

REVISTA GENERAL DE MARINA

AÑO 1979
TOMO 196
ENERO



DIRECCION
Y ADMINISTRACION

Montalbán, 2
Cuartel General
de la Armada
MADRID-14

TEMAS GENERALES

Rafael González Echegaray

LA FLOTA INSOLITA DEL MARQUES DE
CAMPO

3 ✓

Capitán de Navío Carlos Martínez-Valverde

CONSIDERACIONES SOBRE LA JORNA-
DA DE INGLATERRA, 1588

17 ✓

Comandante de Intendencia de la Arma-
da (E. C.) José M.^a Blanca Carlier

ESCAÑO, EN CADIZ

43 ✓

TEMAS PROFESIONALES

Coronel Auditor Nicolás Portals Míguez

LA MUTUA, ¿PARA QUE?

49 ✓

Capitán de corbeta L. Cebreiro Rivera

“BUQUE DE MANDO”

53 ✓

Capitán de Infantería de Marina Juan A.
Chicharro Ortega

COMBATIENTES SOLITARIOS

57 ✓

NOTA INTERNACIONAL

EPISTOLARIO

Capitán de fragata (AvP) Luis Mas Fernán-
dez-Yáñez

BODAS DE PLATA DE NUESTROS HELI-
COPTERISTAS

73

MISCELANEA

INFORMACIONES DIVERSAS

A. L.

EL ALMIRANTE NIETO ANTUNEZ

91

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.

LA FLOTA INSOLITA DEL MARQUES DE CAMPO

Rafael GONZALEZ ECHEGARAY



NO de los capítulos fulgurantes de la historia marítima española del siglo XIX corresponde a la fundación, vida y muerte de la que fuera un día “Línea Trasatlántica de Vapores Correos del Marqués de Campo”, notable empresa que duró tan sólo poco más de diez años, rivalizó a muerte con la “Trasatlántica” del marqués de Comillas y dejó tras sí una estela de episodios de todas clases que, unidos al anecdotario de la notable biografía personal del gran prócer valenciano que la fundara, hacen de su recuerdo —hoy injustamente olvidado— una fuente inagotable de fabulosas experiencias navieras, sorprendente y apasionante como una novela.

Don José de Campo y Pérez, una de las grandes figuras financieras españolas del siglo pasado, político, diputado, senador, alcalde de Valencia a los veintiocho años, marqués, filántropo y valenciano hasta las entretelas, no sólo batalló en el mundo de los negocios ferrocarrileros, de las grandes finanzas bancarias y de los servicios públicos, sino que, arrastrado por el desafío de su contrincante, el montañés Antonio López, llevó el campo del honor hasta las ortodrómicas trasoceánicas, en un duelo a muerte por demás sorprendente y tenaz. Constituye esta descomunal regata trasatlántica el fenómeno naviero más notable con mucho de la última mitad de la centuria española y es muy similar al de las sagas comerciales de las grandes compañías de vapores de pasaje europeas y norteamericanas, empeñadas en la locura hegemónica de la mítica cinta azul (1).

El marqués de Campo, que había fundado en 1846 la Sociedad Valenciana de Crédito y Fomento, en 1860 irrumpe francamente en el mundo naviero presentándose al concurso convocado por el Gobierno para la adjudicación del contrato de comunicaciones rápidas con buques de vapor, desde la Península a ultramar, tras haber quedado rescindida la contrata de la célebre casa Gauthier, por real decreto promulgado en diciembre de 1859.

(1) José Campo y Pérez nació en Valencia en 22 de mayo de 1814, hijo de padre turolense y madre valenciana. Su padre, comerciante modesto en productos agrícolas, le envió de joven al extranjero para darle una sólida formación comercial. En 1843 fue regidor y alcalde de Valencia, hasta 1847; posteriormente, fue diputado y senador vitalicio. Entre sus obras más notables figuran el abastecimiento de agua a Valencia, la instalación de gas, el ferrocarril de Játiva a Almansa, el arranque de las obras del Grao y el Asilo.

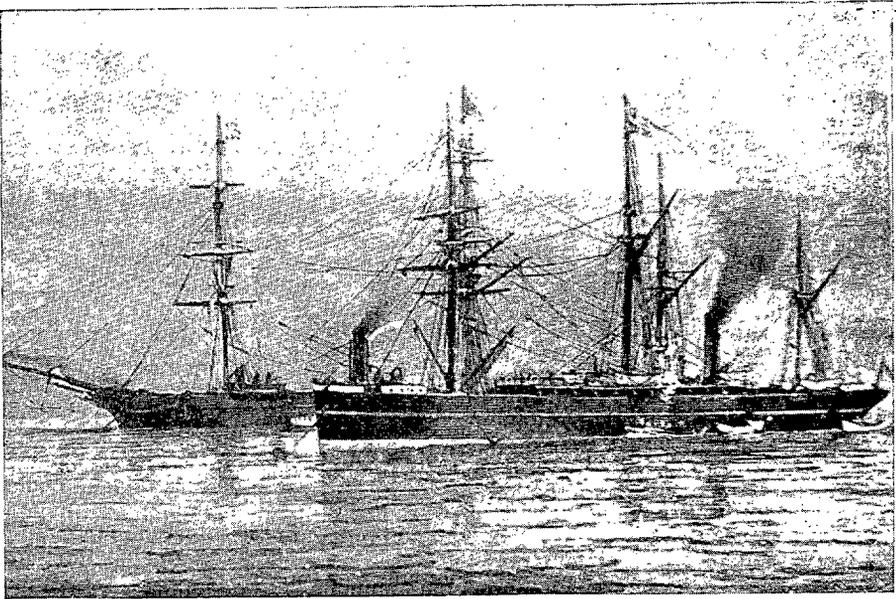
El 18 de febrero de 1860 se abrieron los pliegos. De las cinco proposiciones presentadas, dos eran de competidores de Campo: la Sociedad General de Crédito Mobiliario Español, amparadora de Antonio López, y que ofertó 949.000 reales, y el banquero francés Luis Pereire, con 1.500.000 por viaje redondo. Campo pedía 55.000 pesos fuertes. Todas las ofertas sobrepasaban las previsiones del Gobierno y el concurso quedó desierto. Pero la pugna había comenzado.

El marqués, adscrito al partido moderado primero y al conservador después, contribuyó no poco al apuntalamiento económico y político de la Restauración, lo que le valió el título del reino, concedido por Alfonso XII el 10 de abril de 1877, a propuesta de Cánovas. Pero ya en el año anterior —1876— se produce el segundo encuentro de rivalidad con el marqués de Comillas.

Campo había redactado y elevó a las Cortes un plan para el saneamiento de la Hacienda Pública, que en aquellos momentos, tras las sangrías cantonales, cubanas y carlistas, estaba absolutamente deshecha. Proponía un aumento en la circulación fiduciaria mediante la emisión por el Banco de España de mil millones de pesetas en billetes y la recogida sistemática del papel de la Deuda del Estado. En líneas generales, hoy diríamos que se trataba de un plan discretamente inflacionista.

No prosperó el plan Campo, pero su capacidad financiera y su incansable ansia de protagonismo nacional le llevó en seguida a presentar una nueva proposición, ésta para levantar la Hacienda ultramarina exclusivamente y conjurar así el conflicto cubano, en ebullición desde el grito de Yara en 1868. En esencia, Campo ofreció el respaldo de un empréstito al Estado en condiciones excepcionalmente generosas. Sin embargo, volvía a tropezar con la presencia de Antonio López, quien con Calvo, Vinent y Cabezas propuso a su vez al Gobierno, con la fundación del Banco Hispano Colonial, un plan de salvación financiera que prevaleció en concurso público sobre el del marqués de Campo. Este se sintió herido en lo más hondo de su orgullo profesional de hombre de altas finanzas; y así quedó declarada la guerra personal entre aquellos dos grandes capitanes de empresa, que duraría, sin tregua, hasta la muerte de Comillas, en 1883. Y no hubo negocio, ni empresa, ni oferta, ni ejemplo, ni rasgo que marcara la pauta de uno de estos dos hombres geniales que su contrincante no la igualase o superase en un esfuerzo increíble de rivalidad.

Al año siguiente —1878—, Campo se presentaba al concurso de comunicaciones marítimas con Cuba y Puerto Rico, ofreciendo desempeñar el servicio en 21.500 duros. López oferta 100.000 pesetas y se lo lleva una vez más "de calle". Dos años después, el 7 de febrero de 1880, otro concurso similar para el enlace con Filipinas, a través del canal de Suez, se falla en favor del marqués de Campo en 49.500 duros. No se presentó López y sí otro gran naviero español —Larrínaga—, que protestó enérgicamente contra el triunfo de Campo. Larrínaga, que venía manteniendo sin subvención alguna la línea desde la apertura del canal, sufrió evidentemente una gran injusticia; del acta de adjudicación



El *Barcelona* y el *Asia*, de la línea a Filipinas.

misma claramente se trasluce que el Gobierno quiso contentar a Campo para hacerle olvidar la derrota a manos de López en el concurso de las comunicaciones con las Antillas del año anterior.

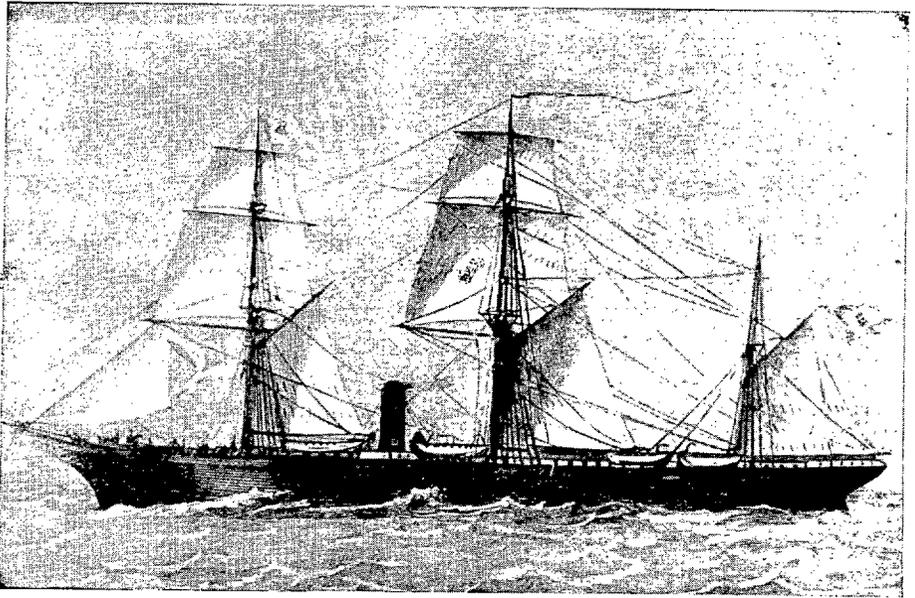


Pero a partir de entonces el marqués valenciano entra febrilmente de lleno en el negocio marítimo con una improvisada y sorprendente flota de vapores correos de pasaje de porte, de la noche a la mañana. Eran seis barcos grandes, mixtos de vela y vapor, que llevaban chimenea roja rematada de negro y contraseña blanca, cuadra, con las iniciales M. C. enlazadas bajo corona. La sede de la empresa estaba en Madrid, en la calle del Cid, número 7, pero el marqués tenía su palacio, próximo al de su rival Salamanca, en la calle de Recoletos.

Estas primeras unidades se llamaron *Asia*, *España*, *Barcelona*, *Magallanes*, *Valencia* y *Manila*, es decir, nombres apropiados al servicio que iban a prestar bajo la bandera nacional de los correos marítimos. El *Asia* era el *Sultán*, inglés, de la Orient Line; de casco de hierro, construido en Londres en 1873; arbolaba tres palos y registraba 2.729 toneladas, cifra muy considerable para aquella época. El *Magallanes* era aún mayor, pues registraba 2.806 toneladas, con 98 metros de eslora; había sido nada menos que el famoso *China*, primer buque de hélice de la Cunard británica; llevaba alojamientos para 150 pasajeros de primera clase y 753 de tercera y andaba 14 nudos. También era de la Cunard el *Siberia*, que pasó a llamarse *Manila*, con dos palos y proa

de violín; tenía alojamiento para 100 pasajeros de primera y 800 de tercera y había servido la línea de Liverpool a Nueva York desde 1879.

El *Barcelona* era el inglés *Kent*, con 2.304 toneladas de registro y más de cuatro mil de desplazamiento, construido en Blackwall en 1876. El *Valencia* registraba 2.446 y procedía de la famosa *Castle Line*, al igual que el *España* y ambos con los nombres de *Walmer Castle* y *Edinburgh Castle*, respectivamente; se habían construido por Napier en Gasglow, en 1872. Es decir, que el plantel de buques era buenísimo y no tenía nada que envidiar al de Antonio López, ni en el porte, ni en las características de las respectivas unidades.



El *Magallanes*. A su bordo viajó la expedición al canal de Panamá en 1886, presidida por el brigadier de la Armada don Eliseo Sanchiz y Basadre.

Casi inmediatamente se incorporan al servicio otros dos barcos: el *Madrid*, que era el antiguo *Aurrera*, de Olano y Larrínaga, veterano en la línea de Extremo Oriente, y el *León XIII*, encargado de nueva construcción en Glasgow, en 1880 (2). Todos estos buques estaban armados, como era norma general en la época para los correos subvencionados, con varias piezas de artillería y armamento portátil para las dotaciones, y estaban mandados por capitanes mercantes graduados como oficiales de la Reserva Naval.

El 12 de agosto de 1881, a Campo se adjudica también el contrato con el Gobierno para el servicio de vapores correos entre La Habana,

(2) Este *León XIII*, al igual que el *España*, el *Madrid*, el *Barcelona* y el *Magallanes*, no deben ser confundidos con los buques-correos coetáneos, de idénticos nombres, que pertenecieron a la Compañía Trasatlántica de Barcelona.

Puerto Rico, Veracruz, Colón y La Guaira. Jaque mate del marqués valenciano al marqués santanderino. Seis nuevos buques necesitó aquél poner en servicio para atender al nuevo contrato y cobrar así los 42.500 pesos mensuales de subvención.

Los barcos que se adquirieron para el tráfico antillano fueron el *Minnesota*, inglés, de la Guion Line, y los gemelos *Trentham Hall* y *Brandsome Hall*, ingleses también y de la Sun; los españoles *Victoria* y *Reina Mercedes*, de Olano y Larrinaga, y los *Balmoral Castle* y *Dublin Castle*, ingleses de la Castle Line. Pasaron a llamarse *Viñuelas* (nombre de la finca de caza madrileña de Campo), *México*, *Panamá*, *Veracruz*, *San Agustín* y *Santo Domingo* y el *Reina Mercedes* conservó, como es lógico, su nombre. Poco después se incorporaron también el *Venezuela*, ex inglés *Albano*; el *Turia*, ex inglés *Landsdown Tower*, y el *Ebro*, ex inglés *Rakaia*.

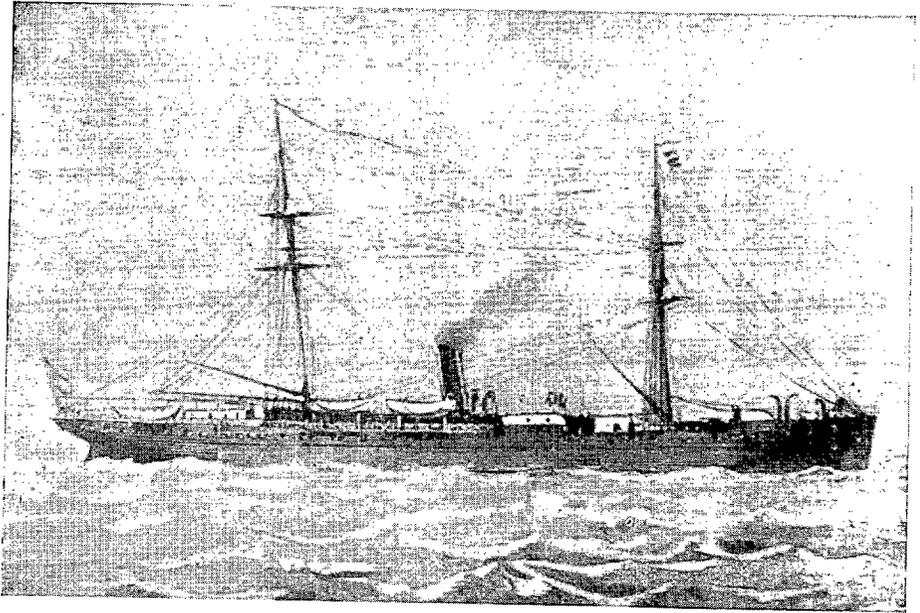
La flota de Campo es ya sencillamente fabulosa y a ella tiene que aportar, al mismo tiempo, buques menores para el trasbordo de los cargamentos y la distribución interinsular del pasaje en las Filipinas. Fueron estas pequeñas unidades, que hoy llamaríamos "feeder", los *Ordóñez*, *Serantes*, *Romeo* y *Julieta*. Los dos primeros se compraron en 1881, en Paisley (Inglaterra), y se bautizaron así en homenaje a dos oficiales de la Armada muertos heroicamente en Filipinas: el alférez de navío don Rafael Julián Ordóñez y Falcón encontró la muerte, con el alférez de fragata (graduado) Acevedo, al asaltar a pecho descubierto la muralla del Arsenal de Cavite, en enero de 1872, para reducir la insurrección de la Infantería de Marina indígena. El alférez de navío Federico Serantes Ulbrich, mandando el cañonero *Samar*, murió en los combates de Joló contra los moros, en 1874.

El *Romeo* y el *Julieta* se construyeron en 1882 en Glasgow. Los cuatro se matricularon en Manila. Los dos últimos, como luego veremos, acaban pasando a la Armada española con los nombres de *Argos* y *Cebú*, respectivamente.

En ese mismo año de 1882 Campo da el salto del Atlántico al Pacífico y establece un servicio regular por el estrecho de Magallanes, desde España, con cinco de sus buques. El *España* inauguraba la línea tocando en Valparaíso y llegando a El Callao el 12 de noviembre. La arribada de este buque y la de los que le siguieron fue un auténtico acontecimiento político. La línea arrancaba de Burdeos, tocaba en Santander, Coruña y Cádiz, puertos brasileños, Montevideo, Buenos Aires, Valparaíso y El Callao; posteriormente se extendió hasta el puerto mejicano de Mazatlán y finalmente llegaron ¡hasta San Francisco! Increíble. Los buques que cubrieron este servicio fueron el *Santo Domingo*, *Venezuela*, *Turia*, *San Agustín* y *Colón*.

Por otra parte, el marqués, cuya dedicación al esfuerzo colonizador levantino en Argelia era ya tradicional para entonces, estableció otra línea regular de vapores menores entre Valencia y Argel, a cargo del *Fe*, el *Esperanza* y el *Caridad*, tres buques de más de mil quinientas toneladas y construcción inglesa de larga y pintoresca andadura.

La flota de Campo consta ya de 25 unidades registradas en el Lloyd's, cuando surge la seria competencia de la Compañía General de Tabacos



El *Valencia*, ex-inglés *Walmer-Castle*.

de Filipinas, dentro de la órbita de don Antonio López, que pone en servicio los cuatro hermosos vapores *Isla de Luzón*, *Isla de Cebú*, *Isla de Mindanao* e *Isla de Panay*, duros enemigos por su porte y características; el *Luzón*, por ejemplo, entonces recién construido en Southampton, era el mayor buque mercante bajo pabellón español, con más de ocho mil toneladas de desplazamiento.

Así las cosas, causan baja por accidente el *Manila*, que naufragó en Puerto Rico el 11 de mayo de 1882, al mando del capitán don Manuel García Boix, graduado de alférez de fragata, y el *León XIII*, que, tras una explosión de calderas, quedaba en Aden en febrero de 1882. El *San Agustín* se perdía frente a las Cíes, en La Cantareira, el 18 de abril, aunque posteriormente se reflotó para repetir su tragedia pocos meses después, incendiándose en un viaje de La Coruña a Liverpool.

La tragedia del *San Agustín* hizo historia. El 16 de diciembre de 1882 zarpaba de España y el 16 se iniciaba a bordo un fuego en el callejón de babor de la cámara de primera clase, cerca de la cocina, estando a unas 150 millas de la costa. Abandonado el buque, fue posteriormente tomado a remolque por el vapor inglés *Oporto*, que lo trajo a La Coruña. Parte de la gente fue salvada por los bergantines ingleses *Pennine* y *Maude* y por los vapores *Governor*, *Metz* y *Norway*, desarrollándose en las operaciones escenas dramáticas en las que varios oficiales perdieron la vida. Toda clase de relatos nacieron en torno a este triste suceso, que inspiró, por cierto, a la Pardo Bazán uno de sus más famosos cuentos.

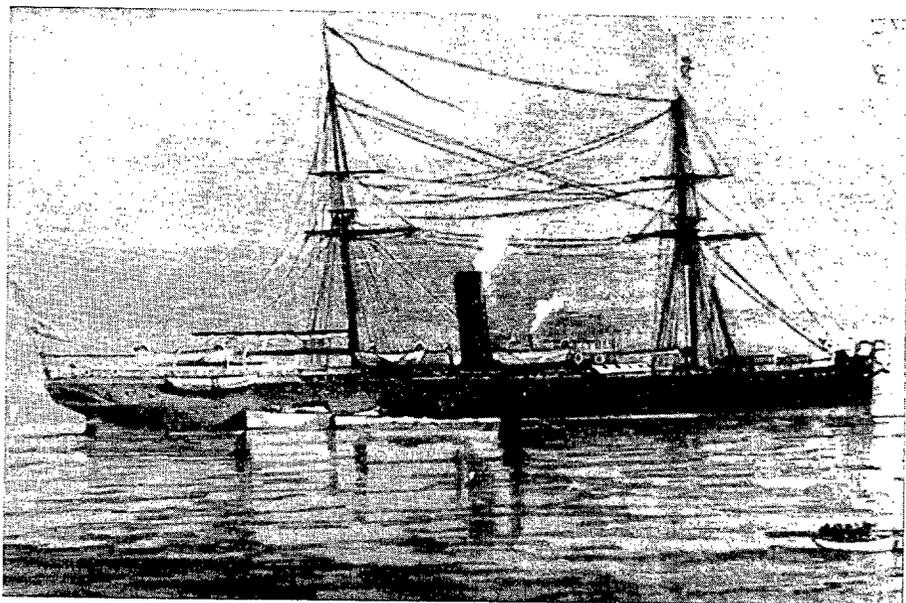


Pero los días de la línea filipina estaban contados. Tras la muerte de don Antonio López, su hijo Claudio, el segundo marqués de Comillas, fue capaz de llegar, tras laboriosas y largas gestiones, a un entendimiento con el marqués de Campo, quien en instancia de fecha 14 de marzo de 1884 solicitaba del Gobierno el permiso para transferir a la Compañía Trasatlántica el servicio de vapores correos con Filipinas, que él tenía concedido para sí desde agosto de 1879. El Consejo de Ministros accedió a ello el 14 de abril siguiente y en cuestión de días toda una flota mercante en conserva, integrada por los correos *Reina Mercedes*, *Veracruz*, *Barcelona*, *Panamá*, *Viñuelas* y *Ebro*, zarpaban de la bahía de Santander, en convoy, para llegar a la factoría de Matagorda, en la de Cádiz, en donde la Trasatlántica arrió la contraseña blanca para izar a penol de los buques la suya azul. Comillas pagó 10 millones de pesetas a Campo; cinco de ellos al contado y otros tantos en obligaciones, y se subrogó en los compromisos públicos contractuales con los buques de la Compañía de Filipinas. Campo se obligaba a liquidar en el plazo de un año el resto de su flota, cosa que por cierto no se hizo. La Trasatlántica cambió los nombres de algunos de los barcos traspasados y así el *Viñuelas* fue *San Francisco* y el *Venezuela* nuevo *San Agustín*, en recuerdo del homónimo recientemente hundido. El *Ebro* se rebautizó *Baldomero Iglesias*, en homenaje a un heroico capitán montañés que murió por entonces en el naufragio del correo *Gijón*, de la propia Trasatlántica.

Extinguida la pugna entre las dos grandes navieras españolas, aún reservaba el tiempo algunos años más de vida a la flota de Campo como protagonista de las genialidades y del arranque de su presidente. Entre tanto, la línea de América, con cabecera en Amberes y escalas en Francia, subsistiría en competencia restringida con las subvencionadas de la Trasatlántica, anunciándose en la prensa con el significativo reclamo de "Estos vapores no llevan tropa".

En 1883 quedó rescindido el contrato con el Estado de comunicaciones interantillanas y en 1884 se venden el *Asia* y el *Magallanes*, concertándose, no obstante, algunos otros de correo con los gobiernos de países de Centroamérica y Caribe.

Però en 1886 el espíritu vigoroso del marqués vuelve a dar nuevas señales. Eran proverbiales ya sus proposiciones públicas al país. De 1881 data una de sus ofertas más sobresalientes, que fue ni más ni menos que la compra del peñón de Gibraltar a la Corona inglesa en términos amistosos y económicamente razonable, en propuesta hecha al ministro de Estado y para cuya ejecución Campo se comprometía a aportar nada menos que un millón de duros de su bolsillo particular. A este respecto cabe recordar paralelamente los tanteos de transacción cubana llevados a cabo repetidas veces a lo largo de todo el siglo XIX, en diversos contactos privados y no tan privados con los Estados Unidos de Norteamérica, y que constituyen parte de la historia semisecreta y siempre apasionante de nuestra liquidación colonial.



El España, ex-inglés Edimburgh-Castle.

Fue en 1886 cuando tuvo lugar la venta a la Armada de los pequeños correillos filipinos, para entonces ya desprovistos del valor comercial para el que fueron proyectados.

Ya en 1885, el *Ordóñez* había actuado en las operaciones de castigo contra los piratas, actuando de transporte juntamente con su compañero el *Gloria* (de Larrínaga), la goleta de guerra a hélice *Valiente* y los cañoneros *Pampangá* y *Bulusan*.

El *Julieta* se transfería a la Marina de Guerra el 7 de enero de 1886, incorporándose en calidad de transporte con el nombre de *Cebú*. Fue artillado con una pieza Krupp de 80 mm y una ametralladora Nordenfelt; desplazaba 704 toneladas, andaba 7,5 nudos, con un radio de acción de 1.080 millas y su dotación de guerra fue desde entonces de 56 hombres.

El *Romeo* pasó a ser *Argos*, sede de la Comisión Hidrográfica de Filipinas; se armó con un Hontoria de 75 mm, desplazaba 700 toneladas, andaba ocho nudos y su dotación fue desde entonces de 87 hombres. El primer mando del *Argos* —y de la Comisión— lo desempeñó el capitán de fragata don Fabián Montejo y Salcedo, y el del *Cebú*, el teniente de navío don Leandro Viniegra y Mendoza (3).



(3) En el Museo Naval se guarda un notable juego de planos originales, en papel vegetal, del *Cebú*, tal y como quedó tras su adscripción a la Armada. Estos planos y sus cálculos correspondientes, firmados por el ingeniero primero de la Armada don Salvador Páramo y Aguilar, jefe del Ramo en el Arsenal de Cavite, representan un bonito vapor de hélice, de dos palos con aparejo de

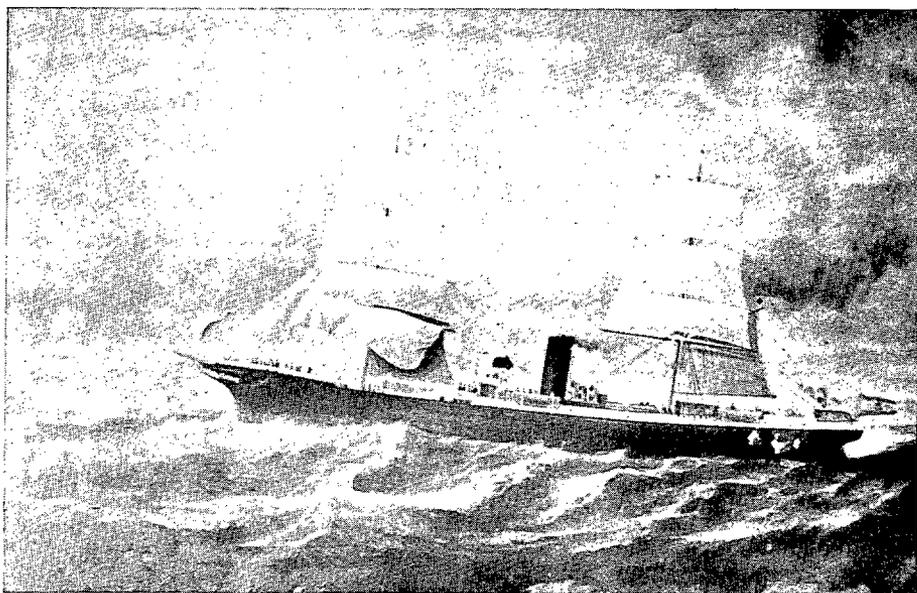
El 8 de marzo de 1886 zarpó de Santander el *Magallanes*, y el día 10 embarcaba a su bordo, en Vigo, una comisión invitada por el marqués de Campo para efectuar una expedición al canal de Panamá, cuyas obras se estaban acometiendo por Fernando Lesseps desde 1882. La compañía francesa había invitado a visitar las obras a representaciones de los gobiernos de Gran Bretaña, Francia, Alemania, Holanda y Estados Unidos, así como a la Cámara de Comercio de Barcelona. Olvidó el hacer extensión de su invitación a las demás Cámaras y al Gobierno español, y Campo, a su costa y riesgo, organizó el viaje poniendo a disposición del Gobierno y las Cámaras su mejor buque. Sagasta, en principio, rechazó el ofrecimiento al no estar invitada España oficialmente, pero al final se halló una fórmula de compromiso, formándose una comisión mixta con la aprobación del ministro de Marina, Beránger, integrada por jefes y oficiales de la Armada, altos funcionarios del Ministerio de Estado, representaciones de la Cámara de Comercio y del Ministerio de Fomento e incluso de la propia competidora Compañía Trasatlántica. La presidía el brigadier de la Armada don Eliseo Sanchiz y Basadre al que acompañaban el teniente de navío de primera clase don Pedro Sánchez Toca y el médico de la Armada don Jesús Vidal. Lesseps, como es sabido, tenía grandes relaciones con la alta sociedad barcelonesa desde sus tiempos de cónsul de Francia en la Ciudad Condal y ni que decir tiene que todas las invitaciones eran, en el fondo, interesadas en busca de refuerzos financieros para la aventura del canal.

El *Magallanes* regresó a Santander el 15 de mayo, tras cumplir lúcidamente un buen papel diplomático y comercial en aguas de Colón. Duró el viaje dos meses y ocho días y tocó además el buque en Tenerife, San Juan de Puerto Rico y La Habana. Y hasta se acuñó una moneda conmemorativa de la expedición con el busto de Campo, reproducido en el anverso bajo el lema "Quien bien vela todo se le revela", y el *Magallanes* bajo dos figuras que representaban a Europa y América en el anverso. Fue de oro para los reyes de España y para el papa León XIII (4).

En este mismo año de 1886 se ratifica mediante ley el contrato suscrito entre el Estado y Trasatlántica. La prensa comentó por entonces que Campo, reverdeciendo sus años de lucha, ofrecía al Gobierno el efectuar el servicio de Antillas a la Península sin percibir ni un solo real de subvención, pero la verdad es que nunca llegó a comprobarse tal conjetura. En verdad que el pueblo soberano se divertía de lo lindo entonces con las batallas mercantiles y políticas de los grandes financieros y veía duelos a primera sangre por cualquier motivo.

bergantín, proa recta con escudo, cubierta corrida, máquina al centro con chimenea en caída y una sola caldera. Desgraciadamente, una carpeta similar de planos del *Argos* contiene, sin duda por equivocación, los del cañonero *Panay* en vez de los del hidrográfico que fuera un día del marqués de Campo.

(4) El brigadier Sanchiz y Basadre publicó una extensa memoria de la expedición, lujosamente editada, uno de cuyos ejemplares se conserva en el Museo Naval de Madrid.



El *Viñuelas*. Fotografía de un óleo existente en el Club Marítimo de Las Arenas, desaparecido en el atentado terrorista que destruyó hace unos años aquel auténtico museo naval.

Pero sí es rigurosamente cierto el ofrecimiento que hizo Campo al Gobierno de todo cuanto le quedaba de su flota, con ocasión del incidente de las Carolinas, en 1885. Este gesto propició sin duda la posterior entrega a la Armada del *Romeo* y el *Julieta*, a raíz de aquel grave perance internacional.

En 1887 la flota de Campo se refuerza con otros tres buques: el *Honduras*, el *Guatemala* y el *Nicaragua*, que fueron destinados al tráfico entre puertos de las repúblicas centroamericanas, subvencionados por los respectivos gobiernos de aquellos países. Los tres eran ingleses de origen y de un registro superior a las dos mil toneladas.

Pero la aventura naviera y la vida de don José del Campo tocaban a su fin. En el Lloyd's Register de 1889 ya figuran a su nombre tan sólo dos buques: el *Ordóñez* y el *Serantes*, y el 19 de agosto de 1889 fallecía el marqués valenciano a los setenta y cinco años de edad. En 1890 no aparecen ni la naviera, ni uno solo de sus buques. El sorprendente fogonazo de diez años, que puso en línea una de las mayores flotas comerciales del siglo XIX, y desde luego la más importante de España inmediatamente detrás de la Trasatlántica de Antonio López, se extinguió para siempre.

Mejor dicho, persistió un lejano y simbólico recuerdo en manos del presunto heredero, sobrino político del marqués por parte de su segunda esposa, don Francisco Recur y Sola, potentado sevillano, oficial del Cuerpo General de la Armada y propietario del extraordinario yate de vapor *Urania*, que donó a la Armada el 22 de noviembre de 1896, a

raíz del endurecimiento de la campaña cubana. Era un precioso buque de 669 toneladas de registro y mil de desplazamiento, con tres palos, casco de acero, proa de violín, dos hélices y andar de 12 nudos; con 60 metros de eslora y 8,5 de manga. Había costado más de un millón de pesetas y con su propietario, y al mando del alférez de navío don Pedro González y Maroto, había dado la vuelta al mundo, llegando hasta el fondo del mar Negro. Por el rasgo patriótico de Recur fue éste recompensado con la graduación de capitán de fragata honorario de la Armada. El *Urania* fue adscrito inmediatamente a la Escuadra de Instrucción en calidad de aviso, conservando su antiguo nombre y con una dotación de guerra de 52 hombres. Se le artilló con cuatro piezas Nordenfolt de tiro rápido de 57 milímetros, que luego quedaron reducidas a dos y dos ametralladoras. Había sido construido en 1895 por Thompson, en Sunderland, y había sido un buque de recreo realmente espléndido; por supuesto, el mejor de España en su época. A las pocas semanas de su incorporación a la Armada fue destinado a sede de la Comisión Hidrográfica de la Península, bajo la dirección del capitán de navío don Emilio Luanco. En realidad, el último buque de la estirpe del marqués patriota a ultranza, pasaba a la Armada en momentos bien difíciles, cuando el horizonte presentaba ya un cariz muy poco tranquilizador para nadie (5).

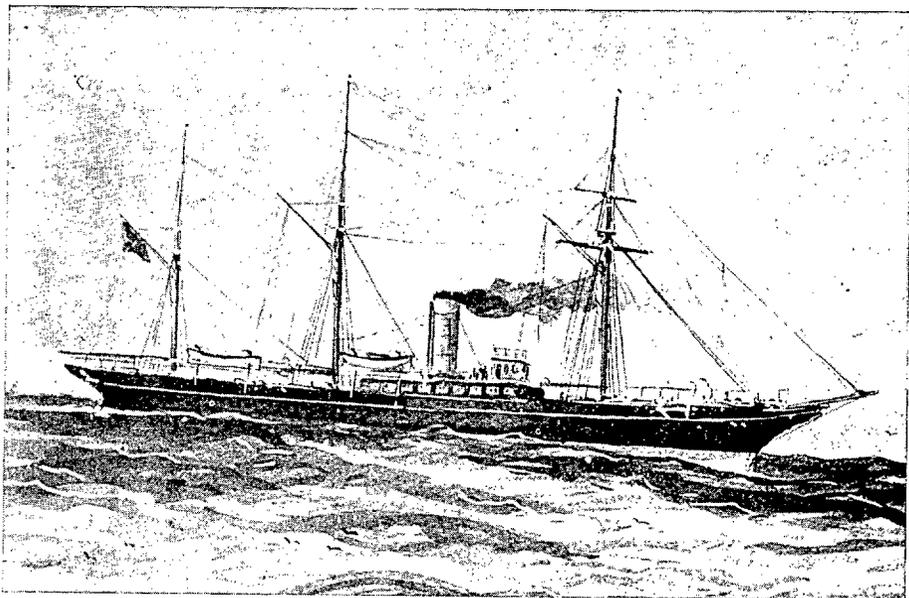
Nuestra guerra colonial aún sorprendió a flote con bandera española a bastantes barcos de la ya extinta flota del marqués de Campo, que participan en los avatares de la contienda como unidades auxiliares de la Armada en calidad de vapores correos de la Trasatlántica. Fueron el *San Francisco* (ex *Turia*), el *San Ignacio de Loyola* (ex *Vinuelas*), el *México*, el *San Agustín* (ex *Venezuela*) y el *Santo Domingo*. El *Panamá* no llegó propiamente a artillarse. El *Baldomero Iglesias* (ex *Ebro*), el *Reina Mercedes*, el *España* y el *Barcelona* permanecieron amarrados en nuestra península durante la contienda.

