.



15.934.—Los estudios.

Refería el almirante don Ramón de la Fuente y Herrera, uno de los guardias marinas que en los años de 1892 a 1894 dio la vuelta al mundo a bordo de la corbeta-escuela *Nautilus*, del mando del inolvidable Villaamil, que al llegar a Buenos Aires bajó a tierra en compañía de su amigo, el alférez de navío don José Miranda y Cadrelo.

Este, nada más poner el pie en el muelle, dio de manos a boca con un paisano suyo, de San Fernando, compañero de colegio, que, según los síntomas, se hallaba totalmente derrotado, como muchos otros compatriotas que en el puerto estaban y que allí mismo habían desembarcado años antes creyendo llegar a la tierra de promisión ambicionada, que les libraría de fatigas y estrecheces.

Es el caso que los paisanos y La Fuente quedaron en verse por la noche, y los guardias marinas quisieron que fuese en un café amable y divertido. Entonces, el español sugirió que uno muy a propósito era el café "Italia", y dio a continuación el nombre de la calle en que éste se encontraba. Y al ver que Miranda consultaba el plano de las calles de la gran ciudad, y haciendo una señal en un punto determinado, decía: —*Ya sabemos dónde está*, no pudo contener su admiración y exclamó:

—*¡Hay que ver, Pepiyo! Acabas de desembarcar y ya sabes dónde está el "Café de Italia". ¡Lo que son los estudios!*

Y cuál no sería nuestra sorpresa —terminaba don Ramón— cuando en la calle señalada, cansados de buscar por todas partes el susodicho "Café de Italia", nos encontramos a nuestro amigo que nos llamaba desde la puerta de un tugurio, sobre el cual se leía, en un flamante letrero: "Café Talía".

J. Ll.



15.935.—Madera.

Para darse una idea de la cantidad de madera que necesitaba un navío del siglo XVIII, del porte de 110 cañones, baste decir que representaban unos 100.000 pies cúbicos, lo que vienen a ser unos 4.000 robles. ¡A la mar, "maera"!

P. C.



15.936.—San Telmo.

Fray Martín Sarmiento, al discurrir sobre su vida y viajes literarios, refiere que en 1767 escribió sobre "el vulgar fenómeno Castor y Pólux, en el cual los primiti-



vos cristianos del Mediterráneo invocaban a San Erasmo, obispo y mártir de la primitiva. De San Erasmo se formó Sant-Erasmo, con el tiempo Sant Eramo y Santeramo y Sant Ermo y Santermo. Y en

el siglo xvi los marineros de Galicia corrompieron con San Telmo; y, siendo así, que no ha habido tal Telmo en el mundo, y que sólo lo inventó la ignorancia”...

A. L.



15.937.—Pluriempleo.

Es curioso el formulario que debía servir de pauta para extender las escrituras de posesión en los descubrimientos que se hiciesen en la expedición a la costa noroeste de América en 1774 por el alférez de fragata don Juan Pérez.

Después de poner todos los títulos del rey Carlos III, que no eran pocos, vienen los del virrey:

Que por mandado del excelentísimo señor bailío frey don Antonio Bucareli y Ursúa Henestrosa Laso de la Vega Villacis y Córdoba, caballero Gran Cruz y comendador de la Bóveda de Toro en el Orden de San Juan, gentilhombre de Cámara de S. M. con entrada, teniente general de los Reales Ejércitos, virrey, gobernador y capitán general de esta Nueva España, presidente de su Real Audiencia, superintendente general de Real Hacienda, presidente de la Junta de Tabacos, juez conservador de este ramo y subdelegado general de la Renta de Correos, en el mismo reino, salió del puerto de San Blas...

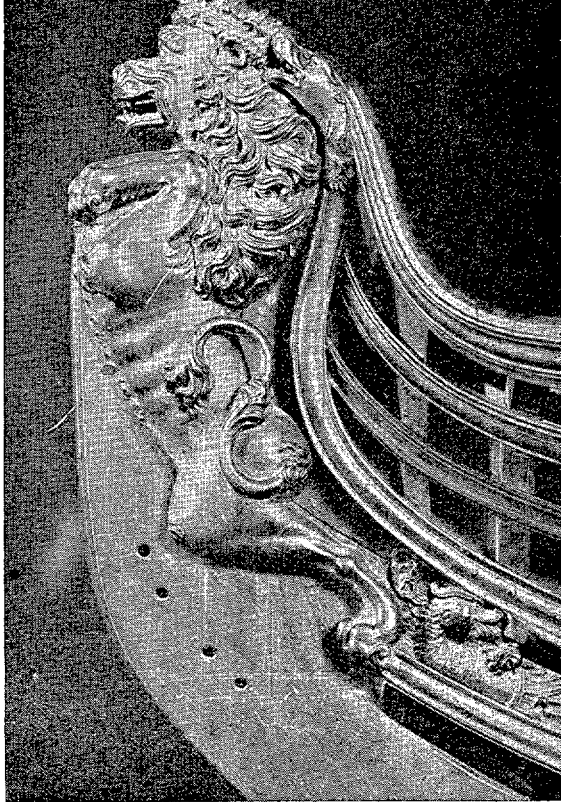
¡Lo que pagaría la familia por su escuela!

R. B.-M.



15.938.—Mascarones.

En el siglo xvii los mascarones de proa de casi todas las armadas eran dorados. Pero un siglo más tarde los ingleses los pintaron de negro, y los franceses, de azul. En España, como el mascarón más frecuen-



te era el león coronado, se pintaba de color ocre claro, imitando la piel del fiero animal.

P. C.



15.939.—Cartagena.

Estrabón (65 a. de J.C. al 24 d. de J.C.?) en el libro III de su *Geografía*, dedicado a Iberia (España), en su descripción de sus costas, refiriéndose a esta bella ciudad mediterránea, dice que:

... la ciudad de Cartago Nova, obra de Asdrúbal, que sucedió en el mando de los ejércitos cartagineses a Barca, padre de Aníbal. Esa ciudad es la más poderosa de cuantas hay en aquella región, ora se mire su posición natural, ora la fortaleza de sus murallas y aun la simetría con que están construídas, ora la comodidad de su puerto, ora la amenidad de su laguna, y no lo es menos por sus abundantes minas de plata... Tanto en ella como en los pueblos limítro-

MISCELANEA

fes están muy en estimación y uso los escabeches. Es también plaza de gran comercio, ya sea para importar los artículos que vienen por el mar, ya para exportar los géneros que produce lo interior para conducirlos a todas partes.

J. F. G.



15.940.—Soneto.

Con motivo del fallecimiento de don Pedro Téllez Girón, tercer duque de Osuna, virrey que fue de Sicilia y Nápoles, en el reinado de Felipe III, escribió Quevedo, consejero, agente y confidente de aquél, en aquellos virreinos, el siguiente:

*Diez galeras tomó, treinta bajeles,
ochenta bergantines, dos mahonas (1);
aprisionóle al turco dos coronas (2),
y los corsarios suyos más crueles.*

*Sacó del remo más de dos mil fieles,
y turcos puso al remo mil personas;
y tú, bella Parténope (3), aprisionas
la frente que agotaba los laureles.*

*Sus llamas vio en su puerto la Goleta;
Chicheri y la Calivia saqueados.
lloraron su bastón y su jineta.*

*Pálido vio el Danubio sus soldados,
y a la Mosa y al Rhin dio su trompeta
ley, y murió temido de los hados.*

(1) Mahona: "Embarcación turca de transporte; especie de galera de mediana magnitud, parecida a las galeazas de Venecia, pero menos fuerte".

(2) Coronas: Debe referirse a la *Corona naval*, de oro y circular, con relieves alternados de popas y proas de embarcaciones, que antiguamente se daba como premio al que en el abordaje saltaba primero al barco enemigo. También se otorgaba al que ganaba un combate naval.

(3) Parténope: Nombre antiguo de Nápoles.

J. F. G.



15.941.—Didáctica.

En su obra *El laurel naval de 1814*, conmemorativa de la batalla de Chacabuco, cuenta Angel Justiniano Carranza que, en Montevideo, los buques realistas organizaron una leva en la que abundaban mancebos de pulpería, vagos y tahúres: "A éstos —escribe el citado autor— se adiestraba en la maniobra por un método raro, el cual merece recordarse por su originalidad. Asegurábase un naípe de la baraja en los cabos de labor con que se maneja el aparejo, y cuya extraña nomenclatura era incomprendible para ellos. Entonces, colocándose el instructor cerca de popa, mandaba con voz severa: *Al as de copas; al siete de espadas; al caballo de bastos; a la sota de oros, etc.*, y al instante todos corrían a los respectivos palos, cuerdas o velas".

A. L.



15.942.—Castigos.

En las armadas de los siglos XVI al XVIII, el código militar era de una extraordinaria severidad. El pasar por la quilla era el más frecuente y es fácil comprender que muchos de los castigados no sobrevivieran a la prueba.

El mero hecho de sacar un cuchillo en un acceso de ira, aunque no hiriese a nadie, era suficiente para clavar la mano del culpable al palo mayor con el propio cuchillo hasta que el mismo pudiese saltarse sólo.

Si un marinero cometía un asesinato a bordo, se ataban espalda contra espalda la víctima y el asesino, y juntos, se arrojaban al agua.

P. C.



15.943.—Caballerosidad.

Mayo de 1746. España e Inglaterra están en lucha. Un temporal destroza la fragata británica *Elizabeth* cuando navega frente a

La Habana. Su comandante, Edwards, consigue entrar en puerto y se entrega como prisionero. El gobernador de la plaza, Juan de Güemes, le responde: "No, señor; aunque enemigos, somos hombres. Si os hubiérais presentado hostilmente, os declararía tales prisioneros; pero arrojados por un temporal, no sois más que desgraciados a quienes debemos los auxilios de la humanidad".

Y, así, les dejó reparar, hacer víveres y hacerse a la mar con salvoconducto hasta las Bermudas.

A. L.



15.944.—Viejas fotos.

La promoción a la que pertenece el ministro de Marina, almirante don Gabriel Pita da Veiga, ingresó en la Armada en el año 1924. Publicamos la fotografía de los supervivientes de esta promoción cuando celebraron las bodas de plata de su ingreso en la Escuela Naval Militar:

1. Lobeira Moreda, Manuel.
2. Ripollés de la Cruz, Emilio †.
3. Gil Adell, Juan †.
4. Pita da Veiga y Sanz, Gabriel.
5. Carlos y Ortiz, Manuel María de †.
6. Vázquez Reyes, Elías.
7. Aiguabella Bustillo, Rafael.
8. Rodríguez Rey, Manuel.
9. Rodríguez Toubes y Vázquez, Antonio.
10. Scharfhausen Kebbon, Oscar.
11. Fernández Aldave, Leandro.
12. Núñez de Olañeta, Francisco.
13. Rodrigo Jiménez, Fernando.
14. Vila Otero, Gumersindo.
15. Prieto García, Aquilino †.
16. Meirás Otero, Luis †.
17. Leiva Lorente, José María.
18. Sillero del Hoyo, Hermenegildo.
19. Albarracín López, Agustín.
20. Cervera Balseiro, Alberto.



21. Domínguez Sotelo, Miguel †.
22. Galvache Cerón, Jesús.
23. Dolarea y Pinillos, José Ramón de †
24. Deudero Serrano, Antonio †.
25. Rodríguez y Gil de Atienza, Mariano.
26. Rengifo Suárez, Everardó †.

Por necesidades del servicio en aquella ocasión no pudieron asistir:

- Morales Hernández, José Luis.
 Zea Marcos, Francisco.
 Díaz Cuñado, José.
 Liaño de Vierna, Ramón.

A. A.



MISCELANEA

15.945.—Buceo.

Del famoso cosmógrafo de la Casa de Contratación de Sevilla, Pedro Medina, conocíamos su trabajo "Arte de navegar", del que Francia hizo doce ediciones, desde 1561 a 1618 para sus escuelas náuticas, así como su "Regimiento de Navegación", "Cosmografía" y el "Libro de las grandezas de España", pero ignorábamos una interesante faceta de su vida, hoy muy de actualidad.

Por un documento del Archivo de Indias sabemos que de enero a mayo de 1542 se hallaba ocupado en el buceo de unas naos perdidas en Sanlúcar de Barrameda.

R. B.-M.



15.946.—Libro de táctica.

A mediados del siglo XVIII, el teniente de navío don Juan Manuel de Lombardón tradujo del francés la obra de un jesuita llamado Pablo Hoste, obra que llevaba el extenso título *Arte de armadas o Tratado de evoluciones navales, que contiene reglas muy útiles y necesarias para los oficiales generales y particulares de Marina*. En el prólogo de la traducción Lombardón dice que nadie se extrañe que un religioso trate una materia tan ajena de su instituto porque, además de poseer sólidos conocimientos de matemáticas, estuvo doce años en destinos de mar, al lado de los más sabios generales de su nación de fines del siglo XVII y nadie hasta entonces ha escrito extensamente sobre el tema.

Pocos años más tarde, y siendo ya capitán de fragata, Lombardón escribió otra obra sobre el mismo tema de la del padre Hoste y lo curioso de ella es la dedicatoria, porque la hace al *augusto héroe Carlos III, rey de España*.

Algo cobista nos parece, ¿no creen?

P. C.



15.947.—El P. Quiroga.

Sabemos de curas que fueron antes marinos, pero, quizá, el jesuita gallego José Quiroga fue de los pocos que conservó el oficio después de recibir la tonsura. Tal se deduce de las relaciones de sus viajes de reconocimiento, hechos por 1741 y 1745 a las costas de la Patagonia.

A. L.



15.948.—Construcción naval.

Como hay muy poco nuevo bajo el sol, resulta que la técnica moderna que lleva el horrendo nombre de "jumboización", esto es, cortar un barco por la mitad para darle más eslora y mayor capacidad ya existía en el siglo XVII en los astilleros holandeses, rindiendo el sistema *tan buenos servicios como si desde un principio se hubiera construido con estas medidas*. Los ingleses adoptaron esta técnica con posterioridad.

P. C.



MARINOGRAMA NUMERO 99

(Por DOBLAN)

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

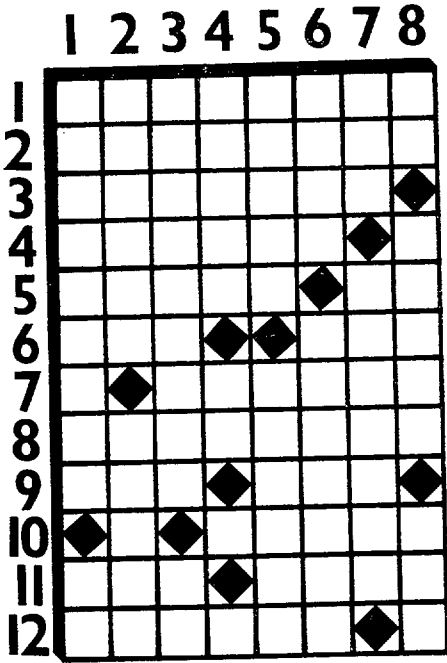
DEFINICIONES

PALABRAS

- A.—Cualquiera de los compartimientos que se hacen en el buque para guardar víveres, municiones, etc. 58 93 13 73 51
- B.—El que en los buques mercantes lleva a su cuidado el cargamento 10 105 39 63 46 31 96 24 1 85
- C.—Desvío de la proa del buque hacia un lado u otro del rumbo a que se navega 44 77 64 36 7 17 69
- D.—Bordada corta 83 12 102 54 25 88 66 5 71
- E.—Comencéis a entrar en un canal, estrecho, puerto, etc. 57 95 21 76 49 79 100 15
- F.—Ninfa que habitaba en los ríos y en las fuentes 72 41 47 2 11 27
- G.—Brazo de mar largo y estrecho que separa dos islas 94 30 50 16 86 99 35
- H.—Derrota que hace entre dos viradas una embarcación 48 90 67 8 75 20 4
- I.—Almirante griego (1768-1835). En 1822 venció a Turquía en Patras y en el canal de La Spezia. Está enterrado en El Pireo 81 52 62 26 104 32 87
- J.—Bajada brusca de la proa de un buque 74 14 53 23 42 3 98 92 68
- K.—Embarcación semejante a las galeotas 19 78 97 55
- L.—Ribera, límite de la tierra que la separa del mar, lago, río, etc. 33 60 38 101 80 37
- M.—Marino español (1858-1930). Durante la guerra de 1914-18, siendo agregado naval en La Haya, organizó el servicio de protección de prisioneros de guerra, internados y deportados aliados 89 59 45 18 29 40
- N.—Diese la embarcación en arena o piedras, quedando en ellas sin movimiento 6 91 84 28 22 61 82 56 43
- O.—Lado o costado exterior de la embarcación 65 103 70 34 9

(La solución en el próximo número)

PAÑOL DE VOCES NUMERO 19



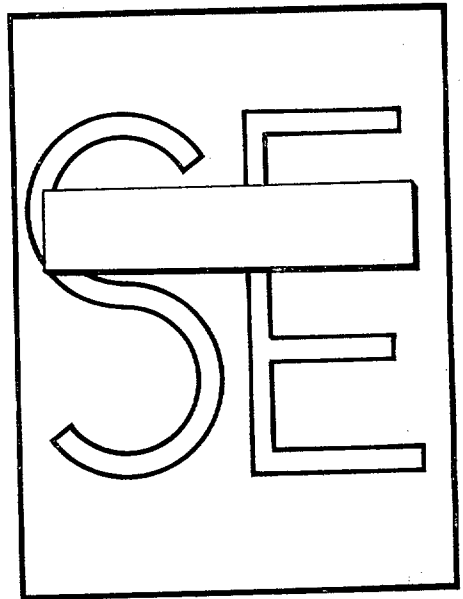
Horizontales:

1. Japuta.—2. Se posaban en la mar.—
3. Arroyo.—4. Acortes el camino.—5. Dices tu dictamen. Pronombre.—6. Cocino. Alimento básico.—7. Llega el barco al fin del viaje.—8. Resumen de lo dicho (plural).—
9. Iglesia catedral. Dícese al paciente.—
10. Esposa de Teseo.—11. Cierta cama. Ras-car.—12. Dabas mucho calor.

Verticales:

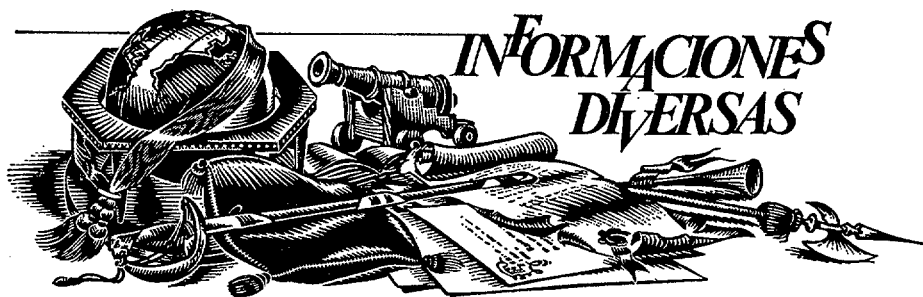
1. Ingenios para defenderse contra las mi-nas. Negación.—2. Vestimentas sagradas. Filamentos córneos.—3. Lavamanos. Adver-bio.—4. Fruta de sartén. Artículo.—5. Gran-des masas de agua. Defecto físico.—6. Al revés: Tiene conocimiento. Ciertos templos.
7. Yunque. De sabor salado.—8. Prefijo que expresa negación. Comidas. Al revés: Pe-cado.

NAUTRAPELIA NUMERO 19

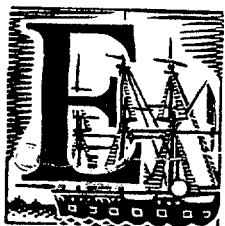


Bahía.

(Las soluciones en el próximo número.)



ENTREGA DE LOS PREMIOS «VIRGEN DEL CARMEN», EN VALLADOLID



El pasado 20 de octubre, tuvo lugar en Valladolid la ceremonia de entrega de los premios "Virgen del Carmen" concedidos este año, acto que fue presidido por el ministro de Marina, almirante don Gabriel Pita da Veiga. La solemne ceremonia se celebró en el incomparable marco de la capilla del Colegio de San Gregorio (hoy Museo Nacional de Escultura Policromada), dentro de una sesión literaria de exaltación del mar.

Comenzó con un discurso del contralmirante Boado, presidente del Patronato de los premios "Virgen del Carmen", quien, después de un sentido recuerdo del profesor Muñoz Alonso, vocal que fue del Patronato, explicó la razón de ser de estos premios y la trascendental importancia de la mar en la vida de la Humanidad. Aludió a la significación de las cuatro Marinas, cada una en su peculiar aspecto, y justificó el haber elegido Valladolid para darle un especial relieve al acto.