El *San Francisco*, después de actuar como transporte, se desplazó a Montevideo para recoger un contingente de voluntarios y conducirlos a Santiago. Se unió a la escuadra del almirante Cervera en Cabo Verde y regresó remolcando a los torpederos hasta Las Palmas y Cádiz. Participó como transporte y carbonero en la escuadra de Cámara y acabaría sus días el 14 de febrero de 1916, con el nombre de *Telmo*, por abordaje, después de haber sido vendido a la compañía Tintoré en 1913.

El *San Ignacio de Loyola* fue buque-hospital; participó como carbonero en la escuadra de Cámara y actuó repetidamente como transporte. Sus últimos años los cumplió como depósito carbonero y en 1930, finalmente, se desguazó.

El *México*, al mando náutico del capitán don José de Oyarbide, y naval del teniente de navío don Julián García Durán, fue puesto a disposición del capitán general de Cuba el 17 de marzo de 1898 y armado con dos piezas de 90 mm, otras dos de 80 y una ametralladora. El día 22 salió de La Habana para Guantánamo y Santiago, en don-

(5) El marqués de Campo, viudo de su primera esposa doña Rosalía Rey, contrajo segundas nupcias con doña Luisa Solá, viuda de Recur.



El *Urania*, regalado a la Armada por su propietario don Francisco Recur, en 1896.
(Dibujo de Caula.)

de al fin quedó bloqueado con la escuadra de Cervera, sirviendo de alojamiento para las tripulaciones de los contratorpederos. Después de la destrucción de la escuadra sirvió como buque-hospital y, finalmente, fue capturado por los americanos, regresando a España su tripulación. Lo devolvieron posteriormente, a finales del 98, y concluyó sus días embarrancando por niebla en Viana do Castelo el 11 de julio de 1901.

Al *San Agustín* le sorprendió la guerra en viaje de Panamá a Santiago, en donde pudo recalar el 25 de abril. El 10 de mayo, burlando el bloqueo, salió hacia España, llegando a Las Palmas el 26. Se unió a la escuadra de Cámara como carbonero. Acabaría sus días en el estrecho de Magallanes, en la Angostura inglesa, cuando venía de Chile, el 27 de noviembre del año 1900.

El *Santo Domingo* quedó bloqueado en La Habana al comienzo de las hostilidades con los Estados Unidos. El 23 de junio, armado con dos piezas de 90 mm y en conserva con el *Montevideo*, forzó la vigilancia enemiga y consiguió llegar a Veracruz al mando del inspector de la compañía don Miguel Cardona. Volvió a Cuba con víveres y pertrechos adquiridos en México y fue sorprendido por un crucero enemigo, embarrancando en Punta Cartas el 11 de julio de 1898, siendo después cañoneado e incendiado, perdiéndose totalmente.

El *Panamá* salió de Nueva York el mismo día de la declaración de guerra, siendo apresado el 25 de abril, casi a la vista de La Habana, por el crucero auxiliar norteamericano *Mangrove*, que lo condujo a Cayo Hueso. Llevaba a bordo, sin emplazar, dos Hontoria, una ame-

tralladora, 30 fusiles y, según se dijo, también en sus bodegas la artillería con la que había de ser rearmado el crucero *Alfonso XII*, que estaba en La Habana, razón por la cual fue declarado buena presa por los tribunales americanos y no se devolvió a España. Pasó a la Marina de los Estados Unidos con el nombre de *Hooker*, como transporte de guerra del Ejército.

El *Argos* (ex *Romeo*), al mando del capitán de navío don Rafael Cabezas, fue sorprendido en aguas de la ensenada de Bakor (Cavite) durante el ataque de la escuadra de Dewey. Sobrevivió al cañoneo, pero hubo de ser incendiado por su propia dotación por orden del mando norteamericano, a pesar de los ruegos que se hicieron alegando la condición de buque hidrográfico y el cuantioso valor del material científico y equipos que tenía instalados a su bordo. Fue pérdida total irrecuperable.

El *Cebú* (ex *Julieta*), al mando del teniente de navío don Angel Barrera, se refugió en el río Basig, en la propia capital de Manila, juntamente con el cañonero *Bulusan*. El 13 de agosto de 1898, al retirarse las fuerzas españolas al centro de la ciudad, tuvo que ser incendiado y hundido como obstrucción a la entrada del río. Posteriormente se reflotó y con el nombre de *San Juan*, como mercante, se incorporó a la flota de Warner Barnes, de Manila, con bandera norteamericana.

El final de los demás buques del marqués de Campo, fuera ya de la vida naval, es curioso y variopinto. El *Asia* se desguzó en 1888. El *Barcelona*, con el nombre de *Ocean* y bandera francesa, se incendió en la costa africana el 21 de julio de 1896, partiéndose por la mitad. El *Magallanes*, siendo *Theodor*, con bandera noruega y convertido en brick-barca de cuatro palos, desapareció en el océano Pacífico en extrañas circunstancias durante un viaje de Tampa a Yokohama, en 1906. El *Valencia* se hundió el 16 de diciembre de 1889 con el nombre de *Gaw-Quan-Sia*, por abordaje con el paquete holandés *Leerdan* frente a la costa belga.

Los últimos días de los pequeños correos interantillanos son por demás chocantes e imprecisos. El *Esperanza*, con bandera egipcia, se perdió el 4 de abril de 1909 como consecuencia de un motín surgido entre los peregrinos que conducía a La Meca. El *Veracruz* se perdió precisamente a la vista del puerto de su nombre el 2 de octubre de 1892, en el golfo de Yeguas. El *Caridad* acabó su vida con el nombre de *Libertador* y pabellón venezolano, aunque según otras versiones pasó después a llamarse *Caratal*, con pabellón de guerra, y finalmente *Mariscal de Ayacucho*, al mando de un comandante de Infantería (!). El *Guatemala*, como *Llanquihué*, con bandera chilena. El *Honduras* pasó a la flota española de Arrótegui como *Castellano*; luego fue inglés y después belga; con bandera uruguaya, y en mayo de 1905, cuando regresaba de Inglaterra a España con el nombre de *Ignacio de Roca*, desapareció sin dejar el menor rastro. Finalmente, el *Nicaragua*, con el nombre de *Colombo* y pabellón brasileño, fue desguzado en 1904.

El final del pequeño *Serantes* no se produjo hasta bien entrado el medio siglo. Tras la pérdida de Filipinas y conservando su nombre,

perteneció sucesivamente a las navieras Compañía Marítima (Aldecoa), Oria y Gutiérrez Hermanos, todas ellas de Manila (vascos, guipuzcoanos y montañeses), aunque ya con bandera norteamericana. Posiblemente fue desguazado hacia 1912, poco más o menos.

Y para qué seguir. El *Urania*, el simpático *Urania*, que hubo de ser utilizado como yate real por doña María Cristina a principios de siglo, acabó sus días como buque hidrográfico, haciendo campañas por todo el litoral español, principalmente en Galicia y el Cantábrico, quedando instalada a su bordo, por real orden de 28 de julio de 1908, la academia para la enseñanza de oficiales de la Armada afectos al Servicio Hidrográfico, al crearse la especialidad de Hidrografía. En 1915 pasó al Sur y continuó allí sus trabajos de planero en la costa levantina y en Marruecos. Fue dado de baja el 10 de diciembre de 1924 y permanecía aún amarrado en La Carraca en 1930. Se subastó posteriormente y fue adquirido por Anónima de Representaciones Gasca y Roig, de Bilbao, con la idea de servir para llevar pasaje entre La Coruña y El Ferrol, idea que nunca se llevó a la práctica. Tras haber sido clasificado como buque mercante con 529 toneladas de registro bruto, se desguazó en 1931.



El capítulo naviero —¡y qué capítulo!— del marqués de Campo es una página sorprendente del novecientos español progresivo, emprendedor, patriota y audaz. La región valenciana volvería aún a marcar paso enérgico en la mar levantina con la creación de la Compañía Trasmediterránea, sus inmediatos antecedentes marítimos y sus derivaciones durante el primer cuarto de la centuria actual; pero el ejemplo del fabuloso marqués, “churro” a medias de origen, sencillito de cuna —que no era pobre ni modesta—, forjado a fuego en luchas y desdichas políticas y de negocios, sin otro bagaje humanístico que la áspera experiencia de su vivir, rebullir y sobrevivir en la más alta capa social del reino con brillo propio y envidia ajena, es un capítulo apasionante de ese siglo desacreditado y fabuloso, del que todavía tanto se puede aprender entre líneas.

Cuando la Armada se hacía presente, por propio derecho y por clara conveniencia del país, unánimemente reconocida por tirios y troyanos, en medio del mundo complicado y deslumbrante de las comunicaciones marítimas y de las colonias lejanas, iba implícita en ello la garantía de unas dimensiones morales públicas en juego, que eran exigencia nacional indeclinable. Porque la extensión del quehacer institucional de la Corporación, fundamental y principalmente naval, no era entonces tan sólo la de una estricta defensa militar en los mares, sino la de hacer fructificar al caudal de su prestigio humano, obra insigne y esforzada de todos.



CONSIDERACIONES SOBRE LA JORNADA DE INGLATERRA, 1588

Carlos MARTINEZ-VALVERDE



UCHO se ha escrito sobre esta campaña. Para estudiarla con detalle haría falta un grueso volumen, o varios; pero lo que trato ahora es resaltar, desde un punto de vista naval y militar, las más notables facetas de su desarrollo, sacando consecuencias y enseñanzas; todo en un trabajo que sea fácilmente —pudiéramos decir— “abarcable” en una no muy larga lectura.

Ya desde que don Alvaro de Bazán batiese, en mar y en tierra, en las Azores, a los seguidores del prior de Crato y a sus protectores ingleses y franceses, concibió nuestro general de la Mar la invasión de Inglaterra, pasando de la guerra defensiva, en que los ingleses atacaban con piratas y corsarios, a la ofensiva, atacando los nuestros el corazón de todo aquel poderío antagónico. La ocasión era propicia de haber estado preparada España, pues los ingleses, aunque su flota había cobrado un gran impulso ya en tiempo de Enrique VIII, aún no estaban tan fuertes como lo estuvieron en el transcurso de unos años de reinarse su hija Isabel. Lo estuvieron en buques, y en almirantes, y en gente de mar, y en gente para guerrear en ella. La actividad “corsaria”, de esos años fue una gran cantera y sus astilleros produjeron magníficos galeones, mejor armados que los anteriores (1).

El no decidirse el rey don Felipe II, por las causas que fueren, hizo perder un tiempo precioso (2). En enero de 1586 don Alvaro, ante la actitud de la reina Isabel reiteró su propuesta, tomando ésta cuerpo en la mente del rey, encargando al marqués la confección de un proyecto detallado, con un estudio de las necesidades, que resultaron muchas. Una expedición contra Inglaterra suponía un enorme esfuerzo para España y para Portugal, del que también era soberano don Felipe, aun ayudados ambos reinos por otros italianos, de soberanía o de influencia, y por el

(1) Bajo la dirección de John Hawkins, se construyeron galeones más largos, y se alargaron algunos de los construidos, para poder montar, así, mayor número de cañones en las bandas. De Wynter, por su parte, mejoró la artillería naval.

(2) El rey Felipe II parecía querer agotar todos los medios posibles para mantener la paz con Isabel de Inglaterra. Hasta aguantó en cierta ocasión el que fuesen confiscados los caudales destinados al ejército de Flandes.

Papa deseoso de reconvertir Inglaterra al catolicismo aunque fuese necesaria la acción de las armas (3).

Al fin se decidió don Felipe y dispuso la constitución de una gran fuerza naval cuyo punto de concentración y de armamento —sábese— fue el puerto de Lisboa. Esa fuerza, por sus católicos designios, habría de apellidarse, en documentos oficiales: “Felicísima Armada”. Muy feliz por su altísima misión.

Estrategia. Planes.

A más de disponerse la constitución de la Armada se elaboraron planes: Bazán propuso, en principio, una gran expedición partiendo toda ella de la Península; fuerza naval de combate y convoy de transportes para las tropas de desembarco, formando “una expedición bien unificada”, mandada por él como capitán general de Mar y de Tierra.

Obvio es que los transportes, en convoy numeroso, suponían una gran rémora para las escuadras de combate. Corbett (4), en su *Estrategia Naval*, se expresa con referencia a este plan: “La idea primitiva del plan de invasión tal como la había concebido originariamente el marqués de Santa Cruz, era intentar atravesar nuestra defensa naval (la de Inglaterra, naturalmente) con sus transportes. El estudio meditado, sin embargo, convenció al rey de su debilidad. Una masa de transportes y de navíos de guerra es el conjunto más embarazoso y más vulnerable que se haya conocido jamás; mientras más débil sea la defensa naval del país amenazado, más ardientemente deseará que el invasor emplee este procedimiento”. Ello es cierto, y maravilla cómo la Armada pudo mantener su formación cerrada, de buques tan heterogéneos en el canal de la Mancha; eso sí: formación eminentemente defensiva. Ya volveremos sobre este punto en las consideraciones tácticas. Mayor dificultad habrían tenido con un mayor número de transportes.

Farnesio, gobernador y capitán general de los Países Bajos, propuso, por su parte, su propio plan. Este consistía en lanzar, aprovechando el viento y la marea (que condicionan siempre esa travesía), un ataque nocturno, por sorpresa, contra Inglaterra, atravesando el estrecho con sus tropas en embarcaciones de escaso calado. Los puertos de partida serían Dunkerque y Nieuport y el paso debería hacerse “antes que alguien pudiese darse cuenta de la partida”. Pero..., ¿cómo podría preparar 800 embarcaciones, y concentrar numerosas tropas, y embarcarlas, sin que los enemigos se diesen cuenta? (5). ¿Cómo podría forzar

(3) El detalle de todo ello puede verse en *La Armada Invencible*, de Fernández Duro.

(4) *Algunos Principios de Estrategia Naval*, de Julián S. Corbett. Se recomienda especialmente esta obra para el estudio de la cobertura de operaciones de desembarco y de grandes convoyes de invasión.

(5) En su proyecto se incluía que sus fuerzas fuesen reforzadas, vía terrestre, por Italia, con 30.000 infantes y 4.000 caballos. Farnesio había talado el bosque de Waes, para construir embarcaciones de quilla plana, entre ellas 100 hundes para el transporte de la caballería. En Dunkerque, tenía, entre otras, un centenar de embarcaciones para los ingenieros y su material.

el bloqueo holandés, de buques bien armados, de poco calado, como los bajos fondos exigían? ¿Y el de las fuerzas navales inglesas, más afuera, de buques mayores? ¿Cómo podría hacerse todo esto sin el apoyo de unas fuerzas navales propias?

El rey, al conocer este plan, y pensando también lo que era dejar casi desguarnecidos los Países Bajos, escribió, de su mano, al margen, como era su costumbre: "¡Casi imposible!".

Volviendo a Corbett. Este dice refiriéndose al plan de Farnesio: "El príncipe de Parma, como después le pasaría a Napoleón (y más tarde a Hitler), se había aferrado obstinadamente a la creencia de que podía existir una solución distinta de la decisión por medio de la batalla naval".

El rey don Felipe, vistos los planes de Bazán y de Farnesio, decidió el suyo propio: Las tropas de éste pasarían previa conjunción con una armada enviada desde la Península. El marqués de Santa Cruz llevaría un pequeño cuerpo de tropas de desembarco, con alguna artillería; una vez en tierra quedarían a las órdenes de Farnesio. Quedando el de Santa Cruz al mando de las fuerzas navales que atenderían a la defensa y al aprovisionamiento de las de desembarco. Farnesio sería, pues, lo que hoy llamaríamos jefe de teatro de operaciones.

Ello dolió mucho a Bazán, capitán general de la Mar, de enorme prestigio, cuya acción en la batalla de Lepanto había resuelto la victoria, cuando Farnesio no era sino un combatiente, eso sí, muy distinguido y valeroso. Después seguiría otro disgusto para don Alvaro que le llevaría a la muerte: la desconfianza del rey en lo que a su diligencia y dotes de organizador se refería.

El plan del rey agilizaba sin duda el sistema flota de combate-convoy de transportes, pero éste, aunque menor, seguía subsistiendo y con ello la correspondiente torpeza de maniobra. Y, además..., ¿cómo coordinar de modo eficaz los movimientos de la expedición procedente de la Península con los de la que partiría de Flandes?... Con los pobres elementos de enlace a distancia de la época, con la dificultad inherente a los vientos y a las corrientes, tan fuertes y tan complicadas las de marea... Y con la falta de un puerto de aguas profundas, en el que pudiesen esperar el momento propicio los buques de gran calado, como pudieran ser Flesinga o Brill, en poder de los enemigos, para poder coordinar desde él el movimiento de la Armada, con el de la flotilla de desembarco, de Farnesio (6). Todo seguía siendo muy difícil.

Más consideraciones estratégicas. Hidrografía. Meteorología.

Bien conocidas son las dificultades de navegación del Canal, claro que se disponía de pilotos prácticos. Los vientos hacían que la Ar-

(6) De no conquistarse un puerto inglés (lo haría imposible el constante acoso de la flota enemiga, a barlovento, y también constante efecto de las corrientes y del viento), el puerto cercano a Dunkerque era Calais, francés, que había de mostrarse neutral (aunque simpatizante). Con un fondeadero exterior poco seguro por efecto de las fuertes corrientes. Poco seguro también ante el ataque de enemigos (como había de verse).

mada hubiese de buscar más bien las de Inglaterra que las de Francia, al abundar más los del oeste y abundar los bajos en las francesas. Ello hacía que hubiese que acercarse a la costa del enemigo. Farnesio habría de partir de una costa muy sucia en lo que a bancos de arena se refiere, la Armada podría prestarle muy poca ayuda en aquellas aguas peligrosas para sus buques (como habría de verse el día de Gravelinas). Los vientos y las corrientes era de esperar empujasen a la Armada, por el Canal, hacia el paso de Calais, y, una vez pasado éste, hacia los bajos de Zelândia.

En lo que concierne a la invasión directa de Inglaterra, nos dice el eminente historiador irlandés Cyrill Falls (7): "Invadiendo Irlanda, para desde ella pasar a Inglaterra se hubiese aprovechado un factor que a menudo se olvida: los vientos predominantes, que son del sudoeste, mientras que si salía de los Países Bajos hacia Inglaterra habría que esperar los vientos del Este. Y lo que es más: los refuerzos enviados desde Inglaterra a Irlanda (para batir a los invasores) requerían también esos vientos del Este. Esto era un obstáculo increíble para los que no hayan estudiado la época: Las tropas inglesas que iban a Irlanda quedaban constantemente detenidas en Chester, en Bristol o en Barnstable durante una, dos, tres y, a veces, cinco semanas en espera del viento". Completa Falls: "Irlanda era un buen primer paso para la invasión de Inglaterra; estaba poco guarnecida por ingleses y habitada por un pueblo en que la influencia de España había penetrado muy profundamente". Además se trataba de una guerra de religión y gran parte de los irlandeses eran católicos. En cambio, en Inglaterra, muy poblada, y guarnecida, se había perdido la influencia desde los tiempos en que el rey don Felipe había estado, como esposo de la reina María. Había aún católicos, sí, pero muchos —era sabido— dejarían de lado, de momento, sus creencias religiosas para luchar del lado de su reina Isabel, contra el invasor, fuese éste el que fuese.

Los factores meteorológicos y los políticos —según Falls— trabajaban al unísono.

Para el viaje hacia Inglaterra también era de gran interés el tiempo en que había de hacerse, ya que los nortes son muy fuertes en la costa de Portugal (de ahí esa expresión tan corriente de "subir la costa de Portugal", y a fe que a veces es una verdadera "trepa"). La época en que se hizo no era la aconsejada por don Alvaro de Bazán. Se salió de Lisboa el 30 de mayo; el 19 de junio los buques habían de entrar en La Coruña, ya consumidos muchos de sus víveres en las largas bordadas que hubieron de dar para progresar hacia el Norte, de donde soplabo fuerte el viento, arbolando mucha mar. De La Coruña habría de salirse el 22 de julio, produciéndose así una pérdida grande de precioso tiempo. Pero el rey, siempre cauteloso, despaciosó más bien en sus decisiones, parecía en esta ocasión dominado por la impaciencia.

(7) *España e Irlanda durante el reinado de Isabel de Inglaterra (1558 a 1603)*, de Cyrill Falls, catedrático de Historia Militar de la Universidad de Oxford. Conferencias dadas en el Servicio Militar (Ejército Español) en abril de 1949.

Sobre las instrucciones del rey.

Vamos a hablar de ellas inmediatamente a hacerlo sobre los planes, ya que la ejecución de lo que en ellos se contenía estaba forzosamente canalizada por las susodichas instrucciones (8): "... Iréis derecho al Canal de Inglaterra, saliendo por él arriba hasta el Cabo de Margat, para daros allí la mano con el Duque de Parma, mi sobrino, y allanar y asegurar el paso para su tránsito.

Porque el bien de este negocio consiste en *ir a la raíz*, aunque Draque hubiese salido para estos mares... con el fin de divertir y embazarar (como por avisos de Inglaterra se ha dicho), *no habéis de torcer el viaje sino proseguirle, sin buscar al enemigo*, aunque quedase por acá". Bien es verdad que dice: "si se quedase por acá"; de todos modos se ha subrayado lo que parece empujar a ir a cabo Margate, lo antes posible pasase lo que pasase. "Si no topáades enemigo hasta Cabo Margat y hallárades allí al Almirante de Inglaterra con su Armada, solamente; y aunque topárades juntas las del dicho Almirante y la de Draque, sería la vuestra superior (???) a entrambas en calidad; y así en el nombre de Dios, y con tal causa como lleváis, podréis, procurando ganarle el viento y todas las demás ventajas, darles la batalla y esperar de Nuestro Señor la Victoria." Mal podría ganar el viento, maniobrar para colocarse a barlovento, con el convoy de pesadas urcas. "Esto de combatir —sigue— se entiende si de otra manera no se puede asegurar al duque de Parma el tránsito para Inglaterra, *que pudiéndose sin pelear asegurar este paso*, por desviarse el enemigo, o de otra manera, será bien que hagáis el mismo efecto, conservando las fuerzas enteras"... Hay también aspectos logísticos que mencionaremos. Al leer estos conceptos no puedo dejar de recordar las instrucciones de Napoleón a Villeneuve impulsando igualmente a eludir la batalla naval.

En la "Instrucción Secreta": "Puesto en el Cabo Margat, adónde habéis de hacer esfuerzo de llegar con el Armada, allanando las dificultades que en el camino se opusieron...", le dice coloque la gente de desembarco a las órdenes de don Alonso de Leiva donde le haya dicho el duque de Parma. Viene después algo que parecer paliar la firmeza del deseo de llegar pronto a cabo Margat: "...Si no pudiese pasar el duque, mi sobrino, a Inglaterra, ni vos daros la mano con él, si podríades apoderados de la isla de Wych (Wight), que no es tan fuerte que parezca que pueda resistir...", siguen instrucciones de detalle para entrar en el puerto. Le dice que desde la susodicha isla se entienda con el de Parma: "procurando ayudaros uno a otro con las fuerzas o reputación de las

(8) Estas instrucciones fueron en un principio "reservadas", después dejaron de serlo. Expresaban profunda religiosidad: "Primeramente, porque las victorias son don de Dios y El las da y quita como quiere, ya que lleváis causa tan suya, por esta parte promete su asistencia y favor, si no se desmerecē con pecados, habéis de llevar gran cuidado en que en esa Armada se excusen...". Incluía también el rey una "Instrucción Secreta", como la otra fechada el 1 de abril. Los ingleses, por su parte, proclamaban combatir, también, en nombre de Dios.

que cada uno tuviere, enderezándolo todo a un mismo fin...". Vemos claramente que la toma de la isla de Wight queda para después de tratar de "darse la mano con Farnesio". Ya veremos que después de la tentativa de contacto, ni los vientos, ni las corrientes, ni el potencial combativo de los buques, sin municiones, permitirían volver sobre la isla de Wight. Antes ya lo había hecho imposible Howard.

Consideraciones de orden logístico. Constitución de la Armada. Su apresto.

El puerto designado por el rey para la reunión y armamento de la gran Armada fue, como es bien sabido, Lisboa. Portugal tenía buenos galeones de guerra y también valerosa gente de guerra, y en Lisboa, bien asomada al Atlántico, existían astilleros. Don Felipe era rey de España y rey de Portugal, y, de este modo robustecía su autoridad en este segundo reino. El estuario del Tajo se prestaba para la gran concentración naval que se preparaba.

En julio de 1587 salió de Lisboa don Alvaro para asegurar la venida a España de la Flota de Indias. Los preparativos para la gran jornada contra Inglaterra habían sufrido un duro golpe con la incursión de Drake, pero ya éste, falto de víveres, regresaba a su base después de haber apresado en aguas de las Azores a la carraca *San Felipe*, que regresaba de las Indias con rico cargamento. De esas islas regresó Bazán y encontró la orden de que no bien se acopiasen víveres en Andalucía y se incorporasen las galeazas de Nápoles se hiciese a la mar en busca de cabo Margate, en la desembocadura del Támesis. Creía el rey que con 35 galeones bien armados bastaba para abrirle paso al duque de Parma, desde los Países Bajos a Inglaterra.

Los galeones de Bazán habían sufrido grandes daños en su viaje de regreso de las Azores y necesitaban reparaciones. Además había recibido noticia del apresto de una formidable fuerza naval inglesa. También la recibió el rey y vio la necesidad de aumentar el número de buques de combate, para poder llevar adelante su plan. Se retrasó la salida de la Armada, marcándose para ella, en principio, el 15 de febrero (1588). Don Felipe, sin embargo, mostraba gran impaciencia; él, por lo general, tan despacioso, tan prudente. Bazán creía necesarios 50 galeones y por el momento disponía de ¡13!, y para eso no todos en estado de navegar, y menos de combatir. Pedía además un centenar de buques, comprendiendo en este número los pesados, de carga, y los ligeros para descubierta y para enlace. A finales de enero tenía los 13 galeones, 4 galeazas y 70 buques de la mayor heterogeneidad; unos faltos de estanqueidad y los más insuficientemente armados. Bazán, en su proyecto primero para constituir la Armada, suponía que los galeones de guerra ya tendrían su artillería; no era así, pues en diciembre (1587), en carta dirigida al rey, se expresaba: "Toda el Armada está falta de artillería, como vuestra majestad verá por las relaciones. Ya los galeones deste Reyno (los portugueses que eran de los mejores) les faltan 80 piezas, que hay fundidas parte

dellas..., otras se van fundiendo." Su suposición había sido harto optimista.

Había escasez de víveres, algunos había que traerlos desde muy lejos, tal el bizcocho, o galleta, desde Italia. En 9 de enero escribía Bazán al rey: "Quando llegué vi que habían descargado 3.000 quintales, cuando vuestra majestad mandó que no se sacase nada a tierra... Pero por ser viejo, para que no se acabe de dañar con la humedad de la mar, he ordenado que el sacado a tierra se vaya escogiendo (el peor) para repartirlo para toda el Armada para los primeros días."

Faltaba también buena tonelería; las barricadas eran elementos muy importantes, en aquella época, para el transporte y buena conservación de los víveres. Drake sabía muy bien esa importancia y aprovechó el saberlo después de su expedición contra Cádiz, dirigida precisamente contra la constitución de la Armada que se alistaba en Lisboa. Drake esperaba encontrar en Cádiz —y encontró— barcos procedentes de Levante con carga destinada a la Armada. Efectuó su ataque con gran diligencia (9), y, pese a la valiente defensa que hicieron las galeras, quemó 18 buques y apresó 6. después se estableció en las inmediaciones de cabo San Vicente, desembarcando y, desde allí se dedicó a cortar la navegación de los nuestros (10). Entre los barcos que atacó los había cargados con duelas y aros para toneles, las primeras de madera ya curada. Una gran fogata, en tierra, fue el final de tan preciosa carga, tan necesaria para el transporte de víveres de la gran expedición (11).

Los fondos necesarios para las pagas se habían conseguido con dificultad: Hay constancia de la petición de ellos al rey. Bazán le decía (enero 1588) que la Armada estaba falta de fondos y que podría salir cuando se recibiesen. Tiene que reiterar la petición. En esos días (23 de enero) precisamente don Felipe urgía la salida de la Armada, enviando al conde de Fuentes para fiscalizar la conducta del marqués de Santa Cruz. Este, profundamente dolido por la ingratitude y la desconfianza del rey, enfermaba gravemente, y moría el 9 de febrero dejando a la Armada sin el capitán general más cualificado que podía dársele. Fue nombrado para tan importante cargo y para llevar a cabo tan difícil cometido don Alonso Pérez de Guzmán el Bueno, duque de Medina Sidonia; ya dedicaremos un párrafo al estudio de su personalidad.

(9) Con gran disgusto de su segundo, Boroug. No celebró Drake consejo de guerra previo y ordenó atacar nada más llegar; el efecto de la sorpresa fue grande.

(10) Fenner, que pudiéramos llamar "Mayor General" de Drake, dice: "Tenemos este cabo con tanto provecho y tanta desventaja para el enemigo que la consecución de esta posición ha sido una bendición del cielo... En tanto que la mantengamos, el Cuerpo de la Armada está sin miembros, al estar desprovista de toda clase de aprovisionamientos" (los procedentes de ese lado, se entiende).

(11) La falta de toneles con duelas de madera curada fue causa de la putrefacción de alimentos, de pérdida de agua, al no ser estancos y también pudrirlos. Originó gran retraso que produjo la entrada en La Coruña para un nuevo aprovisionamiento.



Don Alfonso Pérez de Guzmán El Bueno, duque de Medina Sidonia. Le describen, en lo físico, como de estatura mediana, bien proporcionado y de aspecto elegante; su boca y su frente, "pensativos", y sus ojos, "más bien meditativos que vivos". Un rostro en que puede apreciarse cierta melancolía; con "poca expresión de heroica determinación, pero en modo alguno torpe"... De su índole moral ya se habla en el texto.

Las sospechas sobre la capacidad de Bazán para la organización de la Armada podrían ser totalmente injustas; luchaba con la penuria, la escasez de medios para tamaña empresa era notoria, pero todo se dificultaba por tener que traer de muy lejos lo que se necesitaba (12). El capitán Marolín de Juan, buen conocedor de las cosas de la mar y de la guerra en ella, con la licencia que con frecuencia había para dirigirse directamente al Rey, le escribe: "Sabe vuestra majestad de cuanta importancia es la empresa..., y las fuerzas de navíos, gente, artillería y otros pertrechos de guerra que por la mar tiene Inglaterra, y que hemos de pasar por sus puertos de donde con más ventajas y menos daños suyo nos podrán acometer y retirarse...". Exponía, sin duda, muy bien, la realidad de la situación.

(12) En *La Armada Invencible*, de Fernández Duro, podemos leer las extensas relaciones de armas, pertrechos, y elementos de toda clase, a más de buques y hombres, que consideró Bazán necesarios para la Jornada contra Inglaterra. Si bien se disminuyese algo, por la disminución de los efectivos, se puede contemplar la magnitud de las necesidades (aun las reducidas). De gran dificultad, sin tener un Estado Mayor bien organizado, deberían ser el acopio y la coordinación de todo.

Cuando Medina Sidonia tomó el mando en Lisboa, el panorama logístico era pavoroso. Con las prisas del rey, en la última semana de la vida de Bazán se habían acumulado en caótico orden armas, víveres y dotaciones, y tropas, manteniendo a los hombres embarcados prematuramente, "listos" los buques para hacerse a la mar. No lo estaban: Según la diligencia y viveza del capitán, había algunos sobrecargados de víveres y otros faltos de ellos. Había galeón que tenía cañones sin montar, tapados con otras materias de carga. A otros les faltaban. Los había que tenían piezas de artillería excesivamente grandes para su desplazamiento. Algunos tenían cañones y carecían de balas, y a otros les pasaba lo contrario. Pero en general faltaban más que sobraban... El nuevo capitán general puso de manifiesto indudablemente sus grandes dotes de organizador: eran ya conocidas por el rey y seguramente, además de por otros motivos, influyeron en el real ánimo para su designación (13); ayudado por el secretario del fallcido marqués de Santa Cruz, al que logró retener, consiguió poner en orden el caos existente, si bien no pudo conseguir totalmente los elementos que faltaban, ni mejorar por completo los malos existentes.

Nuestra Fuerza Naval.

Al fin pudo reunirse una armada, pertrechada y bastante bien artillada, si bien compuesta de buques, en su mayor parte, muy heterogéneos: 65 galeones, incluyendo en este número los de guerra de Castilla, los de guerra de Portugal, los armados de la Carrera de Indias; cuatro galezas de Nápoles; cuatro de Portugal; 13 zabras, de ellas dos gruesas, de la Corona de Portugal; 19 pataches de tonelaje diverso, entre 70 y 100 toneladas. Además, 10 carabelas y 10 falúas. Ciento treinta unidades mayores, con un total de 57.868 toneladas; armadas con 1.497 piezas de artillería de bronce, entre ellas numerosas culebrinas, medias culebrinas, y cañones; y 934 de hierro colado de diferentes calibres. Los buques iban bien pertrechados de municiones: 123.790 balas y 5.175 quintales de pólvora. Plomo para la arcabucería llevaban 1.238 quintales. Tripulaban, en total, los buques 30.656 hombres (14):

La Armada iba dividida en varias escuadras: La de Portugal, al mando directo del capitán general; su insignia en el galeón *San Martín* (había arbolado también la suya el marqués de Santa Cruz en su campaña de las Azores); la componían 10 galeones y dos zabras. La armada de Vizcaya, mandada por Juan Martínez de Recalde, compuesta de 10

(13) Un motivo del nombramiento fue poner al frente de los generales de la Mar una persona de prosapia, cosa muy considerada entonces por todos. Ya volveremos sobre este punto. Las cualidades de organización del duque habían sido puestas de manifiesto en el ejercicio de muchas misiones, que le había encomendado el rey, relacionadas con Portugal y con Marruecos.

(14) 16.973 soldados españoles y 2.000 portugueses; 8.000 marineros; 2.088 hombres de remo; 116 aventureros con sus 465 criados; 228 caballeros entretenidos con sus 167 criados; 85 personas dedicadas a la Sanidad (¡bien menguada!) 180 religiosos; 22 caballeros y 50 criados de la casa del duque; ministros de Justicia, 19, y 50, otros criados. Todos, por lo general, combatientes.

naos y cuatro pataches. La armada de galeones de Castilla, mandada por Diego Flores de Valdés, de 10 galeones, cuatro naos y dos pataches. La armada de naves de Andalucía, mandada por don Pedro de Valdés, con 11 naves diversas (había entre ellas una urca y un patache, las otras eran naos). La armada de Guipúzcoa, mandada por Miguel de Oquendo, con 12 unidades, de ellas una urca, dos pataches y las demás naos. La armada de naves levantiscas, mandada por Martín de Bertendona, de 10 naves. La armada de urcas, mandada por Juan López de Medina, de 23 unidades. Un grupo de pataches y zabras, al mando de don Antonio Hurtado de Mendoza, con 22 barcos. La escuadra de galeazas de Nápoles, mandada por don Hugo de Moncada y la de galeras de Portugal por don Diego Medrano.

Iban embarcados en la Armada cinco tercios de Infantería: el de Sicilia, cuyo maestre de campo era don Diego Pimentel, el de don Francisco de Toledo, el de don Alonso de Luzón, el de don Nicolás de Isla, el de don Agustín Mexía; y, a más 32 compañías sueltas. Por maestre de campo general iba don Francisco de Bobadilla.

El almirante de la Flota que era la Armada era Juan Martínez de Recalde. Una instrucción secreta del rey, para abrir solamente en el caso de muerte del duque de Medina Sidonia designaba, para ese caso, como capitán general a don Alonso de Leyva, que lo era de la Caballería Ligera de Milán. Iba en la Armada mandando la *Rata Coronada*.

Algo sobre la Flota enemiga.

Ante la amenaza de la invasión los ingleses organizaron milicias, construyeron fortificaciones y reforzaron la artillería de los castillos, pero en lo que cifraban su seguridad era en sus fuerzas navales. Habían cuidado mucho la construcción de buques, y en ella se habían introducido notables variaciones: Se habían suprimido los altos castillos de proa y popa, para hacer así a los barcos más maniobreros; se habían aumentado las esloras para así poder alinear a las bandas mayor número de cañones. Se iniciaba la época del buque de línea sin que aún se denominase así. Con la artillería a las bandas era natural que las presentasen los buques para combatir, y, para no estorbarse unos a otros deberían navegar siguiendo, cada uno —más o menos— las aguas del anterior en una fila, navegando formando una columna de a uno, aunque no fuese muy perfecta. En los buques se montaron piezas de mayor alcance del tipo culebrina, y de bronce. El tonelaje de los barcos ingleses era por lo general menor que el de los componentes de la Armada, si bien los había mayores de 1.000 toneladas, tales eran el *Oso Blanco*; el *Triumph*, de Forbisher; dos de 800, uno de ellos el buque capitana del lord almirante y otro el *Victory*, de Hawkins, y varios de 600. La mayor parte menores. De los galeones de guerra los menores eran de 300 toneladas, y tenían 18; otros, también grandes, eran mercantes armados, requisados o cedidos voluntariamente. Un conjunto de buques, si bien heterogéneos, maniobreros y bien armados en lo que artillería se refiere.

La escuadra del lord almirante se componía de 34 buques, la del mando de Drake, 32. Había una escuadra de guardacostas a las órdenes del almirante directamente, de 20 buques, y otra de voluntarios, también a sus órdenes, de 18. Otra escuadra de guardacostas era la de lord Henry Seymour (estuvo destacada en un principio, en observación de los movimien-

tos que pudiese hacer Farnesio, pese a haber buques holandeses en esta misión). Los buques armados por la ciudad de Londres eran 38, y también había un grupo de 10, embargados, y otro de 15 dedicados a transporte. Un total de 197 buques, sumando entre todos 29.744 toneladas, con un total de 15.787 hombres. Nótese la gran diferencia existente entre los números de tripulantes de las dos flotas adversarias, con ventaja para la Armada, pero... la artillería de la inglesa era superior en alcance, manejada por artilleros adiestrados en el servicio de mar, y mientras no se combatese al abordaje o a distancia en que pudiesen jugar las armas "de mano", arcabuces y mosquetes, esa abundancia de infantes inactivos no era sino tener más "carne de cañón". Ya tendrían buen cuidado los ingleses en evitarlo.

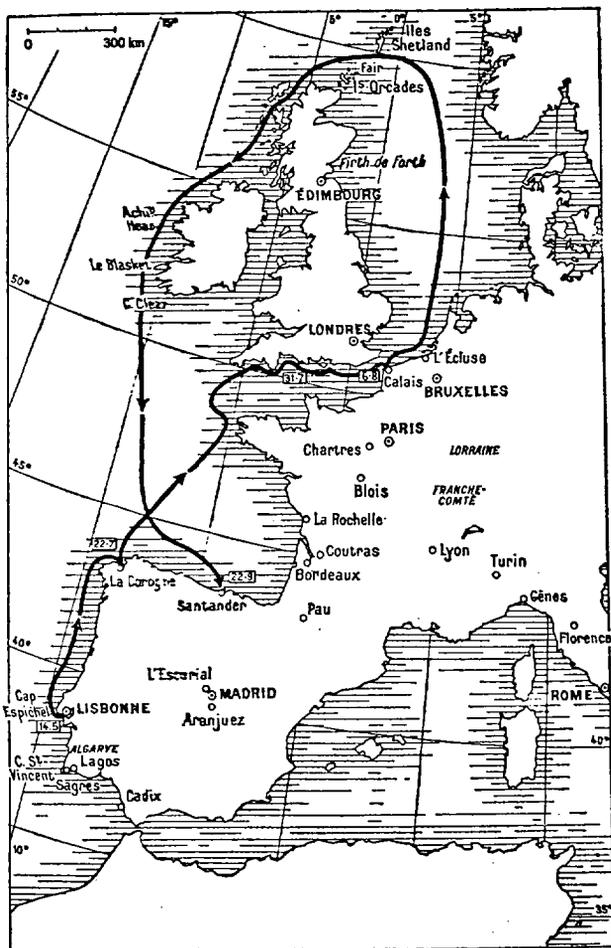


GRAFICO A: Itinerario general de la Gran Armada, según el que acompaña a la traducción francesa de la obra de Garret Mattingly, *L'Épopée de l'Invincible Armada*.

Mandaba la flota inglesa lord Charles Howard of Effingham, escogido más que por sus conocimientos de la guerra en la mar, por su elevada alcurnia, que, al sentir de la época, le hacía ser obedecido más fácil-

mente por sus almirantes subordinados. Sí estaba vinculado al servicio naval por sus antepasados, que habían sido también lores almirantes.

Las dotaciones inglesas estaban descansadas y se mantenían en buena salud gracias a las disposiciones de la reina que las había tenido viviendo en tierra mientras los enemigos estuvieron preparando su expedición, y hasta mucho tiempo, sin ser completadas para ahorrar víveres. Algo muy distinto a las de la Armada, que estuvieron embarcadas largo tiempo, aún en Lisboa, con prohibición de saltar a tierra tanto los marineros como los soldados.

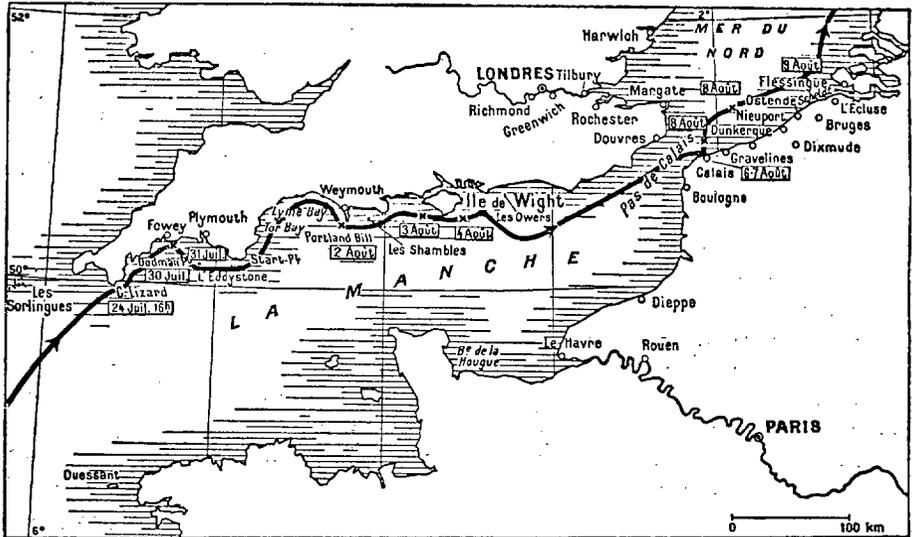


GRAFICO B: Itinerario de la Gran Armada en el canal de la Mancha, paso de Calais y parte del mar del Norte, que acompaña a la traducción francesa de la obra de Mattingly.

Resumen de la expedición. Expresión de algunas fechas.

Antes de exponer las consideraciones tácticas presentaré un resumen para mejor situar las acciones, en el tiempo y en el lugar (véanse gráficos A y B).

Resumen

28 de mayo.—Salida de Lisboa. Vientos contrarios. Se tardan cuatro días en montar Finisterre. Va como almirante general Juan Martínez de Recalde. Como asesor del capitán general, Diego Flores Valdés.

19 de junio.—Entrada de la Armada en La Coruña (en dispersión debido al temporal reinante). Repostarán allí los buques; se repararán; se armarán.

- 22 de julio.—Salida de La Coruña. Vientos contrarios. Se fondea en espera del cambio.
- 25 de julio.—Se reanuda la marcha. Se envía el primer mensaje a Farnesio.
- 26 de julio.—Nieblas; mal tiempo. Falta la galera patrona. Todas habrán de arribar a puertos franceses.
- 27 de julio.—El temporal dispersa a una parte de la Armada.
- 28 de julio.—A 75 leguas de las islas Sorlingas. Faltan 40 buques.
- 29 de julio.—Frente a cabo Lizar. Se incorporan las naves que faltan (15).
- 30 de julio.—A seis leguas de Plymouth. Noticias del enemigo. Howard y Drake reunidos. El Consejo decide no atacar dicho puerto (16).
- 31 de julio.—A dos leguas de Eddystone. Vientos del oeste. Dos fuerzas enemigas a barlovento. Envuelven. Atacan por retaguardia. Accidentes: abordajes del *Nuestra Señora del Rosario* y voladura, por incendio, del *San Salvador* (17).
- 1 de agosto.—Los enemigos se apoderan de los buques accidentados. El almirante de Inglaterra a punto de ser apresado. Nueva formación de la Armada: Gran retaguardia, fuerte vanguardia; convoy en medio (18).
- 2 de agosto.—Combate frente a Weymouth. Al rolar el viento al este, la Armada a barlovento. Ataque de las galeazas. Al rolar el viento al sur, y al oeste, Flota enemiga a barlovento. Se rompe el contacto.
- 3 de agosto.—Combate al sudoeste de la isla de Wight. Los ingleses presionan desde el oeste y con ellos el viento y la corriente. Ataque a rezagados. Enérgicas reacciones. Los enemigos rompen de nuevo el contacto.
- 4 de agosto.—Combate N/S con punta oriental de la isla de Wight. Ataques a la Armada por retaguardia. Es empujada hacia los bajos Owers. El convoy impide barloventear. Imposible el pretendido fondeo en Solent.
- 5 de agosto.—Es necesario continuar a Calais. Sin noticias de Farnesio. Si se pasa de Calais la Armada será arrastrada al Mar del Norte.

(15) Menos las galeras; al no poderse mantener en la mar, arribaron a la costa francesa.

(16) Se había establecido la alarma en la costa inglesa. Una exploración eficaz dio la llegada de los buques enemigos. Cuando se celebraba el consejo en la Armada, ya el enemigo había salido de Plymouth. Del diario del duque: "En la tarde (día 30) se descubrieron cantidad de navíos y por haber cerrazón y lluviones no se pudieron contar".

(17) Hubo que continuar adelante, después de disponerse algunos auxilios. Al detenerse la Armada, con buques tan pesados algunos, se hubiese roto la formación. El *Nuestra Señora del Rosario* estaba hecho una boya; los enemigos le hubiesen batido a mansalva, cruzándole la T. Se rindió a Drake. ¿Influyó el despecho? En la voladura del *San Salvador* se cre que hubo sabotaje. Flotaba incendiado después de la explosión de la pólvora. Debiera haber sido hundido por su dotación.

(18) Es la famosa formación defensiva que los ingleses llaman "crescent", esto es: media luna. No lo era talmente. Los buques navegarían en lo que llamamos ahora línea de marcación; imposible mantener alineaciones curvas.

- 6 de agosto.—Fondeo en Calais. La flota enemiga lo hace a barlovento. Es reforzada con la escuadra de Seymour. Este, al llegar, desafía con su fuego, sin entregarse en el ataque. Procedía de Dover, su apostadero (19).
- 7 de agosto.—La Armada obtiene bastimentos, no municiones. Noticias de Farnesio: Le faltan aún quince días para estar listo. No puede enviar municiones.
Ataque a la Armada con brulotes. Se pican los cables de las anclas. Se dispersan los buques. Los ingleses se lanzan al ataque.
- 8 de agosto.—Batalla naval de Gravelinas. La capitana real, con algunos navíos aguanta el empuje de 150 unidades enemigas (20). El resto de la Armada deriva peligrosamente hacia los bajos de Zelandia. Viento y corriente empujan hacia ellos. La cobertura se hace con heroísmo.
- 9 de agosto.—La Armada dispuesta en batalla. Los ingleses no explotan el éxito inicial. Consejo decide volver al Canal si el viento lo permite. El rolar al oesudoeste, de momento, había salvado a los buques (21).
- 10 de agosto.—Sopla sudoeste fresco; imposible volver al Canal. Habrá de darse la vuelta a las islas Británicas. Se acortan raciones. Se arrojan al agua 40 caballos y 40 mulos, éstos de la artillería de campaña.
- 11 de agosto.—Castigo ejemplar: Se cuelga de la entena de un patache a un capitán que no acudió al combate. Se indultan 19. Los enemigos siguen a la Armada sin atacarla. La escuadra de Seymour vuelve a Dover.
- 12 de agosto.—Sigue el viento del suroeste. Hay que continuar hacia el norte. Los enemigos abandonan la persecución. Entran en el Firth of Forth (22).
- 17 de agosto.—Se continúa hacia el norte. Viento del sursudoeste. Espesa niebla.
- 20 de agosto.—La Capitana franquea el paso Orcadas-Shetland. Todo es sufrimiento en la Armada; van unos 3.000 enfermos y numerosos heridos.
- 29 de agosto.—Vientos contrarios y atemporalados. La Armada cada vez más dispersa.
- 1 de septiembre.—Amaina el tiempo; saltan vientos favorables.

(19) Treinta y dos buques; 12 de ellos de más de 100 toneladas destinados a observar a Farnesio.

(20) "La Capitana, cubriéndose del humo de su artillería, que con toda presteza y diligencia el duque mandaba jugar, sin querer arribar a nuestra Armada..." De ir sobre ella se vería también en trance de varar. Imposible, pues, concentrarse a sotavento. Así y todo, la Capitana llegó a estar en seis brazas de agua.

(21) El cambio de viento fue "como un milagro". Se decide volver al canal, si ello es posible, porque quede bien puesto el honor de las armas. Había muchos buques seriamente averiados, pero lo peor era que apenas si había municiones.

(22) Se pone en boca de Drake: "Dejemos a los pobres a cargo de esos agitados y duros mares nortefios".

- 3 de septiembre.—Algunos buques hacen el paso entre las Hébridas y Escocia.
- 6 de septiembre.—Vientos contrarios. Temporal. Cerrazón. Mayor dispersión.
- 8 de septiembre.—Amaina el tiempo. Vientos favorables.
- 10 de septiembre.—Pocos buques siguen a la Capitana. Algunos entran (en estos días) en las rías de Irlanda (se perderán 19). Se combate en tierra para obtener agua y víveres. Mueren muchos de los nuestros; algunos muy principales, tal es don Alonso de Leyva (23).
- 12 de septiembre.—Mal tiempo. El intenso frío hace perecer a muchos negros y mulatos.
- 18 de septiembre.—Mal tiempo. Al fin mejora; durará bueno unas horas.
- 19 de septiembre.—Fuerte temporal en el que “todos creyeron perecer”.
- 21 de septiembre.—Bonanza. La Capitana recalca en Santander. Fondea en la barra. El duque, muy enfermo, es desembarcado. Queda a bordo Flores Valdés.
- 22 de septiembre.—Fuerte temporal hace salir a la Capitana. Fondea en Laredo. Allí hay 10 buques de la Armada. Entran ocho más.
- 30 de septiembre.—Vuelve la Capitana a Santander; con ella los otros buques.

Van llegando barcos a diferentes puertos del Cantábrico y a La Coruña. Muy enfermo llegó a este puerto Martínez de Recalde. En San Sebastián entró Oquendo. El duque, algo repuesto, vuelve a tomar el mando en Santander. Organiza socorros.

Las pérdidas de buques en la expedición fueron: dos, hundidos en combate; tres, perdidos en las costas de Francia; dos, en las de Holanda; dos, abandonados al enemigo; 19, varados y perdidos en las costas de Irlanda o de Escocia. Se ignora la suerte de 35. En total se perdieron 63 unidades, 26 galeones, 13 urcas, 20 pataches, tres galezas y una galera.

De las pérdidas humanas es difícil establecer el cómputo (24). Se estimó el número de muertos en unos 10.000. De ellos muchos fallecidos a consecuencia de las heridas y otros de la enfermedad, del hambre y del frío. Muchos murieron en Irlanda, ahogados en los naufragios, y en los combates.

El costo de la jornada se apreció en unos 1.400.000.000 reales (25).

(23) Murieron muchos a manos de los campesinos irlandeses; querían robarles. Otros, a manos de las fuerzas inglesas que no les daban cuartel. La salvación de algunos fue llegar a Escocia. Algunos nobles irlandeses procuraron, también, protegerles.

(24) Se mandaron levantar estados en los corregimientos y provincias. Los de los Ejércitos de entonces tenían poca fiabilidad. No se decía la verdad sobre el número de muertos a fin de seguir cobrando sus pagas. Sucedian en todas las naciones.

(25) Según apreciación de don Bernardino de Mendoza, embajador de España en la corte francesa.

Consideraciones tácticas.

En 1588 los galeones y naos tenían la artillería repartida por las bandas. Había quedado atrás el combate clásico de las galeras embistiéndose de proa, para jugar su artillería proel y emplear el espolón, y saltar al abordaje (26)... Ahora había que presentar los costados al enemigo, pronto habría de aparecer la línea de combate, "line ahead", aunque oficialmente no se hablase de ella hasta después de la batalla de Portland (1653) (27). En 1588, hay relatos que dicen: "A 31, al amanecer, pareció la Armada del enemigo por la parte de la mar... hasta 60 navíos en ala..."; otros dicen "en ala, con buen orden"... Una fila, es evidente.

Nuestra Armada navegaba primero en tres grupos: vanguardia, grueso y retaguardia, mandados, respectivamente, por Leiva, por el duque en persona y por Recalde. Es después del primer combate cuando, el 1 de agosto, "dispuso el duque (lo dice claramente en su diario) que Leiva pasase a unirse con Recalde, constituyendo una fuerte retaguardia" (desplegada en dos cuernos): él mandaría el cuerpo de vanguardia tras el que navegaría el convoy (28). Una formación eminentemente defensiva de la que partirían las reacciones a los ataques del enemigo, y los propios, que se harían siempre que el viento lo permitiese; navegando siempre el conjunto a acercarse a cabo Margate. Pudieron mantener tal formación al tener vientos suaves y favorables. Sin ello, ¿cómo se hubiesen manejado con el pesado convoy? Las corrientes también les acercaban a Farnesio, pero, ¡demasiado de prisa!

Howard no cerró el paso a la Armada como se hace en tierra al guardar un desfiladero. Lo hizo con un concepto marinero, situándose a barlovento, conservándose dueño de sus movimientos, atacando la retaguardia del enemigo, envolviendo sus alas..., esperando la ocasión de entregarse más a fondo, que llegó en Gravelinas después de desorganizar la formación de la Armada con el ataque de brulotes de Calais (29). Acercándose entonces a tirar de cerca con sus cañones de largo alcance, pero siempre evitando el combate al abordaje que los nuestros ansiaban y procuraban "con la misma moral combativa de los primeros días".

(26) Los espolones a nivel de cubierta, algo levantados en las galeras porentinas (las españolas lo eran); estorbaban el tiro sin elevación (el cercano) del mayor cañón de a bordo, el de crujía. Por eso se aserraron en Lepanto.

(27) Ya Raleigh en 1617 había dicho: "The whole fleet shall follow the Admiral, the Vice Admiral or other leading ship..." Todos harían fuego al llegar a su objetivo. Después de Portland (1653), Blake, Monk y Deane dieron en sus instrucciones nombre a la nueva formación, que no lo era, pues era la que ya los españoles habían llamado "línea de ala" o "columna de ala". Los susodichos almirantes de Portland mandaron que "los barcos de cada escuadra deberían mantenerse en línea recta con la nave Capitana, para mejor aprovechamiento de la artillería..."

(28) "Crescent" de los ingleses. Reconocían que no era una media luna, pero que lo parecía desde lejos. Admiraban la destreza y disciplina marineras de los nuestros capaces de mantener la formación.

(29) Los pilotos aconsejaron el fondeo en Calais, ya que de otro modo los buques serían lanzados al mar del Norte; dejando a Farnesio del lado del enemigo.

Tuvieron los ingleses gran cuidado, mientras sus enemigos estuvieron frente a las costas inglesas, de que una de sus escuadras se mantuviese interpuesta entre unos y otras.

La superioridad guerrera y maniobrera de sus buques era bien patente; podían virar rápidamente y barloventear mucho. Su superioridad artillera era manifiesta: sus largas culebrinas llegaban más, sus balas, con mayor velocidad remanente, haciendo más daño en el impacto. Pero los costados de nuestros galeones eran resistentes y no hubo sino uno hundido en combate. Había que acercarse para conseguir mayores efectos. El adiestramiento de los ingleses era grande; abundaban en ellos los artilleros de mar y en los nuestros los de tierra. La velocidad de tiro que conseguían los primeros era tres veces la que se conseguía con los de la Armada (30). Habían cuidado mucho el aspecto artillero en sus campañas corsarias y piráticas. Pero, de todo modos, para dar en el blanco, con los procedimientos de puntería de la época, había que acercarse más de lo que lo hacían los ingleses en los primeros encuentros. Gastaron muchas municiones; bien es verdad que tenían posibilidad de reponerlas. No se crea con esto que los nuestros habían descuidado la artillería; ya habían conseguido con ella grandes efectos en los combates de las Azores. Sin embargo, cifraban grandes esperanzas en el abordaje, siendo en él maestros y sabiendo la superioridad artillera de los enemigos.

Hubo a lo largo de la jornada seis encuentros. El 31 de julio en las cercanías de Plymouth, de donde habían salido dos fuerzas inglesas, de 80 y de 11 buques. Unidas pasaron lejos de la vanguardia, cañoneándola y atacando más de cerca la retaguardia. De ésta se destacó Recalde incitando a que le abordaran, sin conseguirlo. Al ser socorrido por varios buques, entre ellos la Capitana del duque, los enemigos se retiraron (31). Estos ataques se hicieron navegando la Armada, en su primera formación, en orden sucesivo (interpreto que ya navegaba con rumbo cercano al Sur).

El segundo combate fue el de Portland Bill (día 2 de agosto); ya la Armada en su nueva formación dispuesta por el duque el día 1. Al saltar el viento del Este, los ingleses maniobran para ganar barlovento por el lado de tierra; mas no pueden y queda aislado Frobisher con seis buques. Le atacan las galeazas y él trata de llevarlas a los bajos Shambles, con lo que fracasa el ataque. Le auxilia Howard cuando el viento rola nuevamente al Oeste. Se combate con valor por ambas partes. El duque insiste en combatir, pero los ingleses rompen el contacto.

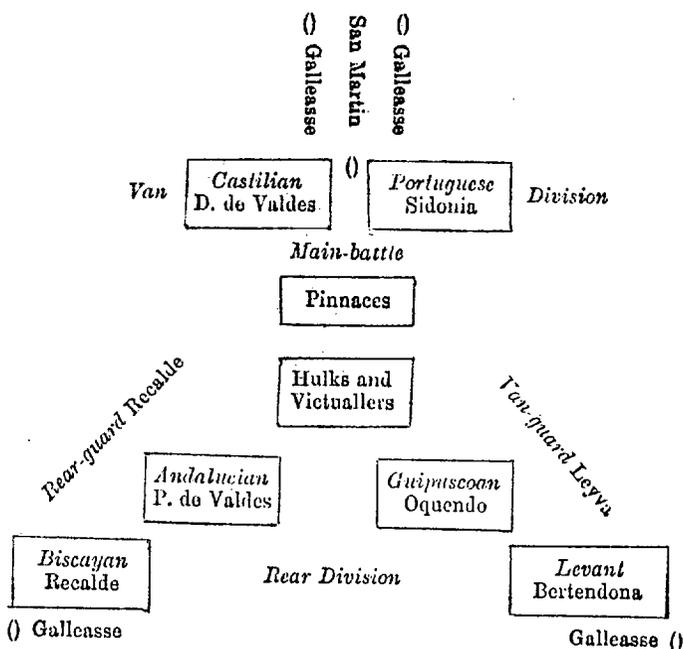
Los segundo y tercer combates se producen al sur de la isla de Wight, por ataques a buques de la Armada, rezagados, desde barlovento. En el tercero (día 3) es el *Gran Grifón*, capitana de las urcas. Es socorrido y remolcado por una galeaza. Acude Bertendona con algunos buques, y después el duque, y los enemigos se retiran a tiro largo de culebrina.

(30) Así lo hacen constar varios relatos de gente de la Armada.

(31) Después del primer encuentro tuvieron lugar los dos accidentes: el del *Nuestra Señora del Rosario* y el del *San Salvador*. (Véase resumen de la jornada.)

C. MARTINEZ-VALVERDE

En el cuarto combate (4 de agosto) los ingleses van ya repartidos en cuatro escuadras (32). Se inicia con el ataque a dos rezagados, el galeón *San Luis* y la nao *Santa Ana*. Hay calma y los enemigos atacan con sus buques remolcados por sus embarcaciones menores. Nuevamente intervienen eficazmente las galeazas; socorren a los atacados y los remolcan. Salta el viento y la retaguardia de la Armada es atacada por



Esquema de la formación de la Gran Armada adoptada el 1 de agosto, después del primer combate, el del día anterior, según Corbett (*Drake and the Tudor Navy*). Para adoptar esta formación se partió del orden sucesivo, navegando ya la Armada, al Sur, paralelamente a la costa de Inglaterra y después al Este, metiendo todos los grupos 90° a estribor, y retrasándose la vanguardia a la altura de la retaguardia. Por eso aquella quedó a la derecha de la nueva gran retaguardia. Se aprecia la forma aparente de "crescent".

tres escuadras enemigas. El duque combate con la otra. Todo esto se produce acercándose a Solent, fondeadero que hubiese podido tomar la Armada a no ser por la acción de la flota enemiga. Frobisher se mantiene del lado de tierra y las otras escuadras presionan por el lado opuesto. El *San Martín*, capitana del duque, combate durante media hora con seis buques de Frobisher. Apoyado después por otros pasa a la ofensiva. En el cuerno derecho de la Armada se combate contra Drake. El duque ve que deriva hacia los bajos Owers y ha de cambiar

(32) Mandadas por Howard, Drake, Hawkins y Frobisher.

de rumbo y con ello se pierde la posibilidad de apoderarse de la isla de Wight (33). Los ingleses no insisten en su acción; están escasos de municiones; las han pedido a tierra, con urgencia. Las recibirán y con ellas el refuerzo de voluntarios de la costa.

El quinto combate (noche del 7 de agosto) es el ataque de los brulotes. En cuanto fondearon los nuestros en Calais, lo hicieron los ingleses, conocían, pues, que el fondeo era imprescindible; iban preparados para echar las anclas. Son reforzados por Seymour (34). Para desordenar a la Armada lanzan brulotes; buques transformados rápidamente en tales, para no perder tiempo en esperar a los que se tenían perdidos. El ataque es eficaz. Se pican los cables..., la galeaza capitana, averiado su timón, vara en la costa y es destruida por los enemigos.

La sexta acción es la de Gravelinas (8-9 de agosto). Nuestra Capitana, primero con tan sólo 24 buques, después llega a reunir 40, mantiene valientemente los ataques de 150 barcos enemigos, mientras el resto de sus fuerzas deriva hacia los bancos de Zelandia. Parecen irremisiblemente perdidos, pero rola el viento y pueden salir del peligro. Hay muchos buques seriamente averiados, pero solamente son dos los hundidos en combate y otros dos se pierden sobre las costas de Holanda. Es, pues, la de Gravelinas otra acción de retaguardia donde los ingleses se entregan más a fondo contra los nuestros; contra parte de los nuestros... El duque consigue ordenar sus fuerzas. Los enemigos le siguen con respeto, sin atacarle de nuevo. Realmente han conseguido su objetivo: El duque de Medina Sidonia no se reunirá con el de Parma. Los buques de la Armada, averiados y faltos de municiones, no podrán hacer nada contra Inglaterra, pero, sin embargo, la flota inglesa les sigue, observándoles.

Sobre el mando.

Mucho se ha dicho en contra del duque de Medina Sidonia, especialmente por parte de historiadores españoles; otros extranjeros le consideraron mejor que lo hacen los nuestros (35). Se inició su desprestigio cuando él, un grande de España, rechazaba el mando de la Gran Armada, aduciendo su estado de salud y su falta de experiencia en las cosas de mar. La duquesa contribuyó con sus comentarios de tertulia a sus amistades.

Pero era laborioso y organizador y su carácter le hacía a propósito para aceptar el mando de Farnesio. Tenison pone en boca del embajador de Venecia: "Tiene —el duque— excelentes cualidades y es generalmente querido. No solamente es prudente y valeroso sino de un natural

(33) Se pierde esa posibilidad, de algo pensado por el rey, por el Consejo, pero en los relatos no se indica de un modo "inmediato" que la expedición fuese preparada para efectuar desembarco alguno.

(34) Ahora puede hacerlo sin dejar su misión de observación de Farnesio, ya que no se salían de su zona de operaciones.

(35) Entre ellos, Garrett Mattingly en su *Epopéya de la Invencible Armada*, obra escrita con amplia visión, basada en documentos españoles, ingleses, holandeses y franceses.

C. MARTINEZ-VALVERDE

bondadoso y benigno —supo también ser enérgico—... solamente podría desearse de él tener una mayor experiencia de mar”.

Obsérvese que, en combate, siempre la Capitana acudió a los lugares de mayor peligro y que en muchas ocasiones se batió sola contra numerosos buques enemigos. Se manifestó, en suma, un fiel descendiente de Guzmán el Bueno (36).

Puede decirse que fue leal manifestando su falta de preparación para el puesto que se le daba; tuvo la valentía de exponerla, y después del fracaso de la expedición, cuando se le achacaron a él, y se decía que otro hubiese sido el resultado mandando Santa Cruz, o Recalde, u Oquendo, él, modestamente, asentía... Así es fácil desacreditarse (37). Pero Garret Mattingly se expresa: “Se mantuvo atento al mando, sin apenas comer, sin apenas dormir... Junto a él cayeron timoneles, pilotos, gente de su casa, valerosos Caballeros... Cuando hubo que racionar alimentos y agua él dio ejemplo hasta extremos increíbles...” y, en otro párrafo dice que se mantuvo en cubierta casi todo el tiempo desde que empezaron los combates, que de cuando en cuando bajó tan solo un corto rato para tomar cierto descanso cuando el enemigo se mantenía distante..., apoyado en el coronamiento de popa, con una herida en una pierna, helándose cuando empezó el frío intenso, pues había dado sus capotes, uno a fray Bernardo de Góngora, que no había traído nada del “Rosario” y el otro a un paje o grumete que yacía herido... Termina diciendo Mattingly: “Había hecho el duque cuanto mejor pudo aunque no fuese cuanto se necesitaba...” Aguantó hasta el 3 de septiembre en que, gravemente enfermo, fue llevado a su camarote y metido en su litera. Así tuvo que ser desembarcado en Santander al regreso de la triste jornada. No tenía ni fuerza para firmar las notificaciones al rey ni las demandas de auxilio... El duque fue, por lo menos valiente y generoso.

Veamos, si bien sea someramente, los errores principales que se imputan a don Alonso Pérez de Guzmán. Responsable, sí, pero que mandó “en Consejo”, al estilo de entonces.

Se le imputa no haber atacado a Plymouth, como Drake hizo a Cádiz: El Consejo dijo “no”, pese a lo que digan algunos: 1) La entrada en Plymouth era difícil; los buques tendrían que entrar lo más de tres en tres y sometidos a los fuegos de varios castillos. 2) La flota que allí estaba era fuerte y lista para batirse, no como el conjunto de barcos que había en Cádiz, cuando por sorpresa atacó Drake. 3) ¿Qué se haría con el convoy? Quedaría fuera con parte de la Armada, sometido a la amenaza de un ataque masivo de la flota inglesa, ya que se creía que

(36) Su mayor deseo era batirse en singular combate con el *Ark Royal*, gal León-insignia de Howard, el lord almirante enemigo. Navío muy poderoso de 31 cañones (el *San Martín* montaba 48, pero seguramente contando los de muy pequeño calibre).

(37) Desacreditaron grandemente al duque los *Apuntes del P. Juan de Victoria*, de la *Orden de Predicadores*, llenos de disparates; como puede verse en *La Armada Invencible*, de Fernández Duro. De disparates históricos de toda clase, no sólo los relacionados con la crítica del duque de Medina Sidonia como capitán general.

Howard estaba más al Este, con la fuerza mayor. 4) Entrar en Plymouth era retrasar el acercamiento a cabo Margate, cuya urgencia emanaba de las órdenes del rey (38).

Con referencia al abandono del *Nuestra Señora del Rosario*...: De haberse detenido la Armada hubiese quedado facheando a sotavento del enemigo, sin facultad de gobierno los buques. La formación defensiva se tomó al día siguiente; así que de momento navegaba la Armada en tres cuerpos numerosos, en orden sucesivo. Al menos así lo vieron su consejero Diego Flores Valdés y el maestre de campo general don Francisco de Bobadilla, y así lo apreció el duque, equivocado o no, pero no por temor. Decidió como impelido por un penoso deber de sacrificar un buque a la seguridad del conjunto. Creyendo que evitaba un desastre. Además se hizo por salvar al *Rosarios* El *San Martín* fue el primero que acudió en su ayuda. El capitán Marolin de Juan, uno de los hombres más experimentados de la Armada consiguió dar un remolque al *Rosario*, desde la Capitana, pero la mar aumentaba y con las grandes cabezadas que daban los buques el remolque partió. Varias pinazas y un pequeño galeón fueron dejados para que le diesen los posibles auxilios.

El *San Salvador* fue auxiliado por dos galeazas. Fue abandonado por su dotación y el error de su capitán del momento fue no echarlo a pique.

Si se trata de no haber apresado el *Ark Royal*, cuando despistado se metió casi entre los buques de la Armada, no está claro que se insinuase a tiempo, al duque, que le atacasen las galeazas, ni está claro que el ataque hubiese dado resultado, pues los galeones ingleses acudieron prontamente en auxilio de su almirante, que ya iba acompañado de otros dos. No está claro que las galeazas, bogando contra el viento, hubiesen llegado antes que el socorro enemigo.

Puede ser que la baza mayor que perdió fue no haberse apoderado de un fondeadero en la costa inglesa para coordinar su acción con la de Farnesio. En las últimas instrucciones del rey le habló de la isla de Wight, pero..., ¿y la flota inglesa? Presionó ésta más y más hacia el Este y siempre se mantuvo una de sus escuadras —más o menos— entre la Armada y tierra. Y el viento y la corriente empujaban también hacia el Este, y... siempre la torpeza de la escuadra de las urcas, constante rémora de la Armada.

El fondeo en Calais ya vimos que fue totalmente imprescindible, para tratar de coordinarse con Farnesio entre él y el enemigo, y a barlovento, esto es, para cubrirle. Todos los pilotos estuvieron de acuerdo en que de no hacerlo sería la Armada arrastrada hacia el Mar del Norte.

(38) No estaba al Este la parte principal de la flota, mandada por Howard, como creían los nuestros en un principio (ésta estaba en Plymouth), la que se mantenía al Este era la escuadra de Seymour. La exploración inglesa estaba bien organizada, hubo un "early warning", como ahora dirían, eficaz. Ello permitió la salida a tiempo de los de Plymouth, tan pronto como lo permitió la fuerte corriente de marea.

lejos de Farnesio, cuyas tropas estaban situadas entre Dunkerque y Nieuport (39).

Sobre el comportamiento militar del duque ya hemos hablado, pero quiero corroborar que especialmente en Gravelinas estuvo por encima de todo encomio (40).

El regreso a España dando la vuelta a las islas Británicas, del que algunos acusan al duque, está impuesto por el viento, por la corriente y por la falta de municiones, disminuidos además los buques en su poder combativo y en su facultad de maniobra por las grandes averías sufridas principalmente en la batalla de Gravelinas (41). Si en el viaje de regreso se hubiesen ceñido los buques a la derrota seguida por la Capitana, mejor les hubiese ido sin los naufragios de Irlanda, o con muchos menos.

Algunos acusan al duque de haber desembarcado en Santander, no bien se fondeó en la barra. Fue el desembarco de un enfermo de mucha gravedad. Un capitán general puede ser "baja"; está dentro de las ocurrencias de campaña. De nuevo la Armada en Santander, y algo mejorado, reasume sus funciones de mando.

Mattingly, en su juicio sobre la actuación del duque de Medina Sidonia como capitán general de la Gran Armada contra Inglaterra, se expresa: "Se tiende (ahora) a juzgar mejor a Medina Sidonia, se tiende a reconocer su valor y su capacidad como administrador, pero nadie se ha aventurado todavía a decir que nadie hubiese podido hacerlo mejor...", pero sigue... rotundo: "Es difícil creer que el mismo Nelson en persona —por todos admirado— hubiese podido conducir a la victoria en 1588 a la Gran Armada" (42). Termina diciendo que es importante se haga justicia a los muertos, aunque sea con retardo.

Lord Howard fue criticado en Inglaterra pese a ser el vencedor y haber hecho imposible la invasión. Un tenso ambiente favoreció las críticas; tenso entre los almirantes y entre ellos y miembros del Gobierno. La reina quería la desmovilización de la flota y todos se resistieron consiguiendo mantenerla a punto hasta que llegaron las noticias de Irlanda. Durante ese tiempo hubo en los buques ingleses —dícese— tantos muertos como hubo en la Armada, durante la expedición, debido al gran azote de las dotaciones: el tifus. De nada había servido el ahorro de vidas conseguido por la táctica del lord almirante.

(39) Recordemos: Farnesio bloqueado por bancos de arena, por vientos del Oeste, por flotillas de combate de "flyboats" holandeses, y por una escuadra inglesa de buques maniobreros y algunos de no mucho calado para poderse acercar a la costa.

(40) Dice Mattingly: "La recuperación del orden táctico, manifestación de la disciplina y de la destreza marinera de los españoles (*sic*) fue posible con toda evidencia gracias a las cualidades de mando del duque de Medina Sidonia y al valor tenaz desplegado en su acción de retaguardia".

(41) Volver por donde se había ido se le ocurre a cualquiera; el amplio movimiento para evitar la indefectible destrucción de la Armada es una idea de maniobra marinera y militar. Y fue de los más entendidos de la Armada.

(42) "It is hard to believe that even Horatio Nelson could have led the Spanish Armada to victory in 1588."

Pero la opinión le acusó de demasiado cauto en su modo de atacar a la Armada, buscando con frecuencia el alcance máximo de la propia artillería, siendo así ésta poco contundente y poco precisa en sus tiros. En verdad se habían hundido muy pocos buques enemigos, pero no es menos cierto que Howard había conseguido sus objetivos con pocas bajas de hombres e insignificante de buques: Atacando desde barlovento en acciones de desgaste, impidiendo con su táctica que la Armada se apoderase de algún fondeadero para su buena coordinación con Farnesio tan necesaria para el éxito de los nuestros. Tenía previsto el necesario fondeo de la Armada en Calais y el ataque de brulotes para desorganizarla (43), para batirla después entregándose a fondo (Gravelinas).