A continuación pronunció una erudita e interesante conferencia el director del Archivo Histórico de Simancas, don Amando Represa, sobre el tema "Castilla y el mar", deteniéndose singularmente en la influencia que Valladolid y su región tuvieron en la prosperidad de la Marina castellana desde su creación, hasta que se consolida la unidad nacional. Fue una elocuente lección de historia.

Se procedió seguidamente a la entrega de los premios "Virgen del Carmen", de manos del ministro de Marina, a los siguientes señores y entidades:

De libros: a don Luis López Anglada y don Arcadio Ortega Muñoz.

De periodismo: a don José Pérez Guerra, don Manuel Colomar Masjoán,

INFORMACIONES DIVERSAS

don Carlos Martínez Valverde, don Juan A. Padrón Albornoz y don Manuel Ramírez Gabarrús.

De radio: a don Luis Albert Montaner.

De la Comisaría General de Abastecimientos y Dirección General de Pesca: a don Eliseo de Andrés Soler.



Un momento de la entrega de premios

Las medallas de honor del Patronato se concedieron al periódico "El Día", de Santa Cruz de Tenerife; a Radio Sahara, de El Aaiun, y a don Federico Fernández de la Puente y don Luis de Diego López.

El ministro impuso después las cruces del Mérito Naval al subdirector general de Coordinación Informativa, don Manuel Camacho de Ciria, y a los siguientes periodistas: don Rafael García Serrano, director de Pyresa; don Delfín Ignacio de Salas, secretario de redacción de "Mundo Hispánico"; don José Pérez Guerra, redactor de "Informaciones"; don Emilio Limones Díaz, redactor jefe de los servicios informativos de RNE y don José María Barceló Fortuny, redactor del "Diario de Mallorca".

Tomó después la palabra el conocido escritor don Pedro de Lorenzo, miembro del Patronato, para pronunciar el pregón de "Alforjas para la poesía" —que se celebraría como final del acto—, refiriéndose al tema del mar en los poetas vallisoletanos. Escuchar su retórica preciosista fue una delectación difícil de olvidar a los concurrentes al acto.

En la sesión de "Alforjas", bajo el patronazgo de su creador, don Conrado Blanco, también vocal del Patronato de los premios, actuaron dos de los poetas galardonados, López Anglada y Ortega Muñoz, recitando alguno de sus poemas, además de los ya consagrados, don Ginés de Albareda y don Manuel Al-



Aspecto de la capilla del Colegio de San Gregorio

cántara. Cerró la sesión el propio don Conrado Blanco, recitando de forma magistral un bello poema enviado por don José María Pemán. Todos ellos arrancaron ovaciones del público.

El acto resultó de gran brillantez, y a ello contribuyeron no sólo el hermoso marco de la capilla del Colegio de San Gregorio, sino el bien decir de oradores y poetas, además de la relevancia de las personalidades que componían la presidencia, entre las que se encontraban, acompañando al ministro de Marina, el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, el capitán general de la 7.^a Región Militar, el subsecretario de la Marina Mercante, el almirante jefe de la Jurisdicción Central, el gobernador civil y demás autoridades provinciales y locales. Fue un verdadero acto de hermandad entre los hombres de la meseta y las gentes de la mar.

Más tarde, el ministro de Marina ofreció un almuerzo. Tras unas breves palabras de gratitud del gobernador civil, el ministro pronunció el siguiente discurso:

Excelentísimos señores.

Señores:

Es ésta una de las pocas ocasiones en que la Armada, que hoy representa, abandona su medio ambiente, la mar, y deja su soledad castrense para asomarse a otro medio, por lo que se siente agradecida, reconocida y satisfecha. Agradecimiento por la oportunidad que se le brinda de hacer oír su voz y de traer sus inquietudes.

Reconocimiento por saber que la vais a escuchar y que encontrará la comprensión que necesita para que se le conozca en el corazón de Castilla.

Satisfacción por saberse entre amigos, entre hombres dispuestos a comprender y compartir los problemas de la mar.

Pero hay dos razones que hacen más profundos estos sentimientos: una de lugar, que sea Valladolid, "la más noble villa de su tiempo", como la definió Juan II, mudo testigo de tantos sucesos históricos, antigua sede de la Corte, punto de reunión de las Cortes y, sobre todo, donde se inicia y se gesta, bajo el patrocinio de don Fadrique Enríquez, almirante de Castilla, la unión y grandeza de España cuando el 19 de octubre de 1469 contraen matrimonio, en el palacio de Vivero, Fernando e Isabel.

El segundo motivo es la entrega de los Premios "Virgen del Carmen", precisamente creados al terminar nuestra guerra de Liberación para fomentar los trabajos encaminados a hacer conocer el mar.

El mar, ese eterno incomprendido, tanto que ni su género está definido: se dice que "el mar es y en la mar se está". Por eso, mi intención es que todos podamos usar el femenino, que todos estemos en la mar, si no físicamente, al menos con nuestro pensamiento y con nuestro corazón.

En breve pincelada, quiero dar a conocer lo que es la mar y lo que en la mar está.

El mar es una fuente inagotable de recursos, es la despensa y la reserva alimenticia de una tierra superpoblada y esquilmada; apenas si se ha iniciado su explotación racional. Si bien con mejoras técnicas, se sigue dentro de los cánones tradicionales de captura y comercialización; pero es mucho y muy interesante lo que se puede hacer, desde la creación de "granjas", que ya se utilizan para el fruto de la mar sedente, como el marisco y otras especies, hasta la canalización y perfecta localización de los "rebaños" nómadas, donde la oceanografía y el conocimiento del mar tienen primordial papel.

El mar, lejos de ser obstáculo, siempre ha sido camino, siempre ha sido el vínculo de unión entre los pueblos; es por donde se han descubierto nuevos mundos y por el que se mueve nada menos que el 80 por 100 del transporte total de los productos que exige el comercio mundial, aunque en el caso de España no es aventurado afirmar que esta cifra llega al 95 por 100.

El mar en su aspecto deportivo es la mejor válvula de escape de una vida ajetreada; es donde se forjan las virtudes de autodisciplina, de dominio de sí mismo, de responsabilidad; donde es más fácil apreciar la grandeza de Dios ante una mar encalmada o embravecida, y donde mejor

se aprende a rezar; es la mejor escuela de las virtudes humanas, de noble competición, de ayuda y cooperación desinteresada, de abnegación y de sacrificio.

Es el deporte náutico el mayor forjador de vocaciones marineras —otro de los objetivos principales de los Premios “Virgen del Carmen”—, y es en los grandes pantanos, verdaderos mares interiores de nuestra casi isla, donde pueden nacer las grandes inquietudes que por la mar debería sentir el hombre del interior.

Pero hay más: es motivo de reciente preocupación, y con un futuro impredecible, la explotación del suelo y subsuelo de los fondos marinos, motivo de debate y polémica en la Conferencia del Mar. A donde puede llegar el límite de prospección, investigación y extracción, es indudable que crece día a día, y aquí es donde quizá pueda solucionar la Humanidad su acuciante problema energético y de materias primas.

Para que estas posibilidades que el mar ofrece, y que nuestro deber es afrontar, es necesaria una fuerza naval acorde con sus obligaciones y deberes.

Una vez sentadas las anteriores premisas, ¿cuál es la posición de España en la problemática marítima internacional en función de nuestra posición geográfica y en función de las tensiones internacionales de actualidad?

Veamos a grandes rasgos el panorama marítimo internacional:

- Es en la mar donde está desplegada con primordial importancia la fuerza de disuasión nuclear, en la que se fundamenta la inestable paz del mundo.
- Los estrechos son zonas latentes de tensión internacional.
- Los litigios pesqueros son agravantes de esta tensión.
- El problema energético confiere una vital importancia al tráfico de productos petrolíferos que tienen sus caminos en la mar.
- El problema internacional de la subversión, con sus derivadas de infiltración, contrabando de hombres y armas, obligan a un estrechamiento de la vigilancia de las fronteras marítimas.
- El inestable equilibrio del Mediterráneo, flanco sur de Europa central, en donde la presencia rusa puede provocar la distensión en nuestro continente.
- Los latentes problemas del libre paso por los estrechos y de la extensión de aguas territoriales adquieren cada día mayor relieve en la panorámica internacional.

Ahora bien, la situación geoestratégica de España la hace ocupar un lugar prominente en esta panorámica internacional.

Su situación centrada en el Ecuador Económico-secular, que nacido en Tiro-Gades se prolongó a las Antillas y al Nuevo Mundo, se incrementó con el canal de Suez y a su cierre continúa siendo la encrucijada del tráfico marítimo internacional, en especial en el de crudos y productos petrolíferos.

El estrecho de Gibraltar, obligado paso del tráfico mercante y de la

Fuerza bajo todas las banderas, hace nuestra la obligación de beneficiarlo y explotarlo transformándolo en producto manufacturado de Poder.

Nuestra situación mediterránea, que si bien facilita, también obliga a ejercer el control de su cuenca occidental, nos coloca en su vanguardia en el caso que el inestable equilibrio político de este mar se incline a uno u otro lado.

Los problemas pesqueros, no sólo desde el punto de vista de su repercusión en nuestra flota pesquera y en su aportación a la economía nacional, sino en la grave responsabilidad de la conservación de la riqueza de nuestros caladeros.

Los intereses de las grandes potencias en juego en la Conferencia del Mar, que tan directamente repercuten en los nuestros propios: internacionalización del banco sahariano, libertad de tránsito por el estrecho, extensión de las aguas territoriales, escasez de plataforma continental en la España peninsular e insular.

Y el ser la cuña avanzada de Europa, obligado paso y afluencia de las comunicaciones entre el viejo continente y Africa.

No quiero terminar estas palabras sin evocar el recuerdo del insigne profesor Muñoz Alonso, uno de los grandes españoles que nos han precedido en el camino, gran amante de la mar y de sus problemas, miembro permanente del Patronato de los Premios "Virgen del Carmen", y hoy, desde su patria chica, quiero hacer saber que su recuerdo y su ejemplo siempre estarán con nosotros.

También quiero agradecer la presencia de este grupo de periodistas, y, en especial, del subdirector general de Coordinación Informativa, que hoy han ingresado en la Orden del Mérito Naval por su significativa labor en beneficio de la Armada y que hoy me honro en distinguir.

Creo y espero haberos dado motivo de meditación de la gran importancia y la gran constante que es la mar en nuestra Defensa Nacional, pero quiero resaltar que, pese a los grandes adelantos, a la gran perfección de la técnica y de los medios, el denominador común de toda esta problemática es el hombre. Reavivar sus inquietudes y fomentar su vocación marinera es el gran motivo de estos Premios "Virgen del Carmen", cuyo patronazgo ha reclamado para sí la Armada, por creer que a ella incumbe la gran responsabilidad de que el ruido de la mar llegue a los últimos rincones del solar patrio y que su espuma sea capaz de saltar las montañas para curtir la piel de los españoles.

Y a la hora de hablar de responsabilidades, quiero reiterar, una vez más, la clara conciencia que los hombres de nuestra Armada tienen del compromiso solemne con el mandato que el pueblo español nos dio al re-frendar unánimemente la Ley Orgánica del Estado, depositando en sus Fuerzas Armadas su confianza y su tranquilidad.

El celebrarse este año aquí este acto ha creado una nueva atadura y nuevo estrechamiento entre las relaciones de Valladolid, ciudad-símbolo e historia de nuestra nación, con la Armada, que una vez más os expresa su reconocimiento y su gratitud.

Las últimas palabras del ministro fueron subrayadas con una gran ovación.



Debemos consignar que todos los actos celebrados en Valladolid fueron, además, un homenaje póstumo a la memoria de don Adolfo Muñoz Alonso, recientemente fallecido, vocal decano del Patronato de los premios "Virgen del Carmen" y vallisoletano de nacimiento. Lo mismo el ministro de Marina que el con-



Presidencia de la misa en sufragio del profesor Muñoz-Alonso

almirante Boado y el gobernador civil que don Pedro de Lorenzo, dedicaron frases de encendido elogio al desaparecido profesor. Por su alma, en la misma mañana del día 20, se celebró una misa de Réquiem en la iglesia de Santa María de la Antigua de aquella capital castellana.



Con objeto de fomentar la vocación marinera entre la población infantil de Valladolid, tuvo lugar en el teatro del recinto de la Feria de Muestras, una sesión de cine con películas sobre la Marina de Guerra y Mercante, que los jóvenes y niños asistentes —más de seiscientos— acogieron con gran interés y satisfacción. Se les explicó también lo que para la patria representaba cada una de las marinas y la posibilidad que tenían de formar parte de ellas. Porque, en definitiva, éste es el fin primordial del Patronato, despertar las vocaciones marineras entre todos los españoles, y para ello nada mejor que comenzar por quienes viven alejados del litoral.



“Faro”. Del capitán de corbeta don Salvador Méndez Rocafort

NOTICARIO



ACCIDENTES

Pérdidas marítimas y aéreas.—Según informaciones del "Lloyd's", las pérdidas habidas en 1973 superaron ampliamente las correspondientes a 1972.

En 1973 se perdieron cincuenta y tres buques, con un importe de 13.000 millones de pesetas, frente a 19 perdidos en 1972. Las pérdidas de mayor importancia fueron las del petrolero italiano **Igara**, por un valor de nueve millones de libras y la del liberiano **Golar Patricia** por 24 millones de libras.

Las pérdidas de aeronaves civiles en 1973 ascendieron a 30 aviones, frente a 25 en 1972. En el pasado año hubo que lamentar la muerte de 933 pasajeros y 86 tripulantes.



Abordaje debido a la niebla.—La motonave española **Monte Zaraya** colisionó en el río Scheldt, entre Konijnenscor y Malenmonacheplaat, con el petrolero británico **Acclivity** debido a la niebla.

El buque español no sufrió daños apreciables y el petrolero resultó con averías en popa.



Yate francés destruido por el fuego.—El yate francés **Philnic** se hundió a unas cuarenta millas de La Coruña a consecuencia de un incendio provocado al caerse una lámpara de petróleo debido a un balance.

Su único tripulante, el joven francés **Thierry Paulais**, tuvo que abandonarlo a bordo de una balsa salvavidas, de donde fue recogido por el pesquero **Nuestra Madre Guadalupe**, con base en el puerto lucense de San Ciprián.



Mar del Plata.—Nueve desaparecidos fue el balance del hundimiento cerca de la bocana del puerto local del pesquero de media altura **Marlin**.

Aunque de momento no se conocen con certeza las causas del naufragio, parece probable que fuera debido a un exceso de carga.

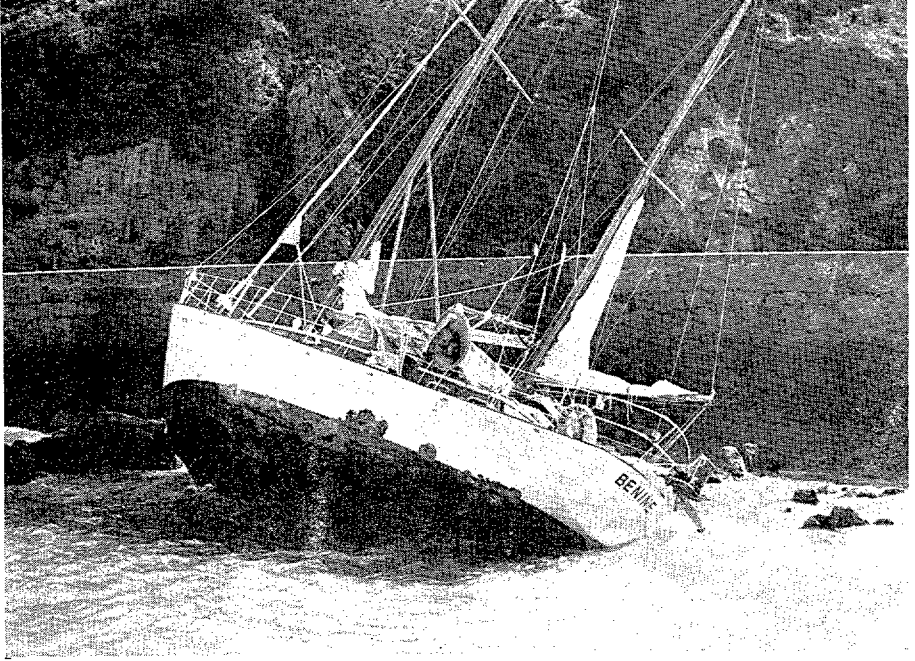


Marea negra en Irlanda.—Una fuga de petróleo crudo durante la descarga del petrolero **Universal Leader** en la terminal de la isla Whiddy, frente a la costa de Cork, produjo una gigantesca mancha de unas 22 millas de longitud, estimada en más de 250.000 galones de crudo.



Trece muertos en incendio.—Trece de los cuarenta y un tripulantes del petrolero sueco de 51.000 toneladas de porte **Palma** perdieron la vida en el incendio declarado cuando el petrolero descargaba crudos en un puerto del norte de Sumatra.





Encalla un yate en La Coruña.—La fotografía muestra la situación en que quedó el yate holandés **Benine**, que fue a dar contra las rocas de la playa coruñesa de Santa Cristina al faltar la cadena del ancla cuando estaba fondeado a la altura del puerto deportivo de Petrolíber.

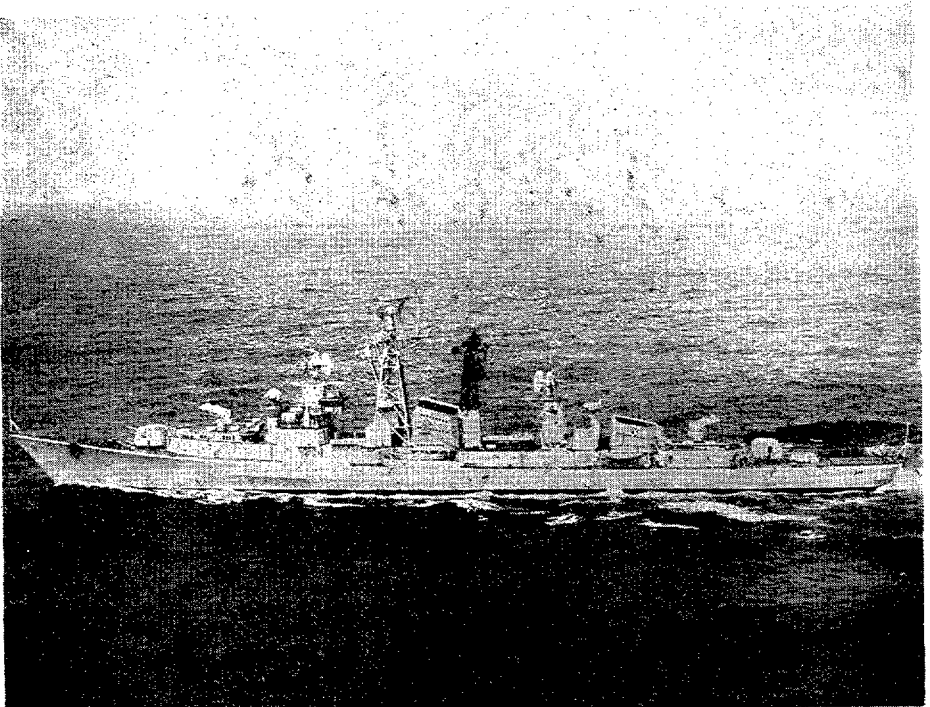
Uno de sus cuatro tripulantes resultó con heridas leves.



Destructor soviético hundido.—Según la agencia turca de noticias "Anatolia", una unidad lanzacohetes de la clase **Kashin** naufragó en aguas del mar Negro a consecuencia de una gran explosión.

Parece que en el accidente no hubo supervivientes.

Ilustra esta noticia una fotografía de archivo de un destructor soviético tipo **Kashin**, cuyo armamento está compuesto



por dos lanzadores dobles de cohetes **SAN-1 (Goa)**, dos montajes dobles de 76 milímetros, cuatro lanzadores de cohetes antisubmarinos y cinco tubos lanzatorpedos.

Señalaremos finalmente que estas unidades son los destructores lanzacohetes más modernos de la flota rusa del mar Negro.



Carguero a la deriva hundido a cañonazos. — Un disparo del escolta rápido francés **Le Champenois** hundió al pequeño mercante, de bandera chipriota, **Ammersee** a unas 30 millas de las costas bretonas, cuando dicho mercante navegaba a la deriva sin tripulación, con un cargamento de dinamita y fuego a bordo.

De esta forma terminó la accidentada navegación del **Ammersee**, que en el mes de septiembre fue noticia por el incendio sufrido cuando se hallaba fondeado frente a Laredo y del que dimos cuenta en el número anterior de esta "Revista".

Desde entonces, este mercante había estado con su peligroso cargamento en diversos fondeaderos del golfo de Vizcaya y del canal de la Mancha.

ACCION SOCIAL

"Día de la Familia" en El Ferrol.—Con motivo de celebrar la Zona Marítima del Cantábrico el "Día de la Familia", tuvieron lugar en las diversas dependencias y buques una serie de actos de marcado carácter familiar.