Según fue pasando el tiempo se fue reconociendo que la victoria había sido de Howard y no de Drake, al que se atribuían los éxitos —limitados— conseguidos.

Se fue reconociendo el mérito de Howard, conductor de las operaciones navales como lord almirante de Inglaterra, activo, prudente y valeroso. Y en los últimos tiempos los estudiosos británicos de la Jornada llegaron a una muy general conclusión: que Howard “no podía haberlo hecho mejor”.

Consideraciones finales.

La Jornada de Inglaterra exigía un gran esfuerzo logístico; inicial y sostenido. Exigía un convoy que perturbaría notablemente la maniobra táctica de nuestras fuerzas, limitando sus posibilidades de acción y de reacción. La formación que habría de adoptarse debería tener un marcado signo de defensiva.

Con el plan del rey se disminuía el convoy (el grueso de las tropas habría de pasar de Flandes), pero introducía una gran dificultad: Coordinar la acción de la Armada con la de Farnesio.

Ya hemos visto la mayor eficacia de la artillería de la flota inglesa, nos queda considerar que en nuestros buques iba una muy buena infantería; buena para ese abordaje, que se hacía imposible por la maniobrabilidad de los barcos ingleses. El tener atiborrados de hombres, los buques, no daba ventaja a la Armada, pues ello no hacía sino tener un mayor estorbo para el combate artillero y ser un motivo de tener mayor número de bajas por el fuego de los cañones enemigos, sin que, por otra parte, hubiese ocasión de empleo de las armas de los infantes.

El mayor número de hombres exigía también un mayor gasto de víveres y de agua; por mucho que llevase la Armada resultaba poco. Las municiones embarcadas para la artillería fueron muchas, mas también resultaron insuficiente. Víveres pudieron reponerse, algo, en Calais, no mucho; pero fue imposible obtener municiones, de los franceses. Tam-

(43) El fondeo a barlovento de los de la Armada, en Calais, estaba previsto. Los buques ingleses echaron las anclas no bien lo hicieron los de aquélla. Estaba previsto el empleo de brulotes; estaban pedidos, pero para no perder tiempo habilitaron los ingleses buques de las diversas escuadras, ocho en total, uno de Drake de 200 toneladas, otro grande de Hawkings...

poco pudo enviarlas Farnesio, pedidas por el duque junto con el auxilio de buques ligeros.

La difícil estrategia de la Jornada, en su conjunto, ya la hemos visto, también la destreza para mantener la formación, los nuestros, con unos barcos tan heterogéneos. Ya vimos que fue alabada por los enemigos, su destreza y su disciplina; pero no querría dejar de citar las elocuentes palabras de Thomas Walsh refiriéndose a la acción de Gravelinas: dice: "Duró furiosamente desde las nueve de la mañana hasta las seis de la tarde. Sólo había 40 barcos junto al duque, con los cuales hizo frente a toda la flota inglesa, luchando con valor magnífico y desesperado. Nunca en la Historia —sigue—, ni siquiera en Lepanto, los soldados y marinos españoles (*sic*) dieron mayor ejemplo de lo que eran capaces, aun agotados por nueve días de combates y por una noche de ansiedad y de temor, acosados y medio enfermos por el bizcocho podrido..." Es un gran panegírico del comportamiento de los nuestros (siempre incluyo en esta palabra a los bravos portugueses, y a los italianos, y alemanes...). Aquellos hombres merecieron mejores planes, más abundantes medios y mejor suerte, pero Dios, en sus inescrutables designios, no se la concedió, esta vez, a nuestras Armas. El rey don Felipe, siempre piadoso, se había expresado en sus Instrucciones: "las victorias son de Dios, y El las da y quita como quiere...". Visto ya el resultado de la Jornada dice en su carta a los obispos: "Como de todo lo que Dios es servido hacer se le deben gracias, yo se las he dado desto, y de la misericordia que ha usado con todos, pues según los tiempos contrarios y peligro en que se vio toda el Armada de un temporal recio y deshecho que la dio, se pudiera con razón temer peor suceso..."

Atendió don Felipe a las necesidades de todos, en lo que pudo. Más se atendió en sus reinos a los que regresaron que en Inglaterra a los vencedores; licenciados, enfermos en gran número. Con respecto al infortunado capitán general de su gran Armada, se portó el rey como creyó era de justicia. Primero se dirigió a él deseándole —sin reproche alguno— mejorarse en su muy quebrantada salud; después, respetando el estado de ánimo de un grande de España derrotado, le concedió se retirase a sus estados de Sanlúcar sin pasar por la Corte. A ésta llegó el maestre de campo general don Francisco de Bobadilla (44) a dar, de palabra, puntual noticia, completando la que ya había recibido el rey de don Baltasar de Zúñiga, portador del mensaje que el duque le había enviado desde la mar (21 de agosto).

El fracaso de la Gran Armada no fue tan decisivo en lo material; en lo moral tuvo más graves consecuencias. En este aspecto influyó tanto en los neutrales como en los beligerantes: Los protestantes

(44) En una carta dirigida a Juan Idiáquez, para que se la trasladase al rey, dice: "Bien ha sido menester ver con los ojos de la cara y tocar con la mano lo que ha sucedido para ver el engaño en que se ha ido con esta máquina (la Armada)"... Detalla la escasez de verdaderos buques de guerra, los muchos enemigos bien armados y maniobreros, la escasez de municiones..., la falta de un puerto; el no estar Farnesio en condiciones de salir; el valor de muchos, pero también la cobardía de algunos... Bobadilla había sido transbordado a la Capitana, en La Coruña, por su mucha experiencia, como consejero.

enarbolaron la victoria inglesa, como si de un “juicio de Dios” se tratase, diciendo que El estaba con ellos. Los católicos siguieron mirando a España como su campeón, pero un campeón... “menos fuerte”; ¡vencido! En Francia, nación equilibradora, la Liga Católica perdió toda su fuerza. Los vencedores presentaron su victoria, más adelante, como el vencimiento de un Goliat (45); como ejemplo de lo que puede un pueblo que lucha contra la invasión.

En lo material no tuvo la batalla perdida tan graves consecuencias: No decidió la guerra entre España e Inglaterra. La empresa de ésta contra Portugal, de 1589, fue tan desastrosa como lo fuera la de la Gran Armada. El imperio español no sufrió pérdida alguna en sus territorios. Los ingleses no dominaron el mar: no fueron capaces de establecer bloqueos, y los tesoros de Indias siguieron llegando a la Península (46). La preponderancia que ya antes había de la Marina inglesa, hasta llegó a ser menor. No fue en modo alguno el fin de la Marina española y portuguesa y mucho contribuyó el número de barcos que pudo salvar del desastre el duque de Medina Sidonia: 55 galeones, navés y urcas gruesas, una galeaza y nueve pataches. Sin ellos —unido a lo que había quedado sin ir en la Gran Armada— mal pudieran haber continuado, de modo eficaz las comunicaciones marítimas del imperio.



BIBLIOGRAFIA

- The Armada* (título original en los Estados Unidos).
The defeat of the Spanish Armada (título de la edición inglesa).
L'Épopée de l'Invincible Armada (título de la traducción francesa).
La Armada Invencible. Barcelona, 1961.
 Garret Mattingly (47).
 CESÁREO FERNÁNDEZ DURO: *La Armada Invencible*.
 JULIAN CORBETT: *Algunos principios de Estrategia Marítima*.
 E. M. TENISON: *Elizabethan England* (1940).
 JULIAN CORBETT: *Drake and the Tudor Navy*.
Isabel de Inglaterra (1558-1603). Conferencias pronunciadas en el Servicio Histórico Militar Español en abril de 1949 (publicado por dicho Servicio en “Curso de Metodología y Crítica Históricas”, Madrid, 1950).
 CARLOS IBÁÑEZ DE IBERO, marqués de Mulhacén: *Algunas consideraciones sobre la política naval de España y organización de sus Armadas en la segunda mitad del siglo XVI*. Madrid, 1955.
 FRANCISCO TORMO: *La Armada Invencible*. Temas Españoles, 1956.
 WILLIAM V. KENNEDY: *The Spanish Armada*, en “Marine Corps Gazette”. Octubre 1957.

(45) Los ingleses han seguido explotando el éxito conseguido en 1588, para animarse contra cualquier tentativa de invasión: “What we have done once, we can do again”.

(46) Concretamente: En los quince años que median entre 1588 y 1603 llegaron a España mayor cantidad de “tesoros de América” que en cualquier otra época de la Colonia.

(47) Autor de nacionalidad norteamericana. Se ve en la titulación dada en las diferentes naciones cierta tendencia: Sobrio y escueto en los Estados Unidos, triunfalista en Inglaterra, en cierto modo admirativo en Francia.

FOTOGRAFIAS DE TEMAS MARITIMOS

- Publicaremos en estas páginas las fotografías en blanco y negro, sobre temas marítimos, cuya calidad sea aceptada por nuestro Consejo de Redacción.
 - En el reverso de las copias fotográficas, que habrán de estar hechas en papel brillo y en tamaño de 18×24 cm, deberán figurar el título de la fotografía y el nombre, edad, profesión y señas de su autor.
 - Todas las fotografías recibidas, sean o no publicadas, pasarán a la propiedad de esta Revista.
 - El autor de cada fotografía seleccionada y publicada recibirá un premio de mil pesetas.
-

ESCAÑO, EN CADIZ

José María BLANCA CARLIER



(E. C.)



L Real Decreto-Ley 1.187, de 9 de mayo de 1978, dispone el traslado de los restos mortales del teniente general Escaño al Panteón de Marinos Ilustres. Dicho decreto dice que “don Antonio de Escaño y García fue uno de los oficiales de Marina más preclaros de finales del siglo XVIII. Su valía intelectual y profesional quedó inmortalizada en las sabias Ordenanzas de 1793, en cuya redacción contribuyó a requerimiento de Mazarredo, quien calificó el trabajo de Escaño como el más completo de toda la obra. Si grandes fueron sus méritos como escritor de temas profesionales, mayor fue su probado valor a bordo, en acción de guerra: participó en el sitio de Tolón y en los combates navales de Espartel, Finisterre, San Vicente y Trafalgar. En esta última acción fue herido cuando desempeñaba el destino de mayor general de la Escuadra española. Su patriotismo y abnegación le indujeron a aceptar altos cargos de gran responsabilidad durante los difíciles días de la Independencia: el de ministro de Marina y el de miembro del Consejo de Regencia, organismo en que recayó la soberanía nacional y al que correspondió convocar las Cortes de Cádiz. Organizó la defensa de esta plaza frente a la invasión francesa. La historia es testigo del éxito de la defensa”.

El real decreto, como vemos, condensa magistralmente la vida de este insigne marino, sobre cuyos brillantes servicios se ha escrito en esta REVISTA por autores competentes con gran minuciosidad. El último, muy documentado, se publicó en noviembre de 1977, por el capitán de navío don Carlos Martínez Valverde.

A la referencia que hace el R. D. del trabajo de Escaño en las Ordenanzas de 1793, que sirvieron de modelo en otras Marinas y fueron llamadas de Carlos III, aunque se publicaron en tiempos de Carlos IV, podemos agregar —no en balde era individuo honorario de la Real Academia de la Historia— su acierto en la redacción del tratado 3.º, libro 1.º, “Las obligaciones del comandante de un navío de guerra”, que poco después pone en ejecución del modo más brillante, mandando el *Príncipe de Asturias* durante el combate de 14 de febrero de 1797 en cabo San Vicente, en el que, maniobrando y combatiendo con gran pericia, obtiene los más favorables resultados que era posible conseguir, mereciendo las justas y sinceras alabanzas de nacionales y extranjeros.

Podemos sintetizar el alto concepto profesional que de Escaño tenían sus jefes, en el gesto de Gravina al filo de la muerte de ordenar que le fuera entregado su bastón de mando.

En este trabajo voy a exponer los motivos de su estancia en Cádiz y los pormenores de su muerte y enterramiento en esta ciudad.

Nació Escaño en Cartagena, en el número 6 de la calle Antón de León, hoy Medieras. Su partida de nacimiento dice así: "Antonio Leonardo Fulgencio, que nació el 5 de noviembre de 1752, hijo de Martín de Escaño, capitán de Infantería del batallón que fue de las Galeras, natural de Córdoba, y de doña María Cristina Josefa García Garro de Cáceres, natural de esta ciudad de Cartagena. Lo firma el párroco de Santa María de Gracia, don Andrés Facio Rolandi".

La familia Escaño se componía de seis hermanos, cinco varones y una hembra, por este orden: José, que llegó a brigadier de Marina; Martín, que falleció joven; Mariana, que se casó con un militar; Antonio, del que tratamos; Joaquín, que se retiró de teniente de navío, y Teodoro, capitán de navío. Como se ve, todos sirvieron en la Armada.

Después de estar a las órdenes de Gravina como mayor general de la Escuadra, el 9 de noviembre de 1805 es ascendido a teniente general, siendo destinado, en mayo del año siguiente, al Departamento de Cádiz, donde permaneció nueve meses y medio, pues el 3 de marzo de 1807 se traslada a Madrid, al ser designado uno de los tres miembros del Almirantazgo.

No obstante, Escaño continúa con casa en Cádiz. En la ciudad era muy respetado y conocida su dedicación a la Marina. El Ayuntamiento, en sesión de 20 de noviembre de 1805, le había felicitado —así como a don Ignacio María de Alava, también residente en la villa gaditana— por su ascenso a teniente general con ocasión del combate de Trafalgar (*).

El 31 de enero de 1810 se le nombraba para formar parte de un Consejo de Regencia de cinco miembros, que queda constituido a fines de febrero. El 24 de septiembre siguiente la regencia presentó su renuncia a las Cortes solicitando se nombrase un gobierno que pudiese convenir a la nación. La renuncia no fue admitida en aquella ocasión ni en otras dos posteriores; pero sí a la cuarta, designando las Cortes, el 29 de agosto de 1810, otra regencia de tres miembros, la cual decreta el 17 de diciembre siguiente que los componentes de la primera regencia abandonasen Cádiz y la Isla de León. Escaño fue desterrado a Murcia, pero la orden se aplazó indefinidamente.

(*) Alava vivía en la calle Jardinillo, núm. 109, que aún existe —actualmente Cervantes, núm. 23—, aunque por razón de su carrera durante largos períodos de tiempo estaba ausente. En 1810 se encontraba Alava en La Habana como comandante general de aquel apostadero. Su residencia en Cádiz la había fijado en 1793, contrayendo matrimonio con la gaditana doña María Rodríguez de Albuquerque, veinte años más joven que él. Había sido nombrado capitán general del Departamento de Cádiz en 5 de febrero de 1812. En la fecha en que murió Escaño aún ostentaba el cargo.

Desde 1810 a 1823 hubo cinco regencias, compuestas en total de diecinueve miembros, de los que cinco pertenecían a Marina. De la primera, de cinco miembros, formó parte Escaño; de la segunda, de tres miembros, formaron parte el jefe de Escuadra don Gabriel Císcar y el capitán de fragata don Pedro Agar. El teniente general don Juan María de Villavicencio fue uno de los cinco componentes de la tercera; Císcar y Agar nuevamente forman parte de la cuarta, de tres miembros. La quinta y última fue de tres miembros, dos de los cuales eran marinos: los tenientes generales don Cayetano Valdés y, por tercera vez, don Gabriel Císcar.

Mientras tanto, desde el 28 de octubre de dicho año de 1810 se hallaba Escaño en Cádiz, ocupándose en escribir las acciones en que había intervenido. En dicha ciudad permanecería algo más de tres años y medio, hasta el día en que le sorprendería la muerte.

En el último *Estado General de la Armada* en que figuró Escaño, el de 1814, se hace constar su calidad de comendador de Carrizosa de la Orden de Santiago y consejero de Estado jubilado.

El 11 de julio de 1814 —después veremos que posiblemente sería al día siguiente—, después de dedicarse, como solía, un rato a la lectura, salió a dar un corto paseo por las calles, acercándose luego a contemplar el animado movimiento del puerto. Poco después de las dos de la tarde regresa a su casa. Se sienta a la mesa, y cuando su criado acude a servirle le encuentra sin señales aparentes de vida. Hacía algún tiempo sentía quebrantada su salud, por lo que en primero de mayo de 1814 había hecho testamento.

Antes de continuar hago un inciso para citar dos obras sobre la vida de Escaño, muy completas y de títulos muy parecidos. El "Elogio del Teniente General de Escaño", de Vargas Ponce, editado por la Real Academia de la Historia en 1814, y el "Elogio histórico del Excmo. señor don Antonio de Escaño", de don Francisco de Paula Quadrado y De-Róo, editado por la misma Corporación en 1852.

El primero, de Vargas Ponce, no cita el nombre del médico que acudió a ver a Escaño, pero una obra de don Julio Guillén, de la Editorial Naval, de 1962, que comenta la de aquél, afirma que fue el protomédico de la Armada retirado don Juan Manuel de Arejuela, uno de los más afamados de su tiempo. Las epidemias de fiebre amarilla de Cádiz en los años 1810 y 1813 fueron tratadas con los antecedentes estudiados en las de 1803 y 1804 por este doctor. El profesor Arejuela era amigo personal de Escaño, por lo que al verle sin sentido quedó muy afectado y sólo pudo decir: ¡qué desgracia!, cayendo desmayado sin poder socorrerle. Poco después se presentó el teniente general en reserva don Joaquín Cañaverál, de ochenta y siete años, que exclamó al ver a Escaño: "¿Es posible? ¿Ha de faltar un hombre tan grande y tan útil, y yo, decrépito, he de subsistir?"

El autor del segundo "Elogio" dice no haber podido saber el nombre del profesor que falleció pocos días después que Escaño —sin duda estaba equivocado, pues don Julio Guillén dice que el doctor Arejuela nació en 1757 y murió en 1830, o sea que aún vivió catorce años des-

pués de la muerte de Escaño—, pero le habían asegurado se buscó a otro facultativo para asistir al general, siendo el primero que se encontró don Juan Rivero, que se hallaba en la plaza de Sn Antonio. Este doctor, al ver a Escaño, diagnosticó que la muerte había sido repentina.



De la confrontación entre los dos “Elogios” se deduce que el primer médico no pudo asistirle, afectado por la gran amistad que le unía con Escaño, asistiéndole el segundo, que afirmó que la muerte había sido fulminante, de apoplejía.

Hemos visto que dejó de existir Escaño sobre las dos de la tarde del 11 de julio de 1814, sin embargo el funeral y entierro no se celebran hasta el día 13, lo que hace presumir que, de ser cierto que falleció el día 11, durante ese plazo el cadáver estaría expuesto en la casa que residía, calle Cuartel de la Marina y garita de la escalerilla número 6, muy cercana a la plazuela de las Cuatro Torres. Esta calle se llama hoy Obispo Pérez Rodríguez. La casa fue demolida, construyéndose en su lugar una moderna de cinco plantas que lleva el número 18.

Para comprobar el extremo de las dos fechas entre el fallecimiento y el entierro, busqué en los registros parroquiales gaditanos la partida de defunción de Escaño, sin hallarla, acudiendo, por último, a la castrense; pero los libros y documentación de aquella época se hallaban en el Provicariato General Castrense del Cuartel General del Ejército.

donde pude, al fin, encontrarla. Dice así: "Honras enteras. El Excmo. señor don Antonio Escaño. En la ciudad de Cádiz en el día doce del mes de julio del año mil ochocientos catorce, falleció el Excmo. Sr. don Antonio de Escaño, caballero comendador de Carrizosa en la Orden de Santiago, teniente general de la Real Armada y consejero del Estado jubilado, de estado soltero, edad sesenta y dos años, natural de la ciudad de Cartagena de Levante, hijo legítimo de don Martín de Escaño y de doña María Cristina Cáceres: fue sepultado su cadáver en la tarde del día trece del expresado mes en el cementerio general de San José de Extramuros de esta dicha ciudad, habiéndosele hecho las exequias en la mañana del día veinticuatro del citado mes, en esta iglesia parroquial castrense por la Cruz y clero de ella, y con el funeral de honras enteras, recibió el Santísimo Sacramento de la Extrema-Unión, textó militarmente nombrando por sus albaceas a los señores don Tomás y don Ramón de Herrera, capitanes de navío de dicha Real Armada y lo firmé. Gregorio Guedes y Fravas" (esta partida está anotada en el libro 4.º de difuntos de los años 1801 a 1814, folio 292, vuelto, y 293 del tomo 1.958-58).

Parece deducirse que Escaño no murió el día 11, como dicen casi todos los que han tratado este tema, sino el día 12, lo que parece más racional, ya que no es corriente que los enterramientos se efectúen con dos fechas del fallecimiento. No debe descontarse, sin embargo, como imposible el retraso de un día al inscribir la defunción, en cuyo caso la fecha del 11 sería correcta, pero lo más probable es que la fecha del asiento en el registro parroquial sea la verdadera.

En el entierro iban en cabeza comunidades y clero, siguiendo en dos filas 25 marineros y 25 artilleros, portando todos faroles de barcos; la música de los batallones de Marina tocando con sordina compases fúnebres. En el centro del cortejo iba el ataúd, que era llevado a hombros de seis granaderos. Las cintas eran asidas por caballeros de Santiago, a cuya Orden pertenecía. Después iba la Plana Mayor del Departamento, gobernador militar, generales, jefes y oficiales de las distintas armas y cuerpos y numeroso público. Cubriendo la marcha y cerrando el cortejo iba la guardia de honor.

En Extramuros, en la capilla del cementerio, se celebró solemne oficio. Terminado éste, se efectuó el enterramiento en el nicho número 22, fila 1.ª, patio 3.º de la línea central. Se colocó una lápida con epitafio de Vargas Ponce que decía: "Aquí yace don Antonio de Escaño, teniente general de Marina. Fue regente del Reino. Por su valor y afebilidad, ciencia y rectitud, y por su perfecta hombría de bien, grato a todos, y dignísimo modelo. Murió de sesenta y tres años, el de 1814. R. I. P. A." (Es de notar que Vargas Ponce se equivocó en la edad, pues falleció con sesenta y un años.)

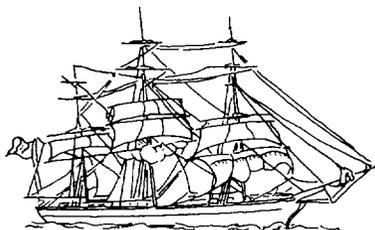
Años después —no he podido averiguar la fecha— sería trasladado al nicho número 19, fila 4.ª, patio 4 de la línea Oeste. En 19 de diciembre de 1975 sería definitivamente trasladado al lugar donde se encuentra, osario 7, fila 1.ª, patio 7, línea Este, grupo 1.º

Con fecha 15 de julio firmó en Madrid el director general de la Armada —aún no se tenía noticia de su fallecimiento en Cádiz— el escrito siguiente: “El señor secretario de Estado y del Despacho de Marina me dice: El rey se ha servido conferir la Capitanía General de Ferrol y Cartagena a los tenientes generales don Francisco Melgarejo y don Antonio de Escaño, y de Real orden lo comunico a V. E. para su noticia y fines correspondientes. Lo que traslado a V. E. para su inteligencia, satisfacción y demás fines consiguientes. Dios guarde a V. E. muchos años. Félix Tejada. Al Excmo. señor teniente general don Antonio de Escaño.”

La Divina Providencia, en sus altos designios, había dispuesto que Escaño no llegase a ocupar la Capitanía General de la tierra que le vio nacer, lo que hubiera sido colofón de su brillante carrera militar.

Poseía Escaño una valiosa colección de instrumentos náuticos que fue distribuida entre los que le conocieron y pudieron utilizarlos. En cuanto a sus obras profesionales —las que no cito por haberse expuesto en esta REVISTA en anteriores trabajos—, muy apreciados en Marina por su importancia, es de notar el escrito que don Luis María de Salazar, ministro de Marina, dirigió en 10 de enero de 1815 al brigadier de la Armada don Ramón Herrera, albacea del teniente general, solicitándole el manuscrito original del Tratado de Táctica Naval escrito por Escaño con sus opúsculos y toda su obra inédita. Trece documentos fueron enviados por su albacea al Ministerio de Marina, donde se conservaron hasta que el sucesor de Salazar, don José Vázquez de Figueroa, ordenó fueran conservados en el Depósito Hidrográfico.

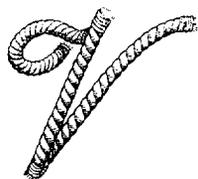
Cartagena y Cádiz, vinculadas de siempre a la Marina, poseen la honra de formar parte de la vida de Escaño. La primera, por su nacimiento, y la segunda, por su muerte y el reposo de sus restos en el Panteón de sus hombres ilustres.



TEMAS PROFESIONALES



LA MUTUA ¿PARA QUE?



AMOS a repetir con la imaginación una escena sucedida muchas veces: Ha llegado el día de pago. Recibes el sobre y, si no esperas novedades, lo lees por encima, sobre todo fijándote en los descuentos para ver, por si acaso, si te han descontado algo más. Si la cifra líquida de lo que cobras es la habitual que ya te conoces, te guardas el sobre sin más, o comentando quizá contigo mismo: ¡Hay que ver lo que me descuentan!

El caso ocupa mucho más tu atención si por cualquier circunstancia esperas alguna novedad en el sobre: paga extraordinaria, año nuevo, aumento de haberes, cambio de destino, ascenso, etc.; entonces, tus ojos se fijan mucho más en los descuentos; lees los I. R. T. P. y dices en voz baja: ¡qué barbaridad; lo que pago de impuestos! Pero como se trata del Estado, entidad que se te aparece lejana, omnipotente e inaccesible, ahí termina tu momentáneo sinsabor; sólo cuando continúas la lectura del sobre saltas ya al llegar a la Mutua y con cierto tono de censura le dices al habilitado: "Pero, bueno, encima la Mutua..., hay que ver lo que *se lleva*". El habilitado, condescendiente, se asocia a tu malhumor y te dice: "Sí, ya sabe usted, cuando hay un aumento la Mutua *se lleva* el 50 por 100", etc. Subrayo lo de "*se lleva*", porque, efectivamente, es corriente el uso de esa frasecita, que enfáticamente implica algo así como una cosa nuestra que vuela de nuestras manos para siempre jamás. En fin, que nuestro consustancial es-

píritu de protesta y, ¿por qué no?, nuestros problemas económicos actuales en casa, nos hacen fijarnos probablemente más en el aumento de descuentos que en el superior aumento de ingresos; y en el mejor de los casos te guardas el sobre rezongando: "Bueno, a ver si el mes que viene las cosas van mejor"... pero en todo caso casi más malhumorado que contento.

Naturalmente, del descuento para las Asociaciones de Huérfanos no decimos nada, no sólo porque es menor, sino, sobre todo, porque la carga emotiva de la palabra "huérfano" haría que nos sonrojásemos ante nosotros mismos si nos surgiera la más mínima contrariedad.

Ya lo sé, nos ha pasado en general a todos... Y lo curioso es que nunca nos hemos parado a pensar si, al contrario, no deberíamos considerar ese descuento de la Mutua como un gran beneficio para ti mismo y para tus compañeros... ¡Sí, como un gran beneficio!... Y tampoco es muy corriente que el habilitado, deseoso naturalmente de continuar con prisa su laboriosa jornada de pago, se decida a detenerse contigo y contradiga tu primer pronto de protesta diciéndote: "Sí, pero ¿te das cuenta de lo que va a repercutir en ti ese descuento?... ¿Lo has calibrado alguna vez?"

Yo, querido compañero, si me lo permites, voy ahora a salir a tu encuentro y explicarte, en forma muy sucinta, precisamente eso: ¿Te das cuenta de lo que va a repercutir en ti y en tus compañeros? ¿Quieres que lo calibremos juntos en una visión rápida, sin perjuicio de que, si quieres, lo tratemos todo lo detenidamente que quieras, con sus intrínquilis, aparentes contradicciones y anomalías, y hasta la casuística más desfavorable que te hayan contado apuntándote, con buena o menos buena intención, que cualquier compañía de seguros daría mejores frutos a tus cuotas?

Vayamos al grano: Para empezar hay que notar que los fines de la AMBA no son muy diferentes de los de las Asociaciones para Huérfanos; se trata de asegurar para los más débiles económicamente —que seremos algún día todos, o la gran mayoría, o nuestras familias si no son "ricos por casa"— los beneficios de la previsión social, según se especifica en los decretos-leyes de creación y, concretamente, según el Reglamento vigente: es decir, concesión de pensiones a los asociados cuando pasen a la situación de reserva, retiro o jubilación, auxilios por fallecimiento, pensiones de viudedad, orfandad y otras, así como cualquier otro beneficio de previsión social que se determine. Y aquí cabe un campo muy amplio a desarrollar si nos lo proponemos.

Los medios normales de que dispone la Asociación para alcanzar esos fines son las cuotas de los asociados, los intereses y rentas de capital y otros recursos varios de mucha menor cuantía. Esencialmente, las prestaciones están sustentadas por dichas cuotas de los asociados; es decir, que la cuantía de las mismas es la que, de manera indirecta, fija las pensiones o auxilios que se puedan otorgar. Por tanto, cuanto mayor sea la cuota, mayor podrá ser la prestación.

Como ejemplo fundamental puede decirse que, actualmente, lo que cotiza en total un asociado, durante su período de actividad en el ser-

vicio, lo recupera en dos o tres años de pensión al pasar a la situación pasiva, y el auxilio por fallecimiento es, por lo menos, dos veces superior a la cantidad cotizada. Por supuesto, que el dinero cotizado y el recibido como pensión o auxilio tienen un poder adquisitivo diferente, pero eso sucede en todos los tipos de seguros. Por otra parte, la inflación es una plaga casi inevitable contra la que todos los gobiernos del mundo están luchando. También la AMBA debe hacerlo para tratar de disminuir el deterioro de sus reservas básicas, necesarias en toda entidad de previsión.

Cualquier asociado que lo desee puede comprobar, dirigiéndose a la Comisión Ejecutiva de la AMBA, la cantidad que ha cotizado y compararla con la prestación que le corresponderá, es decir: la pensión al retirarse, el auxilio por fallecimiento y la transmisión de aquélla a la viuda o familiar con derecho a la misma.

Esto viene a desmentir rotundamente la creencia, muy generalizada, de que cualquier compañía de seguros nos daría una mayor prestación si formalizásemos con la misma un seguro basado en una cotización similar a la de nuestra Mutua, sin darse cuenta de que las compañías de seguros obtienen unos sustanciosos beneficios, mientras que, por supuesto, en la Mutua cualquier beneficio revierte en favor de sus asociados.

De todo esto se saca una fácil consecuencia: que nuestra cotización a la Mutua es, en principio, una buena inversión. Deberíamos, por consiguiente, fomentarla. Sin embargo, la realidad muy común es otra, pues no sólo no la fomentamos, sino que cada aumento en nuestras cuotas es considerado desfavorablemente o, en el mejor de los casos, con indiferencia. Así resulta que, a pesar de todo, las prestaciones de la Mutua son pequeñas, porque, naturalmente, lo que no se puede hacer milagros.

Es indudable que tal contrasentido, en la mayoría de los casos, se debe a una falta de información y desconocimiento de los propios derechos, por lo que es deseable que aquél que sienta la normal inquietud sobre éste u otro tema relacionado con la Asociación, se dirija a la Comisión Ejecutiva de la misma requiriendo la información deseada, así como haciendo presente críticas y sugerencias que sinceramente estime oportunas, en la seguridad de que serán consideradas, con lo que colaborará al mejor cumplimiento de los fines de la AMBA.

Por último, y para no retener por más tiempo vuestra atención, queda por añadir que la Asociación Mutua Benéfica de la Armada, si se la apoya por todos con interés, puede y debe ser un medio para estimular la solidaridad y el compañerismo entre todos los asociados. Entre otros vínculos, establece de manera especial uno muy importante entre los que están en activo y los que se encuentran en situación de retirado, situación a la que Dios quiera que lleguemos y que de la misma forma seamos correspondidos y comprendidos. Vínculo que contribuye a fomentar el reconocimiento y aprovechamiento de los muchos y brillantes valores, de gran utilidad para la Armada, que existen en esas personas. Nótese, sin ir más lejos, la serie de magnífi-

cos artículos sobre temas profesionales de gran interés que aparecen en revistas extranjeras, por ejemplo, el magnífico *U. S. Naval Institute Proceedings*, producto de la mente de hombres en situación de retiro.

Para terminar hoy, incluyo unos datos sobre documentación oficial, por si quieres indagar por ese camino.

La Asociación Mutua Benéfica de la Armada (AMBA) fue creada por Decreto-ley de 24 de junio de 1949 en lo que se refiere a la primera y segunda secciones, que corresponde a los Cuerpos de Oficiales y al Cuerpo de Suboficiales, respectivamente. Más tarde, por el Decreto-ley de 23 de abril de 1954, se crea la Sección de la "Maestranza u otros Cuerpos Civiles de la Armada", dentro de la misma Asociación, pero con capital y administración independiente.

El censo de los asociados en activo es de 14.597, de los cuales 5.265 pertenecen a los Cuerpos de Oficiales, 6.338 al Cuerpo de Suboficiales y 2.994 a la Maestranza, funcionarios civiles y varios.

Los pensionistas son en total 6.472; de ellos, 1.940 (viudas y huérfanos, 852) son de los Cuerpos de Oficiales, 2.542 (viudas y huérfanos, 1.109) del Cuerpo de Suboficiales y 1.990 (viudas y huérfanos, 933) de la Maestranza y varios.

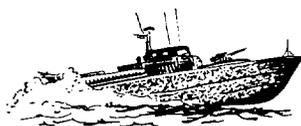
Los "Fondos de Reserva" actuales ascienden a 528.573.315 pesetas en las Secciones de los Cuerpos de Oficiales y del Cuerpo de Suboficiales y a 67.116.981 pesetas en la Sección de la Maestranza.

Estos son los datos más elementales de esta Asociación. En la Memoria-Balance de la AMBA correspondiente al ejercicio de 1977, que actualmente se está distribuyendo a buques y dependencias, puedes conocerlos mucho más exacta y ampliamente. Aquí sólo se trata de dar una idea que nos fije la magnitud de la Asociación.

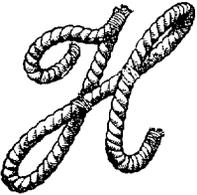
Podría hablaros mucho más ampliamente de los muchos problemas y, sobre todo, inquietudes y proyectos relacionados con nuestra AMBA, que están ahora gestándose, pues no es preciso decir que la Mutua dista mucho de ser una entidad con alto grado de perfección. Hay un cúmulo de limitaciones, imperfecciones, lagunas, etc., que deben superarse en el futuro. Esa labor es la que pretendemos llevar a cabo y sería de desear que participasen en el futuro unos y otros con su apoyo y sugerencias.

Pero para no cansaros debemos terminar hoy aquí.

Nicolás PORTALS MIGUEZ



«BUQUE DE MANDO»



ABLAR de la función de Mando es un tema más acorde con expertos en organización, por lo que no vamos a entrar en él, ya que incluso está archidefinido y conocido. Ejercerlo ya es otra cosa, y ejercerlo con posibilidades de tener al alcance un despliegue de información, comunicaciones, etc., un problema actual en nuestra Armada, sobre todo en la mar, que es nuestro medio.

La baja en la Armada del inolvidable *Canarias* no sólo señaló el fin de la era de los cruceros en nuestra Marina, y el término de una singladura naval sembrada de acciones victoriosas y de apoyo a la Patria en cuantas ocasiones fue necesario su concurso, siempre efectivo y puntual. Su desguace significó igualmente la pérdida de la única unidad que podía efectuar con ciertas garantías las funciones de buque de Mando, por su velocidad, capacidad de alojamientos, comunicaciones, etcétera, sin causar las graves alteraciones e incomodidades de todo tipo que acarrea el embarque del almirante de la Flota con su Estado Mayor en cualquier unidad, y que afectan no sólo a la capacidad del buque, sino también a las mismas funciones de Mando del almirante y a sus posibilidades de decisión en un momento determinado.

Como consecuencia de la desaparición del *Canarias*, y ante la falta de un buque idóneo para ejercer el Mando y embarcar el Estado Mayor, el almirante de la Flota hubo de instalarse en unos edificios, construidos con premura, en la Estación Naval de La Graña, y conocidos familiarmente en la Armada como: "La casita de la pradera". Esta solución de compromiso no resuelve la papeleta de ninguna forma; produjo unos gastos que si bien en principio fueron mínimos, con el tiempo resultaron caros como todo aquello que debiendo atacarse de frente, se intenta soslayar con soluciones de fortuna. No existe red territorial de Mando, que si alguien la necesita es la Autoridad Superior a flote; las comunicaciones telefónicas son escasas, el sitio incómodo y alejado, con difícil acceso; la Marinería, pese a la buena voluntad de almirantes y jefes de Estado Mayor que por aquí pasaron, vive en precario, dependiendo de La Graña para todo, y así sucesivamente. Se comprende que las necesidades de la Armada son muchas y los recursos económicos exiguos, pero la actual situación del Estado Mayor de la Flota hay que solucionarla; únicamente los que la han vivido y los que la vivimos sabemos de las dificultades que existen. Dificultades que se van solucionando con la buena voluntad, el interés y el celo de los involucrados, pero todo tiene un límite que no se puede superar por mucha voluntad e interés que se ponga.