En el Arsenal presidió los actos el vicealmirante Durán Juan, acompañado por comandantes de buques y dependencias.

Hubo ejercicios militares, demostraciones deportivas, y por la tarde, en el pabellón deportivo de Punta Arneta un gran festival presidido por el capitán general de la Zona Marítima, almirante González-Aller y Balseyro, acompañado por el capitán general de Galicia, teniente general Franco y González-Llanos.



"Operación Plus Ultra 1974".—Especialmente invitados por la Armada española, los niños y niñas integrantes de esta Operación visitaron la Zona Marítima del Estrecho, donde fueron, alojados, junto con sus acompañantes, en la Escuela de Suboficiales de San Fernando.

Tras visitar el Panteón de Marinos Ilustres, los miembros de la "Operación Plus Ultra" embarcaron en un buque de la Marina de Guerra, que los trasladó a la Base Naval de Rota, donde fueron recibidos por el almirante jefe de la misma, contralmirante García-Parreño Kaden.

Después de visitar diversas instalaciones de la Base y comer en ella, los niños regresaron a Cádiz por carretera.

ARMAS

Ayuda estadounidense a Turquía.—El presidente Ford vetó un proyecto de ley destinado a suprimir la ayuda militar a Turquía.

El veto presidencial surtió el efecto apetecido tras una votación celebrada en la Cámara de Representantes del Congreso, en la que no se alcanzó la mayoría necesaria para imponer el proyecto de ley al presidente a pesar de su veto.

ASAMBLEAS

XXXIV Asamblea Nacional del FE-CIT.—Tuvo lugar en La Coruña esta asamblea organizada por la Federación Española de Centros de Iniciativas y Turismo (FECIT).

Dentro de los actos programados destacaremos la visita efectuada por más de 400 asambleístas a El Ferrol del Caudillo, a donde se trasladaron desde la capital de la provincia a bordo de la fragata **Vicente Yáñez Pinzón** y del aljibe **A-11**, cedidos especialmente por la Marina de Guerra para tal fin.

Durante su estancia en El Ferrol, los congresistas cumplieron al capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico, almirante González-Aller y Balseyro, quien presidió el almuerzo ofrecido a los visitantes por el Ayuntamiento de la ciudad.



Naciones Unidas. — El representante permanente adjunto de España en esta Organización afirmó que la militarización del espacio sería la sentencia de muerte del planeta y destacó la necesidad de vigilar que el espacio exterior sea un ámbito pacífico.

ASTILLEROS

El Ferrol del Caudillo.—En el dique de 220.000 toneladas de la Empresa Nacional "Bazán" fue cortado en dos partes el casco del petrolero de 65.000 toneladas **Marquina**, para proceder a un incremento de su eslora y posterior puesta a punto, tras el incendio sufrido al colisionar con otro buque.



Reparación de buques en Brasil.—Fue constituida en Brasil una nueva empresa denominada Lisnico Brasileira, cuyo objetivo básico será atender el creciente número de pedidos de reparación de buques en los puertos brasileños de Vitoria y Tubarao.

En esta empresa participan conjuntamente la portuguesa Lisnaves y la Companhia Brasileira de Reparos Navais.



Belfast.—Los astilleros Harland and Wolff, los más importantes del Ulster, contabilizaron en 1973 unas pérdidas de 4.200 millones de pesetas, a las que, según los directivos de la empresa, sería preciso añadir otros 3.500 millones por rescisión de contratos a causa de retrasos y dificultades en sus programas de construcción.

ASTRONOMIA

Lanzamiento del "Luna-23".—Según informaciones procedentes de la agencia Tass, la Unión Soviética lanzó la estación interplanetaria **Luna-23**, cuyo objetivo es la exploración del espacio cósmico y planetas y de la Luna.

El lanzamiento tuvo lugar desde un satélite en órbita terrestre.



Telescopio a bordo de un avión.—La instalación de un potente telescopio a bordo de un C-141 **Starlifter** va a representar una importante mejora en la observación astronómica, ya que el nuevo telescopio permitirá observar las estrellas desde 17.000 metros de altura, eliminándose así un 85 por 100 de la atmósfera terrestre. Debido a esto, el telescopio será unas 1.000 veces más potente que cualquier otro instalado sobre la superficie terrestre.

BUQUES

Buques de apoyo logístico.—Entró recientemente en servicio el buque de aprovisionamiento de 7.080 toneladas **Gold Rover**, quinta unidad de una serie de seis encargada por la Armada británica.

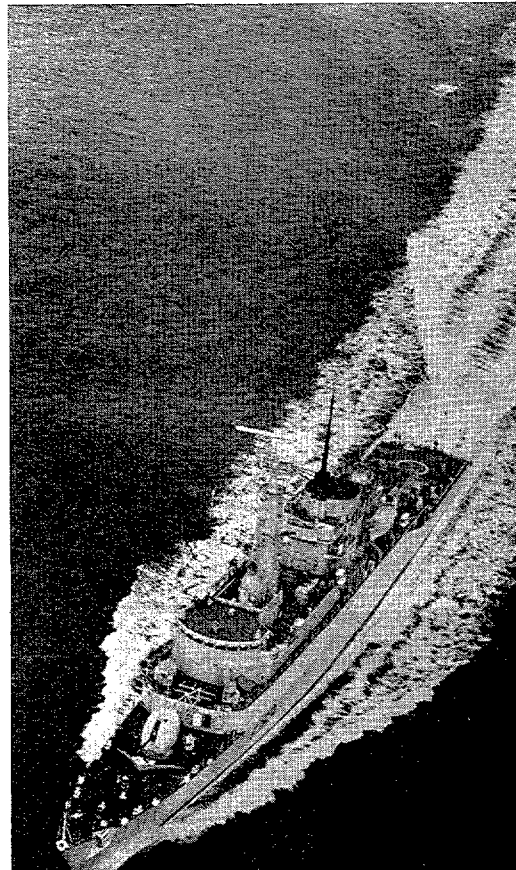
La sexta y última de la serie lleva el nombre de **Black Rover** y entrará en servicio en fecha próxima.

Estas unidades están diseñadas para suministrar en alta mar a las unidades combatientes carburantes, agua y pequeñas cantidades de víveres secos o refrigerados.



"HMS Amazon".—En el Noticario de la "Revista" del mes de enero último dábamos información sobre la fragata británica **Amazon**, primera unidad de la denominada **Tipo-21**.

Ofrecemos ahora una vista aérea de esta fragata durante su primer viaje, en el que mantuvo una velocidad media de 19 nudos y medio.





CEREMONIAL

Jura de bandera en El Ferrol del Caudillo.—En el Cuartel de Instrucción tuvo lugar la solemne ceremonia de la jura de bandera de 774 inscriptos de Marina del último reemplazo, que fue presidida por el almirante jefe del Arsenal, vicealmirante Durán Juan.

Terminado el juramento a la bandera y tras una alocución del comandante del Cuartel de Instrucción, en la que puso de relieve la trascendencia del acto, tuvo lugar una demostración militar a cargo de los cabos monitores de Marinería. Finalmente, las Fuerzas desfilaron ante el vicealmirante Durán Juan y autoridades asistentes al acto.

Cabe destacar la asistencia a la ceremonia de numerosos familiares y amigos de los inscriptos de Marina.



Monumento a la Legión en Zaragoza. El Príncipe de España inauguró en Zaragoza un monumento a la Legión, levantado en la zona de los pinares de Venecia.

Asistieron a la ceremonia el ministro del Ejército, teniente general Coloma Ga-

llegos; primeras autoridades civiles y militares de la ciudad y provincia, así como representaciones de las Fuerzas Armadas y de la Hermandad de Antiguos Caballeros Legionarios de Zaragoza. La Marina de Guerra estuvo representada por el almirante jefe de la Jurisdicción Central, vicealmirante Alberto y Lloveres.

Rindieron honores fuerzas legionarias del Tercio Duque de Alba, de operaciones especiales del Ejército del Aire y de la Infantería de Marina.

Finalizados los actos inaugurales, el Príncipe de España y demás autoridades se trasladaron a la avenida de Isabel la Católica, donde tuvo lugar un gran homenaje de Zaragoza a las Fuerzas Armadas.

COHETES

Lanzamiento del "INTA-300".—En el campo de lanzamientos de Arenosillo (Huelva) el Instituto Español de Técnica Aeroespacial (INTA) lanzó con pleno éxito su primer cohete de dos etapas, el INTA-300, capaz de transportar una carga útil de 30 kilogramos y alcanzar un apogeo de 300 kilómetros.

Este cohete es uno de los proyectos más destacados del Instituto y está destinado a la investigación de la alta atmósfera.



Proyectil intercontinental móvil.—Según informaciones procedentes del "New York Times", la URSS ha desarrollado un proyectil balístico intercontinental móvil y ha construido 151 silos para su emplazamiento.

El periódico señalaba que este tipo de proyectiles crea nuevos problemas militares y diplomáticos, ya que no son tan vulnerables a un ataque como los proyectiles de emplazamiento fijo.



Proyectil intercontinental lanzado desde el aire.—Cerca de la base de pruebas de Range (California), fue lanzado desde un avión C-5A un cohete tipo Minuteman.

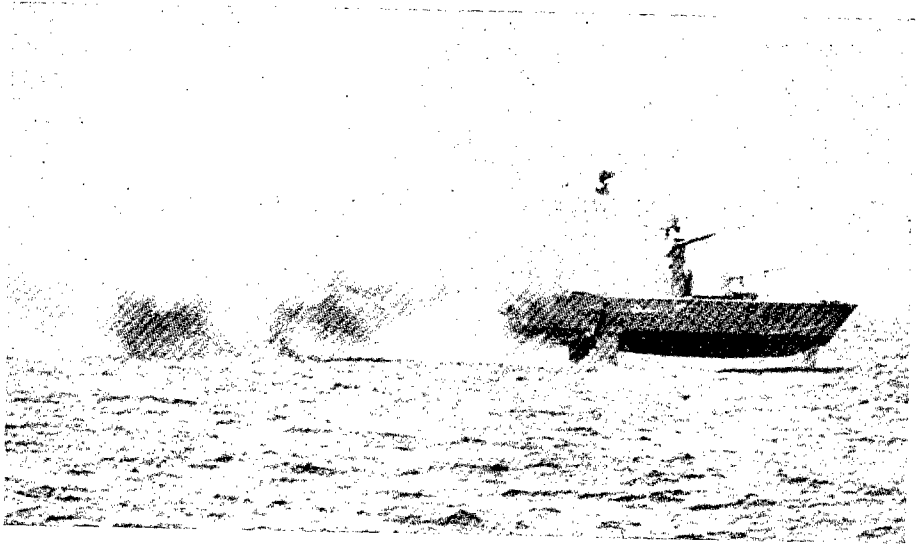
El proyectil va provisto de unos paracaídas que retardan su descenso hasta que se produce el encendido, que tiene lugar a unos 3.000 metros de altitud.



NOTICIARIO

Pruebas del "Otomat".—La fotografía recoge el lanzamiento de un proyectil dirigido Otomat desde el hidroplano italiano P-420 durante unas pruebas de tiro realizadas en aguas de La Spezia.

rían parte los países productores y consumidores, así como algunas de las naciones pertenecientes al Tercer Mundo.



Los lanzamientos se efectuaron con el hidroplano a baja y alta velocidad y, al parecer, con resultado satisfactorio.

COMBUSTIBLES

Nuevos yacimientos de petróleo en Méjico.—Según el diario "Washington Post", han sido descubiertos en los Estados mejicanos de Tabasco y Chiapas, importantes yacimientos petrolíferos, cuyas reservas podrían alcanzar los 20.000 millones de barriles de crudo de excelente calidad.

Según el citado periódico, esta reserva podría ser semejante a la del golfo Pérsico y doble de la descubierta en Alaska.

Posteriormente, el Gobierno mejicano indicó que tales estimaciones eran manifiestamente exageradas, aunque el yacimiento era importante.



Apoyo a la propuesta francesa.—El rey Faisal de Arabia Saudí manifestó su apoyo a la Conferencia tripartita sobre el petróleo propuesta por el presidente francés Giscard d'Estaing, en la que toma-

Exportación de petróleo español.—Durante el mes de octubre se efectuaron tres envíos de crudos procedentes del yacimiento de Amposta, con un total de 54.000 toneladas. Dos de ellos destinados a Francia y el tercero a Italia.

Estas exportaciones sirvieron para normalizar la producción del yacimiento, que vuelve a alcanzar los 40.000 barriles diarios, tras unas semanas de menor producción debido a dificultades de almacenamiento.



Posible empleo de hidrógeno.—Al parecer, diversas compañías norteamericanas, entre ellas la Lockheed, estudian el empleo en los motores de aviación del hidrógeno, con lo que los aviones subsónicos podrían pesar en el futuro un 15 por 100 menos que ahora, y los supersónicos hasta un 50 por 100.

Por otra parte, el uso del hidrógeno permitiría disminuir los niveles de ruido de los motores y reducir notablemente la contaminación que producen.



COMERCIO

Exportación a Estados Unidos. — La Chrysler España firmó con los servicios militares norteamericanos dos contratos para el suministro de 42.000 diferenciales, 16.000 cajas de cambio y 66.000 juegos especiales de reparación, para vehículos ligeros del Ejército.

Los dos contratos totalizan los 1.000 millones de pesetas.

CONFLICTOS

Nicosia.—El Ejército turco colocó centenares de minas en áreas próximas al perímetro de la base inglesa de Dhekelia, en la costa sur de Chipre.

También fue minada la parte sur de la zona greco-chipriota de Famagusta.



Cisjordania.—Fuerzas de Seguridad israelitas desalojaron varios cientos de judíos ortodoxos y nacionalistas que habían intentado establecerse en los territorios ocupados de la ribera occidental del Jordán.

Radio Israel informó de violentos encuentros entre estos grupos de israelitas y las Fuerzas de Seguridad en la localidad de Tel-Gayir, al norte de Jerusalén.



Ataque naval israelita.—Cinco lanchas cañoneras israelíes bombardearon durante cuarenta y cinco minutos el campamento de refugiados palestinos de Rashidiyen, situado en el litoral sur libanés.

Al parecer, el ataque fue una acción de represalia por la infiltración de tres guerrilleros árabes en territorio judío.

CONMEMORACIONES

“Operation Sail 1976”.—El año próximo Estados Unidos celebrará el segundo centenario de su independencia. Entre los actos programados destaca la participación que tendrán los grandes veleros dentro del marco de la denominada “Operation Sail 1976”.

Los veleros partirán de Gran Bretaña y navegarán en conserva hasta las islas Canarias, intercambiando durante este re-

corrido un 20 por 100 de su tripulación con la de otros veleros.

De Canarias a Bermudas navegarán en regata; y, finalmente, de Bermudas se dirigirán a Nueva York, donde tendrá lugar un gran recibimiento oficial.

CONSTRUCCION

Arsenales militares estadounidenses.—Según leemos en el “Journal de la Marine Marchande”, el almirante James L. Holloway, comandante de las operaciones navales, declaró a la Subcomisión del Poder Marítimo que era poco probable que la Marina de Guerra construyera sus buques en sus arsenales, a menos que los astilleros privados no pudieran suministrarle las unidades que precisase. Sin embargo, el almirante Holloway señaló que la Armada no debe estar sometida a una dependencia total de astilleros privados, que tienen la posibilidad de elegir entre los encargos comerciales y los militares, o que pueden tener problemas para encontrar mano de obra calificada.



Gran dique flotante.—Los astilleros Blohm und Voss construirán un dique flotante de 300 metros de largo y 52 de ancho que permitirá reparar buques de hasta 230.000 toneladas de porte.

El nuevo dique costará 66 millones de marcos y hará del puerto de Hamburgo uno de los mejor equipados de Europa en la reparación de grandes buques.



Fracasan las conversaciones nipo-cubanas.—Las conversaciones mantenidas entre Japón y Cuba sobre una importante transacción de construcción naval fracasaron debido a la negativa japonesa de conceder las condiciones de crédito solicitadas por los representantes cubanos.

Este resultado puede ser favorable a los intereses de los astilleros europeos, ya que los buques que Japón hubiera proporcionado a Cuba pueden ser ahora encargados en Europa.

CURIOSIDADES

Eligió la libertad.—El león marino, o mejor dicho leona, Silvia saltó en Crelsford a un canal próximo al circo en que

NÓTIARIO

actuaba y tras salvar 15 presas y 29 puentes, burlando los botes que trataban de apresarla de nuevo, logró alcanzar el mar abierto.

Ni los mandatos de su domadora, ni los succulentos arenques que se le mostraban tuvieron suficiente atractivo para hacerla olvidar su deseo de libertad.



Agua para Canarias.—Según leemos en la revista "Economista", un ingeniero español estudia la posibilidad de transportar agua dulce procedente de Galicia hasta las islas Canarias mediante el empleo de grandes vejigas de 50.000 metros cúbicos de capacidad, que serían arrastradas por las corrientes marinas..

Al parecer, estos depósitos a la deriva tardarían unos noventa días en efectuar el recorrido y el precio a que saldría el metro cúbico sería de 10 pesetas.



Submarino de construcción casera.—En la fotografía que ilustra estas páginas aparece un submarino de dos plazas construido por un habitante de Jacksonville

(Florida, USA), con el depósito supletorio de un avión y materiales de fibra de vidrio.

Va propulsado por un pequeño motor eléctrico de un caballo, alimentado por cuatro baterías de seis voltios semejantes a las empleadas en los automóviles. Puede alcanzar una profundidad de 130 pies y permanecer debajo del agua unas cinco horas a una velocidad entre los cuatro y los cinco nudos.

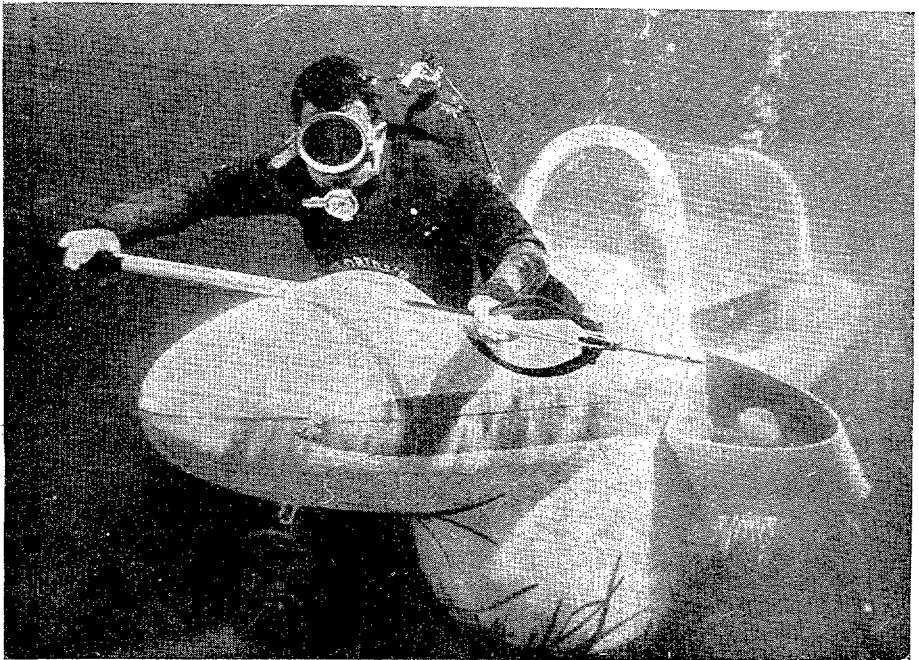
DEPORTES

Vela.—Tuvo lugar en aguas de la bahía de Ciudadela (Menorca) la regata correspondiente al XVIII Trofeo Nacional "Almirante Farragut" para la clase "snipe".

Resultó vencedor el "snipe" Lia, del Real Club Marítimo de Barcelona; seguido de Menorca y Fidipidis, de Palma de Mallorca.

DERECHO

Piratería en el Mediterráneo.—Cuando esperaba el permiso de entrada en el puerto de Trípoli, el mercante italiano de 499 toneladas Nico Primo fue capturado por un grupo de individuos, que tras amarrar a la tripulación y borrar el nombre



del buque, pusieron rumbo al mar Egeo, donde abandonaron a los tripulantes leales a bordo de una balsa salvavidas, de la que más tarde fueron recogidos por una lancha de los Servicios Costeros griegos.

El Nico Primo perteneció inicialmente a armadores turcos, pero fue incautado y vendido por las autoridades italianas a raíz de haber sido capturado con contrabando a bordo.

DISTINCIONES

Orden de Alfonso X el Sabio.—Por decreto del Ministerio de Educación y Ciencia le fue concedida la Gran Cruz de la Orden Civil de Alfonso X el Sabio al almirante Martel Viniegra.



Orden de Cisneros.—Por decreto de la Secretaría General del Movimiento le fue concedida la Gran Cruz de la Orden de Cisneros al almirante González-Aller y Balseyro.



Orden de San Hermenegildo.—Por decretos del Ministerio del Ejército, les fue concedida la Gran Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo a los contralmirantes Díaz Deus y Rubalcaba Troncoso.



Orden del Yugo y las Flechas.—Un decreto de la Jefatura del Estado concedió la Gran Cruz de la Orden Imperial del Yugo y las Flechas al contralmirante ingeniero honorario Otero Navascués.



Liga Naval Española.—Fue nombrado presidente de esta Organización el almirante Martel Viniegra, socio fundador de la misma, y hasta fechas recientes director del CESEDEN.

El almirante Martel es el tercer presidente de la Liga Naval desde su creación, como continuadora de la Liga Marítima Española, que en las primeras décadas de siglo realizó una magnífica labor de promoción de las cosas del mar.

ECONOMIA

Fuerte demanda de oro.—En el mercado libre de Londres la onza de oro en lin-

gote alcanzó el precio de 177 dólares debido a la fuerte presión de la demanda para este metal.



Programa estadounidense contra la inflación.—El presidente Ford expuso ante el Congreso de Estados Unidos su programa de acción antiinflacionista con el que trata, en líneas generales, de aumentar la producción de artículos alimenticios, economizar en 1975 un millón diario de barriles de petróleo, mantener una prudente política monetaria restrictiva, e incrementar los impuestos en un 5 por 100.



Reservas de divisas.—Las reservas de oro de los países occidentales descendieron durante el mes de agosto pasado en unos 545 millones de dólares, según estadísticas del Fondo Monetario Internacional. Este descenso fue debido a razones técnicas y, al parecer, no representa una alteración de la cantidad de oro que poseen dichas naciones.

Por su parte, ocho de los países productores de petróleo: Ecuador, Venezuela, Irán, Kuwait, Arabia Saudí, Indonesia, Argelia e Irak, vieron aumentar sus reservas oficiales durante el mismo mes de agosto en un 5,8 por 100.



Aclaración estadounidense.—Ante los rumores de una posible compra de la compañía IBM por capital árabe, el director ejecutivo del Consejo para la Política Económica Internacional manifestó que una ley federal prohíbe contratos de Defensa con corporaciones dominadas por intereses extranjeros y que el Pentágono cancelaría todos los contratos con la IBM si el 6 por 100 de su capital pasara a manos extranjeras.

ENCARGOS

Contrato ruso-polaco.—La sociedad soviética Sudoimport y la compañía polaca Navimor firmaron un contrato por más de 30 millones de rublos para la reparación de 37 buques rusos en los astilleros de Gdansk y Szczecin.

Los buques que serán reparados son: 25 pesqueros de arrastre, ocho madereros de 5.000 toneladas y cuatro buques no driza de 10.000 toneladas.

Hamburgo.—Los astilleros Blohm and Voss recibieron un pedido por valor de 150 millones de marcos de la empresa franco-noruega K-S Sea Troll para la construcción del que será el mayor buque de los construidos hasta la fecha para el tendido de oleoductos.

La nueva unidad deberá estar lista a finales de 1976 y será destinada a los yacimientos del mar del Norte.



Cartera nacional de pedidos.—A primeros de octubre la cartera de pedidos de los astilleros españoles ascendía a un total de 610 buques, con 6.523.071 toneladas de arqueo. De ellos, 476 destinados a armadores nacionales y 134 encargados por armadores extranjeros.

ENERGIA NUCLEAR

Problemas en las pruebas del "Mutsu". Los pescadores japoneses accedieron de forma condicional a permitir el regreso a puerto del primer buque japonés de propulsión nuclear Mutsu.

El buque, de 8.360 toneladas, cuya fotografía de archivo ilustra esta noticia, permanecía en alta mar desde hacía varios meses al no permitírsele la entrada en

ningún puerto japonés por haber sido detectadas fugas radiactivas al exterior.

La vuelta a puerto la efectuó con un motor auxiliar no nuclear.



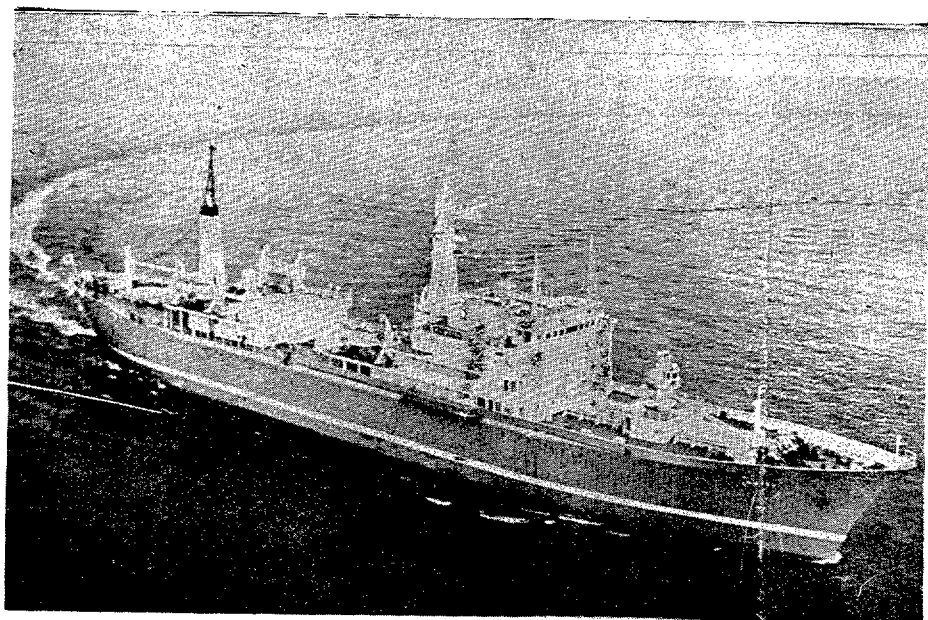
Proyecto francés.—Los astilleros franceses Chantiers de L'Atlantique, Chantiers de La Ciotat y Chantiers de France-Dunkerque anunciaron su propósito de estudiar conjuntamente el empleo de la energía nuclear en el transporte marítimo y la construcción de un buque mercante de propulsión atómica para el año 1980.



Uranio en Lérida.—Existen indicios de la existencia de un importante yacimiento de uranio entre las localidades leridanas de Almatret y Mequiuzenza, que, en principio, pudiera alcanzar la cifra de 20.000 toneladas de uranio.

ENTREGAS

Carguero para Noruega.—En la factoría de la Empresa Nacional "Bazán" de El Ferrol del Caudillo tuvo lugar la imposición de nombre y entrega del buque **Snestad**, construido para la firma noruega Klaveness.



Este buque es el tercero de una serie de cuatro unidades construidas por "Bazán" para distintos armadores.

Como buque de carga seca es el mayor de los fabricados hasta ahora en España, con un porte de 118.000 toneladas.

ESPIONAJE

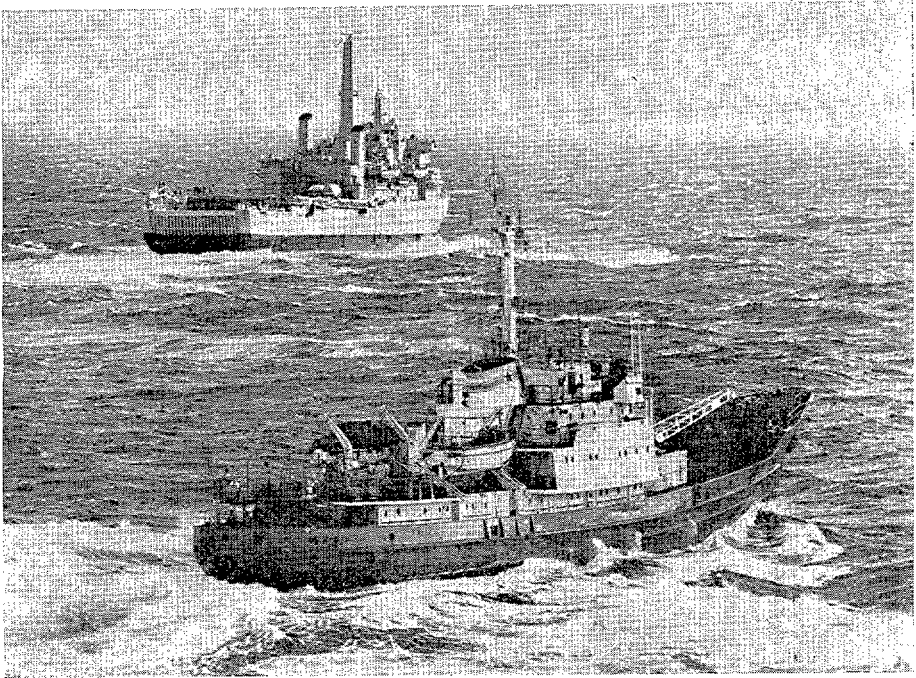
Maniobras y espionaje ruso.—Durante las maniobras navales realizadas por el OTAN en el mar del Norte con el nombre de "Northern Merger" (Unión Septentrional), existió un espionaje casi constante por parte de buques y aviones rusos, como lo atestigua la fotografía adjunta, tomada desde el portahelicópteros británico **Hermes**, que muestra la presencia de un pesquero soviético cerca del buque de desembarco inglés **Fearless**.

Más espías soviéticos que agentes.—El director del FBI. Clarence M. Kelley, manifestó en una rueda de prensa que la Unión Soviética tenía tantos espías en Estados Unidos que no había suficientes agentes norteamericanos para vigilarlos.

Según Kelley, los agentes de Inteligencia soviéticos en Estados Unidos se han cuadruplicado en los últimos años, lo que ha frustrado el plan norteamericano de mantener un agente de contraespionaje por cada espía soviético.

EXPEDICIONES

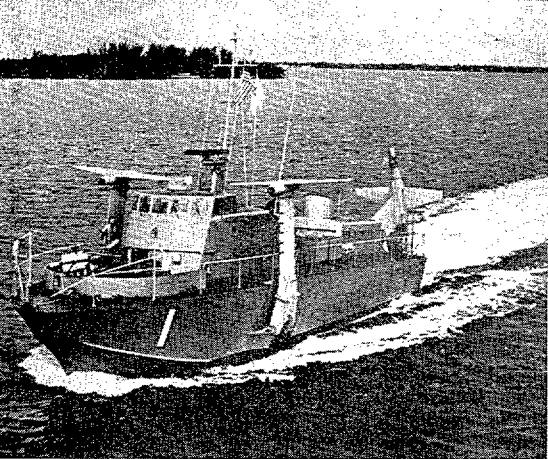
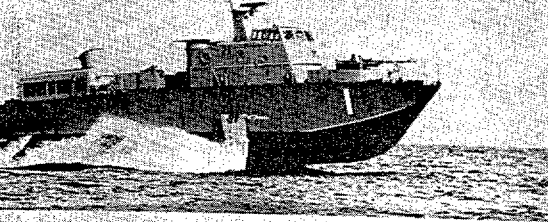
Intento frustrado.—El periodista y arqueólogo aficionado Kuno Knöbel intentó demostrar de una manera práctica la teoría de que juncos chinos habían llegado a las costas americanas occidentales dos mil años antes del descubrimiento colombiano.



En las maniobras **Northern Merger** intervinieron 40.000 hombres, 750 aviones y 180 unidades navales de los países aliados.



Para ello, hizo construir un junco análogo a los que entonces debieron haber empleado los posibles navegantes, sin hierro alguno en su estructura y sin quilla.



La nave, bautizada con el nombre de **Tai Ki** salió del puerto de Hong-Kong y después de una serie de aventuras y desventuras hubo de ser abandonada por su tripulación al sur de la península de Alaska.

Los caracoles marinos habían destrozado el casco del junco y un huracán completó la obra de demolición.

EXPOSICIONES

XIV Salón Náutico de Génova.—Del 18 al 28 de octubre abrió sus puertas la decimocuarta edición del Salón Náutico genovés, una de las exposiciones más importantes de la navegación de recreo mundiales.

Simultáneamente, también tuvo lugar el IV Salón Internacional de Equipos Submarinos.

FLOTAS

Hidroplanos de la Armada estadounidense.—Según nuestras informaciones, la Marina norteamericana dispone actualmente de los hidroplanos tipo **PGH**, el **Flagstaff** y el **Tucumcari**; y de dos hidroplanos experimentales, el **Plainview** y el **High Point**, de tipo costero y antisubmarino.

Además, tiene en fase de construcción dos de tipo **PHM**, cuyo lanzamiento está previsto para finales de este año.

Ofrecemos en estas páginas a nuestros lectores dos diferentes aspectos del **Flagstaff**: navegando sobre sus planos sustentadores, y en lo que pudiéramos llamar navegación convencional.

HALLAZGOS

Estatua de Diana.—Una estatua de mármol de metro y medio de altura, que pudiera representar a la diosa Diana, fue descubierta en aguas de Benalmádena por un grupo de buceadores de la Federación Española, en el interior de los restos de un buque hundido, cuya antigüedad se remonta al siglo III después de Cristo.

La estatua tiene la cabeza separada del tronco y le falta el pie derecho, pero según los técnicos puede ser reparada con facilidad dada su buena conservación general.

Hace doce años fue descubierta en el mismo buque una figura de Cupido, que hoy se encuentra en el Museo Arqueológico de Málaga.



Mercante danés a la deriva.—Cuando regresaba de faenar en aguas del Gran Sol, el pesquero donostiarra **Monte Ixkulin** avistó al buque de cabotaje danés **Gudrun Kansas**, que navegaba a la deriva, fuertemente escorado a estribor.

El buque danés estaba sin tripulación, por lo que el **Monte Ixkulin**, tras efectuar una amplia exploración de la zona en busca de posibles naufragos, lo tomó a remolque y lo condujo al puerto de Pasajes.

El **Gudrun Kansas** transportaba sobre cubierta un cargamento de madera.

HISTORIA

Santiago de Chile.—Al parecer, técnicos de la Universidad reconstruirán el fuerte de Santa Bárbara, en la isla de Juan Fernández, situada a unos 300 kilómetros de las costas chilenas.

El fuerte fue levantado a mediados del siglo XVIII para defender la isla de la acción de los corsarios y piratas que asolaban las posesiones españolas en aquella época.

INCIDENTES

Estado de sitio en Argentina.—La ola de violencia promovida por grupos minoritarios, que culminó con el asesinato del jefe de la Policía Federal y su esposa, movió a los poderes públicos a decretar el estado de sitio en todo el territorio argentino.



Combates en Eritrea.—Fuerzas etíopes mantuvieron duros combates con grupos guerrilleros del Frente de Liberación de Eritrea, a poca distancia de Asmara, capital de la provincia.

Al parecer, fueron enviados tres batallones gubernamentales para reforzar la II División del Ejército, de guarnición en Eritrea.



Motín laboral.—La tripulación del trasatlántico **France**, en un golpe al parecer perfectamente planeado, se apoderó del buque para tratar de obligar al Gobierno francés a suspender la proyectada retirada del mismo del tráfico regular.

Parece que una de las primeras medidas de los amotinados fue dar barra libre a los pasajeros para celebrar el cambio de mando.

Posteriormente, el **France** fondeó a la entrada de El Havre y comenzaron una serie de conversaciones entre tripulantes, armadores y funcionarios gubernamentales.

La fotografía recoge el transbordo del pasaje.

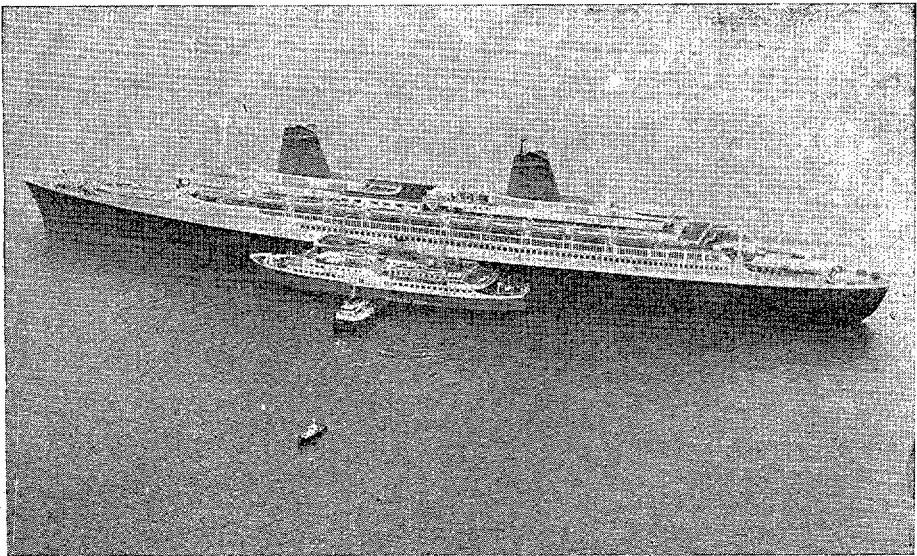


Mercantes apresados en Irlanda.—Dos buques mercantes que hacían la derrota de Bayona al puerto irlandés de Cork fueron interceptados y apresados por las autoridades marítimas iriandesas como sospechosos de transportar un alijo de armas enviado por la ETA al IRA.

Uno de estos buques era el **Jan Tune**, de bandera francesa, y el otro el holandés **Ingrid Frem**.



Sabotaje en el Sahara español.—Según comunicaciones de la Dirección General de Promoción del Sahara, hubo actos de



El buque transportaba 1.264 pasajeros, que fueron transbordados al buque británico de servicio en las líneas del canal de la Mancha **Viking-3**, no sin que antes hubiera brindis y canciones de despedida.

sabotaje en dos estaciones de la cinta transportadora del mineral de fosfatos de los yacimientos de Bu Craa.

Debido a ello, se estableció un sistema de transporte con camiones, por lo que

NOTICARIO

los efectos del sabotaje no serán importantes.

Por otra parte, la empresa Fosbucraa disponía de reservas suficientes de mineral en el silo del Aaiún para que el incidente no afecte a los embarques ya contratados.

LANZAMIENTOS

Patrullero para la Armada española.—Tuvo lugar en los astilleros alemanes Lurssen, en Vegesack, el lanzamiento del patrullero **Lazaga**, primero de una serie de seis que, dentro de la segunda fase del Programa Naval, serán construidos para la Marina de Guerra española.

Las otras cinco unidades serán construidas en los astilleros de San Fernando de la Empresa Nacional "Bazán".

El **Lazaga** desplaza 400 toneladas y está propulsado por dos motores diesel de 8.000 HP. Irá armado con un cañón de 76 milímetros **Oto-Melara**, un cañón **Bofors** de 40 milímetros y dos ametralladoras **Oerlikon** de 12 milímetros.



Cádiz.—Tuvo lugar en la factoría de Astilleros Españoles, S. A., el lanzamiento del petrolero de 236.000 toneladas de porte **Gibraltar**, encargado por la naviera Fletamentos Marítimos.

El nuevo buque tiene una eslora de 334 metros, una manga de 51, un puntal de 26,18 y un calado de 20,31.

Irá propulsado por un motor AESA-B. and W., de 30.400 BHP, a 103 r. p. m., y podrá alcanzar una velocidad de 15,2 nudos.



Carguero en orre para Finlandia.—Tuvo lugar en la factoría de Sevilla de Astilleros Españoles el lanzamiento del carguero en orre de 35.000 toneladas de porte **Matai**, construido por encargo de la compañía finlandesa Oy Pulpships.

El buque tiene 196 metros de eslora, 24,20 de manga y 11,11 de calado. Va propulsado por un motor AESA-Sulzer, de 11.500 BHP.



Bilbao.—Tuvo lugar en la factoría de Olaveaga, de Astilleros Españoles, S. A., el lanzamiento del buque **Aegis Topic**.

construido para la naviera Zea Marine Corporation.

El buque pertenece al tipo **Santa Fe 77** y tiene 21.000 toneladas de porte.

Otras características del **Aegis Topic** son: Eslora, 148 metros; manga, 22,80; y puntal, 13,50. Va propulsado por un motor AESA-Sulzer, de 9.900 BHP.



El Ferrol del Caudillo.—En la factoría de la Empresa Nacional "Bazán" fue lanzado el petrolero de 172.000 toneladas de porte **Castillo de Lorca**, encargado por la Empresa Nacional "Elcano". Este buque es el primero de una serie de siete unidades.

Las características del **Castillo de Lorca** son: Eslora, 295,67 metros; manga, 46; puntal, 24, y calado, 18,6. Va propulsado por turbina de vapor de una potencia de 32.000 BHP.

Los otros seis petroleros de la serie están destinados: Uno a Naviera Vizcaína, uno a Elcano, uno a Repesa y tres a Cepsa.