Si bien puede ser beneficioso el dirigir acciones de guerra desde un Cuartel General en tierra, como se demostró en Midway, donde el temor a romper el silencio radio por parte de Yamamoto desde el *Yamato* fue un factor más en aquel desastre naval japonés, en tiempo de paz, es necesario que el almirante de la Flota supervise, "in situ", la labor de adiestramiento de las unidades colectivas confiadas a los Mandos Subordinados, tanto en acciones puramente nacionales como aquellas que se desarrollan en colaboración con Marinas extranjeras. Esta supervisión es una misión fundamental que en ningún caso puede descuidarse.

Naturalmente, el almirante, al asistir a estos ejercicios y maniobras ha de ir acompañado por los miembros de su Estado Mayor que estime oportuno y aquí comienzan los problemas a flote. El buque designado, desde la fecha en que recibe la comunicación, comienza a temblar ante la avalancha de personal que se avecina, por muy exigua que sea; los corrimientos de camarotes se suceden ininterrumpidamente, hay que desalojar oficinas, buscar alojamientos para suboficiales y marinería y todas las incomodidades que arrastran un número de personas no previstas, la mayoría de ellas más antiguas que los oficiales de la dotación propia.

Para el Estado Mayor, el problema es similar, agudizado en las maniobras generales de la Flota, que llevan consigo no sólo la redacción de la Orden de Operaciones, sino algo más difícil: la preparación de una serie de cajones con toda la documentación necesaria para seguir funcionando como si se continuase en tierra. Esta tarea, que parece un tanto inocente, no lo es como saben quienes la han sufrido, y siempre falta este mensaje o aquel escrito. La llegada a bordo de todo este material es un pequeño trauma, tanto para el Estado Mayor como para el buque. Existe el temor de molestar y el problema de intentar ordenar, que resulta difícil, pese a la innegable buena voluntad y afán de colaboración de los barcos.

Todos estos inconvenientes e incomodidades se podrían dar por buenos si el fin perseguido de conseguir un despliegue de información puntual, control de los ejercicios, fluidez, seguridad y confianza en las comunicaciones se alcanzase, pero desgraciadamente no es así en la mayoría de las ocasiones, por lo que las funciones de Mando se ven disminuidas y coartadas. Nuestra mayor unidad, el *Dédalo*, no presenta en sus instalaciones de Estado Mayor las condiciones idóneas, hoy mucho más reducidas, ante la presencia de otro almirante con su Estado Mayor correspondiente.

Problema similar al nuestro lo han padecido y lo padecen muchas Marinas del mundo, que han solucionado el problema de diversas formas o lo siguen arrastrando en mayor o menor grado.

De las soluciones encontradas por otras Marinas, es evidente que por razones presupuestarias y de entidad de la Fuerza no podemos aspirar a las obtenidas por las potencias navales de primera fila. Se podría pensar en una solución similar a la italiana, haciendo al nuevo portaaviones buque-insignia como es el *Vittorio Veneto*, que es una

solución a cuatro o cinco años vista, que aportaría problemas al proyecto y el problema es acuciante y necesita solución rápida. Por ello, se estima que hay otra solución compatible, y a la vez poco onerosa para la Armada.

La solución que se propone es sencilla y barata, sobre todo en estos momentos en que la construcción naval y el mercado de fletes se hallan en profunda crisis. Consiste en la construcción o conversión de un buque mercante entre 3.000 y 4.000 toneladas, con una velocidad entre 20 y 24 nudos, acondicionado en alojamientos, plataforma para helicópteros, salas de conferencias, oficinas, buenos equipos de comunicaciones y con posibilidades de recepción automática de datos, con lo cual el almirante tendría una presentación instantánea y correcta de la situación en cada momento.

La construcción de un buque de estas características está dentro del alcance de nuestras posibilidades y de las de nuestros astilleros, pero quizá tenga inconvenientes. Si estas líneas sirviesen para algo y se alcanzase esta solución de inmediato y, de acuerdo con una serie de especificaciones, se originaría una Junta para estudiar el proyecto. Todos sabemos lo que pasa en las Juntas. Un día uno de los componentes no puede asistir, otro está de comisión, y así sucesivamente, de forma que cuando se lograra llegar a una decisión sería tarde. Entretanto, alguien propondría montarle alguna pieza de artillería para autodefensa, otro el Merocha, aquél un pequeño sonar o misiles, y así sucesivamente, hasta lograr un expediente de gran volumen que acabaría sus días durmiendo el sueño de tantos y tantos proyectos que se iniciaron sencillos y luego se fueron complicando poco a poco hasta hacerse inalcanzables. ¿Quién no recuerda el *Trieste*? Y otros más cercanos en el tiempo, que están en la mente de todos.

Aprovechando la crisis de fletes, no sería difícil encontrar un buque de las características anteriormente apuntadas en lo que se refiere a desplazamiento y velocidad, que convenientemente reformado por "Bazán" podría desempeñar las funciones de buque de Mando. Su coste no sería elevado y, por tanto, parece conveniente no desperdiciar la ocasión.

Como es fácil suponer, en estas líneas no se da la solución óptima, ni se pretende, pero sí quizá se esboce un problema actual, se señala una necesidad y se puede crear una inquietud que puedan desarrollar aquellos mejor y más preparados para ello. Sólo hemos tratado un problema que vivimos y padecemos varias veces al año, con lo que se tiene una cierta experiencia; triste, pero al fin y al cabo, experiencia.

Luis CEBREIRO RIVERA





COMBATIENTES SOLITARIOS



IECINUEVE de diciembre de 1941, el acorazado *Valiant*, elemento importantísimo de la Flota inglesa del Mediterráneo, descansa en la rada de Alejandría. Ningún peligro inminente parece acechar su seguridad, y su dotación disfruta de un merecido descanso, tras una dura campaña en la que por primera vez después de mucho tiempo se tambalea el dominio inglés del Mediterráneo.

De repente, una tremenda explosión rasga el silencio de la noche y en pocos minutos treinta mil toneladas, máquina perfecta para la guerra, fruto de enormes esfuerzos e ingentes cantidades de dinero invertidas en su construcción y desarrollo, se van al fondo sin que se conozca la causa inmediata de su destrucción.

Al mismo tiempo, el teniente de navío Luigi de la Penne y su compañero Bianchi, buceadores de combate de la Armada italiana, disfrutan del inmenso placer y satisfacción de ver su misión cumplida.

Atrás quedan ya todas las horas de sacrificio y entrega total a la preparación minuciosa de esta misión. Nadie creía seriamente en ellos, pero ha sido así, dos hombres, solamente dos hombres, decididos a todo han sido capaces de asestar un durísimo golpe a la Marina inglesa, que no acaba aún de creer lo sucedido y que ha dado el golpe de gracia a su aún efímero dominio del Mediterráneo oriental, a finales de 1941.

Una vez más en la Historia, el arma más eficaz que los ejércitos han conocido nunca, la audacia, ha hecho valer su autoridad a través de esos dos valientes buceadores de combate.

Una nueva arma ha hecho su aparición en el teatro de la guerra y a partir de ahora todas las Marinas empezarán a saber que nunca podrán estar seguros en ninguna parte, que en cualquier momento de descuido, solamente la audacia, valor y adiestramiento de tan sólo un puñado de hombres puede dar al traste con estas inmensas moles de acero.

Ejemplo bien claro de ello serán las trescientas mil toneladas echadas a pique, durante el transcurso de la segunda guerra mundial, por los buceadores de combate de la Armada italiana.

Cuarenta años después los buques de guerra han perfeccionado inmensamente sus medios de ataque y de defensa, pero, de igual forma la audacia de los hombres atacantes ha encontrado medios más sofisticados para poder ejercer su acción. La correlación de posibilidades entre la pareja de hombres atacantes y el buque de guerra se mantiene igual.

De aquí el hecho de que las principales Marinas del mundo mantengan y adiestren unidades de buceadores de combate, y así sucede

con la URSS, Estados Unidos, Inglaterra, Francia, Alemania e Italia, entre otras naciones del mundo.

Pero la firme creencia de que en cualquier futuro conflicto nada puede quedar a la improvisación hace que este tipo de unidades, siempre de efectivos muy reducidos, gocen de una preparación muy intensa en todos los terrenos. Ya no se partirá de cero, como sucedió en el último gran conflicto; las bases para una inmediata entrada en acción

de estos hombres están sentadas, sólo hace falta mantenerlas y perfeccionarlas.

Está claro que la rentabilidad de la puesta al día de estas unidades es algo en lo que no hace falta insistir. Piénsese tan sólo en la diferencia de presupuesto necesario para construir, armar y mantener operativo cualquier tipo de buque de guerra por pequeño que sea. A todas luces la diferencia resulta ridícula. Pero es claro que lo sofisticado de los actuales buques de guerra obliga a que dichos buceadores de combate, si quieren tener éxito en su misión, sean en este momento producto de una intensiva preparación en todos los órdenes.



Combatientes solitarios es el título de este artículo y como tales deberán ser capaces de hacer frente, en cualquier situación en que se encuentren, a superar cualquier problema por difícil que éste sea.

Deberán ser perfectos paracaidistas si es necesario acercarlos a su zona objetivo por avión; deberán conocer las técnicas de salida de submarinos, todos los medios que puedan acercarlos a sus objetivos; deberán tener un perfecto adiestramiento como combatientes individuales en tierra, ser expertos en el empleo de demoliciones, conocer bien las características de sus enemigos potenciales, ser capaces de actuar

en provecho del servicio de inteligencia propio y, por supuesto, ser excelentes buceadores.

Realmente una preparación no fácil de conseguir, pero totalmente imprescindible para este tipo de unidades si queremos aprovechar sus posibilidades al máximo.

En contactos habidos en el transcurso de maniobras con unidades norteamericanas o francesas, indican claramente que éste es el camino que ellos siguen con estas unidades.

Así sucede con las unidades estadounidenses dependientes del U. S. Naval Special Warfare o con el Comando "Hubert", unidad de buceadores de combate, 5.º Comando del "Group de Fusiliers Marine", Comando perteneciente a la Marina Nacional francesa.

El arraigado individualismo del carácter español y latino en general, su enorme capacidad de improvisación y su probada fortaleza moral ante la adversidad, convierten nuestro material humano en campo abonado para la busca y selección de hombres capaces de ser empleados como buceadores de combate, como en muy pocas partes del mundo.

Hay que aprovechar estas cualidades de nuestra raza al máximo, pues sólo a base de encuadrarlos dentro de una organización que facilitara el desarrollo de sus cualidades y le proporcionara el adiestramiento mencionado, podrían dar en el futuro, en caso de un conflicto, resultados sorprendentes. Pero hay que insistir que ya no cabe dejar nada a la improvisación: todo deberá estar hecho antes.

Es conveniente recordar aquí que a lo largo de nuestra historia, nuestros hechos de armas más sobresalientes han sido siempre llevados a cabo en las condiciones más adversas posibles y siempre como fruto de esa explosión organizada de nuestro carácter individual e independiente. Recordemos solamente ahora cómo se llevó a cabo la conquista y colonización de América.

Actualmente, dentro de nuestra Armada se dispone de la Unidad Especial de Buceadores de Combate "Comandante Gorordo", encuadrada dentro del Centro de Buceo de la Armada y que de acuerdo con el reglamento de su creación, tiene como misiones intervenir en operaciones anfibas, guerra de minas, defensas portuarias de información y ataque, de ensayo de cuantas técnicas operativas, métodos y materiales especiales contribuyan a la eficacia de las unidades de buceadores.

Para poder cumplir estas misiones se articula en dos equipos: uno de contraminado para las misiones de cooperación en guerra de minas y otro de demolición submarina para la cooperación en operaciones anfibas.

Se observa que definitivamente deberá cumplir tanto misiones defensivas como ofensivas.

Conviene ahora resaltar que esta necesidad de estar en condiciones de cumplir ambas misiones, reduce a la larga la eficacia en el cumplimiento particular de cada una de ellas, sobre todo a consecuencia de que debido a la escasez de personal profesional, todos los componentes de la unidad tienen generalmente que estar preparados para cumplir las dos.

Es necesario considerar que la guerra de minas es un tema demasiado complejo para efectuar un adiestramiento eficaz en este campo, al mismo tiempo que efectuar otro para operaciones de ataque, dentro de una misma unidad. Así, y a título de ejemplo, tenemos el caso de la Marina Nacional francesa, donde las tres unidades de contraminado (Groupes de Plongeurs Demineurs) son totalmente distintas e independientes de la Unidad de Buceadores de Combate (Comando "Hubert"), así como la preparación de sus componentes, que efectúan cursos totalmente diferentes.

Convendría considerar que en un futuro no lejano, y a fin de conseguir una mayor eficacia, la U. E. B. C. debería desdoblarse en dos unidades totalmente independientes una de otra. Una de buceadores de contraminado, dedicada exclusivamente a todo lo concerniente a la guerra de minas, y otra de buceadores de combate que atendiera todas las misiones de ataque y reconocimiento que pudieran encomendársele. Sería entonces en esta Unidad donde se intensificaría el adiestramiento total, dentro del espíritu al que me he referido con anterioridad.

Naturalmente todos sus componentes deberían ser profesionales, oficiales, suboficiales y cabos primeros, todos buceadores de combate y sin distinción alguna de procedencia de cuerpo, aunque, eso sí, se debería insistir mucho en su preparación tanto en la mar, como en tierra, pues en el tipo de misiones que serán llamados a realizar nunca se podrá fijar "a priori" con exactitud, todas las circunstancias en que se encontrarán. Deberán asimismo poseer una fortaleza moral de hierro, pues las condiciones del combate que realizarán así se lo exigirá.

Se dispone de las condiciones necesarias para desarrollar al máximo nuestras posibilidades de defensa y ataque, como se viene haciendo, y es por esto por lo que se apunta esta enorme posibilidad que existe, de sacar provecho total a las características raciales de nuestra estirpe.

Recordemos solamente que en una noche oscura del mes de diciembre de 1941 dos buceadores de combate italianos lograban hundir el orgulloso acorazado *Valiant*, de 30.000 toneladas y 2.000 hombres de dotación, de la *Royal Navy*, sólo gracias a su audacia, valor y adiestramiento.

¡Dos combatientes solitarios!

Juan A. CHICHARRO ORTEGA



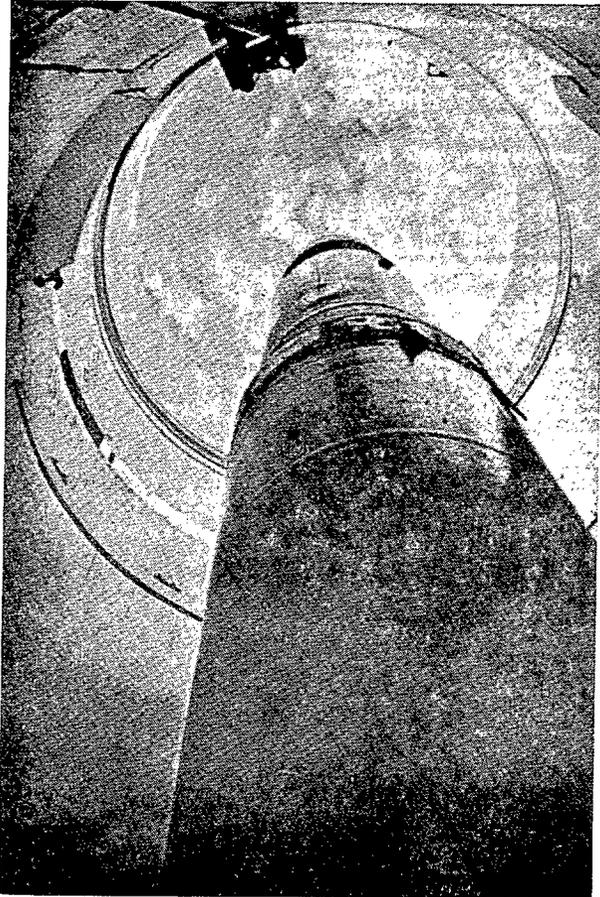


Próximo acuerdo SALT.

La Casa Blanca, de una manera informal y oficiosa, ha confirmado que el presidente Carter y Breznev han acordado, en principio, mantener una entrevista a lo largo de este mes, tras la cual se firmarían de una vez los nuevos acuerdos de limitación de armas estratégicas nucleares. Aun cuando no se trata más que de un anuncio informal, como hemos dicho, esta reunión sería la primera que celebrasen ambos estadistas desde la llegada del presidente norteamericano a la Casa Blanca, y ni que decir tiene el gran significado político y militar de que estaría revestida, muy especialmente en el contexto de las relaciones Este-Oeste. Lógicamente, el encuentro Carter-Breznev será precedido de otra reunión entre el secretario de Estado, Vance, y su colega soviético Gromyko, con objeto de dejar listos los documentos. No obstante, y desde hace dos años, pocas semanas antes de acceder Carter a la presidencia de los Estados Unidos, los funcionarios norteamericanos llevan insistiendo sobre la inminencia de este tratado para frenar de una vez la peligrosa proliferación nuclear, y en diversas ocasiones se llegó incluso a declarar que ambas delegaciones habían logrado ponerse de acuerdo en un noventa y cinco por ciento de la problemática de estos acuerdos.

Si estas previsiones llegan a ser una realidad, la cumbre anunciada constituiría sin duda una victoria aparente para Carter, cuyas dificultades políticas internas se vienen acumulando una tras otra de forma alarmante, y decimos que esta victoria sería aparente porque tal como vemos hoy día el desarrollo de los acontecimientos en el mundo, y especialmente en estas difíciles relaciones ruso-americanas, es el Kremlin quien marca la pauta en cierto modo, así que si el tratado SALT II se llega a firmar será porque la Unión Soviética tiene la suficiente reserva estratégica para estampar su firma en un pacto, que como tal

pacto podrá romperlo o no cumplirlo cuando la convenga. Esa es su reserva estratégica, basada en sus avances en este sentido en Africa, golfo Pérsico e Irán y dificultades que el Pacto de Varsovia, en pura política, pone continuamente a la Alianza Atlántica, que desgraciadamente va irremisiblemente a remolque de aquél, si nos atenemos a los resultados de las reuniones en su cumbre, cortadas todas prácticamente



por el mismo patrón de quejas de sus miembros por su inferioridad ante el Este, es decir, que la Alianza sigue aguas casi diríamos sumisamente por la fuerza de las circunstancias. Sin embargo, hay que tener en cuenta que la firma de este tratado de limitación de armamentos también puede favorecer a Moscú para tener en cierta medida las manos libres y afrontar las propias dificultades por las que también atraviesa, como es ahora concretamente, el caso de la desobediencia de Rumania y el nuevo panorama que se ofrece en Asia con el restablecimiento de las relaciones plenas entre los Estados Unidos y la República Popular China, todo lo cual

mentaremos brevemente líneas abajo. En definitiva, y pese a todos estos factores que hemos anunciado, la firma de los acuerdos SALT II es hoy por hoy la cuestión más importante de la política exterior de Washington, y un fracaso en este frente, después del anuncio hecho en sentido positivo, sería francamente desastroso para el prestigio de los Estados Unidos a escala universal.



Negativa rumana.

Una vez más Rumania ha mostrado de forma oficial y fehaciente su independencia con respecto a las rígidas directrices que regulan el funcionamiento del Pacto de Varsovia. Si bien en cuestión de régimen interior su política es muy rigurosa, siguiendo al parecer los moldes y normativas estalinianas, no sucede lo mismo en el capítulo de su política exterior, ya que Bucarest se muestra orgullosa de sus prerrogativas, a las que no renuncia en modo alguno, de no permitir que nadie —en este caso, Moscú— le dicte la conducta a seguir. Esta vez, tras la reunión de los miembros del Pacto de Varsovia, el presidente rumano ha declarado, en resumidas cuentas, que de acuerdo con respetar los tratados suscritos, pero sin otras concesiones por su parte que supusieran intromisión de ninguna clase. Si bien es cierto que desde después de la guerra mundial Rumania ha manifestado siempre una deferente prudencia frente a la Unión Soviética, también ha mostrado una actitud que demostraba su empeño en conservar su propia iniciativa. Prueba de ello, por ejemplo, es que desde 1967, en que tiene lugar la guerra árabe-israelí, Rumania ha sido la única nación del bloque del Este que ha mantenido relaciones diplomáticas con los países árabes y con Israel, lo que ha permitido a Ceausescu actuar como mediador entre El Cairo y Jerusalén, y relanzar los contactos entre ambos gobiernos que habrían de conducir a la histórica reunión de Camp David. También, y tanto cara al Este como al Oeste, Bucarest ha seguido siempre una política que puede calificarse como original, y dentro del Este ha mostrado una ambigüedad muy notable, como lo demuestra su conducta ante las dos mecas del comunismo, en busca de un conveniente equilibrio para sus propios intereses, y así vemos el éxito de la visita a la capital rumana de Hua Kuo-feng, todo ello basado en una idea de libertad de actuación, pues el hecho de desarrollar convenientemente sus relaciones con una nación determinada no implica necesariamente la obligación de restringir sus lazos con otros países.

Por otra parte, en junio pasado, el primer ministro rumano, Manescu, proponía formalmente la disolución conjunta de la Alianza Atlántica y del Pacto de Varsovia con objeto de suprimir la división de Europa en dos bloques militares. Por consiguiente, y pese a las declaraciones de amistad tradicional y de cooperación multilateral, la última negativa de Ceausescu a las exigencias de la cumbre de Moscú solamente puede ser interpretada como un nuevo desafío y la demostración, una vez más, de una línea independiente que, aunque conocida y posiblemente prevista, preocupa al Kremlin, dado que de esta manera el desacuerdo entre Bucarest y la Unión Soviética en este aspecto de la política exterior y el rearme de los miembros del Pacto de Varsovia se ha radicalizado, tomando definitivamente un carácter oficial y público entre ambas naciones, pero con el riesgo de una posible expansión a otros países, fruto de la admiración popular que despierta la política rumana entre los habitantes de Polonia, Hungría y Checoslovaquia, cuyos nacionalismos laten bajo heridas históricas que no están, ni mucho menos, cicatrizadas. Por tanto, una vez más Moscú tiene ante sí el

dilema de restaurar la disciplina entre sus satélites o de soportar de una forma pasiva las nuevas probabilidades de contagio de la rebeldía de un Bucarest que a pesar de pertenecer al Pacto de Varsovia, mantiene relaciones normales y cordiales con las naciones del Pacto antagónico.



Nuevos vientos chinos.

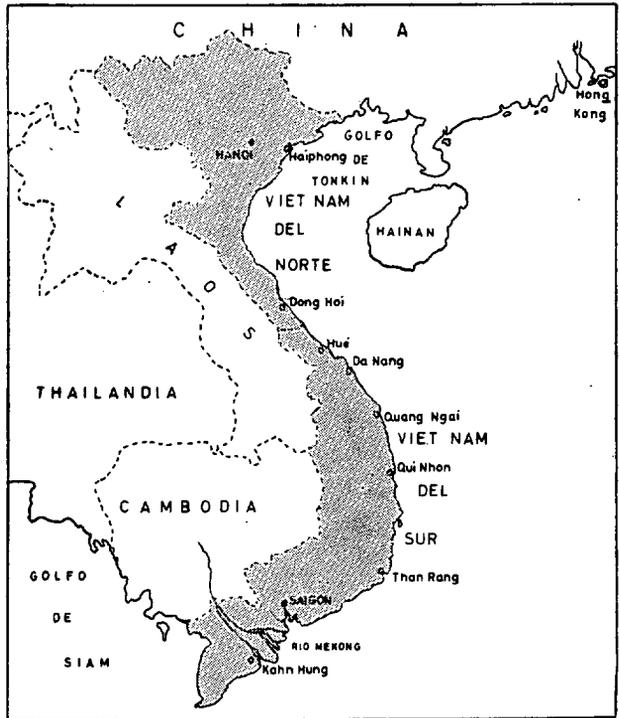
Hace poco escribía en el "New York Times" uno de sus columnistas, James Reston, que una de las grandes paradojas

de nuestro tiempo es que mientras las naciones industrializadas ponen en duda el desarrollo y el materialismo de su sociedad, e incluso los valores de la cultura occidental, China y el mundo subdesarrollado buscan ansiosamente ese desarrollo y los beneficios del capitalismo materialista que su doctrina condena de manera continua e incesante.

En efecto, ello es cierto, y especialmente en China, en donde el vicepresidente Teng Hsiao-ping ha lanzado las primeras salvadas de una campaña de modernización en varias coordinadas fundamentales, como son industrialización y democratización limitada, que en el fondo no es más que un campaña de occidentalización, y no solamente en un sentido económico, sino también político en el que entran los conceptos de democracia y de los llamados derechos humanos en una amplia extensión, interpretados con la mentalidad oriental que el caso y las circunstancias actuales requieren. Y este rolar de los vientos hacia otros puntos de la rosa tiene unas características muy peculiares, ya que los que pudieran ser calificados como "disidentes" ante este nuevo panorama, sin duda experimental, están en la cumbre del gobierno en lugar de constituir un grupo extraño y marginado del sistema, como normalmente suele ocurrir en estas circunstancias de cambios políticos o intento de cambio. Pero la nueva dinámica se desbocó más de la cuenta desde los primeros momentos, pues si la vieja guardia maoísta constituye el primer peligro para el vicepresidente Teng, el entusiasmo de sus seguidores, en el otro brazo de esta peculiar balanza, es el otro peligro que ha aumentado nada más dar la luz verde a la nueva ejecutoria de favor de esa modernización y actualización. Consecuencia de ello es que ahora se frenen las críticas contra Mao y Hua Kuo-feng que han proliferado no solamente en los carteles murales o democracia mural, como se ha dado en llamar a esta forma de expresión, sino también en las conversaciones públicas de los habitantes de Pekín y otras ciudades del vasto país, por ejemplo con turistas, periodistas extranjeros, y según han constatado estos últimos, también entre los mismos chinos.

Ahora bien, independientemente de la trascendencia que pueda tener esta modernización controlada de puertas adentro, hay una reacción en el exterior, concretamente la de la Unión Soviética, que ve con ostensible preocupación este viraje político. Según la prensa norteamericana, los servicios de inteligencia de Washington han captado esta especie de nerviosismo de la URSS, que ha hecho acelerar sus planes

de refuerzo en las fronteras con China, llevando allí sus tanques T-72, aviones Mig-25 en lugar de los Mig-23, y misiles SS-20, capaces de alcanzar con efectividad todo el interior del territorio chino, y al resto de sus otras unidades a lo largo de esa frontera se les ha conferido un carácter de mayor movilidad, a la vista del estado de guerra de guerrillas con que pudieran encontrarse. En realidad, esta actualización y modernización de los efectivos soviéticos han sido consecuencia de la grave problemática en el sudeste asiático, cuya dinámica bélica estaba algo así como en estado latente desde que se retiraron los últimos americanos, pero que ahora ha vuelto a recrudecerse. Por tanto, el refuerzo soviético ha sido para advertir a los chinos que no se lancen a atacar al Vietnam, un aliado de Moscú, y que por su parte parece a punto de atacar en gran escala a Camboya, un aliado de Pekín, todo lo cual desemboca en el convencimiento ruso que más tarde o más temprano tendrán que vérselas con los chinos de una forma directa. Ante esta situación estratégica, no parece descabellado el suponer que la modernización china lanzada por Teng sea fruto no solamente de una decisión interna del Gobierno de Pekín, sino también alentada por otros rivales del Kremlin, como los Estados Unidos y el Japón, con lo cual queda abierto un segundo frente, por ahora pacífico, en contra de la Unión Soviética, que tendrá que atenderlo debidamente y que podría suponer un debilitamiento en la enérgica acción política que está desarrollando en los frentes africanos y de Oriente Medio. Las bazas que se juegan son muy importantes para todos y así lo prueba la espectacular noticia dada personalmente por el presidente de los Estados Unidos al anunciar que a partir de primeros de este año de 1979, se restablecerían plena y normalmente las relaciones entre Washington y Pekín, lo que lleva consigo también el reconocimiento de que no hay más China que la continental. Esto es algo así como una *reen-*



1979]

trée americana en Asia después del desastre de Vietnam, pero un regreso político, siempre más efectivo, a nuestro juicio, que el apoyado en una acción bélica, como en tiempos atrás. La Unión Soviética, ante esta situación, ha de encontrarse necesariamente en una posición muy incómoda, ya que ha de distraer efectivos de todo orden de su actual frente de Occidente y Africa para empeñarlos en el Oriente Lejano en plan, primeramente, de contención política, apoyada por la fuerza disuasoria necesaria, y después pasar a una decidida ofensiva política con toda su variada gama de acciones de diverso tipo que coadyuven a su línea principal en aquella región, tan vital para la ambición de sus extensos intereses.



La retaguardia americana

El envío de aviones Mig-23 por parte de la Unión Soviética a Cuba ha causado un determinado impacto en los

Estados Unidos, y para aplacar los ánimos de los sectores más conservadores de la nación, la Casa Blanca ha tomado la decisión de hacer una demostración de fuerza en aguas del golfo de Méjico. Estos sectores conservadores siguen insistiendo en que el llamado entendimiento Kennedy-Kremlin puede haber sido violado por Moscú, o lo podría ser en el futuro. A este respecto indican que aun en el caso de que los vuelos de reconocimiento demostrasen que los Mig-23 son del tipo que se utilizan habitualmente para los combates aéreos habría que pedir garantías a la Unión Soviética de que no serán modificados en el futuro para que puedan transportar armas nucleares. Como consecuencia de todo ello, los Estados Unidos han desplegado una importante flota en el golfo mejicano bajo la excusa de unas maniobras que han tenido la denominación de ejercicio "Gulf EX79", y cuyo objetivo era indicar que la Administración norteamericana está dispuesta a hacer frente a cualquier posible ofensiva. Desde 1962, este es el mayor despliegue de la *Navy* en el que participaron más de cuarenta unidades de todo tipo, incluidos varios submarinos nucleares y unos quinientos aviones, también de variados tipos. Un portavoz oficial declaró que con estas maniobras se quería demostrar a los rusos que los Estados Unidos tenían suficiente capacidad defensiva en su propia retaguardia, y, por tanto, no quedaba desguarnecida en cualquier momento, pese al despliegue extra continental a que estaban obligados por las ansias expansionistas de Moscú. Quizá debido a esta demostración de fuerza o debido al hecho de que los aviones de reconocimiento no han podido constatar que los Mig-23 estuviesen preparados para el transporte de bombas nucleares, el caso es que la crisis en ciernes que podría haberse producido ha quedado prácticamente superada, y dado que no ha habido provocación alguna por parte soviética o cubana, el asunto está archivado, aunque con reservas, si bien conviene señalar que éste no es más que otro episodio en ese tira y afloja constante ruso-americano de la acción y reacción. Los rusos saben perfectamente que los Estados Unidos son sumamente sensibles a cualquier hecho que pueda tener lugar cerca



de su propia casa, pero no obstante ello, no cejan en analizar la intensidad y capacidad de Washington en cada caso y momento. La retaguardia americana, según se ha podido comprobar, reacciona con prontitud, riqueza de medios y energía. De eso no cabe duda.



La moneda europea.

Tras el acuerdo al más alto nivel de la Comunidad Económica Europea de crear un sistema monetario europeo, han surgido

las primeras reticencias, a tal acuerdo, esta vez, y como suele ser habitual, por parte británica. Estas suspicacias inglesas no han desaparecido, y la capacidad de convicción del presidente de Francia no ha bastado para disipar las reservas tradicionales de una Gran Bretaña que en lo referente a la arquitectura europea sigue practicando la pragmática política de “esperar y ver lo que pasa”, a la estrategia de los entusiasmos espontáneos, es decir, que Inglaterra prefiere un paso más lento y moderado en cuestiones y materia de la construcción europea, basándose en el criterio de que el nuevo sistema monetario europeo no será una institución sólida y duradera si no se ve acompañada de

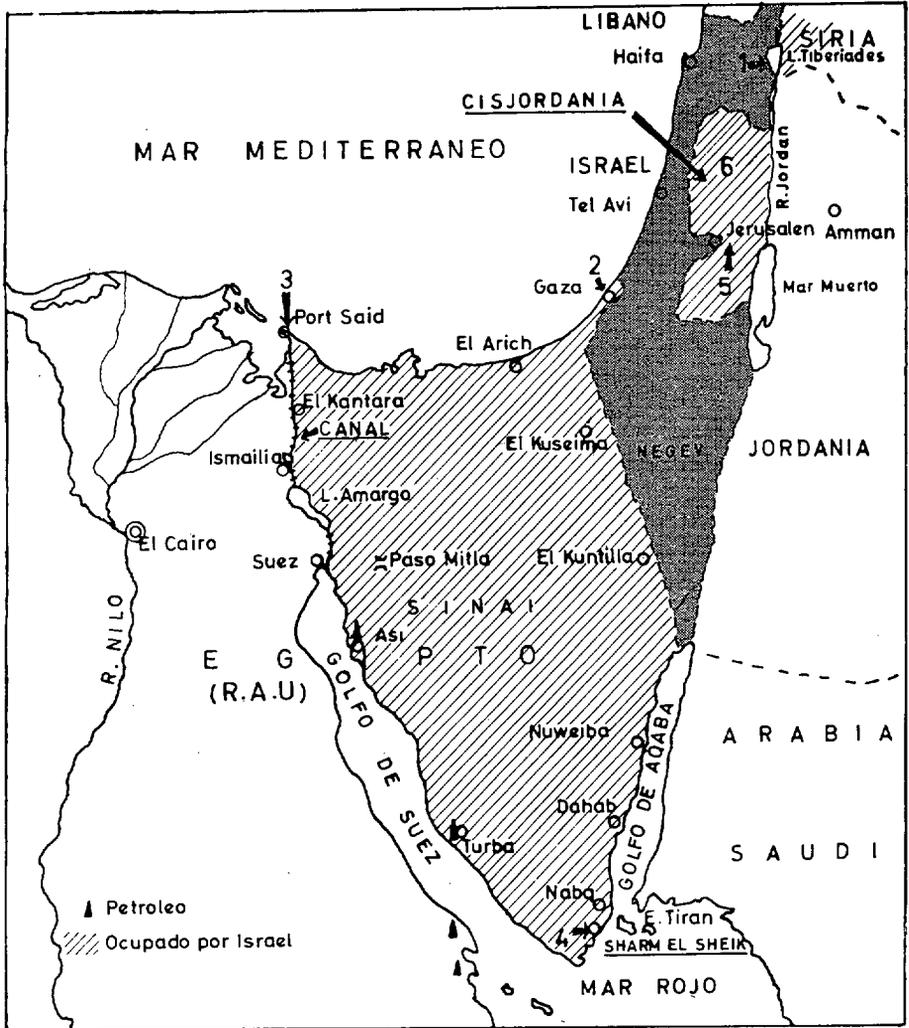
la reforma sustancial de las políticas agraria y social de la Comunidad, así como de unas transferencias de recursos. De otra parte, entre los países que están decididos a unirse al proyecto franco-germano, como es el caso de Irlanda, existen también dificultades para una adhesión incondicional y total al sistema que se intenta establecer, dado que si Gran Bretaña no se adhiere a esta política, con todas sus consecuencias, la libra irlandesa corre el riesgo de una revalorización, algo que pondría en peligro a las exportaciones de Irlanda y favorecería, por el contrario, las ventas británicas en el mercado irlandés. Como la mitad de las exportaciones de esta nación se efectúan hacia Inglaterra, es de suponer la inquietud de Dublín ante una negativa o un aplazamiento británico a la entrada al nuevo sistema monetario. Sin embargo, y pese a estos condicionamientos, el Gobierno irlandés ha considerado que la suerte está echada, y sobre un riesgo calculado, ha decidido adherirse plenamente a la nueva política económica que supone la adopción del sistema monetario.

Por su parte, Italia, la llamada "hermana pobre" de la Comunidad, y que en un principio se suponía excluida de subir a este tren de la nueva moneda intereuropea, ha decidido también no perderlo, y tras unas sesiones bastante difíciles en el Parlamento, han salido ganando los que propugnaban la integración en el sistema, es decir, Andreotti ha triunfado nuevamente en un asunto que se presentaba hartamente difícil por la concurrencia de intereses opuestos, no solamente en el campo de la economía, sino también en el de la política misma. Pero el presidente del Consejo de Ministros de Italia ha demostrado una vez más poseer una gran habilidad y tenacidad políticas, que le han permitido batir el récord de permanencia en el poder, en el que lleva ya dos años y medio, tras un breve período anterior de crisis en que se sucedió a sí mismo. A título anecdótico, podemos señalar también que Andreotti ostenta otro récord, el opuesto al actual, pues hace años, en una de las crisis por las que ha pasado Italia, permaneció tan sólo nueve días al frente de un gobierno, pero ahora se ha desquitado cumplidamente. En definitiva, y pese a la actitud inglesa, el nuevo sistema monetario europeo está en vías de arrancar y empezar a desarrollar una dinámica que esperamos sea para bien de nuestro viejo y maltratado continente.



Propuestas o exigencias.

El mentor de la paz por separado en Oriente Medio no ha podido ocultar su enfado y desencanto ante la intransigencia israelí para apurar el último tramo que habría de conducir a la firma de un tratado de paz, y ha llamado a Washington a su secretario de Estado que andaba entre Jerusalén y El Cairo, al estilo de Kissinger, corrigiendo desviaciones de lo acordado y templando gaitas para que las aristas quedasen definitivamente romas, pero Israel, en una actitud peculiar, y dentro de su estilo habitual, transformó las propuestas en exigencias irreductibles, lo que produjo inevitablemente el colapso de la marcha hacia la paz.