Submarino francés "Agosta".—En los astilleros de Cherburgo fue lanzado este nuevo submarino de 1.400 toneladas, de propulsión y armamento convencional.

Las otras tres unidades que compondrán serie llevarán los nombres de **Révèziers**, **La Praya** y **Ouessant**.

MANIOBRAS

Almería.—En aguas de Carboneras, unidades de la VI Flota tomaron parte en una operación anfibia denominada **Phiblex 4-A74**, que fueron presenciadas por el almirante jefe de la VI Flota, a bordo del transporte de asalto **Coronado**.

MAQUINAS

Motor español no contaminante.—Según leemos es "El Economista", está en pruebas en el INTA un motor de gasolina sin emisión de óxido de carbono y bajo nivel de ruido.

Al parecer, se trata de un motor con dos cilindros opuestos de unos 35 CV, con un consumo inferior en un 20 por 100 a un motor normal y un árbol de salida a la mitad de revoluciones que el cigüeñal.

MARINA MERCANTE

Bilbao.—Con motivo de la inauguración del curso académico de la Escuela Oficial de Náutica, el subsecretario de la Marina Mercante, vicealmirante Amador Franco, manifestó que la flota pesquera está en el momento de efectuar su evolución y señaló que es evidente que nadie va a trabajar por su gusto bajo bandera de otra nación.



Conferencia sobre seguro marítimo.—El contralmirante Boado Endeiza pronunció en el Club de Aseguradores Internacionales una documentada conferencia sobre "Evolución y Problemática del Seguro Marítimo".

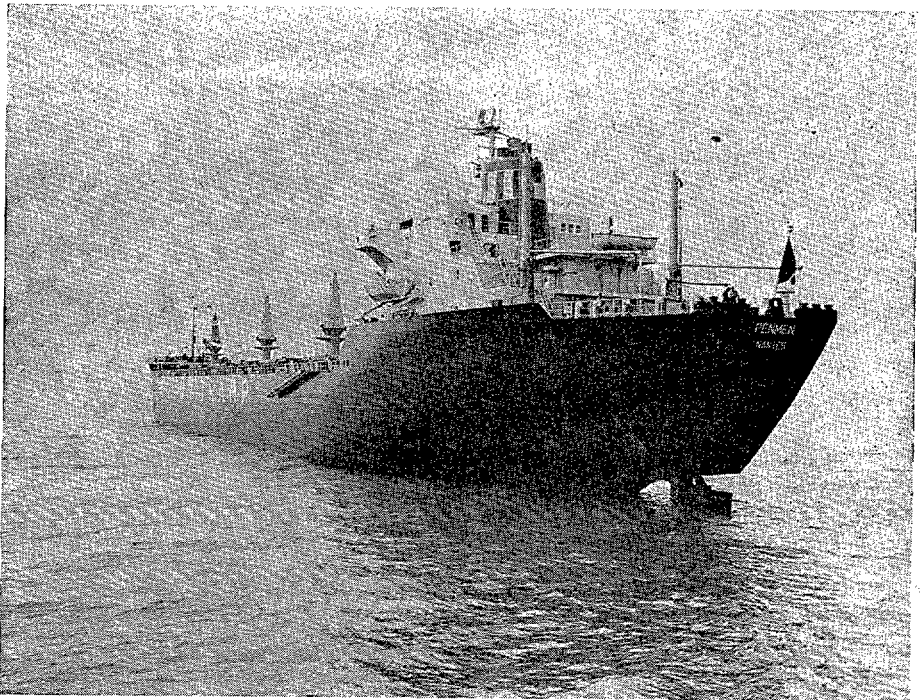


truido por la factoría sevillana de Astilleros Españoles, S. A.

Las características principales del nuevo buque son: Eslora, 182,85 metros; manga, 22,40; puntal, 14,20; calado, 10,50. y capacidad de bodegas, 32.560 metros cúbicos. Va propulsado por un motor AESA-Sulzer, de 11.550 BHP, construido en Manises.



Delegación francesa en Madrid.—Al objeto de estudiar con las autoridades españolas asuntos de interés común en pesca y navegación, permaneció unos días en nuestro país el secretario general de la Marina Mercante francesa, Jean Velichkovitch, al que acompañaban el director de la Flota y Comercio de Francia, Pierre Leonard, y un alto funcionario de la Dirección de Pesca francesa.

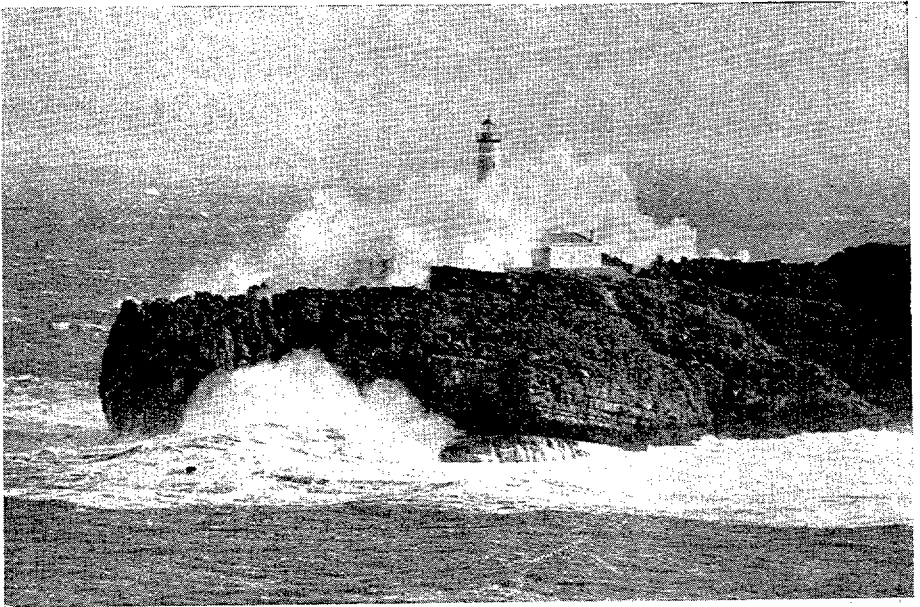


Carguero en orre "Penmen". — Tras efectuar satisfactoriamente sus pruebas oficiales de mar, pasó a prestar servicio en la naviera Société Française de Transports Maritimes el carguero en orre de 27.000 toneladas de porte Penmen, cons-

A su llegada al aeropuerto de Barajas. el señor Velichkovitch fue recibido por el subsecretario de la Marina Mercante, vicealmirante Amador Franco; el director general de Navegación, y el secretario general de la Marina Mercante.

METEOROLOGIA

Temporal en el Cantábrico.—La fotografía muestra el impresionante aspecto que ofrecía el faro de Mouro, envuelto en la blanca espuma de las rompientes, durante los temporales que azotaron el Cantábrico en el mes de octubre.



Naviera Ibarra.—Esta compañía, que había reforzado sus servicios de carga con las motonaves **Balboa** y **Batidas**, de la Compañía Naviera Americana de Vapores, adquirió recientemente dos nuevos cargueros: el **Ragar**, de la firma Ramón Garzón, y el mercante holandés **Katenrecht**.

NAVEGACION FLUVIAL

Amazonas.—Por primera vez en la navegación amazónica alcanzó el puerto de Iquitos, en Perú, un buque de gran tonelaje. Se trata del petrolero de bandera peruana **Pimentel**.

NAVIEROS

Amsterdam.—Parece ser que el importante grupo naviero sueco **Broström** adquirirá en una suma no revelada la división de transportes de la **Holland America Line**.

Esta acción proporcionará a la compañía sueca una base importante en el sector de los transportes del Mercado Común, al tiempo que permite a la **Holland America** contar con una ayuda financiera interesante.



NECROLOGIA

General Barro Pravia.—Falleció recientemente en Ibiza el general de brigada de Infantería de Marina, en situación de "reserva", don Gerardo Barro Pravia, nacido el día 4 de enero de 1902 en El Ferrol del Caudillo.

Comenzó su vida militar como soldado en el Regimiento de Infantería número 65, de guarnición en El Ferrol, de donde ingresa en la Escuela para oficiales de Infantería de Marina el 11 de agosto de 1923. Cinco años más tarde, sale de la Escuela Naval con la graduación de teniente.

Al comenzar el Alzamiento Nacional está destinado como capitán ayudante en el Grupo de Infantería de Marina de El Ferrol y el 17 de enero de 1937 pasa a las órdenes del general jefe del Ejército del Sur, donde recibe el mando de una compañía expedicionaria de Marinería, con

la que toma parte en la fase preliminar de la conquista de Sierra de Torela.

En abril del 37 se incorpora al batallón expedicionario de Infantería de Marina en el frente de Asturias.

Ascendido a comandante en enero de 1938, pasa destinado a El Ferrol del Caudillo como jefe del Detall; y meses después es nombrado jefe del batallón expedicionario de Infantería de Marina que opera en Teruel.

Este batallón recibe orden en marzo de 1939 de dirigirse a Castellón para embarcar en el **Castillo Peñafiel** y tomar parte en la ocupación de Cartagena. A la altura de Portman, el buque recibe fuego de la artillería de costa y de la aviación roja, por lo que se desiste de efectuar el desembarco.

En el combate con la aviación enemiga, las fuerzas de Infantería de Marina logran derribar cinco aviones con los fusiles y ametralladoras del batallón, que el comandante Barro había ordenado poner en posición para rechazar el ataque.

Por esta acción Barro Pravia recibe la Medalla Militar Individual.

Terminada la guerra, el 23 de mayo de 1940 asciende a teniente coronel y el 8 de julio de 1948 a coronel, en cuyo empleo desempeñó el destino de jefe de la Sección de Organización de la Inspección de Infantería de Marina.

Al cumplir la edad de retiro el día 4 de enero de 1964 fue ascendido al empleo de general de brigada por estar en posesión de la Medalla Militar Individual. Poseía, además, una Cruz de primera clase al Mérito Naval, una Cruz Roja, dos Cruces de Guerra, tres Medallas Militares colectivas, una Cruz del Mérito Naval de segunda clase y la Cruz y Placa de la Orden de San Hermenegildo.

Como homenaje a este gran soldado, en la Orden del Tercio Norte número 299, del 26 de octubre de este año, fue citada su acción a bordo del **Castillo Peñafiel**. Al día siguiente, en el Salón de Actos del Tercio tuvo lugar una misa de difuntos por el eterno descanso del general.

ORGANIZACION

Defensa nacional.—El Consejo de Ministros remitió a las Cortes un proyecto de ley que tiene como objeto salvaguardar los intereses de la defensa nacional y eficacia de sus organizaciones e instalaciones.



Según el citado proyecto de ley, quedarán sujetas a limitaciones ciertas zonas del territorio nacional, clasificadas de la siguiente forma:

- Zonas de interés para la defensa nacional.
- Zonas de seguridad de las instalaciones militares o de las instalaciones civiles declaradas de interés militar.
- Zonas de acceso restringido a la propiedad por parte de extranjeros.

PERSONAL

Destinos.—Fue nombrado presidente del Patronato de Casas de la Armada el almirante Gamboa y Sánchez-Barcáiztegui.

El contralmirante Jaráiz Franco fue nombrado presidente de la Comisión Permanente de Retribuciones del Ministerio de Marina.

Pasó destinado al Estado Mayor de la Armada el contralmirante Caamaño Fernández.

NOTICARIO

Fue nombrado jefe del Mando Anfibio el contralmirante Gómez-Pablos Duarte.

El contralmirante Pérez-Pardo y Peña fue nombrado jefe de la Agrupación de Adiestramiento a Flote.

Fue nombrado director de Enseñanza Naval el contralmirante Golmayo Cifuentes.



Ascensos.—Fue ascendido al empleo de general inspector de Sanidad de la Armada, con carácter honorífico, el general subinspector, en situación de "reserva", López García.

PESCA

Captura de grandes atunes. — Varios ejemplares de atunes de 400 kilogramos de peso fueron capturados esta temporada en aguas de la isla de La Gomera por pescadores canarios.

Cabe señalar que el tamaño normal de los atunes pescados en la zona oscila entre los sesenta y ochenta kilogramos y sólo en raras ocasiones alcanzan los ciento cuarenta kilos.



Boniteros vizcaínos hacia el Sur.—Terminada la campaña del bonito en el Cantábrico, los pesqueros de las flotas locales vizcaínas buscaron el bonito en el Sur, en aguas próximas a Portugal y Dakar.

Cerca de 160 pesqueros abandonaron sus bases habituales en Bermeo, Ondárroa y Lequeitio.



Marca mundial.—En aguas de Lanzarote fue pescado con caña un pez espada de 320 kilogramos de peso, que establece una nueva marca mundial en esta modalidad deportiva.

Esta captura se realizó a bordo del yate *Dolphi*, durante una excursión marítima con varios turistas.



La anchoa de Perú.—Existen impresiones optimistas sobre la recuperación de esta especie peruana.

En el primer semestre de 1974 fueron capturadas 2,38 millones de toneladas y para el segundo semestre se espera alcanzar una cifra análoga.



Sociedad mixta hispano-irlandesa.—Con el nombre de Celticnova Fisheries fue constituida en Dublín una sociedad pesquera con mayoría de capital español, suscrito por Pescanova, que aportó el buque *Alcatraz*.

POLITICA

Nuevos ministros.—Fueron nombrados ministros de Hacienda y de Información y Turismo los señores Cabello de Alba y Gracia, y Herrera Esteban.



Elecciones en Gran Bretaña.—En las elecciones generales celebradas en el Reino Unido resultó vencedor el partido laborista con un 39,5 por 100 de los votos emitidos.

A continuación, ofrecemos el número de diputados logrado por cada partido

- Laboristas, 319.
- Conservadores, 276.
- Liberales, 11.
- Nacionalistas escoceses, 9.
- Nacionalistas galeses, 3.
- Unionistas del Ulster, 1.
- Social Demócrata Liberal, 1.

PROYECTOS

Mejora del puerto de Sevilla.—Con motivo de la conmemoración del primer centenario de la Junta del Puerto de Sevilla, el director general de Puertos y Señales Marítimas, señor Marín García, manifestó que el citado Organismo proyecta mejorar el acceso en trazado y en calado del puerto sevillano, de forma que permita la entrada de buques de unas 8.000 toneladas de porte.



Ampliación del canal de Suez.—Según noticias precedentes de Tokio, una compañía japonesa será la encargada de llevar a cabo los trabajos de ampliación del canal de Suez, que una vez efectuados permitirá el paso de buques de hasta 150.000 toneladas.

Está previsto aumentar la profundidad del canal de 15 a 19,50 metros, y su anchura de 90 a 160 metros.



Cartagena de Indias.—Según una comunicación de la secretaría de Información y Prensa del palacio de San Carlos, es ya un hecho la futura construcción de unos grandes astilleros en Cartagena de Indias con capital hispano-colombiano.

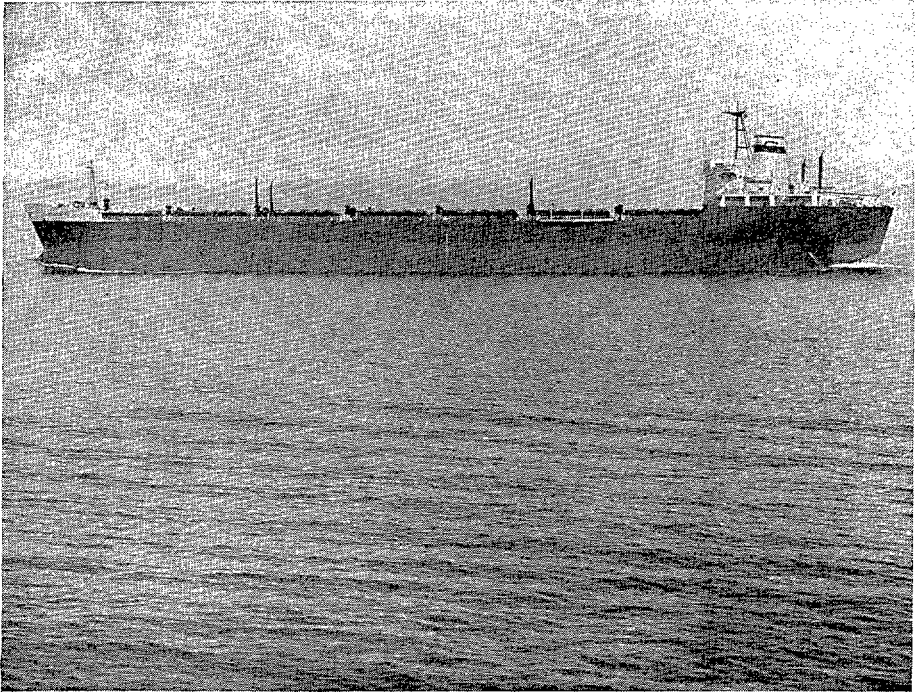
Suscrito el convenio, el Instituto de Fomento Industrial (IFI) y el Instituto Nacional de Industria (INI) mantienen conversaciones sobre el estatuto de la sociedad administradora del astillero.



PRUEBAS

Carguero en orre "Garthnewydd".—Esta nueva unidad, construida por la factoría de Matagorda de Astilleros Españoles, S. A., para la firma británica Garth Shipping, efectuó recientemente sus pruebas de mar en aguas de la bahía de Cádiz.

Las principales características del buque son las siguientes: Eslora total, 206,75 metros; manga, 29; puntal, 18; calado, 13,27. Tiene un desplazamiento



Centrales eléctricas marinas.—El agua del océano parece que podrá ser una fuente inagotable de energía eléctrica. En el futuro, existirán sobre la superficie del mar centrales térmicas capaces de captar la energía calorífica acumulada en estas inmensas masas de agua, convirtiéndola en un inagotable caudal de electricidad.

Según el director de Proyectos Oceánicos de la Lockheed Trimble, las centrales irán provistas de calderas con un fluido de punto de ebullición muy bajo, como el amoníaco, cuyo vapor servirá para mover las turbinas de los alternadores.

a plena carga de 64.205 toneladas y un porte de 53.000.

Va propulsado por un motor diesel Burmeister & Wain, de 16.500 BHP, a 121 r. p. m.

PUERTOS

Nueva York.—Será construido en Bayonne-Jersey City un nuevo terminal petrolero accesible a buques-tanque de hasta 100.000 toneladas de porte.

La obra está presupuestada en 20 millo-

NOTICARIO

nes de dólares y se espera pueda entrar en servicio durante el primer trimestre del año próximo.



Dakar.—Debido a la saturación que sufre la vía férrea Dakar-Bamako, permanecen desde hace tiempo en los muelles del puerto de Dakar 40.000 toneladas de víveres con destino a Mali.

Para evitar una verdadera parálisis en el tráfico portuario, estas mercancías han tenido que ser repartidas por toda el área de la zona del puerto.



Trieste.—Están en curso en este puerto importantes obras de mejora para prepararlo adecuadamente para la reapertura del canal de Suez, que tendrá lugar, probablemente, a mediados del año próximo.

Los medios portuarios triestinos esperan un gran incremento en los transportes hacia Oriente Medio, Extremo Oriente y Australia.

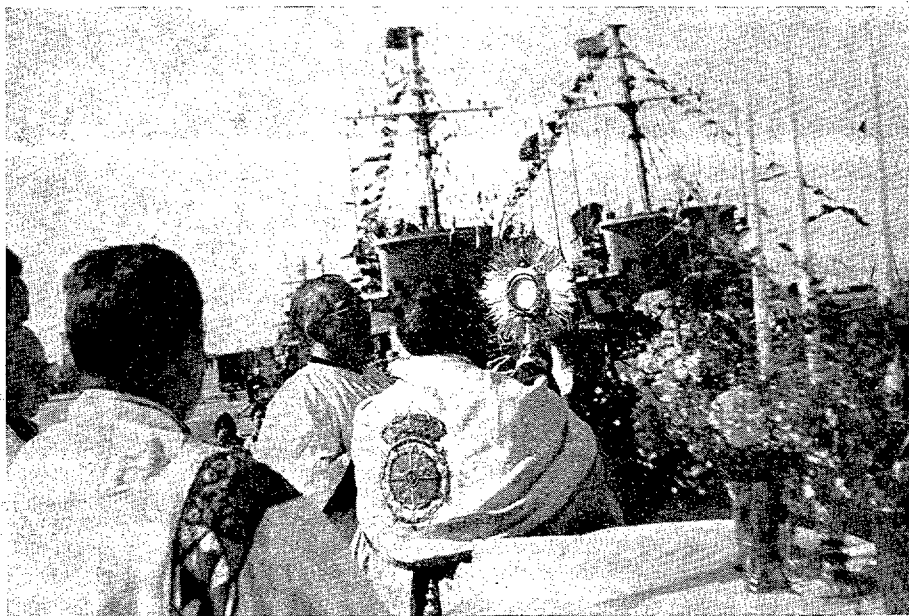
Mar como acción de gracias y en recuerdo del maremoto ocurrido hace ya casi dos siglos, de cuyos efectos se salvó esta zona.