Esta negativa o intransigencia por parte judía se basa en dos peticiones hechas por Sadat para introducir como modificación del texto del tratado, y que consistían la primera en fijar ya la fecha de cuándo se celebrarían elecciones para la autonomía local de Gaza y la Cisjordania, que, según el plan Beguin, los israelitas estaban dispuestos a conceder a los árabes en esos territorios; en consecuencia, el presidente egipcio quería agilizar las fechas e indicó un plazo no mayor de tres meses. La segunda petición consistía en volver a redactar un artículo del borrador del tratado, concretamente el sexto, ya que en la versión hecha en un principio no quedaban claras las obligaciones de Egipto con los otros Estados árabes, y más bien parecía que estaban subordinadas al tratado con Israel. Sadat deseaba que quedase evidente que su solida-

ridad con los demás árabes no se debilitaría por hacer la paz con el hasta ahora enemigo.

Ante estas peticiones, el secretario de Estado norteamericano consiguió que el presidente egipcio aceptara el texto del tratado de paz tal como iba, ya que el alterarlo supondría volver a empezar de nuevo la negociación y que se contentase, por tanto, con un protocolo o carta adjunta a dicho texto, norma ésta bastante corriente en esta clase de documentos, en la que se establecía que Egipto podía acudir en ayuda de cualquier otra nación árabe que fuese atacada por Israel. En lo relativo a la primera petición, le fue dada la razón al mandatario egipcio, reconociendo que era lógico el fijar una fecha para la autonomía local en los territorios conflictivos de Gaza y Cisjordania, aunque la propuesta contenía un margen mayor de tiempo para ello, estableciendo un límite máximo que expiraría el 31 de diciembre de 1979. El presidente Sadat cedió una vez más, sin otras contrapartidas. Sin embargo, cuando se presentaron estas nuevas modificaciones, que más que nada aclaraban ciertas ambigüedades interpretativas, las autoridades de Jerusalén las rechazaron de plano, dado que su idea en cuanto a la autonomía de los territorios antes mencionados se basaba en que dicha autonomía debería ser muy limitada, y su desarrollo posterior requeriría un tiempo mayor o menor según aconsejasen las circunstancias, pero de ningún modo a plazo fijo, y en lo que respecta a la carta adjunta era inaceptable, ya que su inclusión y existencia restaría sustancia al artículo en cuestión. En efecto, lo que interesa desde el punto de vista israelí es dejar inmovilizado a Egipto en caso de otra guerra en el Oriente Medio, posibilidad que quedaría cercenada con la inclusión de esa carta tranquilizadora tanto para Egipto como para algunos Estados árabes, pero muy preocupante para Israel.

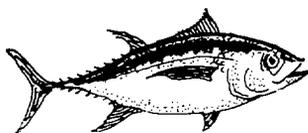
En estas condiciones cabe preguntarse cómo se va a salvar este escollo, y también si en caso de que sea salvado realmente los israelíes no encontrarán otro punto en qué apoyar futuras negativas, es decir, si verdaderamente les interesa o no la paz firmada, porque se está en un plano sentado sobre lo que podría llamarse la hora de la verdad, y, por consiguiente, solamente cabe rectificar lo dicho y aceptar, o bien forzar las cosas para provocar otra cumbre tripartita, o congelar estas negociaciones "sine die". En el primer caso, no parece que haya probabilidades de que se pueda celebrar otra reunión como la de Camp David, ya que según frase de un comentarista americano sobre este tema los milagros sólo se producen una vez, y ya ha ocurrido el tal milagro. Por su parte, el líder de la mayoría demócrata en el Senado, Robert Byrd, ha anunciado que si los israelitas siguen en su línea intransigente, sería más que difícil que el Congreso siga concediendo nuevas ayudas económicas a Jerusalén, ya que no están dispuestos a que esta nación siga empleando dichos fondos en nuevos asentamientos hebreos en Cisjordania, sobre todo teniendo en cuenta que los Estados Unidos habían considerado siempre estos asentamientos como ilegales.



El futuro argelino.

Todas las noticias sobre el particular coinciden en afirmar, basándose en fuentes médicas, que aun en el caso de que el presidente argelino, coronel Huari Bumedian, saliese del coma profundo en que se halla postrado al redactar estas líneas, y de producirse una mejoría prodigiosa, quedaría inválido e incapacitado, a pesar de todo, para continuar ejerciendo una actividad política normal. Y mientras esta situación se prolonga, la espera resulta angustiosa para la política de la nación argelina, porque dada su ejecutoria plenamente personalista, el problema de la sucesión en la jefatura del Estado no puede resolverse de forma automática, ya que los ocho miembros del Consejo de la Revolución que ahora le sustituyen van saliendo del paso con una especie de interinidad colegiada que por fuerza no puede prolongarse mucho tiempo, y es necesario buscar una solución "en vida", si es que puede encontrarse, porque en el caso de una situación crítica inesperada, la decisión pertinente no podrá adoptarla este equipo rector, ya que el poder en sí continúa en las manos del presidente de la república, que además ostenta los cargos de presidente del Consejo de la Revolución, jefe del Gobierno, ministro de Defensa y, por supuesto, jefe del FLN, partido único. Por otra parte, en la Constitución, aprobada hace dos años, se especifica de manera inequívoca y clara que la vacante definitiva de la presidencia de la república solamente puede proclamarse oficialmente en el caso de fallecimiento o dimisión del jefe del Estado. En el próximo mes de febrero estaba prevista la reunión del pleno del Consejo de la Revolución, y todo parece indicar en estos momentos, aún vivo Bumedian, que tal fecha será anticipada para tomar una serie de medidas en profundidad, ya que virtualmente Argelia está sin Jefe del Estado. Ahora hay que preguntarse qué tipo de continuidad puede preverse para la nación norteafricana después de Bumedian, porque el Frente de Liberación Nacional, desde el acceso al poder del actual presidente, se ha limitado a la tarea fundamental de justificar ideológicamente las necesidades de un pragmatismo revolucionario cuyas claves, al decir de los expertos en este tema, han excedido siempre el plano de sus intereses nacionales, incidiendo de manera continua con los imperativos de la estabilidad política del Mogreb. Se trata de una incógnita realmente profunda y de una trascendencia considerable en el marco de la importante política norteafricana cara a las relaciones actuales con los demás países del mundo.

J. L. T.



A NUESTROS COLABORADORES

- El acuse de recibo de los artículos 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 tamaño folio, y al final deberá constar la firma de su autor. La extensión de los citados trabajos no podrá exceder de veinte folios.
- Los autores deberán dedicar unas líneas finales al resumen o conclusión del tema tratado. Por otra parte, es aconsejable la cita de la bibliografía consultada.



BODAS DE PLATA DE NUESTROS HELICOPTERISTAS



QUERIDO director:

El próximo día 17 de febrero se cumplirán veinticinco años del primer vuelo efectuado en Fort-Worth (Texas), Estados Unidos, por los entonces capitán de corbeta don Miguel Brinquis Villanueva y tenientes de navío don Eliseo González Mesquera y don Francisco Mola Mayayo, que llevaron a cabo en esta localidad el curso de pilotos de helicópteros. También ese mismo día comenzaron el curso de mantenimiento de helicópteros los entonces suboficiales mecánicos don José Casal Planas y don Emilio Zarrabeytia Edilla.

Este grupo de cinco hombres formaron en la Escuela Naval Militar el embrión de lo que hoy es el Arma Aérea de la Armada, a la que dedicaron todo su entusiasmo durante muchos años de su vida militar, habiendo sido profesores de muchos de los actuales pilotos y mantenedores.

Los que los hemos conocido en aquellos años difíciles y sabemos de lo mucho que trabajaron y de las dificultades que tuvieron que vencer, queremos rendirles con estas líneas un cordial homenaje en esta fecha en que se cumplen sus bodas de plata con el Arma Aérea.

No queremos olvidar al entonces ministro de Marina, almirante don Salvador Moreno Fernández, que tuvo la clara visión de sembrar aquella semilla que tantos frutos ha dado en estos veinticinco años.

Luis Más Fernández-Yáñez





MISCELANEA



20.018.—Procolombino.



En el catálogo descriptivo del Museo Naval del año 1871, figura con el número 857 la siguiente descripción:

Cruz hecha de la madera de otra que se venera en la iglesia parroquial de Baracoa (isla de Cuba), la que se cree tradicionalmente ser más antigua que el descubrimiento de América, porque los descubridores dijeron haberla hallado en aquellos montes; es de madera de árboles que no se ven en las Antillas, y esto quizá ha hecho creer que antes del descubrimiento había sido llevada por extranjeros a aquel país.

Una prueba más de la existencia del "piloto anónimo". Bueno, con motivo de la conmemoración del Centenario del Descubrimiento, debió de ser estudiada esa cruz y retirada de la exposición, pues ya no figura en el catálogo de 1894.

R. B.-M.

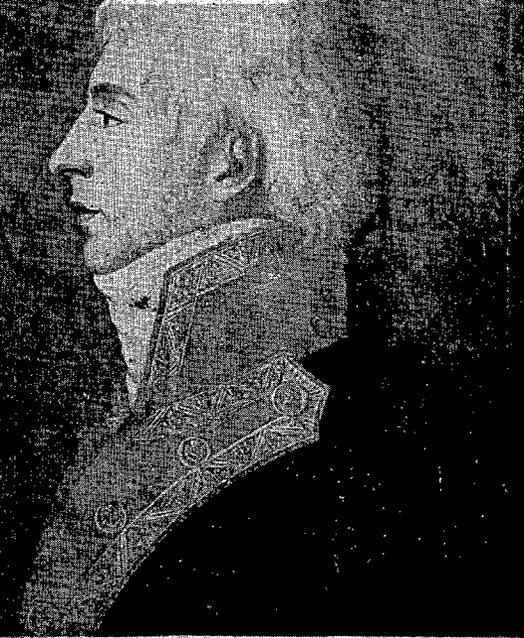
20.019.—Vocación.



Es curioso conocer cómo adquirieron la vocación marinera alguno de nuestros grandes hombres. Los padres de don Cosme Damián Churruca pensaron que su hijo siguiese la carrera eclesiástica y con tal fin lo llevaron al seminario de Burgos. Ocupaba aquella sede el arzobispo Rodríguez de Arellano, quien al conocer las cualidades de Cosme Damián lo eligió como monaguillo para tenerlo a su lado, retenido en su palacio.

Pero héte aquí que el arzobispo no hizo otra cosa que favorecer el destino del muchacho, porque allí Churruca tuvo la oportunidad de tratar a un sobrino del prelado que era oficial de Marina. Tanto se aficionó nuestro futuro héroe con las narraciones que le contaba aquel oficial, que en seguida surgió en su mente la idea de ingresar en la Armada.

Terminó, no obstante, sus estudios de Gramática y Humanidades. Fue a su regreso a Motrico cuando manifestó a sus padres el deseo de ser marino.



DANIEL DE CHURRUCA, BRIGADIER DE LA REAL ARMADA, MURIÓ EL 21 DE OCTUBRE DE 1805, EN EL MEMORABLE COMBATE DE TRAFALGAR, SOBRE EL VASÍO SAN JUAN, A OMBROS DE SU MANDO.

Obtuvo plaza de guardia marina en 1776, año en que la Compañía de Cádiz se desdobló en las de Ferrol y Cartagena. A Churruca le correspondió Ferrol.

Su formación humanística le hizo conocer el latín a fondo. Hablaba, además, el francés, el inglés, el italiano y el vascoencue.

Aquello de "matrimonio y mortaja del cielo baja" podía ampliarse a "vocación, matrimonio y mortaja...".

P. C.

20.020.—Churruca.



Y ya que hablamos de la vocación marinera de Churruca, no podemos olvidar tampoco su preparación científica.

Cuando Churruca regresó de su primer viaje a América en 1783, se encontró con que se habían creado en los tres Departamentos unas Academias de

Estudios Superiores para estudiar lo que entonces se llamaba Matemáticas Sublimes. Como todas las plazas estaban dadas le negaron su petición de formar parte de ese curso, por lo que pidió asistir a él como supernumerario, objetivo que consiguió en la Academia de Ferrol.

Allí pronto se distinguió, hasta el punto de sustituir a alguno de los profesores por motivo de ausencia o enfermedad, pese a haberse incorporado al curso con retraso.

Su mayor éxito en esta Academia lo alcanzó Churruca cuando se celebró el primer certamen público, en febrero de 1787, en el que fue competidor en matemáticas, mecánica y astronomía, presentándolo su maestro, el célebre Vimercati, como el alumno más aventajado.

De esta Academia partió para sus campañas científicas hidrográficas, que no pudo prolongar demasiado por su débil constitución física.

Ello no fue óbice para que asistiese al holocausto de Trafalgar y fuese honrado no sólo por el rey al concederle el ascenso a teniente general, sino por los propios ingleses que supieron admirar su heroísmo rindiéndole homenaje en Gibraltar.

P. C.

20.021.—Noviazgo.



Leamos una descripción de las relaciones amorosas de hace poco más de dos siglos, hecha por José Cadalso en sus "Cartas marruecas":

No puedo menos de acordarme de la pintura que vi hacer muchas veces a mi abuelo de sus amores, galanteo y boda con la que fue mi abuela. Algún poco de rigor hubo por cierto en

toda la empresa; pero no hubo parte de ella que no fuese un verdadero crisol de la virtud de la dama, del valor del galán y del honor de ambos. La casualidad de concurrir a un sarao en Burgos, la conducta de mi abuelo enamorado desde aquel punto, el modo de introducir la conversación, el declarar su amor a la dama, la respuesta de ella, el modo de experimentar la pasión del caballero (y aquí se complacía el buen viejo contando los torneos, fiestas, músicas, los desafíos y tres campañas que hizo contra los moros por servirla y acreditar su constancia), el modo de permitir ella que se la pidiese a sus padres, las diligencias practicadas entre las dos familias..., y, en fin, todos los pasos, hasta lograr el deseado fin, indicaban merecerse mutuamente los novios.

En resumen: igual que hoy, salvo eso de las campañas africanas.

A. L.

20.022.—Biblioteca.



Muy buena es la de nuestro Observatorio de San Fernando.

Sabido es que éste estuvo primero en Cádiz, fundado por Jorge Juan en 1763, anexo a la Academia de Guardias marinas. Pronto tuvo su biblioteca, con libros de mérito. En 1748 los adquirió el mismo Jorge Juan en Londres, y hay constancia de que en 1752 llegó también una buena remesa, así como instrumentos. La biblioteca siguió mejorando a impulso de José Carbonell, profesor del centro y bibliotecario (autor de la oración fúnebre del marqués de la Victoria).

En 1798 el Observatorio pasó a San Fernando, entonces Isla de León, al bello edificio de sabor neoclásico que hoy ocupa, en ese remanso de paz del



paraje cercano a la militar construcción, hoy atalaya, de Torre Alta. La biblioteca llenó tan sólo una sala, después se extendió por ambos lados, a salas separadas por graciosos arcos, formando todo un señero conjunto forrado de libros en sus estanterías, sobre éstas unos cuadros retratos de los directores que fueron.

Los libros son joya: A lo largo del siglo XIX hubo importantes aportaciones, una de ellas parte de la biblioteca del Colegio Naval de San Carlos, ya que allí había muchos de la antigua Compañía de Guardias Marinas. También se adquirieron importantes obras extranjeras. Don Cecilio Pujazón, director del Observatorio, mejoró mucho la biblioteca, catalogándose entonces 10.839 volúmenes. Tuvieron también entrada las publicaciones extranjeras más importantes de la época dedicadas a las Astronomía. En 1949 hubo un importante incremento de li-

bros procedentes de fondos de bibliotecas de nuestros territorios americanos. Y se sigue... En modo alguno se paró esta biblioteca, pese a su encanto antiguo. Se continuó con lo más moderno. Hoy es de las mejores del mundo en su clase, con más de 25.000, bien escogidos, volúmenes.

De lo antiguo tiene obras de gran valor, entre ellas cuatro incunables, de los cuales el más antiguo es *Introductorium in Astronomia*. Abulmasar. Venecia, 1489. Los otros son también venecianos (1495 y 1499). De gran valor es el *Calendarium de Joannis de Monteregis*. Venecia, 1514... Hay obras en ediciones antiguas de Ptolomeo, de Galileo, de Tycho Brahe..., de Kepler, de Newton... Muy extensa se haría esta reseña si se siguiesen enumerando obras muy antiguas de mérito, pues son abundantes; no podemos callar, sin embargo, entre los manuscritos los primeros trabajos del Observatorio de Cádiz... y las más modernas publicaciones periódicas de observatorios extranjeros, tales como Zi-Ka-Wei, San Petersburgo, La Habana, París, Berlín... Tampoco podemos dejar de citar entre las obras de otro género el *Examen Marítimo*, de Jorge Juan... La Memoria del viaje de medición del meridiano. El Instituto y Observatorio de Marina, en enero de 1977, ha editado un interesante catálogo de su biblioteca, que puede dar, sin duda, conocimiento más completo de esta biblioteca. Cartas de navegar las hay antiguas y valiosas, dentro de ser del siglo XVIII, anteriores a Tofiño.

La visita a esta biblioteca es altamente sugestiva. Invita al que la hace, sea o no estudioso de la Astronomía o de las ciencias de que allí se atesoran publicaciones, le invita a volver y a entregarse al trabajo, a la búsqueda, a la investigación... En una pa-

labra, que siendo muy valiosa esta biblioteca por los libros y publicaciones que contiene, lo es en grandísimo modo por lo que atrae... ¡Importancia del ambiente!

C. M.-V.

20.023.—Identificación.



En el número de noviembre del pasado año publicáramos una vieja foto, en esta misma sección de "Miscelánea", de un aspirante de principios de siglo que no habíamos sido capaces de reconocer.

A nuestra solicitud de identificación respondió con exacta puntualidad el almirante don Luis de Vierna, recién cumplidos sus noventa años, quien con una poca frecuente lucidez mental y un alarde increíble de memoria —sobre todo a esa edad— nos dio el nombre del "desconocido" aspirante: don Manuel Quevedo.

Lo más curioso del caso es que el almirante Vierna se extrañaba de que nadie hubiese sido capaz de reconocerlo.

Pero don Chalo, si es que desde esa foto han pasado ¡tres cuartos de siglo!

Qué Dios le mantenga esas facultades mentales y que siga con la misma lucidez hasta que le veamos cumplir los cien años. Pero... ¿por qué poner límites a la Providencia?, ¿por qué no han de ser los ciento veinticinco años o los que sean?

... Y nosotros que lo veamos.

P. C.

20.024.—Pimpollo.



Las relaciones de nuestros descubridores son harto inclinadas a la hipérbole y el encomio, ya se trate de encarecer el paisaje, la

riqueza de la tierra o la apariencia de los indígenas.

Podemos excluir de tal debilidad al cronista de la navegación de Vizcaino hacia las costas de la Alta California. Refiriéndose al hallazgo de la bahía y puerto de San Diego, en diciembre de 1602, dice que el general se mostró muy cordial con una anciana que parecía tener más de ciento cincuenta años. Y añade: "Tenía esta india, de puro vieja, arrugas en la barriga que parecían fuelles, y el ombligo salido, mayor que una calabaza."

A. L.

20.025.—El archiduque Francisco José de Austria.



Entre las aficiones a que dedicó su vida en el exilio S. A. I. el archiduque de Austria don Francisco José de Hansburgo y Borbón, figuraban las deportivas y muy en primer

término, el automovilismo y la aviación.

Era frecuente verlo en el aeródromo del Prat, con una avioneta del Real Aero Club de Cataluña o, simplemente, de visita.

Aunque, prácticamente, era piloto, no había llenado los requisitos precisos para la obtención del título, muy posiblemente por escasez de medios, ya que esta familia —que había elegido a Barcelona como residencia— vivía modestamente y con no pocos esfuerzos.

A mediados de junio de 1928, el archiduque Francisco José solicitó —como gracia especial— que se le autorizara para continuar en nuestra Escuela de Aeronáutica Naval las prácticas que tenía comenzadas, con el fin de obtener el título de piloto de Aviación e Hidroaviación, sometiéndose al régimen de la Escuela, como alumno externo, a la que asistiría en las horas que le señalaran para su instrucción.



MISCELÁNEA

Por real orden de 22 de junio se accedió a lo solicitado, en las condiciones señaladas, debiendo efectuar las pruebas reglamentarias en vigor, extendiéndosele el título con arreglo a los estatutos de la Federación Aero-náutica Internacional.

En la foto aparece el archiduque con el "mono" blanco, utilizado por los oficiales, junto a un grupo de mecánicos, ante un "Martinsyde" que había capotado, en el aeródromo del Prat.

R. G.

20.026.—Voladura.



Don Mateo de Laya era hijo de un marino que, sirviendo a las órdenes del ilustre Oquendo, fue destrozado por una bala de cañón en la batalla naval de las Dunas, huérfano, desamparado, sin recursos, se embarcó el año 1642 en el galeón *Sanísima Trinidad*, almirante de la Armada Real del Océano, que se hallaba en Pasajes. Tenía doce años y sentósele plaza de paje. Sus obligaciones eran: *velar el reloj de arena, cantar las oraciones y barrer la cubierta, sin perjuicio de obedecer a todo el mundo a bordo.*

Pasó por todos los puestos, grumete, marinero, gaviero, alguacil de agua, guardián, contra maestre, etc., hasta que atravesó el dintel de la Cámara de Popa. Ya comandante, en el año 1662, pasando de Pasajes a Cádiz con una nao particular a la vista de Cádiz, fue abordado por dos fragatas de Argel, y viendo que no podía defenderse por tener en su navío más de doscientos cincuenta turcos, le pegó fuego al pañol de pólvora, con lo que volaron las tres naos, salvándose él y otros cinco más. Fueron recogidos por un navío, que los llevó a Cádiz

Laya, envuelto en la bandera, sólo sufrió quemaduras indelebles en las manos y cara.

La Corte premió esta hazaña, dándole el mando de uno de los buques de la Carrera de Indias.

R. B.-M.

20.027.—Boenechea.



El capitán de fragata español Domingo de Boenechea, que al mando de *El Aguila*, llevó a cabo dos meritisimas campañas de exploración en la zona de las Tuamotu, murió el 26 de enero de 1775 en la isla de Tahití, donde fue sepultado.

Más de siglo y cuarto después, el historiador británico Bolton Glanvill Corney, durante su estancia en Tahití por los años 1908 y 1909, pudo localizar el enterramiento de Boenechea y rendirle, con una corona de flores rojas y amarillas, su homenaje de admiración.

También el *Elcano* estuvo allí no hace mucho tiempo; ignoramos si sus hombres recordaron a Boenechea, uno de nuestros últimos descubridores.

A. L.

20.028.—Hidrografía.



El primer tratado en que apareció el método de triangulación por el cual, a partir de una base medida, se podía dibujar la topografía de un terreno sin necesidad de medicas directas, fue el del cartógrafo flamenco Frisius, impreso en 1533.

Se utilizaba entonces un teodolito primitivo que se conocía por el nombre de *polimetrum*.

P. C.



20.029.—Justicia.

 En muchas ocasiones hemos reproducido en esta misma sección "viejas fotos" de apuestos aspirantes, hechas en los primeros años de este siglo. Todas pertenecían al archivo del capitán de fragata don Eduardo García Ramírez, asesinado en Cartagena en julio de 1936, y a él estaban dedicadas. Era de justicia traer aquí, de igual forma, la estampa de don Eduardo.

Y aunque mala, reproducimos la foto que en 1935 insertó la revista madrileña *Cultura*, en un extraordinario dedicado a la Marina española. En ella aparecen, de izquierda a derecha, el capitán de corbeta don Fernando Bustillo, comandante del submarino C-4; el capitán de corbeta don Manuel Guimerá, segundo de la Estación de Submarinos cartagenera; el capitán de fragata don Eduardo García, jefe de

la Flotilla de Submarinos; el capitán de corbeta don José Luis Rivera, jefe del Estado Mayor de la Flotilla; el capitán de corbeta don Pedro Sans, comandante del C-5, y el teniente de navío don Emilio Rodríguez Lizón, comandante del *Torpedero 22*.

A. L.

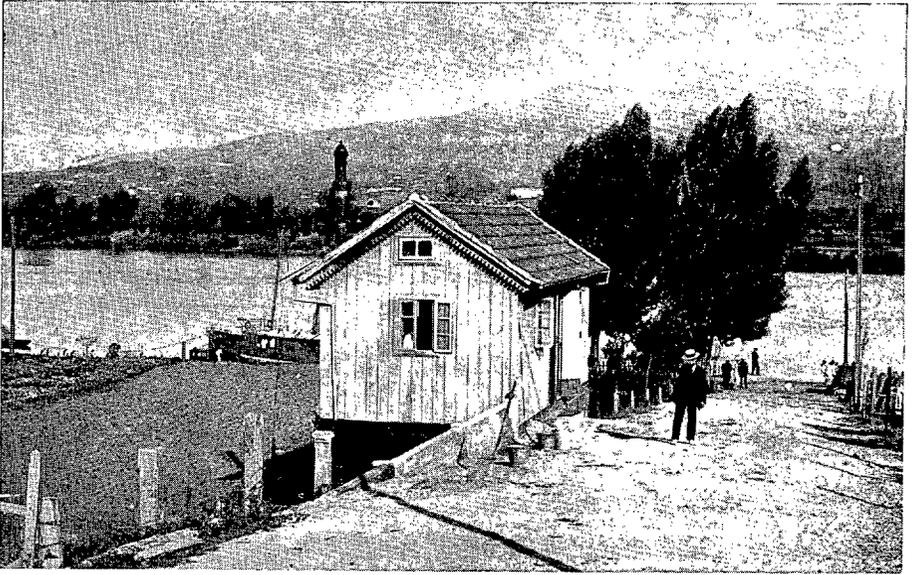
20.030.—Canal.



Por el año 1796 proyectó abrir uno la Real Sociedad de Amigos del País de Valencia, que, desde el Grao, fuera hasta las murallas de dicha ciudad.

Los planos y ejecución de la obra fueron encomendados al capitán de fragata ingeniero segundo don Joaquín de Lacroix y Vidal, natural de El Ferrol y destinado a la sazón en el Departamento Marítimo de Cartagena.

J. F. G.



20.031.—Tuy.



Hace un par de meses publicábamos la fotografía de la *Perla*, la lancha de vigilancia que cumplía su misión en aguas del Miño, allá por los años 20.

Hoy traemos esta otra foto en la que aparece el barracón que servía de apoyo en tierra a la *Perla*, en el mismo lugar en que hoy se levanta un moderno edificio de apoyo al *Cabo Fradera*.

A la izquierda del barracón se puede ver la amura de babor de la *Perla*.

P. C.

20.032.—Pacto.



En abril de 1907 se firmó el Pacto de Cartagena entre los reyes de España y Gran Bretaña, don Alfonso XIII y don Eduardo VII. Este

pacto supuso la colaboración de Inglaterra en el Plan de Escuadra de Maura, del que salieron los tres famosos acorazados *España*, *Alfonso XIII* y *Jaime I*.

Los reyes de Gran Bretaña, Eduardo y Alejandra, no desembarcaron porque reservaban su visita oficial, correspondiendo a la que dos años antes había hecho nuestro monarca, para el mes de octubre.

Por tanto, todas las conversaciones se celebraron a bordo, bien del *Giralda*, yate real español, o bien del *Victoria and Albert*, yate de los monarcas ingleses, en aguas de la bahía de Cartagena. Pero hubo un banquete ofrecido por los reyes don Alfonso XIII y doña María Cristina —la reina Victoria Eugenia no pudo acudir a Cartagena—, que no podía darse a bordo del *Giralda* por ser muy numerosos los invitados. Se eligió entonces la vieja fragata *Numancia*, ya a punto de ser desguazada. Copiamos a un cronista de la época:

Su cubierta de popa ha quedado convertida en un jardín. Rodean sus bordas los más valiosos tapices de la Casa Real traídos ex profeso de Madrid y luce en la mesa la orfebrería real-realzados por unos monumentales candelabros de plata cincelada. El rey Eduardo viste el uniforme de almirante español y el rey Alfonso la casaca roja de gala de los generales ingleses con la banda de la orden del Baño.

El menú del banquete es algo que hoy resultaría inconcebible. Veamos:

- Sopa a la madrileña.
- Filetes de salmón a la parisiense.
- Fiambre a la Epicúreo.
- Costillas de cordero a la Ferrière.
- Lomo de vaca a la palermitana
- Guisantes con manteca.
- Patatas a la polaca
- Pollos del Mans asados.
- Ensalada de escarola y remolacha.
- Espárragos salsa holandesa.
- Pastelitos al chocolate.
- Helados de frambuesa y vainilla.

En efecto, el menú con cuatro platos de carne resulta insólito, pero visto desde la perspectiva histórica de casi setenta y dos años bien merecía la pena porque la firma de aquel pacto supuso el despegue de nuestra Armada hacia una concepción moderna de los buques.

Alguien pudiera pensar que se trataba de un almuerzo, pues no, nada de eso. ¡Fue una cena!

P. C.

20.033.—Mejit.



Corresponde esta isla al archipiélago de las Marshall, cadena de Ratak, y está situada aproximadamente en 10° 30' de lat. N., 171° de long. E.

Fue descubierta por Miguel López de Legazpi el 9 de enero de 1565, en el transcurso de su travesía de Puerto de Navidad a Filipinas. Legazpi le llamó *Barbudos*, en atención a las barbas que lucían gran parte de los isleños. También se le conoce por *Miadi*, *Meyit* y *New Year*.

Parece que algunas señales de esta isla fueron anotadas, en diciembre de 1542, por la expedición de Ruy López de Villalobos, que hizo otros descubrimientos en el mismo archipiélago micronesio.

A. L.

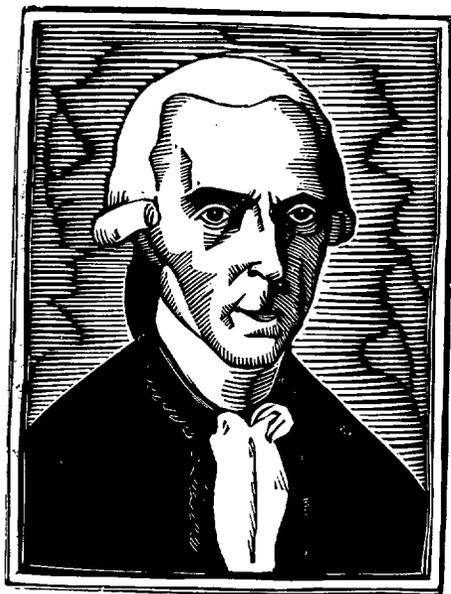
20.034.—Náutica.



El sabio don Antonio de Ulloa, en su obra *Conversaciones de Ulloa con sus tres hijos en servicio de la Armada*, publicada en 1795, nos cuenta, como él sabía hacerlo, lo siguiente:

Un náutico sabio en los preceptos y reglas de la Náutica, y de Astronomía, se hallaría muy embarazado en gobernar una embarcación, si no hubiese navegado antes... Cierta catedrático de Hidrografía, que enseñaba navegación en una Universidad, sujeto erudito en todas facultades, queriendo instruir a sus discípulos en el uso de las reglas y documentos que les había enseñado, se embarcó con ellos en una embarcación pequeña de cubierta, con resolución de dirigirla por sí en una distancia corta; llevó consigo todos los instrumentos y cartas propias para navegar; se engolfó alguna cosa y perdida de vista la tierra se halló tan embarazado y tan lleno de confusión que no le sirvieron la aguja, la corredera y los demás instru-

mentos para saber el paraje donde se hallaba; y al cabo de tres o cuatro días, no acertaba a determinar el rumbo que debía hacer para volver al puerto; intentaba observar la latitud, pero le faltaba acierto: la variedad de rumbos por donde habían navegado,



unas veces a un largo, otras a bolina, etc.; y, por fin, fue preciso que el patrón llevase la embarcación al puerto que pudo tomar, bastantes leguas a sotavento del de la salida; lo cual fue de mucha confusión para el hidrógrafo, por haberlo executado aquél, sin sujeción a la aguja, a corredera, ni observación de latitud, por pura práctica, como lo hacen los prácticos costeros. Este caso le llenó de humillación y le dio conocimiento de su engaño, viendo que con la ciencia sublime se había visto precisado a sujetarse a la rusticidad de un marinero.

Es que donde hay patrón...

R. B.-M.

20.035.—Ciencia náutica.



En la obra de A. C. Crombie, *Historia de la ciencia*. De San Agustín a Galileo, siglos XIII-XVII, al referirse a la ciencia náutica en el siglo XVI, leemos este párrafo, que transcribimos porque siempre es alentador:

Fue en estas materias donde los gobiernos y dirigentes de la época manifestaron más interés hacia la ciencia y en donde se produjo el mayor contacto entre los científicos y matemáticos de las universidades por una parte, y los técnicos prácticos —constructores de instrumentos y navegantes—, por otra. Sin ninguna duda, la institución más avanzada interesada por estos problemas fue la Casa de Contratación, la gran escuela de navegación establecida desde hacía mucho tiempo en Sevilla, que tanta impresión causó a uno de los capitanes de barco del explorador inglés Richard Chancellor.

A nadie puede extrañar, pues, aquello de que "Europa aprendió a navegar en libros españoles".

P. C.

20.036.—Atuendo marinero.



Como es bien sabido, el uniforme marinero no aparece de modo formal hasta el siglo XVIII. Antes existían algunas prendas de uso común en los marineros, que no alcanzaban la categoría ni la rigidez del uniforme.

A finales del siglo XV, cuando el descubrimiento de América, el atuendo consistía en diversas prendas características, que vamos a describir.

El gorro era colorado con vueltas azules, parecido a la barretina catalana, aunque de forma algo distinta. Otro gorro también utilizado era el *papahigo*, apuntado por delante, pero cubriendo el cuello y parte de la cara.

La camisa era de lienzo y encima de ella se ponía la *ropeta*, una especie de camiseta de paño colorado. Sobre ella iba el jubón, que cubría de los hombros a la cintura. Era la prenda más vistosa porque las había de seda, como el que prometió Colón a quien primero viese tierra.

Los calzones se enfundaban desde el tobillo a la cintura, e iban ajustados como la taleguilla de los toreros. Los pies y tobillos se cubrían con las calzas, que no siempre llevaban una suela cosida.

El *capuz* era una especie de hábito, que se colocaba sobre la anterior vestimenta y que llevaba una pequeña esclavina. Podía sustituir al jubón.

Por último, la prenda de abrigo era el *cabán*, de paño pardo con capucha.

Y del calzado ¿qué? Pues seguramente irían descalzos o con esa suela cosida a las calzas de que antes hablábamos. Pero esto no debe extrañarnos porque muchos de nosotros hemos visto hasta hace unos años a muchos pescadores descalzos siempre.

P. C.

20.037.—Abu Zeid.



Fue este cronista árabe del siglo IX, natural de Siraf. Aunque no viajó, pues su vida transcurrió en su pueblo natal, sin embargo, aprovechó las noticias adquiridas en el puerto de Siraf, de diversos viajeros. Escribió una *Cadena de las cró-*

nicas, en la que reunió diversos viajeros. Escribió una *Cadena de las crónicas*, en la que reunió lo escrito por Sulaiman, viajero contemporáneo, en la que da interesantes datos sobre el Extremo Oriente, principalmente de la India y China.

Por dicha obra sabemos que Han-fu (¿Cantón?) era el principal puerto de China, algo mayor que Zaitun (Tsuan-chow-fu), en el que había importantes establecimientos musulmanes, ya que los árabes, incansables viajeros, habían llegado a este país navegando, estableciéndose en algunos puertos.

En China se encontró con un alto grado de civilización: *La educación es gratuita y obligatoria; se atiende también gratuitamente, a los pobres; los viejos necesitados están a cargo del Estado.* También cuentan a Abu Zeid otros viajeros, de la gran seguridad que hay para viajar por las carreteras *menos peligrosas que las de los alrededores de Bagdad*; esta seguridad se debe a la numerosa policía, *suspica* y *aficionada al papeleo*; con gran frecuencia hay que mostrar el pasaporte, en el que aquella anota que: *Tal, hijo de tal, ha pasado por tal lugar, tal día, llevando tales equipajes*; en caso de que el viajero sea asaltado por los malhechores y pierda su equipaje, el Estado le indemniza, y si muere se le paga ésta a sus herederos.

La *Cadena de crónicas* dice que. *Más allá de las costas orientales de China se encuentra un archipiélago llamado Sylá, el cual, parece ser era el Japón.*

Sulaiman, al referirse a la India, nos la presenta frecuentemente con el carácter fantástico que en la antigüedad daban a las costumbres hindúes; al referirse a la afición al juego de éstos, dice: *Llegan a jugarse*

MISCELANEA

los dedos de las manos. Después de haberse cortado las falanges, los jugadores se cauterizan la herida con agua hirviente.

Falleció Abu Zeid en su ciudad natal.

J. F. G.

20.038.—Pasaporte.



Por lo curioso, traemos a esta sección uno, concedido en

Málaga durante la ocupación francesa (guerra de la Independencia). Sabido es que no pocos traidores hubo en la misma, observen las firmas del mismo.

Dato interesante es el del escudo de armas de José Napoleón (el oficial de España). Dividido en seis cuarteles. El primero es el de Castilla, el segundo el de León, tercero el de Aragón, cuarto el de Navarra, quinto el de Gra-

nada, y el sexto el de las Indias (1); en el escusón (centro del mismo) el águila que distingue a nuestra imperial y real familia.

(1) El escudo de nuestros dominios americanos estaba representado por dos globos y dos columnas con la leyenda "NON PLUS ULTRA".

J. F. G.

20.039.—Sed.



Alonso de Chaves, en su Espejo de navegantes, aconseja lle-

var vino a bordo para el fragor del combate. Entre las recomendaciones que da a los capitanes o maestros de las naos, hay una que dice:

... hará tener asimismo (en cubierta) otras dos vasijas de vino, bien aguado, una a proa y otra a popa, porque en la batalla la sed es la que hace más guerra a los que batallan, y para refrescarlos de rato en rato tengan cerca la provisión.

Lo de bien aguado es un consejo que ya había tenido en cuenta Alfonso el Sabio, tres siglos antes. ¿Sería realmente para saciar la sed o era más bien por economía?

En nuestra opinión, el vino a bordo, como en tierra, el papel que cumple es el de ser reconfortante, y si se daba aguado no era más que por evitar la facilidad de "ajumarse".

P. C.

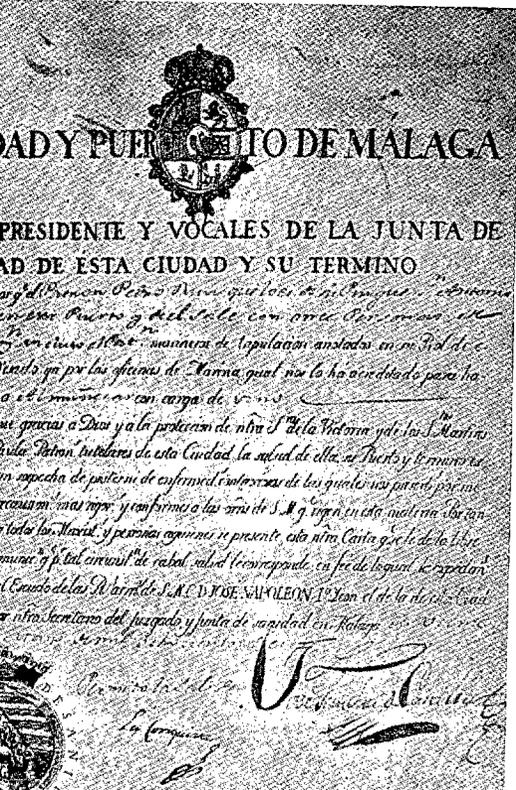
20.040.—San Cristóbal.



Quienes conozcan la carta de Juan de la Cosa sabrán que en

un recuadro lateral está pintado San Cristóbal, alusión evidente a Colón por parte del famoso cartógrafo.

[Enero



San Cristóbal aparece en el momento de pasar un río apoyado en una garrota de pino y llevando al hombro al Niño Jesús. El hecho que da pie a esta imagen lo cuenta la leyenda: El gigante pagano Ofero o Réprobo había jurado no emplear su fuerza más que en favor del diablo. Un día, un niño le pidió que le pasara a la otra orilla de un río. Aceptó Réprobo no de muy buena gana y subió al niño a su hombro. “¿Quién eres tú para pesar tanto?, le preguntó al niño. Y éste contestó: “Planta tu bastón y florecerá. Has llevado el universo”.

El milagro de su garrota de pino florecida, convirtió a Réprobo, quien desde entonces se llamó Cristóbal, esto es, el que lleva a Cristo.

Algunos creen que la cara del santo pintada, o dibujada, por Juan de la Cosa es el propio retrato de Colón. ¿Quién puede afirmarlo?

P. C.

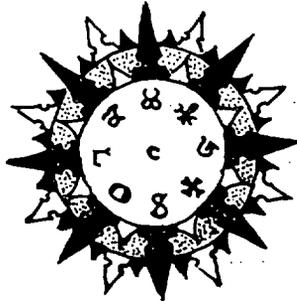
20.041.—Descubridores.



De auténticos coloncillos micronesios puede calificarse a los treinta indígenas de las Palaos que en diciembre de 1696 arribaron a la isla filipina de Samar. Habían subido a bordo de dos canoas, en su archipiélago natal, para visitar una isla cercana; pero corrientes y vientos contrarios les arrastraron durante setenta días a poniente. Bebieron agua de lluvia y se alimentaron con algunos peces, si bien lloraron la muerte de cinco compañeros.

Aquellos tatuados isleños navegaron a la buena de Dios más de 600 millas, hasta descubrir en Filipinas un mundo rigurosamente nuevo. Era el 28 de diciembre. ¡Inocentes!

A. L.



MARINOGRAMA NUMERO 144

Por DOBLAN

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

DEFINICIONES

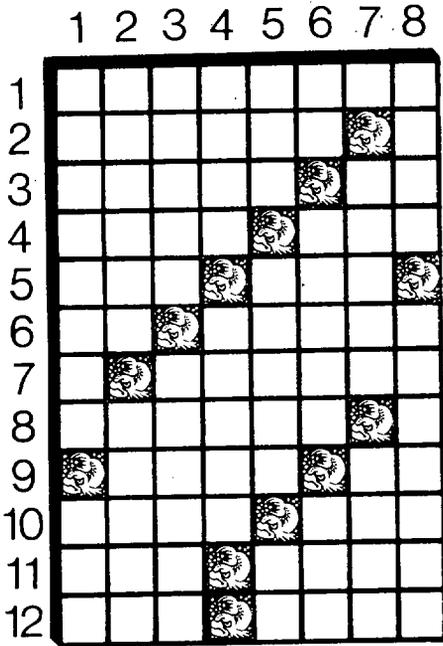
PALABRAS

- A.—Red de pesca parecida al sardinal 53 14 44 4 81 28 8 68 65
- B.—Arboles y afirmes las cuadernas del buque en construcción 89 56 22 36 1 74 43
- C.—Marino portugués (1764-1815). Acompañó al Brasil a la familia real portuguesa, desempeñando allí altos cargos 58 95 9 18 26
- D.—Pez de color negruzco, figura prolongada y cabeza grande con tentáculos cortos sobre las cejas 66 85 79 84 72
- E.—Zafare el cable del arganeo del ancla 6 62 49 33 88 94 16 41 82 71 80 70 40 23
- F.—Marino y cosmógrafo italiano (1454-1512). En mayo de 1499 salió de Cádiz en compañía de Alonso de Ojeda y regresó a la Península en 1500, después de haber recorrido algunas de las islas descubiertas por Colón, estableciéndose en Sevilla, donde murió.
- G.—(Marina). Hagas rodar o deslizar una cosa en el sentido de su longitud y hacia la parte exterior de la nave 73 45 96 38 50 31 13 7
- H.—El que se ejercita en la náutica 90 34 15 24 60 48
- I.—Almirante pisano del siglo XIII, que en 1282 obtuvo algunas victorias sobre los genoveses. Saqueó Portovenere y amenazó seriamente a Génova 91 30 54 17 5 20
- J.—Nombre vulgar de la chimenea del fogón de los buques 46 55 59 63 39 29 75 2
- K.—Atraquen una nave a un desembarcadero 86 77 52 21 93 64
- L.—Personas que reman 83 51 42 12 35 67 69
- M.—Sitúes un buque al costado de otro o de un muelle, batería, etc. 27 76 61 87 3 47 37
- M.—Sitúes un buque al costado de otro o de un muelle, batería, etc. 92 11 25 32 78 57 10 19

(La solución, en el próximo número.)

PAÑOL DE VOCES NUMERO 64

Por J. y A. M.



Verticales:

1. Cierta palo en embarcaciones de vela. Juego infantil.—2. Introduces. Tosca.—3. Suavizas. Mancha.—4. Garantía. Vela.—5. Con (al revés). Nombre de varón. Exclamación.—6. Entrega. Japonés (al revés). Utilizo.—7. Escala (al revés). Colorante.—8. Perol. Cubierto.

NAUTRAPELIA NUMERO 64

Por J. y A. M.

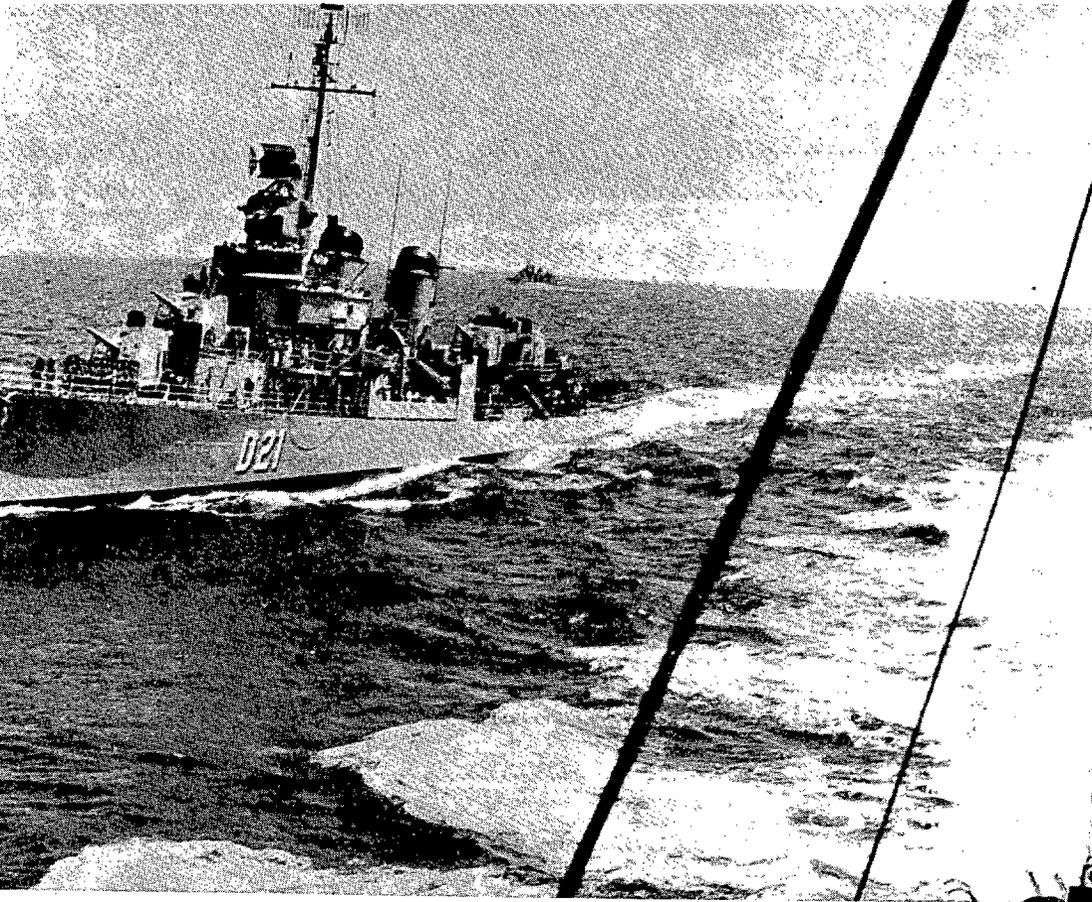


Extraño menú.

Horizontales

1. Embarcación a vela.—2. Nombre de mujer.—3. Ocupas. Símbolo de un metal.—4. Siglas de la Armada. Nueva.—5. Se dirigen. Unidad química.—6. Uno. Famoso inca.—7. Cordón al que se engancha el sable.—8. Escritor español.—9. De cierta raza. Exclamación.—10. Prefijo de africano. Garra.—11. Accidente geográfico. Coger.—12. Embarcación (al revés). **Embarcación.**

(Las soluciones, en el próximo número.)





HA MUERTO UN GRAN MARINO

EL ALMIRANTE NIETO ANTUNEZ



ACIO don Pedro Nieto Antúnez en El Ferrol, el 18 de agosto de 1898. En enero de 1914 ingresaba como aspirante en la Escuela Naval Militar, de donde salió en enero de 1919 con el flamante galón de alférez de navío.

La guerra de Africa sería su primera escuela como oficial de plantilla, y desempeña destinos a bordo de los cañoneros Bonifaz y Marqués de Molins, Torpedero 18, Torpedero 16, aviso Giralda, acorazado Alfonso XIII, buques-escuela Galatea, cruceros Extremadura, Reina Victoria Eugenia y Contramaestre Casado.

Concluida la campaña africana, su vida marinera le llevará al Gaviota, al Príncipe Alfonso, al Dato, al Lepanto, al España, al Lobo, al Mar Cantábrico y al Galicia, con viajes a puertos italianos, portugueses, franceses e ingleses. Son años, también, de preparación y de

INFORMACIONES DIVERSAS

estudio, en los que obtiene la especialidad de Tiro y Artillería Naval (1928) y el diploma de la Escuela de Guerra Naval (1931). A ellós sucede el dramático trienio de nuestra guerra, que le sorprende en su destino de profesor de la Escuela de Tiro Naval "Janer", en Marín. Precisamente por su actitud en la ocupación de la pontevedresa península de Morrazo, así como por su destacado comportamiento a lo largo del Alzamiento Nacional, sería condecorado en 1940 con la Medalla Militar individual.

En abril de 1938, siendo capitán de corbeta, se le encarga de la Dirección de la Escuela Naval Militar. En este importante destino, que desempeñará con enorme dedicación hasta septiembre de 1944, ascenderá a capitán de fragata (1939) y a capitán de navío (1941). Tras ser felicitado por su actuación al mando del crucero Galicia, se le nombra en 1946 ayudante de órdenes de S. E. el Jefe del Estado, puesto en el que cesa en 1950, al ser promovido a contralmirante, tomando entonces posesión de la segunda Jefatura de la Casa Militar del propio Jefe del Estado.

En 1952 toma el mando de la Segunda División de la Flota, con insignia en el crucero Miguel de Cervantes, y desembarca en 1954 para continuar en su destino de la Casa Militar. Ascende a vicealmirante en 1955, y en 1957 es nombrado comandante general de la Flota, a cuyo efecto embarca en el crucero Canarias. Participa, antes y ahora, en maniobras y ejercicios tácticos, desempeña relevantes comisiones y viaja a Roma, Lisboa, Spithead, Mónaco, etc. Su resuelta y eficacísima labor personal cobra especial importancia en la ayuda prestada por la Flota con motivo de las catastróficas inundaciones valencianas (octubre de 1957), así como en el apoyo militar a las operaciones de pacificación de los territorios de Ifni y Sahara, en la entonces Africa Occidental Española (1957-58).

En agosto de 1958 se le nombra jefe de la Jurisdicción Central de Marina, destino en el que cesa en diciembre de 1960 por haber sido designado subsecretario de la Marina Mercante. Por decreto de 10 de julio de 1962, pasa a ocupar la cartera de Marina y, a petición propia, se le concede el pase a la situación de reserva, con el empleo de almirante. Su labor como ministro, a lo largo de siete años, está muy cercana en el tiempo y sin duda muy viva en el recuerdo de nuestros lectores.

En 1969 cesó como miembro del Gobierno, si bien continuó dando calor a empresas de otra índole. Fue durante muchas legislaturas consejero nacional y procurador en Cortes. Contaba con un largo rosario de grandes cruces y distinciones nacionales y extranjeras, si bien lucía con especial orgullo su preciadísima Medalla Militar. La Universidad de Santiago le nombró profesor honorario, diversos centros docentes náutico-pesqueros se rotularon con su nombre y muchas villas y ciudades del litoral español le hicieron hijo adoptivo y le otorgaron sus Medallas de Oro.



Pascua Militar de 1965. De izquierda a derecha, cuatro almirantes y ministros ya desaparecidos: don Felipe Abarzuza, don Salvador Moreno, don Luis Carrero y don Pedro Nieto.

En 1976, el almirante Nieto Antúnez sufrió una grave intervención quirúrgica que afectó seriamente a sus actividades vitales. El pasado 6 de diciembre, en su domicilio de Madrid, el brillante e infatigable marino ferrolano rindió cristianamente su alma. Su esposa, doña Emilia Boedo, compañera animosa y abnegada de toda una vida, así como sus hijos, recibieron muchos y muy sinceros testimonios de pesar.



Más de una vez hablaba el contralmirante Guillén de cómo advirtió tempranamente en el almirante Nieto Antúnez una generosa vocación social. El entonces alférez de navío *Pedrolo* (como cariñosamente se le conoció siempre en la Marina) estaba embarcado en un cañonero. Tras la jornada de servicio a bordo, sus compañeros le iban a buscar para saltar a tierra y disfrutar del bien ganado esparcimiento. Pero era frecuente que el joven oficial rechazase con una sonrisa la invitación: tenía que dar clases de Náutica a varios marineros de la dotación. Así consiguió que bastantes muchachos, con su licencia militar, se llevasen a sus casas el título de piloto, acompañado en ocasiones de un sextante regalado por el buque.

La laboriosidad y la cordialidad, encauzadas por su prudencia y su inteligencia, fueron dos constantes en su vida. Puntualidad y dedicación eran en él tan rigurosas que imponían un mudo ejemplo a cuantos le secundaban en sus tareas. De su respeto al prójimo, por discordantes que fuesen sus criterios, habla una norma personal que hemos oído de sus labios: "Favorecer a cuantos se pueda, sean quienes fueren; no dejar una sola petición sin contestar, y cuando se deba decir 'no', hacerlo de tal forma que el destinatario quede agradecido."

No es fácil subrayar los rasgos más destacados de una vida tan pródiga en actuaciones. En cuanto a su línea profesional, los almirantes, generales y jefes que ocupan hoy los puestos culminantes de sus escalafones, le recordarán —menudo, enérgico y humanísimo— ya en los destinos a flote, ya en la vieja Escuela Naval de San Fernando, volcando su esfuerzo ilusionado en aquel "¡Buenos días, caballeros alumnos!", que resonaba en el Patio Norte como un ¡vítor! a la nueva Marina, en cuya gestación tenía parte tan esencial.

Aquella casa matriz de nuestra Armada, cuyo escenario habría de trasladarse a Marín bajo el mando de Nieto Antúnez, recibió de su inspiración un nuevo impulso orgánico y hasta un nuevo estilo que perduró a través de los decenios. Sus superiores y sus colaboradores tuvieron parte en aquella tarea, lo que no menoscaba la virtud catalizadora del brillante jefe.

La figura del almirante Nieto Antúnez, por fortuna para la Marina a la que sirvió, estaba tocada por una sana tendencia a la proyección exterior. Pretendía divulgar nuestros valores y, al propio tiempo, que la Corporación conociese y asimilase los valores ajenos. Testimonios de esa inclinación aglutinante, social y diplomática son las relaciones iniciadas —y aún invariables— entre la Escuela Naval y la Universidad compostelana, además de otras con las restantes Academias militares, la creación o restauración, siendo ministro, de las grandes Semanas Navales, como las de Barcelona (1966) y Santander (1968), de frutos innegables, y sus viajes, como ministro o como embajador extraordinario, a Estados Unidos (1963), Ifni, Sahara, Venezuela (1964), Francia, Portugal (1965), Perú (1966), Argentina, Paraguay y Brasil (1967).

Una glosa de la trayectoria vital del almirante Nieto Antúnez resultaría falsa o incompleta si no aludiese a su admiración, amistad y lealtad sin fisuras hacia Francisco Franco, caudillo de España. Algunas de sus virtudes como militar y patriota hallaban un eco armónico en la personalidad del anterior jefe del Estado. Quizá por propia inclinación, o quizá por acatamiento, don Pedro Nieto, sin alejarse nunca de su carrera como marino, probó las tareas políticas y acreditó en ellas unas aptitudes poco comunes. Consejero nacional, procurador en Cortes en muchas legislaturas, su labor como subsecretario de la Marina Mercante fue tan honda como trascendente.

Sin embargo, su calidad de gobernante no culminaría hasta ocupar la cartera de Marina, ocasión en que se dieron cita sus dotes políticas y su amor desmedido por nuestra Corporación. En este cargo, al igual que en otros anteriores, demostró su fidelidad al espíritu de las Ordenanzas que cifra la virtud de un oficial en el hecho de hacerse querer

y respetar, como en el de ser el primero en el servicio y el último en el descanso.

Ya desde el momento de tomar posesión, su meta como ministro apuntó siempre en tres direcciones: Fuerza Naval, estructura orgánica y problemas de personal. Líneas adobadas con otra inquietud constante: la unión entre todos los Cuerpos de la Armada y con los Ejércitos hermanos, ya que la guerra —decía en 1962— no la hace cada uno por su cuenta, sino los tres Ejércitos actuando en unidad de pensamiento, de doctrina y de acción.

La historia próxima habla elocuentemente del modo en que aquella línea mental se tradujo en realidad. Recuérdense el Programa Naval, la Ley de Escalas y Ascensos y la Ley Orgánica de la Armada, esta última aprobada sobre los cimientos de su gestión ministerial. La Marina renovaba su vertebración; y sobre ese nuevo esqueleto, se acomodan otras realizaciones como la reorganización de la Flota, de la Acción Social, de la Infantería de Marina, del Arma Aérea y tantas cosas más (la Policlínica Naval de Madrid, pequeño botón de muestra, es para muchos dolientes un palpitante recuerdo de sus afanes).



El Almirante Nieto Antúnez, en diciembre de 1968, defiende ante las Cortes la Ley de Escalas y Ascensos.

Los que fueron sus colaboradores próximos conocían su delicadeza de espíritu. Jamás salió de sus labios una palabra mordaz ni un comentario despiadado; jamás se le notó, ni en su voz ni en su gesto, sintoma alguno de cansancio, de decepción o de abatimiento. Su entereza moral se sobreponía a desengaños y sinsabores. Y su sentido del deber llegó en ocasiones a la abnegada posposición, frente a exigencias más altas, de intereses y amistades entrañables.

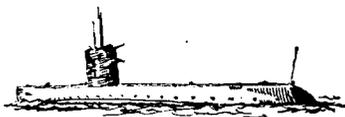
En octubre de 1969, cuando se produjo su relevo como ministro, pronunció unas palabras y quiso dejarnos un par de consejos. El ejemplo y las realidades de su gestión brillaban a todas las luces. Pero había valores que el almirante Nieto consideraba, más que como metas, como verdades inspiradoras y estimulantes. "Os ruego —dijo— que aceptéis estos consejos de un hombre de mar que se va, de un marino de España a quien los años y la historia y la vida de su nación le han enseñado a ver con claridad algunas cosas". Y habló de la importancia de las Marinas en la política internacional, en el tráfico mercantil y en el desarrollo industrial; y habló también de la virtud castrense de la unidad, proyectada hacia todo el ámbito militar.

Con razón pudo decir en aquel mismo acto su sucesor, el almirante don Adolfo Baturone, que el ministro que cesaba había "contribuido a la formación de un espíritu de equipo rara vez conseguido hasta ahora, aglutinando, en torno a objetivos claros y precisos, las inteligencias y voluntades de cuantos hemos servido a sus órdenes". Y añadía que "los tres temas más señalados que han jalonado la labor de la Armada en estos siete últimos años —Organización, Programa Naval y Ley de Ascensos— no hubieran visto jamás la luz sin las relevantes cualidades políticas de V. E., que han logrado vencer las dificultades de todo orden, dentro y fuera de la Armada, hasta conseguir hacerlas realidad". El agudo y justo elogio del almirante Baturone Colombo concluía con una nobilísima afirmación: "Resulta fácil para mí marcar ahora un programa de gobierno con solo continuar una labor ya comenzada y perfectamente definida".

Culminaba entonces, a los setenta y un años, la vida activa de un oficial tenazmente volcado en su quehacer, con brillantes virtudes y dotes de mando que puso en todo momento al servicio de su patria y de su Corporación. Don Pedro Nieto Antúnez, el almirante que ahora nos dejó, tuvo también sus discrepantes y hasta sus detractores. Es la servidumbre de los que, como él, se comprometen radical y limpiamente en una tarea renovadora. Porque sólo los tibios y los excesivamente cautelosos quedan, con su pasividad, a salvo del juicio ajeno.

Dios acoja a quien tanto hizo por nuestra Marina.

A. L.



NOTICARIO



ACCIDENTES

Trágico abordaje en aguas de Cádiz. Cuatro muertos, dos desaparecidos y unos doce heridos, afortunadamente leves, fue el balance del abordaje entre dos lanchas patrulleras que realizaban en aguas de la bahía de Cádiz las últimas pruebas antes de ser entregadas por la Empresa Nacional "Bazán" a la Marina mauritana.

El accidente se produjo frente a la Base Naval de Rota, en cuyo Hospital recibieron los primeros auxilios los heridos, cuando las dos patrulleras hacían la corrida de la milla. Una de ellas resultó muy gravemente dañada y tuvo que ser remolcada al muelle de La Carraca, anexo a la Empresa Nacional "Bazán".

Enviamos desde estas páginas nuestro más sentido pésame a los familiares de las víctimas de este trágico accidente, en el que perdieron la vida los señores Cano Martín, Palma Garrido y Rodríguez Granados, de la Empresa Nacional "Bazán", y el señor Ramos Izquierdo, de la IDECO de Cádiz. Los desaparecidos fueron: el señor Pena de la Vega, de "Bazán", y el técnico alemán en motores señor Esterich.



Cae al mar un "F-104" alemán.—Un Starfighter, de la 2.ª Escuadrilla de la Marina cayó al mar al oeste de Helgoland debido a un fallo del reactor.

El piloto pudo ser recogido sólo veinte minutos después del accidente, que parece haberse producido al atravesar el avión una bandada de gaviotas.



Buque hundido en Bilbao.—Se trata del buque panameño de 1.000 toneladas **Esther**, que cuando salía del puerto de Bilbao, tras haber cargado en él 500 toneladas de ferromanganeso con destino a Bremen, entró en colisión con el buque español **Albis**.

El accidente, debido al parecer a la niebla, ocurrió a unos 200 metros de la luz verde del dique de Puerta Lucero y en él no hubo que lamentar desgracias personales, ya que los siete tripulantes del **Esther** fueron recogidos sanos y salvos por el **Albis**, que sólo sufrió ligeros daños en las chapas de proa.



Doscientos ahogados en naufragio.—Según cifras no confirmadas, doscientas personas pueden haber perecido ahogadas cuando un buque, en el que viajaban 250 huidos vietnamitas, naufragó tras varar en un banco de arena, cerca de la desembocadura del río Trenganu, en las costas de Malasia.

Solamente unas 50 personas pudieron ser recogidas por las lanchas y helicópteros de la Policía, que intervino rápidamente al tener noticia del accidente.

Abordaje en el "rail" de Ouessant.—El destructor francés **Dupetit Thouars** fue abordado por el petrolero griego **Thios Thanassis** cuando éste maniobraba para obedecer la orden dada por el buque francés de dirigirse al puerto de Brest.

Afortunadamente, el petrolero griego pudo dar atrás en el último momento, por lo que el destructor sólo sufrió una vía de agua en su costado de estribor que pudo ser taponada rápidamente.

El petrolero resultó con un desgarró en proa, por encima de la línea de flotación.

En el accidente no hubo que lamentar desgracias personales.



Tonelaje perdido en 1977.—Según las estadísticas publicadas recientemente por el "Lloyd's Register of Shipping", la Flota Mercante mundial perdió por accidentes en 1977 un total de 1.073.127 toneladas, cifra inferior en 82.982 toneladas a la del año 1976.

vicios de lectura y préstamos, tanto a los miembros de las unidades como a sus familiares.

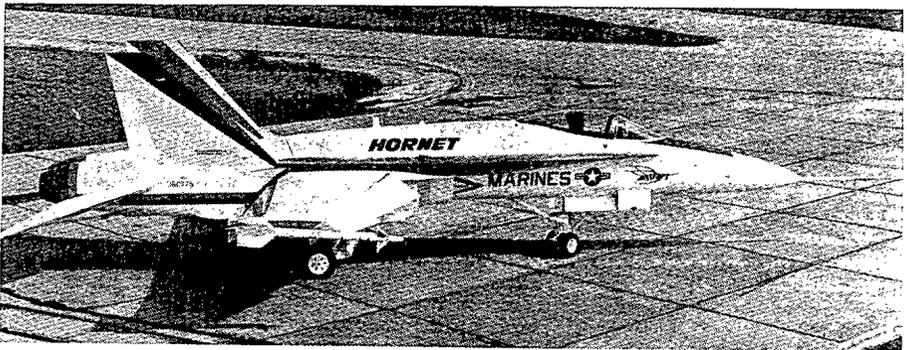
AERONÁUTICA

Aviones españoles para Méjico.—Según una noticia que publica "Informe Económico", Méjico adquirirá en España una cantidad no especificada todavía de aviones de transporte ligero del tipo **Aviocar**, fabricados por **CASA**.

Al parecer esta venta se ajustará a las directrices de un acuerdo de cooperación militar entre ambas naciones, que incluye también la producción de patrulleros.



Primer prototipo del F-18 "Hornet". Este avión, construido para la Armada y la Infantería de Marina estadounidense, salió de la factoría de McDonnell Douglas en Saint Louis, Missouri, el día 13 del mes de octubre último.



ACCION SOCIAL

Promoción cultural en las FAS.—El ministro de Defensa, teniente general Gutiérrez Mellado, y el ministro de Cultura, Pío Cabanillas, firmaron en Madrid un convenio de cooperación cultural destinado a la promoción cultural del soldado y, en general, de las Fuerzas Armadas.

Entre otros asuntos, está programada la creación de cien bibliotecas anuales, dotada cada una de ellas con mil seiscientos volúmenes, que ofrecerán ser-

Como puede verse en la fotografía que ilustra esta noticia, cuenta con unos **flaperones** y dispositivos hipersustentadores de gran superficie.

Para facilitar las evoluciones del aparato, estos dispositivos son accionados automáticamente en función del número de Mach y de la altitud.



Primer vuelo del "Harrier AV-8B".—El 9 de noviembre realizó su primer vuelo en Saint Louis, Missouri, esta

nueva versión del avión de despegue vertical **Harrier**, desarrollada para la Infantería de Marina estadounidense.

En este desarrollo intervienen la empresa norteamericana McDonnell Douglas y la British Aerospace.



Aviones de reconocimiento a gran altitud.—El Departamento de Defensa estadounidense adjudicó a la sociedad Lockheed un contrato por valor de 550 millones de dólares para la construcción de 25 aviones de reconocimiento táctico a gran altitud.

Estos aviones, conocidos por las siglas **TR-1**, derivan de los **U-2** y **U-2R**. Su techo práctico es de 27.500 metros y su velocidad máxima de 690 kilómetros por hora.



Nuevo interceptador soviético.—La publicación "Military Review" informó que dos prototipos de un nuevo avión

de interceptación soviético estaban a punto de terminar la fase de pruebas.

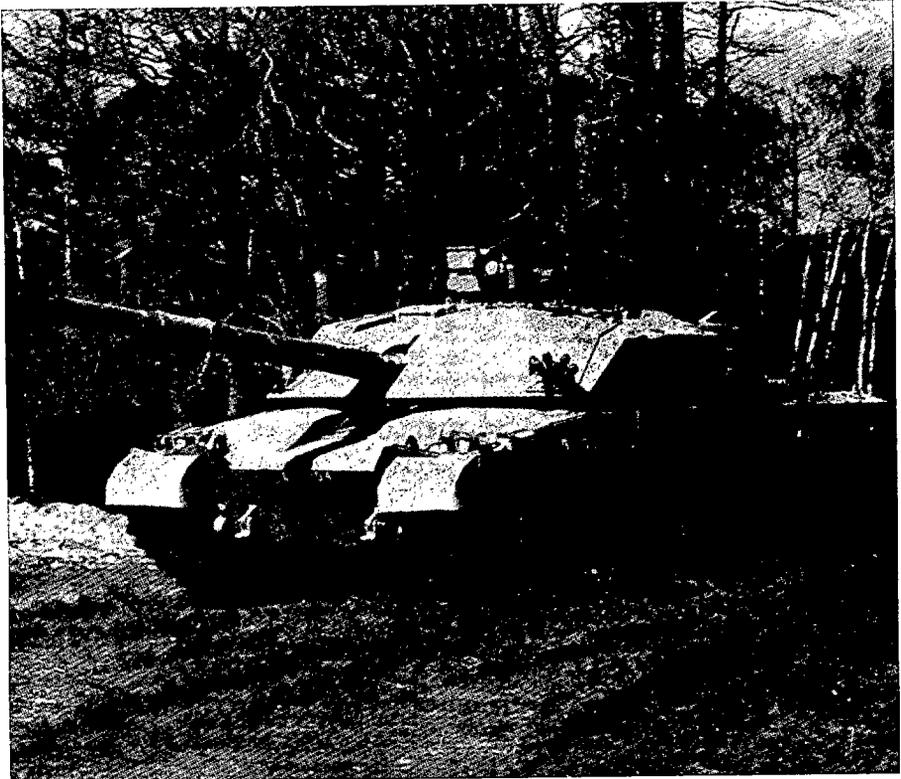
Por el momento, está por determinar si el nuevo avión es realmente un nuevo desarrollo de la Colectiva de Construcción Mikoyan denominado **MIG-29** o una nueva versión del **MIG-25 Foxbat**.

ARMAS

El carro británico "Shir-2".—En la fotografía, pueden ver nuestros lectores el prototipo de este nuevo carro de combate británico, desarrollado especialmente para el Ejército iraní a partir del **Chieftain**.

El **Shir-2** va propulsado por un nuevo motor "Rolls-Royce" de 1.200 HP y está provisto de placas de blindaje "Chabham".

Según leemos en la revista "Difesa Oggi", Irán ha encargado 1.200 unidades de este carro, cuya construcción en serie comenzará probablemente en 1980.



Nueva munición de 30 milímetros.—

El cañón **Chain Gun**, de 30 milímetros, que monta el helicóptero **AH-64**, disparará la nueva munición **XM789 HEDP** (High Explosive Dual-Purpose), compatible con los cañones **Aden** y **DEFA** utilizados por la OTAN.

El nuevo proyectil posee una gran capacidad de fragmentación antipersonal y una gran potencia de penetración hasta distancias de 2.000 a 2.500 metros.



Programa germano-americano.—

La revista "Difesa Oggi" publica una información, según la cual Estados Unidos y Alemania Federal preparan conjuntamente un programa para el desarrollo de vehículos blindados de combate, que contempla especialmente la consecución de un vehículo con la máxima capacidad anti-carro posible.

Estados Unidos dispone ya de dos prototipos, el **HIMAG** y el **HSTV**, que serán comparados con los proyectos germanos equivalentes.

Por el momento, parece que el cañón que será utilizado es el de 75 milímetros antitanque americano.



Cabezas de combate químicas.—

Lee-mos en la "Revista Internacional de Defensa", que, según la revista militar suiza "ASMZ", la Unión Soviética suministra armas químicas al Ejército de Alemania Oriental, que crea formaciones de combate **ABQ** a partir de unidades acuarteladas en Leipzig y Neubrandenburg.

Estas armas químicas pueden ser disparadas con el lanzacohetes soviético **BM21**, así como por cañones y morteros.

ASAMBLEAS

Madrid.—Más del 75 por 100 de la Flota Mercante mundial estuvo representado en la reunión de Asociaciones de Armadores celebrada en Madrid a finales del pasado mes de octubre, para tratar de los problemas más importantes que preocupan a la industria naviera en todo el mundo.

Asistieron a esta asamblea los presidentes de las Asociaciones de Armado-

res de Bélgica, Canadá, Colombia, Dinamarca, Finlandia, Alemania, Grecia, Hong-Kong, India, Irlanda, Italia, Japón, Liberia, Holanda, Noruega, Perú, Portugal, Suecia, Reino Unido, Yugoslavia y España, así como representaciones de los siguientes organismos internacionales: The Baltic and International Maritime Conference, Comités des Associations d'Armateurs des Communautés Européennes, Council of European and Japanese National Shipowners Association, International Chamber of Shipping e International Shipping Federation.

Los congresistas fueron recibidos en el Palacio de Oriente por el Rey Don Juan Carlos, al que el señor Fernández-Tapias Román, presidente de ANAVE, agradeció la deferencia y presentó las personalidades extranjeras que durante unos días habían sido huéspedes de los armadores españoles.



"Bureau Veritas".—Con motivo de celebrarse en España el 150 aniversario de esta sociedad de clasificación, se reunió en Madrid el Comité Naval español de la misma bajo la presidencia del contralmirante O'Dogherty Sánchez, director del Centro de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo.

A esta reunión asistieron también los señores P. Blanc, director del "Bureau Veritas"; J. Montoya, máximo representante de la misma en España, y P. Prost, jefe del Departamento Naval para nuestra patria.

ASTILLEROS

Dos nuevos astilleros indios.—Representantes de la firma nipona Ishikawajima-Harima Heavy Industries manifestaron que dicha sociedad estudiaba el proyecto del Gobierno indio de construir dos nuevos astilleros: uno de ellos cerca de la ciudad de Paradip, unos 300 kilómetros al sudoeste de Calcuta; y el otro en Hazira, 250 kilómetros al norte de Bombay.

Cada uno de estos dos astilleros será capaz de construir anualmente cinco o seis buques de 35.000 a 60.000 toneladas.