La ceremonia, consistió en una misa, seguida de procesión hasta el muelle de San Fernando y posterior desfile de las fuerzas ante las autoridades. Fue presidida por el capitán general de la Zona Marítima, almirante Moscoso del Prado y de la Torre, al que acompañaban el almirante jefe del Arsenal de La Carraca, vicealmirante Ayuso Serrano; el vicealmirante De Benito y Peláez; alcalde de la ciudad, señor Rubio Gutiérrez, y otras autoridades, representaciones e invitados.

La fotografía recoge el solemne momento de la bendición con el Santísimo.



Orden Tercera.—En el parador de turismo de El Ferrol del Caudillo tuvo lugar un acto de homenaje tributado por la Orden Tercera al capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico y al señor Boado González-Llanos.



RELIGION

Bendición del mar en La Carraca.—Tuvo lugar en el Arsenal Militar la tradicional ceremonia de la Bendición del

SALVAMENTOS

Gijón.—Los cuatro tripulantes del yate británico **Sandra Kay** fueron recogidos por el butanero español **Tamames**, a unas

150 millas del puerto de El Musel y conducidos al mismo.

El **Sandra Kay** había permanecido dos días a la deriva debido a una avería en uno de sus flotadores y en el motor.

Después de recoger a los cuatro hombres, el **Tamames** tomó a remolque al yate británico, pero durante la noche faltó el remolque y el **Sandra Kay** quedó perdido en alta mar.



Buque español remolcado a Brest.—La motonave de carga **Juan Ferrer**, de 790 toneladas, fue tomada a remolque por el buque de guerra francés **Rhinoceros** al quedar al garete a 19 millas de la isla de Vierge por una avería en sus máquinas.



El "Begoña", remolcado por avería.—El trasatlántico español **Begoña** entró en el puerto de Bridgetow, en Barbados, remolcado por el también trasatlántico **Oceanic**.

Los pasajeros fueron trasladados en avión a sus respectivos puntos de destino y parte de la tripulación fue repatriada directamente desde Barbados a España. El buque, una vez reparadas sus averías, se dirigirá al puerto de Vigo para su desguace.

Recordaremos que el **Begoña** es el último buque de pasaje en línea regular de la Compañía Trasatlántica.

SANIDAD

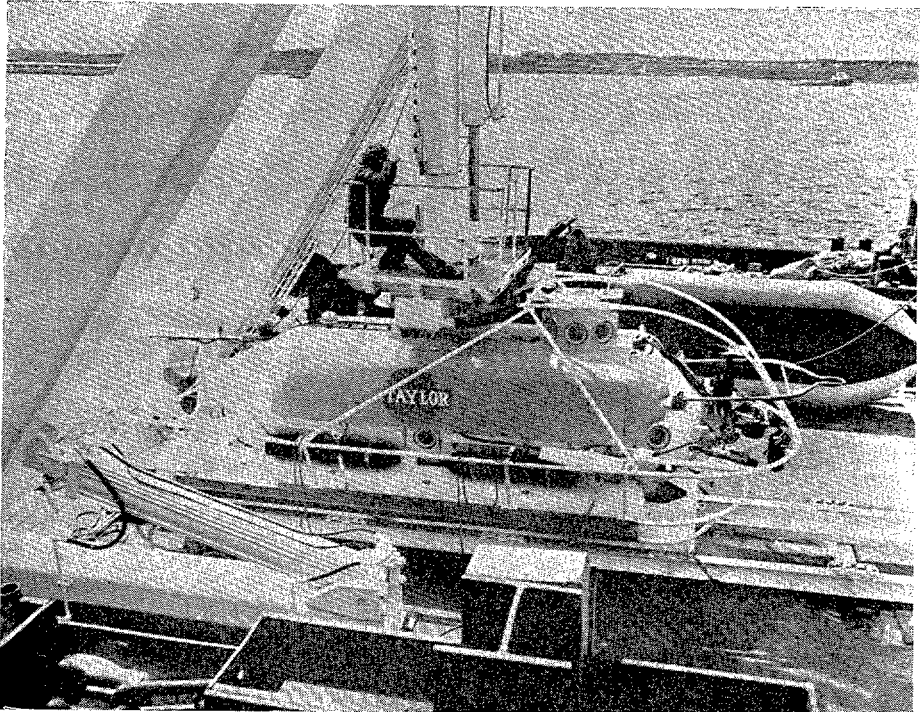
Marea roja en Tampico.—Miles de peces murieron en las inmediaciones de este puerto del norte de Méjico a consecuencia de una de las denominadas **mareas rojas**, que llegó a alcanzar una longitud de 600 kilómetros.

En la zona de Tampico fue prohibida la pesca para evitar posibles riesgos de contaminación por la ingestión de pescado en malas condiciones.

La marea roja ocasiona una falta de oxígeno en el agua y la muerte por asfixia de la fauna marina. En el ser humano puede provocar graves irritaciones de la piel.

SUBMARINOS

Mini-submarinos de empleo civil.—La puesta en explotación de yacimientos petrolíferos submarinos y el tendido en el fondo del mar de cables y oleoductos han hecho preciso el desarrollo de pequeños submarinos tripulados aptos para el desempeño de difíciles trabajos de carácter industrial.



NOTICARIO

Concretamente, son empleados en aguas del mar del Norte varias unidades de este tipo, una de las cuales aparece en estas páginas a bordo del buque nodriza **William Dampier**.

TACTICA

Error turco de identificación.—Según leemos en la revista "Marine Rundschau" del mes de septiembre, durante las hostilidades de la isla de Chipre, aviones de las Fuerzas Aéreas turcas, que habían recibido información de la presencia de unidades navales griegas frente a la isla, atacaron por error tres destructores propios a la altura del puerto de Paphos.

El destructor **Kocatepe** resultó hundido, y el **Adatepe** y el **Tinaztepe**, seriamente acanzados, tuvieron que regresar a sus bases. Unos 90 hombres perdieron la vida en esta acción.

TECNICA

Pesquero resistente a los termitidos.—Los astilleros británicos Porthleven Shipyard, de Porthleven, construyen actualmente un pesquero de arrastre de altura con cuadernas de madera y un forro interior y exterior de plástico reforzado con fibra de vidrio, relleno de espuma.

Según el director de los astilleros, el casco así construido será muy resistente y poco accesible al ataque de los termitidos.



Equipo para medir la erosión.—Una firma británica ha perfeccionado un dispositivo ultrasónico para detectar la erosión causada por la arena y el fango en los pilares de las grandes plataformas de explotación de los yacimientos petrolíferos submarinos.

El nuevo sistema es especialmente adecuado en mares revueltos que ponen en peligro la seguridad de los buzos y limitan considerablemente el empleo de cámaras de televisión.



Importante avance.—Los sorprendentes resultados conseguidos gracias al empleo de un chorro de gas caliente, lanzado a 3.000 millas por hora a través de un túnel de choque de 600 pies de longitud en el Laboratorio de Ciencias Espaciales de General Electric, en Valley Forge, parecen abrir nuevas perspectivas en la inves-

tigación, sobre la energía magnetohidrodinámica.

La Armada estadounidense estudia la posible aplicación de esta nueva forma de obtención de energía en la propulsión naval.

VIAJES

En la derrota de Colón.—Según recogemos del diario "ABC", entró en el puerto de La Luz la goleta danesa **Hans Christian Andersen**, que seguirá la misma derrota que en 1492 hizo Colón en su viaje del Descubrimiento.

La goleta lleva una tripulación de 15 hombres y fue lanzada el año pasado en astilleros holandeses. Desplaza 600 toneladas y tiene un velamen de unos 600 metros cuadrados en sus tres palos.

Además de la tripulación, viajan en la goleta 12 personas, entre las que figura el escritor **Hakon Mielche**, que espera escribir un libro y una serie de artículos periodísticos al término del viaje.

VISITAS

Ministro francés de Defensa en España.—Dentro del marco de los contactos periódicos establecidos a nivel ministerial entre Francia y España e invitado por el ministro de Marina español, llegó al aeropuerto de Barajas en visita oficial el ministro francés de Defensa, **Jacques Soufflet**.

En el aeropuerto madrileño fue recibido por el ministro de Marina, almirante **Pita da Veiga y Sanz**; el jefe de la I Región Aérea, teniente general **Guerrero García**; el embajador de Francia en Madrid, señor **Robert Guillet**, y otras autoridades y personalidades.

Durante su estancia en Madrid, el ministro de Defensa francés, acompañado por el embajador de Francia y el ministro de Marina, fue recibido en audiencia en el Palacio del Pardo por el Jefe del Estado. También visitó al Príncipe de España, al presidente del Gobierno y a los ministros de Asuntos Exteriores y del Aire.

De Madrid, el ministro francés se trasladó a **El Ferrol de Caudillo**, donde, acompañado por el capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico, almirante **González-Aller y Balseyro**, y otras autoridades, visitó el Arsenal Militar y la fac-

toría de la Empresa Nacional "Bazán".

Terminada su visita a las instalaciones ferrolanas, el señor Souflet emprendió viaje de regreso a su país desde el aeropuerto de Labadolla, en Santiago de Compostela.

La fotografía que ilustra esta noticia recoge la llegada del ministro francés al aeropuerto de Barajas.



Visita de AJEMA a Ferrol. — Los días 7, 8 y 9 de octubre el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, don José Ramón González López, realizó una visita oficial a la Zona Marítima del Cantábrico a fin de tomar estrecho contacto con todos los problemas que la Fuerza tiene allí planteados.

El día 7 hizo su entrada oficial en la capital de la Zona Marítima y después de rendirle los honores de Ordenanza, saludó a las representaciones de Marina que habían acudido a cumplimentarle. Celebró varias reuniones en Capitanía, Arsenal y Empresa Nacional "Bazán", donde le fueron expuestos los problemas que a nivel departamental existen, así como cuantas incidencias han surgido en sus posibles soluciones. Visitó las nuevas instalaciones de la "Bazán", acompañado por el director de la factoría, don Gabriele Martorell, quien previamente le expuso la situación actual de la misma, así como los



importantes proyectos de ampliación en un futuro próximo, concluyendo la jornada con el recorrido de la zona de polvorines de Mougá y La Boyeira.

Al día siguiente, embarcó a bordo de la fragata Baleares, donde fue informado



NOTICARIO

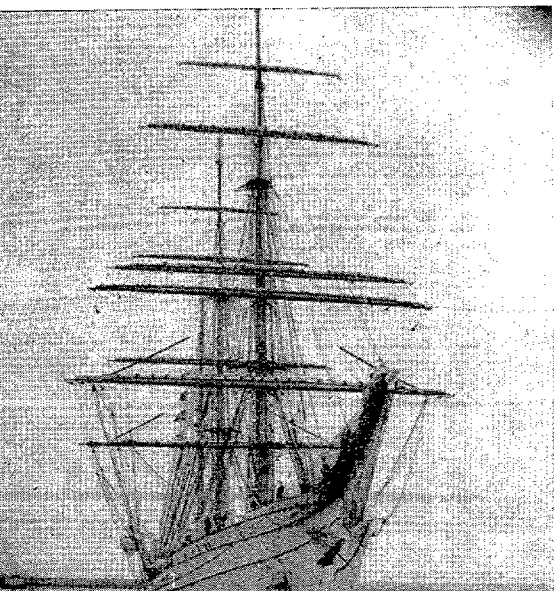
por su comandante y el de la **Andalucía** de diversos pormenores en relación con ambos buques. Giró una visita a los talleres del STA y al Cuartel de Instrucción, para terminar en el **Canarias**, donde el propio comandante general de la Flota hizo una amplia exposición de todos los asuntos que la Fuerza Naval tiene planteados. Por la tarde, se trasladó al Montón y zona de Caranza.

El día 9 recorrió el Tercio del Norte, la Escuela de Máquinas y la Estación Naval de La Graña, donde concluyó la visita.

Le acompañaron en todo momento el capitán general de la Zona Marítima, don Antonio González-Aller; el comandante general del Arsenal, don Pedro Durán Juan; el comandante general de la Flota don Francisco Javier de Elizalde; el jefe del Estado Mayor, don Adolfo Contreras Sánchez, así como el director de Construcciones Navales, don Juan Carlos Muñoz Delgado, y el jefe de la División de Logística del Estado Mayor de la Armada, don Miguel Romero Moreno, que se trasladaron de Madrid para este viaje de inspección.



Buque-escuela alemán en La Coruña.—Cuatro días permaneció en La Coruña el velero alemán **Gorch Fock**, cuya dotación está integrada por trece oficiales, diez suboficiales, veintiséis cabos, cuarenta marineros y seis civiles, y en el que realizaban un viaje de prácticas cien guardías marinas.



Con ocasión de la visita del buque se trasladaron a La Coruña el embajador de Alemania Federal en Madrid, von Lilienfels, y el agregado naval a la Embajada.



Escuela Naval Militar de Marín.—El embajador de Estados Unidos en Madrid, almirante Horacio Rivero, visitó las instalaciones del Centro en la mañana del día 21 de octubre.

El almirante Rivero, que iba acompañado por el agregado naval de su Embajada, fue recibido a su llegada con los honores de Ordenanza y acompañado en su visita a la Escuela por el comandante director de ésta, capitán de navío Moreno Reina.



Zona Marítima del Estrecho.—Durante los días 28 y 29 de octubre visitaron diversas instalaciones de esta Zona profesores y alumnos del X Curso Complementario para Mandos Superiores de la Escuela Superior del Ejército, que venían acompañados por el director del Centro, general de división Dapena Amigo.

Entre las visitas realizadas citaremos la de la Base Naval de Rota, buques anfibios, Centro de Adiestramiento y Tercio de Armada.



Vilasar del Mar.—En viaje de inspección por el litoral catalán, el contralmirante Martín Allegue, almirante jefe del Sector Naval de Cataluña, visitó esta localidad, cuyas primeras autoridades le expusieron los diversos problemas que afectan a sus playas y su Club Náutico.

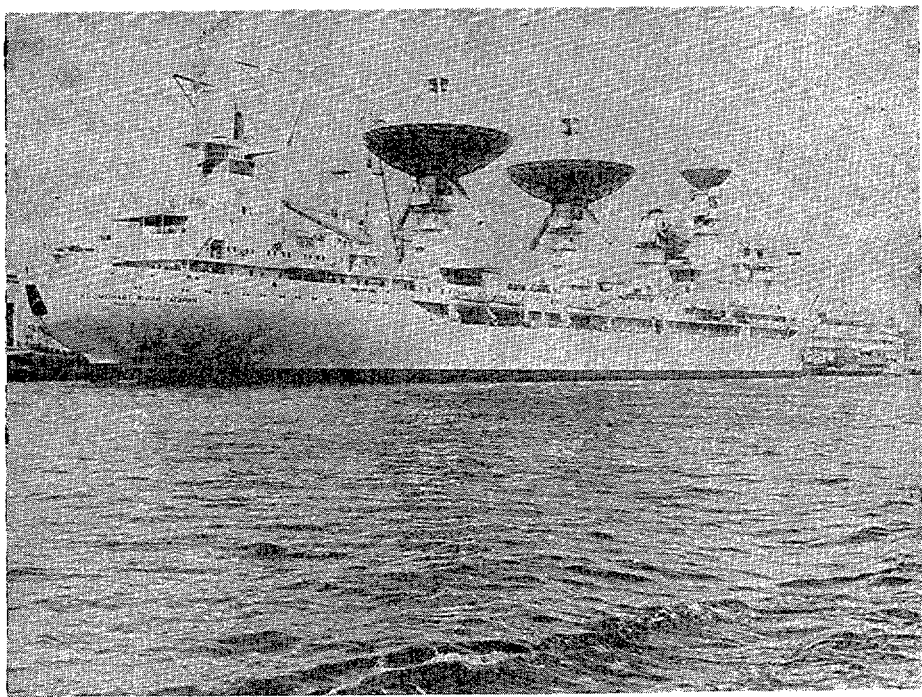


Vigo.—En escala turística permaneció unas horas en este puerto el trasatlántico británico **Ocean Monarch**, en el que viajaban 650 pasajeros.

El **Ocean Monarch** procedía de Lisboa y zarpó con destino a Liverpool.

También visitó Vigo el trasatlántico **Queen Elizabeth II**, en viaje de Madeira a Southampton.





Las Palmas de Gran Canaria.—Hizo escala en el puerto de La Luz el buque soviético de investigación **Kosmonaut Yuri Gagarin**, cuya fotografía de archivo ilustra esta noticia.



Destructor "Molders".—Entró en el puerto de La Luz, en escala técnica, el destructor de Alemania Federal **Molders**, en viaje de San Juan de Puerto Rico a su país.

Este buque entró en servicio en la Armada alemana en el mes de septiembre de 1969. Va armado con un lanzador simple para cohetes **Tartar**, dos montajes sencillos de 127 milímetros, un lanzador **Asroc** y dos montajes triples de tubos lanzatorpedos.



El Ferrol del Caudillo.—Tres días permaneció en este puerto una flotilla francesa integrada por los escoltas costeros **L'Eturdi**, **Le Hardi**, **L'Adroit** y **L'Attentif**, bajo el mando del capitán de corbeta Francis Weiss.

Además de la dotación normal de cada uno de estos buques, integrada por tres

oficiales, ocho suboficiales y treinta y cuatro marineros, viajaban en esta ocasión dos oficiales, dos suboficiales y veinticuatro alumnos de la Escuela Politécnica.



SOLUCION AL MARINOGRAMA NUMERO 98

Yo soy nieve en las cumbres, soy fuego en las arenas, azul onda en los mares y espuma en la ribera.

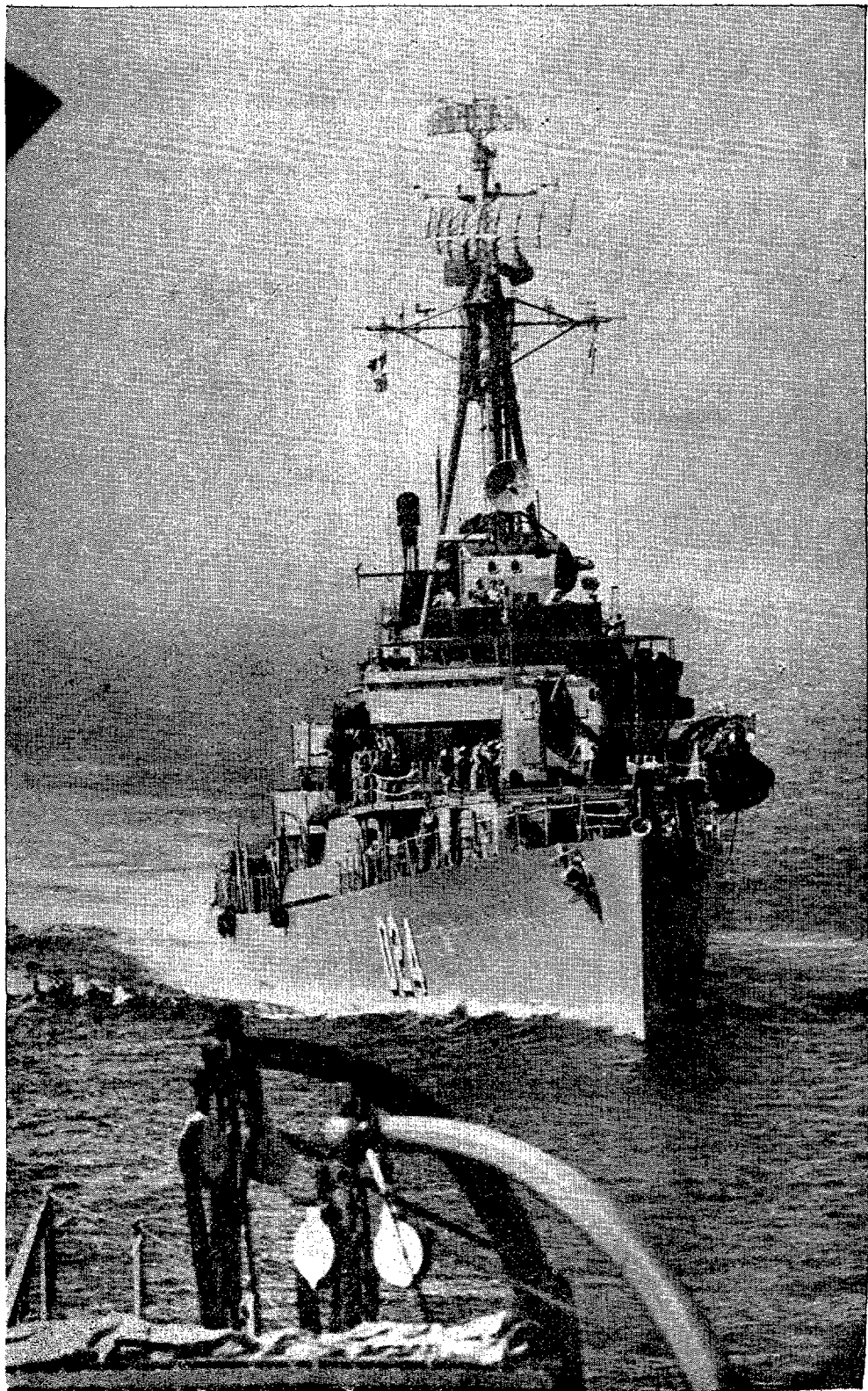
BEQUER.

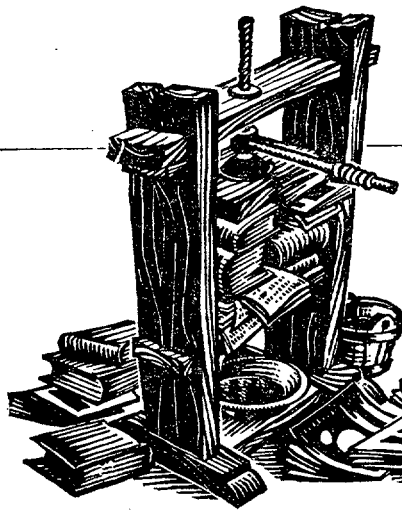
SOLUCION AL PAÑOL DE VOCES NUMERO 18

1. Botavara.—2. Orinoco.—3. Gamela. A.—4. Atábales.—5. Votar. Re.—6. Ares. Aro.—7. Ni. Apes.—8. Tosigo.—9. E. Acudas.—10. Añojo. A.—11. Eman. An. 12. Sesasiva.

SOLUCION A LA NAUTRAPELIA NUMERO 18

Avante las dos.





LIBROS Y REVISTAS

COMENTARIOS

X. X. X.: La doctrine d'emploi des armes strategiques americaines et la defense de l'Europe.—“Revue de Défense Nationale”, octubre 1974.

Aunque el autor se oculta tras las siglas de un anonimato, una nota de la Redacción de la “Revue de Défense Nationale” señala que se trata de una personalidad bien impuesta en los problemas estratégicos aliados y franceses. Se refiere el artículo que comentamos a las implicaciones derivadas de la importante evolución que han de sufrir las fuerzas estratégicas norteamericanas, según se desprende de pasadas declaraciones del secretario americano de Defensa. Según Schlesinger, estas misiones no consistirán solamente en amenazar esencialmente los objetivos demográficos del enemigo potencial, sino también a las fuerzas nucleares y convencionales de éste. Ante esta posibilidad, se analiza el dilema de si la disuasión quedará reforzada o disminuida como consecuencia de todo ello, y se hace también un estudio objetivo de las derivaciones para la defensa de Europa y para el curso de las negociaciones SALT, que en esta su segunda etapa afectan más directamente a los europeos que la primera fase, ya superada, puesto que a pesar de la solidaridad de las perspectivas comunes de los miembros de la Alianza, la geografía y la disparidad de fuerzas, por otra parte, ocasionan necesariamente una cierta divergencia en la óptica con que los europeos y los norteamericanos contemplan y planifican los procedimientos de prevención de un conflicto eventual.

Y es que en la actualidad parece necesaria una revisión no ya sólo en la letra, sino principalmente en el fondo, del Pacto Atlántico, ante al evolución que ha ido tomando el “status” Este-Oeste. o mejor dicho, Rusia-Estados Unidos. Un

párrafo de la Declaración de Ottawa, coincidente con el XXV aniversario de la Alianza, señala que, dado que las relaciones estratégicas entre los Estados Unidos y la Unión Soviética han llegado a un equilibrio aceptable, es preciso reconocer que el problema de la defensa de Europa adquiere un carácter más específico. Este texto tiene sin duda un objetivo muy claro, consistente en dejar bien sentado que, si bien el empleo de armas estratégicas contra los Estados Unidos provocaría, por su parte, e inmediatamente, una respuesta al mismo nivel, Europa, en cambio, es vulnerable a las armas nucleares tácticas, a las convencionales y, llegado el límite, como ocurre actualmente en la realización del reparto tácito de poderes e influencias entre los dos grandes, a la presión política y económica. En definitiva, si se piensa que los rusos, o el Pacto de Varsovia, y en virtud de conflictos potencialmente causantes, no estiman viable una intervención de nivel estratégico por parte americana en Europa caso de ser atacada, indica claramente que el concepto de disuasión se ha empequeñecido, y con él, la seguridad europea, porque parece ser que en las negociaciones SALT los soviéticos piden como prueba de buena voluntad que los sistemas de armas estratégicas fueran retirados de las zonas europeas desde donde pueden atacar a su territorio, lo cual, de acceder a ello, anularía la acción de los misiles y aviones estacionados en las llamadas bases avanzadas de los Estados Unidos y a bordo de los buques de la VI Flota. En consecuencia, los occidentales quedarían privados en Europa de todo medio de ataque contra los objetivos de la Unión Soviética, excepción hecha de las armas nucleares francesas y británicas.

J. L. T.



BATHE, B. W.: RUBIN DE CERVIN, G. B., y TAILLEMITE, E.:
Los grandes veleros.—Editorial Blume. Barcelona, 270 págs.

De la serie de libros que con frecuencia aparecen sobre la marina de vela, éste de *Los grandes veleros* que hoy es objeto de nuestro comentario realmente lo forman una serie de monografías de distintos autores, cuyo aglutinante es el buque de vela. Jobé, director de la edición, ha tenido el acierto de elegir un grupo de eruditos en cuestiones navales para componer una historia de la navegación a vela desde la época de los Descubrimientos hasta los “cinco palos” de comienzos de este siglo.

La obra está dividida en cinco partes perfectamente diferenciadas, como son los veleros del Descubrimiento, el nacimiento de la flota nacional, las glorias reales, la edad de oro y los *clippers*. Intercaladas en el texto van las descripciones de algunas de las naves características de la época de que se trata, y así se incluyen el ex voto de Mataró (siglo xv), el *Vasa* (1628), la urca holandesa (siglo xvii), el *Victory* (1760), el *Constitution* (1797), la *Belle Poule* (1834), el *Challenge* (1851) y el *Preussen* (1902).

El conservador del Museo Histórico Naval de Venecia, Rubin de Cervin, escribió la primera parte, y en breves páginas nos hace una síntesis de lo que fueron las flotas descubridoras. Da singular relieve a los descubrimientos portugueses e ingleses, y de los españoles sólo menciona el primer viaje de Colón y la expedición de Magallanes. Ignora a Elcano y a tantos otros navegantes de la época. No acabamos de comprender estas omisiones, pensemos que involunta-

rias. Pero, sobre todo, ¿no sería más adecuado que en esta obra nos hablase de las carabelas latinas, de la de armada o de las naos?

La segunda parte, dedicada al nacimiento de las flotas nacionales, se debe también a Rubin de Cervin. Estudia los buques característicos del siglo xvi y parte del xvii, con el galeón a la cabeza. Se explaya en la incipiente Marina inglesa y relata el desastre de la Invencible. Dedicó algunos párrafos a las flotas de galeones y a la Casa de Contratación, pero aprovecha también cualquier oportunidad para verter alguno de los tópicos que constituyen la leyenda negra. Ciertamente, Rubin no acertó en este capítulo, porque se ocupa de asuntos marginales y olvida —por no decir ignora— cuestiones propias de la arqueología naval. ¿No sería más útil al lector darle noticias del libro de Tomé Cano, o del de García del Palacio, primer tratado de construcción naval impreso en América? ¿Y no ilustraría más en el tema de los grandes veleros que se hablase del galeón de Manila o de la nao de Acapulco, primera línea regular de navegación transoceánica que perduró a lo largo de dos siglos y medio? Como no nos duelen prendas, consignamos que la iconografía de la época es abundante y bastante bien elegida.

Los navíos de los siglos xvii y xviii constituyen el tema de la tercera parte del libro. Su autor, Etienne Taillemite, es el conservador de los archivos del Museo de la Marina, de París. Nos hace una detallada historia del navío y de sus métodos de construcción, dedicando más amplitud a la construcción francesa por ser la de mayor reputación de su época. Se detiene en los ricos adornos de las naves y estudia brevemente la artillería de aquel período, así como las señales de escuadra. Esboza la navegación a vela y da una relación de los grandes viajes de aquellos dos siglos. Es este un capítulo muy completo, documentado asimismo con gran variedad de buenas ilustraciones.

La parte cuarta del libro trata de la edad de oro del buque de vela y su redacción se debe también a Taillemite. Comprende un período que alcanza dos siglos y medio (1600-1850) y, por tanto, mucho de lo expuesto en el capítulo anterior se repite. Sin embargo, para tener una visión de conjunto de la evolución de los grandes veleros era menester esta repetición. Va estudiando sucesivamente las variantes en el casco, arboladura y velamen y los distintos tipos de buques que aparecen. Dedicó varias páginas a la vida de a bordo, que son del mayor interés y concluye con una relación de las grandes exploraciones científicas en el Pacífico. A nuestro juicio, es éste el mejor capítulo del libro.

La última parte se debe a B. W. Bathe, conservador de la sección marítima del Museo de Ciencias, de Londres. Aunque el capítulo se titula *Los Clippers*, analiza minuciosamente la historia de cada uno de los tipos de buques que le precedieron y los que le sucedieron, hasta llegar al famoso *Preussen*, el único velero de cinco palos cruzados que ha existido. El trabajo de Bathe es muy completo, pese a la dificultad de poder referirse al sinnúmero de grandes veleros que navegaron por todos los mares durante el siglo xix y comienzos del xx.

El libro, en su conjunto, podemos calificarlo de extraordinario; aunque se observa —como ya hemos apuntado— un cierto desequilibrio entre unos autores y otros. La edición está muy cuidada y la iconografía que presenta es inmejorable. Es, pues, una obra que se puede recomendar si se salvan por el lector los baches subrayados y que, ciertamente, no vienen a cuento.

P. C.

GALLACH, José María: *Albatros, enciclopedia del mar*.—Compañía Internacional Editora, S. A. Barcelona, 1974; cuatro tomos de 298, 298, 302 y 298 págs.

José María Gallach no es el autor, sino el director de esta preciosa enciclopedia impresa en gran formato (25 × 27), capaz por sí sola de prestigiar y acreditar a una casa editorial, a unos autores y al equipo de redactores, ilustradores, maquetistas y dibujantes capitaneados por el citado Gallach.

En el limitado espacio de estas páginas no es posible detenerse en el comentario de cada gran capítulo, cuya paternidad corresponde a un numeroso grupo de colaboradores, entre los que no faltan distinguidos oficiales de nuestra Marina (Azcárraga Bustamante, Fernández Amador, Martínez Jiménez, Barreiro-Meiro, Cervera Pery y Lechuga Serantes). Estamos ante una enciclopedia que no se ordena de manera alfabética, sino sistemática, aunque gran parte de su cuarto y último volumen contenga un extensísimo vocabulario náutico.

He aquí una síntesis de su estructura interna: Tras una introducción general firmada por el famosísimo investigador y navegante escandinavo Thor Heyerdahl, el tomo primero, centrado en la oceanografía y la biología marina, discurre en diferentes capítulos sobre el mar como realidad planetaria (origen y edad de los océanos, morfología, niveles...), condiciones físicas y químicas del agua marina, movimientos del mar (mareas, corrientes, olas), meteorología, geología, morfología litoral, el origen de la vida en nuestro planeta, la flora marina, invertebrados, aves, mamíferos y reptiles marinos, peces y fauna abisal.

El arte y la historia, referidos al mar, constituyen la panorámica del segundo volumen: historia general de la navegación, historia de la cartografía, arqueología submarina, leyendas, mitos, el mar en el arte, el mar como inspiración literaria y síntesis de una serie de obras sobre el mar. Es de justicia destacar que los aspectos históricos y artísticos de esta enciclopedia, contra lo que sucede de ordinario en tantas obras traducidas de otras lenguas, dedican a la formidable expansión ultramarina española la justa atención que merece, aun dentro de las limitaciones que un trabajo de esta índole impone. (Leves lagunas a este respecto: al menos, una alusión a las exploraciones hispánicas desde el San Blas mejicano hasta Alaska, con Juan Pérez, Bodega, etc., y una referencia más extensa a la circunnavegación de Malaspina).

El hombre pragmático y enamorado de los barcos hallará mil motivos de recreación en las páginas del tercer volumen de la enciclopedia *Albatros*. Aquí se habla de teoría del buque, arquitectura naval, distintos tipos de buques (de guerra, de servicios comerciales, especiales, portuarios, auxiliares de navegación, pesqueros, balleneros, escuelas, factorías), propulsión, navegación e instrumental marinero. Entre los métodos de conocimiento del mar, trata este volumen por extenso de cartografía, tecnología submarina, investigación oceanográfica e investigación aplicada a la pesca. La economía marítima centra aquí su interés en la pesca, rutas (aunque prefiramos el término "derrotas") marítimas, puertos, minería submarina, recursos químicos del océano, energía de los mares y explotación de las algas. El tomo se cierra con dos estudios sobre proyectiva de las explotaciones químico-físicas y de las explotaciones biológicas del mar (localización de recursos, desalación, cultivo de especies marinas...).

Los grandes epígrafes del cuarto y último tomo ("el hombre y su contacto con el mar" y "deportes"), aparte del diccionario náutico ya aludido, nos llevan desde las curiosas embarcaciones que hoy sobreviven en pueblos primitivos, a la medicina marítima, pasando por las profesiones relacionadas con el mar y por el Derecho Marítimo. Entre los deportes se presta atención al escafandrismo, natación, buceo, pesca deportiva de superficie y submarina, esquí acuático, surf, remo, balandrismo, motonáutica, socorrismo y acuariología.

Sería injusto no dedicar párrafo aparte a las bellísimas ilustraciones de estos cuatro volúmenes, y especialmente a sus fotografías. La oportunidad, la calidad, estética y el valor documental y didáctico de las fotos en color y blanco y negro, constituyen por sí solos una admirable virtud de esta enciclopedia. Puede afirmarse, en fin, que ningún hombre con cierta inclinación por los temas marítimos se sentirá indiferente ante el extraordinario atractivo de una obra que debe enorgullecer, por su excelente contenido y su dignidad tipográfica, a las empresas bibliográficas españolas: *Albatros, enciclopedia del mar*.

F. J. C.



RESEÑAS

ARTE

TARIN-IGLESIAS, José, y PLANAS PARELLADA, Josefina: **El palacio de Pedralbes y el palacete Albéniz**. — Editorial Patrimonio Nacional. Madrid, 1974; 219 páginas.

Tarín-Iglesias y Josefina Planas, conservador y bibliotecaria, respectivamente, del palacio barcelonés de Pedralbes, hacen en estas páginas historia y descripción del referido edificio y del palacete Albéniz, construido este último en el ámbito de la que fue famosísima Exposición de 1929.

Complemento decisivo de esta preciosa obra es la magnífica colección de ilustraciones en color, claro exponente del buen gusto y la magnitud de aquellas regias residencias. Se trata de edificios modernos (Pedralbes se concluyó en 1924, y el palacete Albéniz, en 1929), pero enriquecidos con notables obras de arte, clásicas y modernas, muchas de ellas donadas por generosos particulares. Son curiosas las vicisitudes porque pasó la construcción del palacio de Pedralbes (a cargo, sucesivamente, de los arquitectos Eusebio Bona y Fran-

cisco Nebot), iniciada por suscripción pública y rematada merced a la ayuda del Ayuntamiento de la Ciudad Condal.

Tras años de desidia y de olvido, la voluntad de Franco y la gestión del Patrimonio Nacional salvaron para siempre la dignidad y la excepcional categoría de estos bellísimos palacios.

X.

MANERA, Domingo: **Curso rápido de dibujo**. — Editorial De Vecchi, S. A. Barcelona; 279 págs.

Aunque el artista nace, la cultivación le estimula y perfecciona, y en este campo resultan de gran utilidad manuales como el que ahora reseñamos.

Manera, dibujante fluido y academicista, ilustra sus propios textos, que rebasan lo puramente artístico para explorar ámbitos diversos: el dibujo geométrico, el decorativo, los primeros elementos del dibujo libre, la perspectiva, la naturaleza muerta, el paisaje, los animales, la figura humana, el retrato, las diferentes técnicas del dibujo y, por último, el dibujo profesional.

Por supuesto, Domingo Manera no agota el estudio de cada tema, pero incita a que

el aficionado emprenda el camino más adecuado a sus aptitudes, y acaso a que realice sus sueños artísticos. Porque, como dice José María Valderas en una excelente introducción, quien goza del sentido del orden y de la proporción, quien ama la elegancia del detalle intrascendente es un artista.

X.

CULTURA

BAYO, Manuel; VAZQUEZ, Luisa, y POGGIO, Pedro: Caminos de Mío Cid.—Editora Nacional. Madrid, 1974; 161 págs.

Del crestón al escarpín, sea caballero histórico o legendario, el Cid es mito realísimo del ser de España. Ruy Díaz de Vivar cabalga por nuestra historia y por nuestra literatura, que también es historia.

Este precioso libro (guión de Manuel Bayo y fotografías de Luisa Vázquez y de Pedro Poggio) es un itinerario gráfico de las andanzas de nuestro Campeador, hecho sobre testimonios reales que sobrevivieron a su tiempo: puertas de corrales burgaleses, tosco románico de Gormaz, imágenes de un gótico incipiente, altivez castrense de Atienza, soportales de Hita o de Calatayud, farolones y tejaducos de Teruel, torres mudéjares de Zaragoza, pinares de Tévar, iglesias y castillos de Castellón y Valencia, urbe dorada de Toledo.

Los blancos se llenan de incitaciones tomadas del poema que transcribió Per Abbat y de una selección de textos alusivos al Cid, sean de Lope de Vega, de Juan de la Cueva o de Guillén de Castro. Y en el colofón, un estribillo machadiano: polvo, sudor y hierro...

X.

DEL AMO, Javier: Literatura y neurosis.—Editora Nacional. Madrid, 1974; 144 págs.

Estudio, lleno de sugerencias, en torno al paralelismo entre la neurosis y la creatividad. Javier del Amo, premiado, a sus treinta años, por dos novelas, ahonda aquí no en una anomalía de rigor psiquiátrico, sino en la que Rof Carballo llamó "neurosis de creador".

Para Javier del Amo la creatividad implica soledad, distanciamiento, visión caótica,

conflictiva y distorsionada del mundo, dolorosa imposibilidad de vivir; anomalía, en suma, cuya trayectoria no pueden explicar la psiquiatría, el psicoanálisis ni las ciencias psicológicas. Y llega a afirmar que nunca será verdadero creador el artista que "vea todo muy claro".

Como soporte de su tesis, Del Amo discute sobre aspectos biográficos y literarios de Kafka (absurdistad, afán destructivo, fatiga...), Pavese (incomunicación, suicidio), Adamov, Huxley, Baudelaire, Poe, Hesse, Faulkner, Joyce, Leñero o Baroja. Muchas de estas figuras ilustran la averiguación de Javier del Amo, si bien sus generalizaciones abren ancho campo a la discrepancia y a la meditación. ¿Es siempre el creador un desplazado? ¿Deja la realidad sobre sus lomos cicatrices parecidas a las del oprimido? ¿Puede asegurarse que los factores constitucionales son rigurosamente ajenos a la neurosis? Y otras mil preguntas; porque la capacidad de incitación no es la menor virtud de este libro inteligente y bien escrito.

X.

BENEDICT, Ruth: El crisantemo y la espada. Patrones de la cultura japonesa.—Alianza Editorial, S. A. Madrid, 1974; 285 páginas.

Es este un libro publicado ya en los Estados Unidos hace cerca de treinta años, pero que no ha perdido ninguno de sus valores. La obra fue encargada a la autora por el Gobierno norteamericano cuando estaba próximo el fin de la guerra en el Pacífico. Era preciso mentalizar a las posibles fuerzas de ocupación sobre las normas y valores de la sociedad japonesa, tan distinta de la cultura occidental. Y muchos de sus consejos fueron tenidos en cuenta. Es cierto que alguna parte de lo que tan amablemente nos cuenta Ruth Benedict sea ya una tradición olvidada, pero no por ello pierde interés el libro.

Para muchos de nosotros el Lejano Oriente sigue teniendo ese aire de misterio y de leyenda que tanto nos atrae a los occidentales y es precisamente todo lo que de legendario tiene el Japón lo que nos desvela la autora con gran minuciosidad. Capítulos como el del círculo de los sentimientos humanos, y algún otro, se leen con verdadera deleitación.

Z.

DEPORTES

BRUNDAGE, Avery: *Memorias.*— Editora Nacional, S. A. Colección "Cultura y Deporte". Madrid, 1974; 370 págs.

No es frecuente encontrarse con un libro de memorias como no se trate de las de un político o de un literato. Y la obra que hoy nos ocupa pertenece a la vida de un hombre que todo lo entregó por algo tan distinto como es el deporte, y que nada, o muy poco tuvo que ver con la política ni con la literatura. Se trata de Avery Brundage, quien tantos años fue presidente del Comité Olímpico Internacional, al que dedicó gran parte de su existencia.

Desde su participación como miembro del equipo norteamericano en la Olimpiada de Estocolmo de 1912, hasta la de Munich, en 1972, que dimite como presidente del C. O. I., Brundage nos va relatando todas las posibilidades del deporte de nuestro tiempo, en relación con las Olimpiadas y las vicisitudes por las que éstas pasaron. Todo ello regado con multitud de anécdotas que hacen muy amena su lectura.

Como nos dice Klein en el amplio prólogo del libro, Brundage es un hombre de una personalidad extraordinaria y, por tanto, muy controvertido. Baste decir que en ocasiones fue tildado de fascista, y en otras, calificado de comunista, cuando su único afán era resolver los problemas del deporte con absoluta imparcialidad. Por eso hoy es ya un personaje casi legendario, en cuyo espejo deben mirarse todos quienes dirigen el deporte en los distintos países del mundo.

Z.

DERECHO

DIAZ-LLANOS LECUONA, Rafael: *Leyes Penales Militares* (10.^a edición). — Compañía Bibliográfica Española, S. A. Madrid, 1974; 1.789 páginas.

El hecho de que un libro alcance su décima edición es el más claro testimonio de su éxito. Pero, en este caso, el autor debe esforzarse, como lo ha hecho, en mimar y poner al día su obra, so pena de envejecimiento y naufragio.

El volumen del prestigioso coronel auditor don Rafael Díaz-Llanos, en el que colabora su hijo y homónimo, constituye un instrumento utilísimo para quien haya de ejercer determinadas funciones en la jurisdicción castrense (jueces, secretarios, defensores y vocales de consejos de guerra). En sus cuatro grandes partes (Código de Justicia Militar, Código Penal ordinario, legislación penal complementaria y formularios), con notas aclaratorias y muy oportunas correlaciones, enriquecidas además con reciente jurisprudencia del Consejo Supremo de Justicia Militar y del Tribunal Supremo, está todo cuanto puede ser de aplicación en la justicia marcial.

Al mérito de la sistematización y puesta a día de esta obra (en la que los muy copiosos formularios no son la menor virtud) hay que añadir la excelencia de sus índices, tarea que revela el diligente cuidado que a ella consagraron los autores.

X.

ENERGÍA NUCLEAR

VARIOS AUTORES: *Léxico de términos nucleares.* — Sección de Publicaciones de la Junta de Energía Nuclear. Madrid, 1974.

El rápido desarrollo experimentado en los últimos años por la ciencia y la técnica nucleares ha tenido como consecuencia inmediata la introducción en el idioma de un extenso léxico muy específico.

En los países de habla hispana, junto con las nuevas técnicas, hemos importado también palabras y giros propios de la nación de origen, con serio quebranto de nuestro idioma.

A la exigencia de librar al castellano de esta servidumbre responde la labor realizada en la obra que comentamos por una Comisión de Terminología constituida en el seno de la revista "Energía Nuclear".

El libro, de 721 páginas, está dividido en tres partes:

— Un diccionario español, en el que están definidos cerca de 2.700 vocablos o expresiones de uso común, con sus equivalentes en inglés y francés.

— Un vocabulario inglés-español y otro francés-español.

— Un glosario que recoge los términos nucleares publicados a lo largo de estos años por la revista "Energía Nuclear".

LIBROS Y REVISTAS

Termina la obra con una serie de apéndices con tablas y datos de interés para todo aquél que trabaje en temas nucleares; y una amplia bibliografía que recoge todos los diccionarios y obras especializadas empleadas como referencia para la realización de este libro.

C. S. V.

ESTRATEGIA

GENERAL SPEIDEL: El problema de la defensa de Europa.—“*Rivista Marittima*”. Septiembre de 1974.

El autor, teniente general Hans Speidel, doctor en Filosofía y profesor *honoris causa* por la Universidad de Turingia, en donde ha enseñado durante varios años después de la segunda guerra mundial, ha sido también comandante en jefe de las Fuerzas Aliadas en la Europa central.

En este artículo ofrece a los lectores una visión francamente realista de la situación defensiva europea, madurada a través de una experiencia directa durante el ejercicio de su mando y derivante de un examen objetivo y exhaustivo de las motivaciones y perspectivas que caracterizan la situación político-militar de Europa, en el contexto mundial más general, aunque haciendo hincapié en la evolución actual de las relaciones equilibradas —con el riesgo que ello supone para Europa— entre rusos y americanos.

Y.

LEOST, A.: Menaces sur l'île Européenne.—“*La Revue Maritime*”, número 296.

El capitán de navío Leost, bien conocido de nuestros lectores, hace un detallado estudio de la situación actual de Europa, convertida prácticamente en una isla, pues desde hace un siglo el desarrollo industrial que se extendió por todo el continente ha dejado prácticamente exhaustas todas las reservas de materias primas, mientras que en los Estados Unidos y en Rusia no ocurre lo mismo gracias a la enorme riqueza del suelo y subsuelo de ambas naciones. Todo ello hace que para Europa sea vital la permanencia del tráfico marítimo, mediante el cual recibe más del 85 por 100 de

sus necesidades. Calcula el autor que en caso de corte de este cordón umbilical la capacidad de resistencia de la isla europea no llegaría más allá de tres meses. Tras estas consideraciones, y después de referirse a diversos aspectos de esta temática, realiza el hecho de que el realista secretario de Estado americano, Kissinger, encontró una grave falla en la llamada “Declaración de Ottawa” de este año, y que para paliarla la complementó con la “Declaración conjunta hispano-americana”. Basándose en ello, el capitán de navío Leost aboga una vez más por la urgente inclusión de España en el bloque europeo, dado el extraordinario valor geoestratégico de nuestra nación, flanqueando la mayor parte de las rutas marítimas que convergen en Europa.

Y.

HISTORIA

DANIEL, Glyn: Historia de la Arqueología. — Alianza Editorial. Madrid, 1974; 287 págs.

El criterio seguido, por el autor de este interesante trabajo ha sido combinar la crónica exterior con una antología de textos a través de los cuales los protagonistas de esa gran aventura intelectual hacen oír directamente su voz. En la sección que sirve de introducción, algunos de los más notables especialistas contemporáneos exponen sus concepciones, métodos y técnicas.

La prehistoria de la disciplina, escrita entre los siglos XVI y XVIII por aficionados que recorrían su propio país o viajaban hasta el Próximo Oriente queda ejemplificada en personajes tan atrayentes y que tanto hicieron en este campo, como son Belzone o Clark. Los progresos de la geología y las nuevas teorías sobre el origen del hombre crean las condiciones para el nacimiento de la ciencia arqueológica, que da sus pasos iniciales con la gradación periódica escandinava de las tres edades. A partir de ese momento, la arqueología alcanza su mayoría de edad; las generalizaciones de los antropólogos son completadas y revisadas a la luz de sensacionales hallazgos y descubrimientos, el descifrado de los jeroglíficos egipcios y de la escritura cuneiforme mesopotámica, que dan el arranque definitivo de esa también definitiva fase de la madurez arqueológica.

Y.

FILGUEIRA VALVERDE, José:
Don Pedro Antonio Cerviño.—
 Folleto conmemorativo del Día de
 la Hispanidad. Pontevedra, 1974;
 40 páginas.

El precioso folleto que el Gobierno Civil, la Diputación Provincial y el Ayuntamiento de Pontevedra vienen publicando desde hace bastantes años, para conmemorar la fiesta de la Hispanidad, contiene en su última edición un interesante trabajo de José Filgueira Valverde, director del museo de aquella capital gallega, espíritu joven e infatigable como pocos.

Discorre Filgueira sobre Pedro Antonio Cerviño (1757-1816), su comprovinciano de Campo Lameiro, ingeniero geógrafo, notable cartógrafo, primer director de la Escuela de Náutica bonaerense (donde enseñó Geometría, Trigonometría, Hidrografía y Dibujo), urbanista, fundador y jefe del Tercio de Gallegos, que luchó contra los ingleses invasores en Río de la Plata (1807).

Las muchas virtudes científicas y marciales de Cerviño, bravo capitán de los "inclitos galaicos granaderos" (uno de cuyos oficiales, Bernardino Ribadavia, habría de ser el primer presidente de la República Argentina), merecerían el elogio encendido de Manuel Belgrano y de Santiago Liniers.

X.

MORALES PADRON, Francisco:
Conquistadores españoles en Estados Unidos (2.^a ed.).—Publicaciones Españolas. Madrid, 1974;
 59 páginas.

Publicaciones Españolas, con el ánimo puesto en la divulgación popular de nuestra realidad pretérita y presente, continúa con esta obrita (todas ellas se venden al precio de 10 pesetas) su meritísima tarea.

Morales Padrón aprieta en pocas páginas las penosísimas exploraciones llevadas a cabo por nuestros conquistadores en el sueño de lo que hoy son los Estados Unidos de Norteamérica. Bueno es recordar aquel fabuloso esfuerzo, que cooperó al parto de la gran nación.

Cristóbal y Juan de Oñate, Alvar Núñez Cabeza de Vaca, Pánfilo Narváez, Hernando de Soto, fray Marcos de Niza, Vázquez de Coronado, Francisco de Ibarra, Sebastián Vizcaíno, el padre Kino, fray Ju-

nípero Serra, José Gálvez, el padre Salvatierra, Juan Pérez, Bodega y Quadra... Hombres que llegaron antes que ningún europeo a Nueva Galicia, Florida, el Mississippi, Colorado, Georgia, Alabama, Arkansas, Arizona, Kansas, California, Texas, Utah, Oklahoma, Nuevo Méjico, Missouri, Nebraska, Iowa, Oregón, Washington, Alaska...

X.

SOLANO, Francisco de: **Los mayas del siglo XVIII.**—Ediciones Cultura Hispánica. Madrid, 1974;
 483 páginas.

Es esta una obra exhaustiva sobre el pueblo maya en la que el autor analiza la supervivencia de su pasado y el comportamiento producido en su cultura en contacto con la civilización europea.

Solano elige el siglo XVIII por ser un momento histórico excelente para estudiar la familia maya entre el tiempo precolombino de elevada cultura y la actualidad. Se circunscribe sólo a la región de Guatemala porque es lo suficientemente representativa para un completo análisis de toda su evolución.

El autor nos va descubriendo las características de la sociedad maya, donde "el bien de la comunidad era el objeto primordial al que se dedicaba el esfuerzo personal de cada individuo". Sus avanzadas obras de arquitectura y su afición a la astronomía representan la elevada cultura de este pueblo fascinante.

La evolución de la población indígena, las áreas lingüísticas, la castellanización del maya, la agricultura y la vida material, social y espiritual, son las cuestiones que desmenuza Solano en un alarde de laboriosidad y erudición.

Z.

IDIOMAS

ULECOSTA: **Inglés mariner.**—
 Divulgación Idiomática Internacional, S. A. Aranjuez (Madrid);
 242 páginas.

Libro especialmente estudiado para marinos, preparado por un perito en Náutica que domina el idioma inglés y, sobre todo, el vocabulario específico de la terminología

marinera, así como la nomenclatura básica de construcción naval.

Está ideado, en especial, para aquellos marinos que están navegando, que no pueden asistir a clases directas, supliendo éstas con cintas magnetofónicas contenidas en el método.

El curso no sólo está concebido para aprender el inglés náutico, sino que se han tocado otros temas de la vida cotidiana. Contiene la transcripción fonética de todo el vocabulario empleado y cuenta con gran profusión de dibujos en los que se van indicando los nombres de los innumerables componentes de los barcos, lo que a nuestro juicio constituye el mérito principal del mismo.

Consta de 40 lecciones, cuatro cintas magnetofónicas y 10 exámenes. Estos se envían a la editora para ser corregidos, siendo devueltos al alumno una vez realizada la corrección.

G.

LITERATURA

LEDERER, William, y BURDICK, Eugene: *El americano feo*.—Editorial Bruguera, S. A. Barcelona; 220 páginas.

Hace unos quince años se publicó la primera edición de esta novela que llegó a "best-seller" y que, incluso, fue llevada a la pantalla. Se trata, pues, de un libro ya conocido para muchos lectores. Pero juzgamos un acierto esta nueva edición de Bruguera porque en esos quince años transcurridos el tiempo le ha dado mucha razón a los autores.

La obra es una crítica de la política norteamericana en el sureste asiático cuando todavía los franceses no se habían retirado de Indochina. La trama se desarrolla en una nación imaginaria, Sarkhan, enclavada en la propia península indochina y limítrofe, por tanto, con el que poco tiempo después sería Vietnam. En realidad, más que una novela son una serie de hechos, unos reales y otros ficticios, con los que se trata de demostrar los graves errores cometidos por Norteamérica al enviar embajadores ineptos a aquellos países. Los episodios narrados son bien elocuentes y el libro se lee con interés.

Z.

HERREROS, Enrique: *Principales aventuras de Don Quijote*.—Editora Nacional, Madrid, 1974 (segunda edición); 74 págs y otras tantas láminas.

Alguien pudiera pensar en la irreverencia que supone caricaturizar personajes tan universales y eternos como los creados por Cervantes en su obra inmortal. Por si así fuera, el protagonista de este libro sale al paso de los malpensados y, de antemano, nos dice: "Por debajo de la caricatura se lee un respeto y admiración infinitos por la obra del genial caricaturizado". Y pensamos que tiene razón.

Herrerros, con su estilo peculiar de dibujante de humor, nos da una visión "sui generis" de los episodios más destacados del Quijote. Y ciertamente que lo hace con mucha gracia. Quizá sea una interpretación arbitraria que choca con las ya clásicas del siglo pasado, pero es, al fin y al cabo, la obra de un artista.

El extracto y sinopsis de los textos se debe a Jorge Magmar, quien ha realizado una cuidadosa labor, hilvanando los episodios y conservando su valor anecdótico.

Z.

PEDROS, Ramón: *Los cuatro nocturnos y una lenta iluminación cerca de Cherburgo*.—Ediciones Cultura Hispánica (Col. Poética Leopoldo Panero). Madrid, 1974; 69 páginas.

Se trata del ganador del Premio de Poesía "Leopoldo Panero" 1973, convocado por el Instituto de Cultura Hispánica. Hay en estos versos de Pedros una enorme carga de ideas, escondidas a veces en la niebla de las palabras, si bien, con su propio modo, podría decirse que "todo se hace puro al fin y al cabo", y la luz clarea "hasta esa lúgubre forma de mirarlo todo con desprecio".

Patetismo, melancolía, cierta buscada penumbra ("como un perro que escribiera largas cartas personales de lenguaje inverosímil y triste"), auxiliada por la falta de puntuación, que se nos antoja cándido homenaje a la originalidad. Pero también, en este "latifundista de la tristeza", una viveza mental y expresiva poco común, y la tremenda sensibilidad de una mano sin piel, temblorosa y sangrante.

X.

DOMINGUEZ GALLEGO, Lázaro: **Obra poética.**—Studium Ediciones. Madrid, 1974; 315 págs.

Sacerdote zamorano en la parroquia ferrolana de El Pilar, Lázaro Domínguez (cuyo nombre “tiene olor de sepultura y sabor de milagro y profecía”) cultiva el verso de corte tradicional, bien medido y de ley contrastada.

Saltando sobre una lírica limpia, infantil en ocasiones, llegamos a sus calidades de sonetista fluído e inspirado, que culminan en el verso religioso, expresivo de una búsqueda penosa y esperanzada. Acaso el alegre dolor de su andadura mística tenga paradigma en la composición titulada “Aunque un filo”, preciosa muestra de lenguaje espiritual.

En los poemas de Lázaro Domínguez trasciende la heroica e íntima brega del sacerdote ejemplar: soledad, mundo, ternura, menesterosidad, incomprensión, fatiga..., que se acopian finalmente en humilde ofertorio ante el Padre: “Sólo así, tan deshechos y molidos; por tu causa, Señor, crucificados, tendrá luz y calor nuestro trasiego.

X.

LOGISTICA

ARDUINO AVIAN (capitán de fragata): **La guerra del Kippur.** “*Rivista Marittima*”, septiembre 1974.

Después de una reseña muy sintetizada de los acontecimientos políticos y militares que han caracterizado la última guerra árabe-israelí, el autor se detiene principalmente sobre algunos aspectos de esta contienda, como fue la eficacia y rapidez del sistema de movilización de los israelíes y su notable capacidad de adaptación tecnológica, que les ha permitido emplear los medios más sofisticados proporcionados por los norteamericanos; la gran cantidad de medios bélicos destruidos a lo largo de las operaciones y, en fin, la imposibilidad para algunos países de combatir por largo tiempo una guerra moderna sin una ayuda masiva y continuada externa a cargo de superpotencias. Y a pesar de ello, siempre con el riesgo que cualquier alteración en la previsión de repeticiones pueda acarrear serios contratiempos, como de hecho les ocurrió a las tropas árabes e israelitas en dicha confrontación.

Y.

RELIGION

HENGSBACH, F., y otros: **Sínodo '74. Predicación. Evangelización.**—Ediciones Palabra. Madrid, 1974; 221 págs.

Seis autores católicos (Hengsbach, Wright, Rossi, Palazzini, Bengsch y Pero-Sanz) discurren con hondura y claridad en torno al tema que titula este valioso y valiente librito.

La evangelización que no conduzca a los sacramentos es incompleta y quizá pernicioso. El predicador debe ser antes orante que orador. El hombre moderno está manipulado por un ambiente de tecnificación y racionalismo. La libertad humana está amenazada por el exceso de riqueza y de pobreza. Toda predicación debe ser cristocéntrica y dejar en segundo término visiones demasiado temporales, porque ningún ordenamiento social terreno se identifica con la salvación.

La pérdida del sentido del pecado lleva a preocuparse más por el aspecto social y político de la culpa que por el interior de la conversión del corazón. La sabiduría del mundo transforma a algunos predicadores en instigadores políticos, con olvido del espíritu evangélico. Muchos documentos religiosos parecen conformarse con un horizontalismo alejado de toda visión sobrenatural.

El evangelizador ha de comprometerse primordialmente en la imitación de Cristo y en la averiguación de su espíritu. El pecador es llamado al perdón con tal de que renuncie a la idolatría de sí mismo y de las cosas creadas. La Iglesia, o vive el espíritu de Cristo, o deja de existir como tal.

X.

LUNA, Francisco: **Oración y presencia de Dios** (2.^a ed.)—Ediciones Palabra, S. A. Madrid, 1974; 198 páginas.

El amor está ligado al trato, y el trato con Dios es la oración. La oración vocal es de gran ayuda para los momentos de aridez y para expresar, en breves jaculatorias, nuestra adoración y petición. Un paso más nos lleva a la oración mental, que jamás debe ser un monólogo, sino una búsqueda y una escucha.

El amor no está en el sentimiento, sino en la voluntad. Dios habla siempre al alma que se esfuerza en orar; y un gran recurso

LIBROS Y REVISTAS

para ello es ejercitarse en la "presencia de Dios", a fin de que toda nuestra actividad —sea cual fuere— se convierta en una continua y alegre oración, en una íntima y confiada conversación con el Señor.

Hay una llamada universal a la salvación y la santidad; nadie queda excluido de ella. El amor que esa llamada implica ha de ser correspondido con amor, con trato, con presencia de Dios. Y el amor no se mide por lo mucho o lo poco que hagamos, sino por la voluntad puesta en hacerlo.

X.

TURISMO

GONZALEZ RUANO, César: *Madrid* (2.^a ed.).—Publicaciones Españolas. Madrid, 1974; 59 págs.

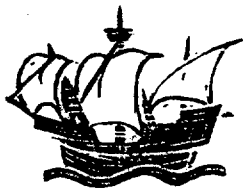
No puede haber más en menos espacio. El desaparecido y admirado periodista Cé-

sar González Ruano, con un sucinto itinerario por el Madrid austríaco, borbónico y contemporáneo, supo tejer la evocación de una capital sonriente, hospitalaria, pintoresca y señorial.

Desde los museos a los monumentos, desde las fuentes y parques a los rincones castizos, Ruano va disparando su pantallazo certero y se recrea en consideraciones literarias y sugestivas: el encanto del Madrid dormido, en las horas precursoras del alba, cuando el paisaje urbano se tinte con un amanecer lívido, esa luz que pintaron Velázquez y Goya.

Para Ruano, buscador de esencias, Madrid es una ciudad que puede entenderse, pero no explicarse. Acaso los españoles de las cuatro esquinas comprendamos bien al autor de estas páginas, como comprendemos el aliento de Madrid, trasunto de toda la gracia y la melancolía españolas.

X.



SERVICIO DE PUBLICACIONES DEL MINISTERIO DE MARINA