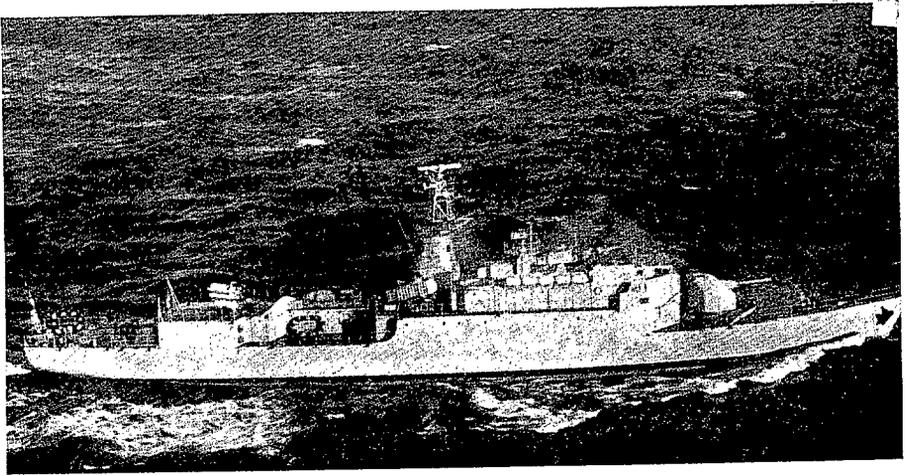
BUQUES

Modernización de la clase "Lütjens". El Arsenal de Kiel llevará a cabo la instalación de un sistema **Harpoon** en los tres destructores alemanes de la clase **Lütjens** y en todas las nuevas fragatas.

Esta reforma comenzará el año próximo y terminará en 1984.

da con dos lanzadores dobles para misiles **SM-1** y **Asroc**, ocho misiles **Harpoon**, ocho misiles **Tomahawk**, una torre de 127 ó de 203 milímetros, dos cañones multitubos del tipo **Vulcan-Phalanx**, dos montajes triples de tubos lanzatorpedos y dos helicópteros **Lamps**.

Su desplazamiento será de unas 12.000 toneladas e irá equipado con un sistema de detección **Aegis**.



Corbetas francesas clase "A-69".— Los astilleros de Lorient construyen para la Armada francesa 14 unidades de este tipo, que con un desplazamiento de 1.090 toneladas, llevan un armamento compuesto por dos lanzadores de misiles **MM-38 Exocet**, un cañón de 100 milímetros, dos ametralladoras de 20 milímetros, un lanzador de cohetes antisubmarinos y cuatro tubos con torpedos antisubmarinos.

En estas páginas, una fotografía de la primera unidad de la serie, la corbeta **D'Estienne d'Orves**.



Ultima unidad de la clase "Virginia".—La reciente entrada en servicio del crucero nuclear lanza-misiles **Mississippi**, antepenúltimo de la clase **Virginia**, ha puesto de actualidad este tipo de buques.

Según leemos en la revista "Défense Nationale", la última unidad de esta clase tendrá unas características superiores a las anteriores, pues irá arma-

COHETES

El "Skyflash".—Se trata de un misil inglés aire-aire de medio alcance guiado por radar, semiactivo, que está siendo instalado en los aviones **Phantom** y **Tornado** de la Real Fuerza Aérea británica.

Recientemente ha sido lanzado con éxito desde un prototipo del **F-16**, que volaba a 1,3 Mach y a 28.000 pies de altitud.

COMBUSTIBLES

Cádiz.—Las primeras pruebas de producción efectuadas en el yacimiento golfo de Cádiz **C-2** dieron resultado positivo, confirmando la existencia de importantes caudales de gas metano.



Gas natural en Jaca.—Según leemos en el diario "El País", los trabajos de perforación realizados en las proximidades de la ciudad aragonesa de Jaca han puesto en evidencia la existencia

de una bolsa de gas natural, aunque todavía es pronto para poder evaluar la importancia del hallazgo y su viabilidad comercial.

CONFLICTOS

Guerra entre Tanzania y Uganda.—

El incidente de la frontera noroeste de Tanzania, del que dábamos cuenta en el "Noticiero" precedente, parece haber evolucionado hacia un claro estado de guerra entre las dos naciones implicadas, que comienzan a dar verdaderos partes de guerra, de acciones militares en las que intervienen carros de combate y paracaidistas.

CONSTRUCCION

Ayuda gubernamental en Francia.—

El diario "Informe Económico" publicó que el Gobierno francés ayudará a la industria de la construcción naval haciendo posible créditos a largo plazo con bajos tipos de interés, así como con el aporte de 350 millones de francos para la adquisición por Polonia de cuatro buques de carga.



Aumento de costes en Estados Unidos.—Según leemos en la revista "Journal de la Marine Marchande", un estudio realizado por la sociedad Shipbuilders Council of America muestra que el plan contra la inflación del presidente Carter provocará un aumento del orden de un 14 por 100 de los costes de la construcción naval civil en los astilleros estadounidenses.



Fin de la crisis.—Los expertos de la OCDE en construcción naval estiman que el Japón superará la crisis durante 1979, mientras que en Europa dicha crisis finalizará entre 1980 y 1983.

La construcción mundial entre los años 1979 y 1982 será de unos ocho millones de toneladas.

CONVENIOS

Acuerdo de cooperación chino-británico.—El secretario británico de Asuntos Exteriores, David Owen, y el vice-

primer ministro chino, Wang Chen, firmaron en Londres un importante acuerdo de cooperación científica y tecnológica.

Durante su estancia en el Reino Unido, Wang Chen visitó varias instalaciones industriales de carácter militar y científico.

CULTURA NAVAL

Santander.—Tuvo lugar en la capital montañesa la VII Edición de la Semana del Cine Submarino, organizada por la Federación Cantabra de Actividades Subacuáticas, en la que fueron proyectadas películas de Australia, Bélgica, Canadá, Cuba, Estados Unidos y España.



Presentación de un libro.—El pasado 13 de diciembre tuvo lugar en el Museo Naval la presentación del libro "La Armada Española", patrocinado por la Asamblea de Capitanes de Yate.

El acto estuvo presidido por el almirante jefe de la Jurisdicción Central, don Guillermo Matéu Roldán, en nombre del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, quien por obligada ausencia no pudo asistir. Le acompañaban el presidente de la Asamblea de Capitanes de Yate, don Jorge Salvat Gras, y el delegado en Madrid de dicha Asamblea, don Manuel María de Araluce.

Hizo el ofrecimiento de la obra don Jorge Salvat, quien destacó la trascendencia de la Armada en un país como el nuestro, histórica y geográficamente marítimo, aunque por desgracia no todos los españoles conocen su importante misión. Subrayó el orgullo de los capitanes de yate al dar a conocer con este libro la realidad de nuestra Marina y que ésta llegue a todos los rincones de nuestra geografía patria, fin primordial que esta obra persigue.

Presentó el libro el senador don Ricardo de la Cierva, que comenzó su disertación hablando del hundimiento del poder marítimo de España en Trafalgar, y de la ceguera posterior que obligó a seguir viviendo de espaldas a la mar. Señaló la contribución del libro al esfuerzo supremo de la Marina, el de volver a la mar los ojos y el corazón del pueblo español, porque en esta

obra se da a conocer la Armada, barco por barco, época por época, institución por institución. Es una presentación integral de la Marina. Aludió a las palabras que en el prólogo escribió el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada sobre la condición marítima de España y la necesidad de una inquietud marinera en su pueblo. Por último, describió el cuerpo de la obra como una auténtica antología de la realidad naval española entre el año 1900 y el momento actual, en la que se aportan minuciosos datos de la flota de hoy.

Cerró el acto el almirante Matéu, quien por ausencia obligada del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada agradeció a los patrocinadores del libro, a los autores y al presentador, su destacada colaboración en pro de la Marina, y deseó a la obra los tiempos más propicias y las mejores singladuras.

Concurrió a este acto un numeroso público, que llenó una de las amplias salas del Museo Naval.

CURIOSIDADES

Fenómeno luminoso no identificado.
El diario "ABC" publicó una informa-

ción de su corresponsal en Roma, en la que se describe un extraño fenómeno observado repetidamente frente a la costa adriática italiana, a unas cuatro millas de la ciudad de Pescara.

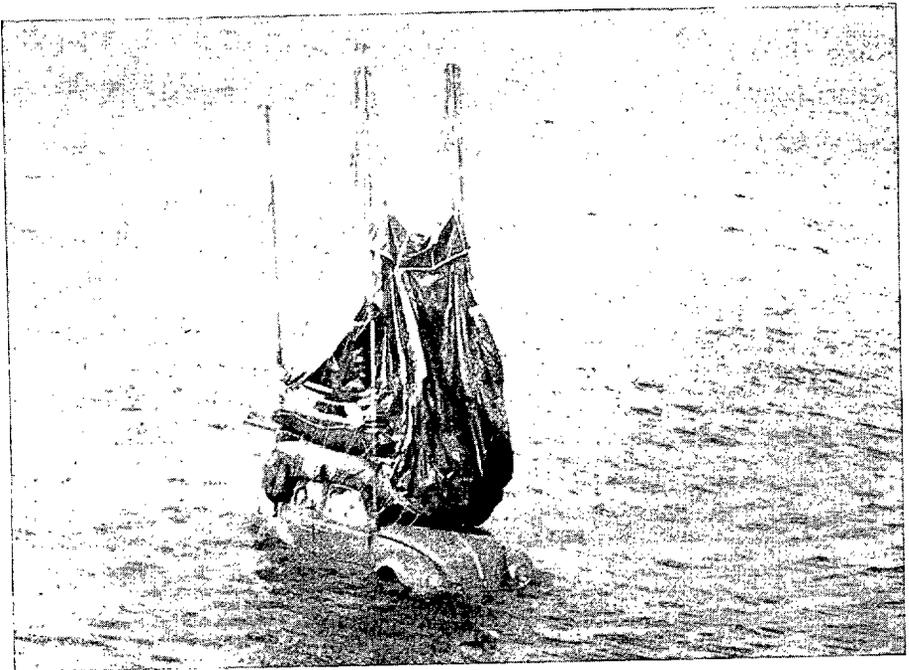
Se trata de una intensa luz roja que aparece repentinamente durante la noche en la superficie del mar, para elevarse posteriormente a gran velocidad y desaparecer en el cielo.

El fenómeno despertó el natural recelo entre los pescadores de la zona, y las autoridades navales italianas enviaron allí varias lanchas de vigilancia y un dragaminas.

El comandante de una de las lanchas, la **CP 2018**, así como dos suboficiales y dos marineros de la misma, pudieron contemplar el meteoro y comprobar que afectaba al radar de la lancha.



"A la buena de Dios".—Cuando el patrullero **Villamil** realizaba una misión de vigilancia en aguas del archipiélago canario, avistó a la altura de la punta de Maspalomas el extraño bastimento que muestra la fotografía adjunta, mitad automóvil, mitad velero, en el que el italiano Giorgio Amorecchi tenía la sana intención de atravesar



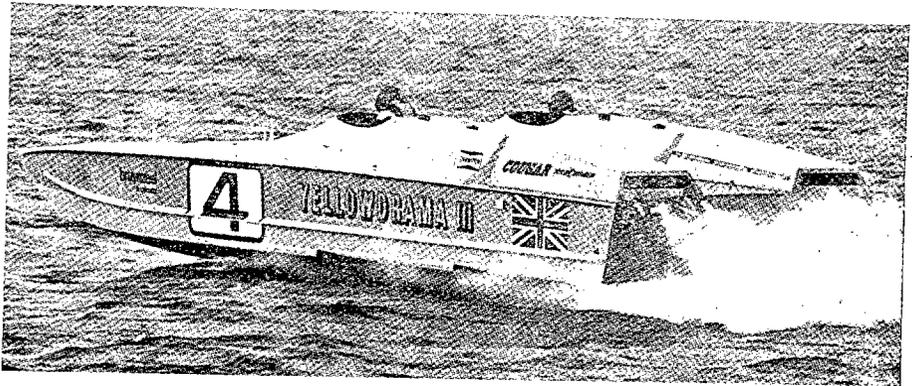
el Atlántico, de Gran Canaria a Nueva York, con escala en las islas Bahamas.

Desconociendo las cualidades maríneas de un **Volkswagen**, el comandante del **Villamil** decidió, con muy buen acuerdo, conducir la sorprendente nave al puerto deportivo de Pasitos Blancos, donde quedó internada en espera del resultado de una inspección de las Autoridades de Marina.

Lo que nosotros nos preguntamos ahora es cómo pudo aparecer esta monstruosidad marinera en aguas de Canarias.

DERECHO

Reino Unido.—En el discurso de la Corona que la reina Isabel II pronunció el 1 de noviembre con motivo de la inauguración de la nueva legislatura del Parlamento, figuraban la presentación del proyecto de ley sobre la Marina Mercante y la adopción de nuevas medidas para reforzar la seguridad y protección de las instalaciones de explotación de los yacimientos petrolíferos submarinos frente a las costas británicas.



DEPORTES

Southampton.—El catamarán deportivo de motor **Cougar**, cuya fotografía ilustra esta noticia, batió la marca mundial de velocidad de primera clase al alcanzar una velocidad de 148,33 kilómetros por hora.

La marca anterior estaba fijada en 137,84 kilómetros por hora y había sido conseguida en el año 1971 por la embarcación **Lady Arran**.



Clase "Finn".—El canario Joaquín Blanco, campeón del mundo en 1977, logró clasificarse como subcampeón en las regatas mundiales de esta clase para 1978, celebradas en el puerto mejicano de Manzanillo.

El primer puesto de la clasificación general fue para el norteamericano Bertrand.

DISTINCIONES

Orden del Mérito Naval.—Les fue concedida la Gran Cruz del Mérito Naval, con distintivo blanco, a los siguientes miembros de la Armada argentina:

- Almirante Rubén Franco.
- Vicealmirante Eduardo R. Fracassi.
- Contralmirante Sánchez Moreno.

ECONOMIA

El coste de un bloqueo.—Según datos que recogemos de la revista "Marine Rundschau", la denominada **Beira Patrol**, mantenida por la Armada británica desde 1965 a 1975 para vigilar el puerto mozambiqueño de Beira e impedir la entrada en él de petróleo para Rodesia, ha costado al contribuyente británico más de 100 millones de libras.

“Congelación” total en Noruega.—Según recogemos del “Boletín Informativo” de CONSTRUNAVES, el Gobierno noruego ha anunciado la congelación de los salarios hasta primeros de enero de 1980. Simultáneamente, serán congelados también los impuestos, las tasas y los dividendos.

Con estas medidas, combinadas con una devaluación de la corona, el Ministerio de Hacienda espera detener la aguda inflación que aqueja a la economía de la nación.

ELECTRONICA

Radar de vigilancia y navegación.—La “Revista Internacional de Defensa” informa que la Marina estadounidense ha adoptado el radar **NARAD AN/SPS-55**, fabricado por Cardion Electronics, para los buques de las clases **DD-963, CGN-41 y FFG-7**.

Al parecer, aunque el tiempo medio entre averías exigido era de quinientas horas, en la práctica se han alcanzado las 1.200. Además, el tiempo de reparación medio no excede de veinte minutos.

Sistema de blancos fantasmas.—Según recogemos de “Military Review”, la sociedad estadounidense Hughes Aircraft construye en California un sistema de contramedidas electrónicas para la Armada que guiará a los misiles enemigos hacia un blanco imaginario.

El nuevo equipo llevará las siglas **AN/SLQ17A** y costará 8,5 millones de dólares.

Pesqueros españoles para la URSS.—En los astilleros de Construcciones Navales del Sureste, de Alicante, comenzaron los primeros trabajos para construir 10 pesqueros de 210 toneladas de registro bruto, encargados por la Unión Soviética.

El pedido alcanza un importe de 10 millones de dólares.

El uranio español. — Leemos en el diario “ABC” que las reservas españolas de uranio son en estos mo-

mento de 11.500 toneladas, clasificadas como recursos razonablemente asegurados, más otras 10.000 de recursos estimados adicionales, todas ellas explotables a un coste inferior a treinta dólares por libra de producto.

La producción actual de concentrados de uranio es de 225 toneladas anuales, pero hacia 1981 la producción nacional de estos concentrados llegará a las 900 toneladas por año.



Argentina podrá producir plutonio.—El diario “Informe Económico” publicó una noticia según la cual Argentina podrá producir plutonio a partir de 1980, en una fábrica experimental de tratamiento que está actualmente en construcción en el Centro de Investigaciones de la Comisión de Energía Atómica de dicho país sudamericano.



Venta de una central nuclear.—El diario “El País” publicó recientemente que el Gobierno estadounidense había dado su visto bueno a la venta, por Francia, de una central nuclear de patente norteamericana a la República Popular de China, en una operación comercial que supondrá la más importante transferencia de tecnología nuclear occidental al régimen de Pekín.

La central en cuestión pertenece a las denominadas de agua ligera y será fabricada por la sociedad francesa Framatone.

ENTREGAS

Cartagena.—Tuvo lugar la ceremonia de entrega a la Marina de la corbeta **Descubierta**, primera unidad de dos series de cuatro cada una, que construyen las factorías de la Empresa Nacional “Bazán” en Cartagena y El Ferrol.

Presidió el acto el Jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante Arévalo Pelluz, al que acompañaban el capitán general de la Zona Marítima del Mediterráneo, almirante Muñoz-Delgado y Pintó; el almirante jefe del Arsenal, vicealmirante Pieltáin Moreno; el comandante general de la Flota, vicealmirante Caamaño Fernán-

dez; el director de Construcciones Navales, vicealmirante García-Parreño Kaden; altos cargos de la Empresa Nacional "Bazán", y otras autoridades.

Con motivo de esta entrega, el almirante Arévalo impuso la cruz del Mérito Naval al personal de la Armada y de "Bazán" que más se había distinguido durante la construcción de la nueva corbeta.

Cabe señalar que todos estos actos tuvieron lugar fuera de la dársena del Arsenal Militar, lo que congregó numeroso público en el muelle comercial Héroes de Cavite.

Las características más destacadas de la corbeta **Descubierta** son las siguientes: eslora, 88,87 metros; manga de trazado, 10,40; puntal, 6,20; desplazamiento, 1.479 toneladas; potencia de máquinas, 16.000 BHP.

Va armada con un cañón de 76/62 Oto Melara, dos cañones de 40/70 Bofors, un lanzacohetes antisubmarino bitubo de 375 milímetros, dos tubos lanzatorpedos antisubmarinos, un sistema de misiles superficie-aire, y un sistema de misiles superficie-superficie.

ESPIONAJE

Inquietud estadounidense. — La entrega a Cuba de aviones de combate **Mig-23** soviéticos, que pueden ser dotados de armas nucleares, inquietó seriamente a los responsables de la Defensa de Estados Unidos y de sus aliados de la OTAN.

Para averiguar si los nuevos aviones cubanos habían sido provistos de estas armas nucleares, aviones de reconocimiento norteamericanos sobrevolaron la isla Cuba, a la que también dedicaron especial atención los satélites-espía estadounidenses.

Se trataba simplemente de saber si los **Mig** entregados a los cubanos eran de carácter defensivo u ofensivo, o en otras palabras, si los rusos habían violado el Acuerdo Kennedy-Kruschef que puso fin a la crisis de los misiles del año 63.

Los aviones de reconocimiento utilizados fueron los **SR-71**, denominados **Pájaros Negros**, diseñados en 1964 para reemplazar a los **U-2**. Pueden volar a 35 kilómetros de altitud y a una velocidad de 3 Mach. Van provistos de sensores electrónicos y cámaras ul-

transensibles capaces de detectar los artefactos nucleares o el equipo necesario para su transporte.

ESTRATEGIA

Washington. — El doctor William J. Perry, uno de los científicos más destacados del Pentágono, declaró que el actual sistema soviético de defensa aérea, en el que han sido invertidos unos 100.000 millones de dólares, sería totalmente ineficaz contra un posible ataque de 3.000 **crucis misil** portadores de cabezas nucleares.

El doctor Perry puntualizó que si él fuera un planificador soviético en asuntos de Defensa, el **crucis misil** le pondría muy nervioso y haría todo lo posible por impedir su desarrollo y despliegue.



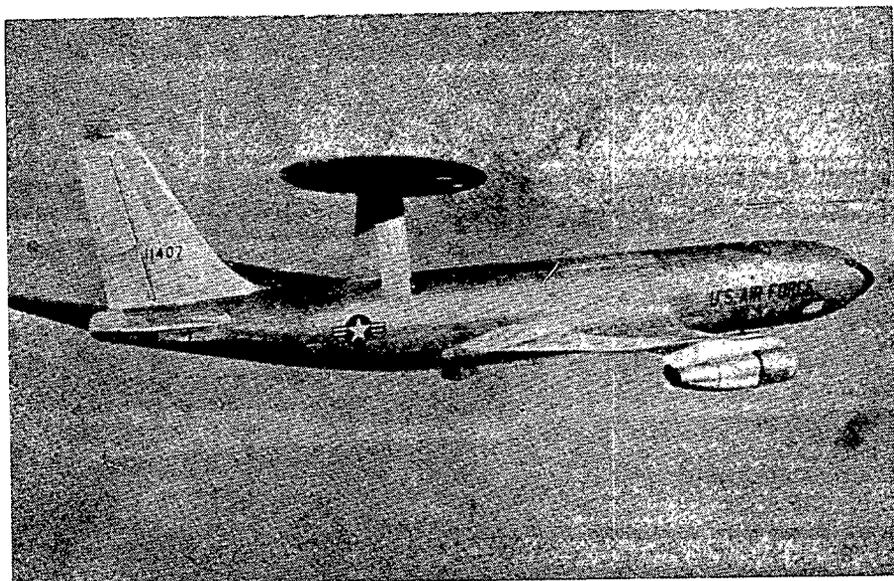
Pacto de Varsovia. — Según publicó el diario "Informaciones", parece ser que las presiones soviéticas para incrementar el presupuesto militar del Pacto de Varsovia no han sido bien recibidas por varios de sus miembros.

Concretamente, el presidente rumano Ceausescu afirmó que Rumania se negaba a aumentar su contribución económica porque la situación internacional no obligaba a tomar ninguna medida de urgencia. También dijo que Rumania no había concedido ni concederá nunca a nadie el derecho de comprometer a su Ejército en ninguna acción militar.



OTAN. — Según recogemos del diario "El País", el secretario general de la Organización del Tratado del Atlántico Norte, Joseph Luns, afirmó en Lisboa durante la vigésimo cuarta reunión de la asamblea de la Alianza Atlántica, que era irreal pensar en una defensa europea comunitaria y autónoma.

El señor Luns basaba su afirmación en dos puntos: una defensa que no integre Portugal y Turquía sería enormemente vulnerable por su flanco sur; y para prescindir de la participación americana, las naciones europeas tendrían que gastar para su defensa el doble de lo que gastan actualmente.



Aprobado el sistema AWCS.—Once de los quince países miembros de la Alianza Atlántica dieron su visto bueno a la creación del sistema de alerta aérea conocido por las siglas **AWCS** (Airborne Warning and Control System).

Estados Unidos, Alemania Federal y Canadá serán quienes sufraguen la mayor parte de los gastos del programa, que contempla la construcción de 18 aviones **Boeing 707** dotados de grandes antenas, que permitirán detectar incursiones aéreas a baja altitud a distancias de hasta 500 kilómetros.

Ilustra esta noticia una fotografía de archivo de un avión de este tipo utilizado por la Fuerza Aérea estadounidense.

FLETES

Mejora en la balanza de fletes.—Aunque continúa el déficit crónico de nuestra balanza de fletes, se observa en la misma una clara mejoría al ser el balance de 1977 de sólo —14,5 mil millones de pesetas, frente a los —21,1 mil millones de 1976.

En 1977, los ingresos y pagos en concepto de fletes marítimos ascendieron a 22.830 y 37.354 millones de pesetas, respectivamente, con un aumento

en los primeros del 31 por 100, y una reducción de los segundos del 3 por ciento respecto al año anterior.



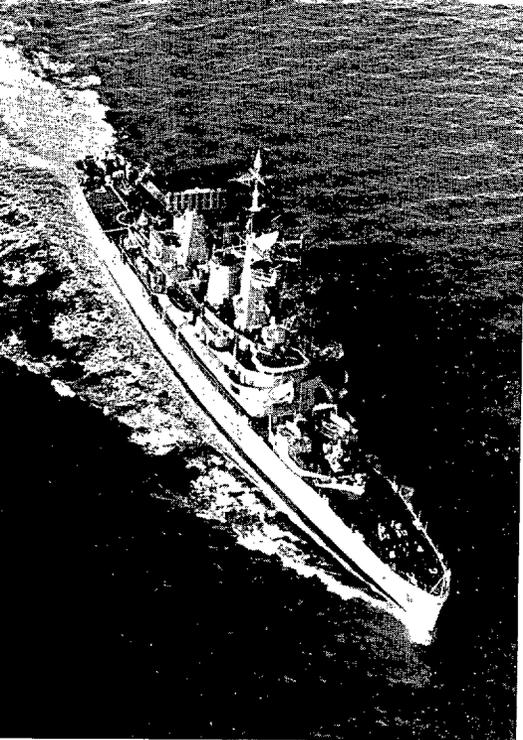
Acuerdo comunitario sobre tarifas.—Según una noticia que publicó "Informe Económico", el Mercado Común adoptó un programa, con una vigencia de dos años, que regulará las tarifas de fletes en dos de las principales derrotas marítimas mundiales y que tiene por objeto contrarrestar la política de reducción de tarifas practicada por la Unión Soviética.

Las dos derrotas mencionadas son las que unen los puertos de la CEE con Centroamérica y Africa Oriental.

FLOTAS

Austeridad y problemas británicos. La revista "Marine Rundschau" publicó recientemente que como consecuencia de las medidas de austeridad del año 1974, las fragatas británicas **Dido Najad** y **Galatea** no pueden actualmente utilizar su sonar **199** por carecer de los respetos necesarios.

Igual suerte amenaza a otras cinco fragatas de la clase **Leander** y a dos unidades más de la clase **Tribal**.



Ofrecemos a nuestros lectores en esta página una fotografía de la fragata **Cleopatra**, en la que el cañón de 114,3 milímetros de proa ha sido sustituido por un lanzador doble de misiles **Exocet**.



Flota de desembarco soviética.—La revista "Défense Nationale" publicó una información sobre este tema, en el que decía que la URSS disponía de las siguientes unidades anfibas:

- 1 LSD del tipo **Rogov**.
- 14 LSD del tipo **Alligator**
- 10 LSD del tipo **Ropucha**.
- Unas 60 LSM del tipo **Polnonyi**.
- 35 grandes barcasas de desembarco.

Con estos medios no puede pensarse que la Unión Soviética pueda efectuar grandes operaciones anfibas como las realizadas por los aliados durante la última guerra. Sin embargo, en opinión del comentarista francés, esta flota está muy bien adaptada para realizar operaciones de desembarco en la retaguardia enemiga, para facilitar la progresión de las tropas soviéticas a lo largo de las costas en el

caso de un ataque a Occidente o para la conquista de los estrechos bálticos o turcos.

INCIDENTES

Pescadores españoles asesinados.—Siete marineros muertos, entre ellos el patrón, fue el resultado del bárbaro golpe de mano efectuado contra el pesquero español **Cruz del Mar** por un grupo no identificado, cuando se encontraba a la altura de cabo Cabiño, entre Villa Cisneros y El Aaiún. El **Cruz del Mar** fue volado por los asaltantes.

Los agresores, en número superior a la docena, llegaron a bordo de una balsa tipo **Zodiac**, vestidos de hombre-rana y armados con fusiles ametralladores con culata de plástico y cargador curvo.

Según el relato de uno de los supervivientes que recogemos del diario "El País", casi una hora estuvieron los asesinos de charla con la tripulación española, con la que cenaron y tomaron café, mientras varios de ellos colocaban una bomba en un camarote de popa.

Repetidas veces aseguraron a los inquietos pescadores que no tenían por qué preocuparse, para finalmente ordenarles que se colocaran en una de las bandas y disparar contra ellos.

Cuando poco después de la matanza los asaltantes abandonaron el pesquero, uno de los tres supervivientes subió a bordo y tras pedir rápidamente socorro por radio por el peligro que representaba la bomba instalada, echó al agua una de las balsas y en ellas permanecieron los tres hombres hasta que fueron recogidos por el pesquero **Chico Grande**.

Inmediatamente después de conocer el atentado, el presidente del Gobierno convocó una reunión para estudiar la situación, a la que asistieron los ministros de Defensa, Presidencia del Gobierno y Transportes, el subsecretario del Ministerio de Asuntos Exteriores y el almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada. En esta reunión se decidió, entre otras medidas, dotar a la Flota Pesquera de la capacidad de protección necesaria para repeler estos ataques y la continuación de la vi-

gilancia ya ejercida por unidades de la Armada española en la zona.

En la ONU, el representante español hizo constar la repulsa más enérgica del Gobierno por el atentado y su creciente preocupación por el deterioro de la situación en la región noroccidental de Africa.



Los refugiados del "Hai Hong".—Dos mil quinientos sesenta y seis, de los que 1.262 eran niños; 680, mujeres, y 125, ancianos, permanecieron más de doce días a bordo de un viejo carguero, el **Hai Hong**, fondeado en la rada de Klang, sin que las autoridades de Malasia permitieran su desembarco, ni incluso, durante los diez primeros días, el envío de víveres ni de medicamentos al buque.

Finalmente, la decisión de varios Gobiernos de acoger en sus países a estos refugiados, indujo al Gobierno de Kuala Lumpur a dulcificar su actitud.



Mar de Barents.—Según leemos en la revista "Marine Rundschau", en el mes de agosto pasado los pesqueros de arrastre británicos **Coriolanus** y **Arctic Buccaneer** fueron obligados por un patrullero soviético de vigilancia pesquera a salir de la denominada **Zona Gris**.

Dado que los dos pesqueros faenaban con licencia noruega, el Gobierno de Oslo presentó la correspondiente reclamación diplomática.



Cañonazo y protesta diplomática.—Según leemos en la revista "Marine Rundschau", cuando la fragata británica **Antelope** realizaba unos ejercicios de tiro frente a la costa sur inglesa, uno de sus proyectiles cayó cerca del buque-escuela ruso **Smolnyj** que, al parecer, navegaba precisamente dentro de la zona de tiro situada frente a la isla de Wight.

La obligada protesta diplomática de Moscú no se hizo esperar.



Asalto frustrado en Las Palmas.—Una noticia publicada por el diario "ABC" indicaba que en el Puerto de

la Luz, unos individuos habían intentado subir durante la noche a bordo del buque argentino **Almirante Stewart**, pero que habían sido rechazados por la guardia de a bordo.

Al parecer, los asaltantes, que llegaron en botes e iban armados con cuchillos, pretendían robar en los contenedores estibados en cubierta.

INDUSTRIA

Colaboración INI-Fuerzas Armadas. Bajo la presidencia del teniente general Gutiérrez Mellado, vicepresidente primero del Gobierno y ministro de Defensa, al que acompañaban el ministro de Industria y Energía, señor Rodríguez Sahagún, tuvo lugar en la sede del Instituto Nacional de Industria una reunión a la que asistieron altos mandos de las Fuerzas Armadas y directivos del INI y de sus empresas, con el fin de estudiar las posibilidades del Instituto para una más estrecha colaboración con el ministerio de Defensa.

Entre los asistentes a esta reunión figuraban el general jefe del Alto Estado Mayor, los jefes de los Estados Mayores de los tres Ejércitos y los de los Apoyos Logísticos de los mismos.



Dragados y Construcciones.—Esta empresa española ha comenzado a construir en sus instalaciones de Almería un sistema de perforación y otro de producción, con destino a los yacimientos petrolíferos del Mar del Norte.

También construye Dragados y Construcciones los módulos para el alojamiento de dos plataformas fijas de Texaco y Occidental Petroleum.

INFORMACION

Monografía sobre el proyecto de buques.—El Registro Marítimo del Lloyd's presentó, en un Congreso organizado en Newcastle upon Tyne bajo el nombre de "En preparación de los años ochenta", una monografía sobre la metodología del cálculo directo en el diseño estructural de los buques,

que parece haber despertado gran interés en los medios relacionados con el tema.

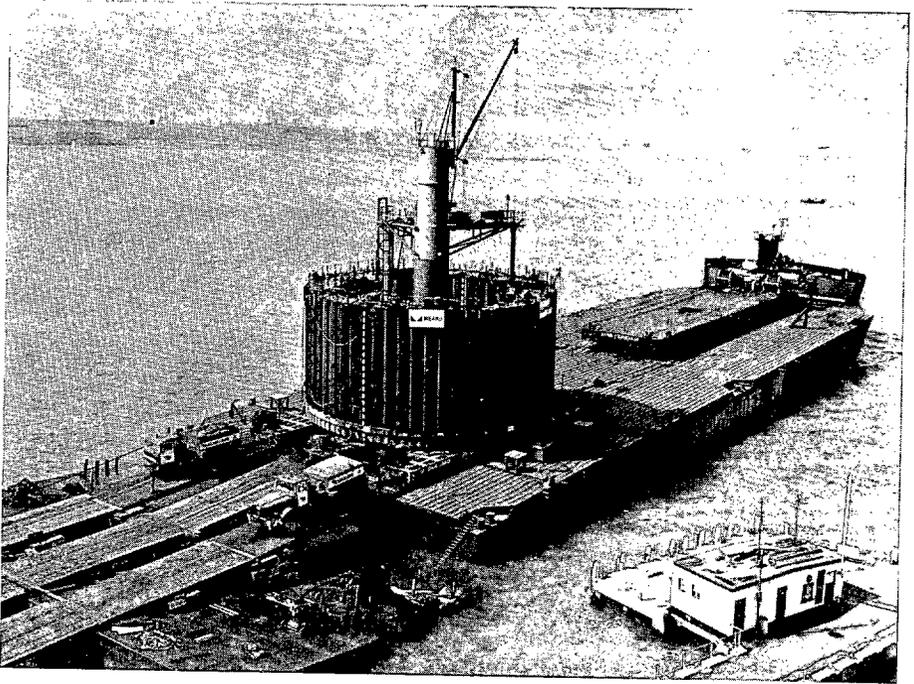
La monografía en cuestión trata de los métodos de cálculo directo y de la necesidad de su aplicación para poder ajustarse a los reglamentos de las sociedades de clasificación. Hace el análisis sistemático de los diferentes tipos de carga y de la capacidad de las estructuras, así como de los módulos de fallo y técnicas de diseño, presenta una serie de definiciones de los diferentes factores estudiados.



INVESTIGACION

Estudios prácticos de hidrodinámica. El Instituto Marítimo Nacional de Gran Bretaña encargó a la empresa "Mears Construction Ltd." la construcción de una gran torre de 20 metros de altura, que apoyada sobre una plataforma de hormigón de otros 20 metros de diámetro, fue sumergida en la bahía de Chistchurch, en el Canal de la Mancha, en 7 metros de agua.

La torre va provista de un equipo muy avanzado capaz de medir y registrar una serie de datos, tales como la presión hidrodinámica y los esfuerzos



Informes de ANAVE.—El Gabinete de Estudios de la Asociación de Navieros Españoles ha publicado recientemente dos informes titulados "Balance en el Sector Marítimo. Cuándo y Cómo" y "Evolución y Perspectivas del Transporte Marítimo de Graneles Sólidos", en los que se hace un análisis detenido de cada uno de estos temas.

producidos por las olas sobre el cilindro central de la torre, que permitirán estudiar y mejorar el comportamiento de las estructuras sometidas a la acción de las olas.

La fotografía que ilustra esta noticia nos muestra la torre en cuestión a bordo del gran pontón de 11.000 toneladas utilizado para transportarla hasta el punto de fondeo.

LANZAMIENTOS

San Fernando.—En la factoría de la Empresa Nacional "Bazán" tuvo lugar el lanzamiento del carguero polivalente **Mar Negro**, construido para la naviera Marítima del Nervión.

Las características principales del nuevo buque son: eslora máxima, 149,40 metros; manga de trazado, 21,70; puntal a la cubierta superior, 12,70; calado a plena carga, 9,67; desplazamiento, 20.200 toneladas; porte, 13.500 toneladas; velocidad, 16 nudos.



El Ferrol del Caudillo.—En la factoría ferrolana de la Empresa Nacional "Bazán" tuvo lugar el lanzamiento del carguero **Arao**, construido para la naviera Marítima Astur.

Las características principales del nuevo buque son las siguientes: eslora, 140,80 metros; manga, 19,20; puntal, 12,40; calado, 8,05, y porte, 12.850 toneladas. Su velocidad es de 15,7 nudos.



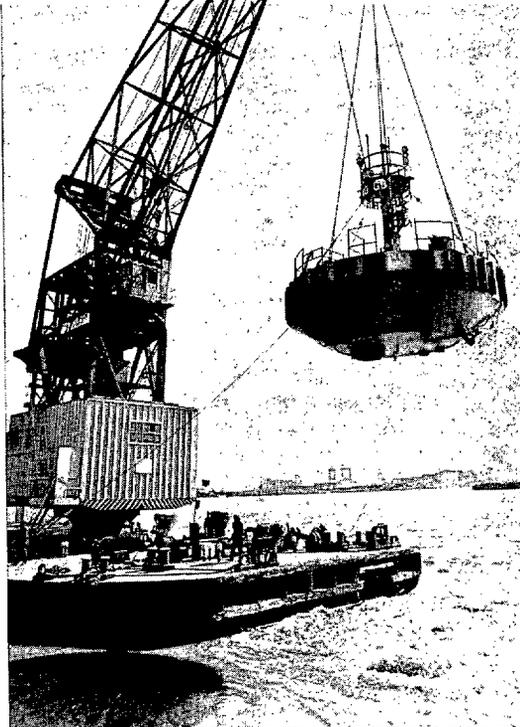
Bilbao.—En la factoría de Astilleros Españoles tuvo lugar el lanzamiento del buque **roll-en roll-off**, de 6.390 toneladas de porte, **Comodal I**, construido para la naviera brasileña Companhia de Transportes Intermodal.

MANIOBRAS

Northern Wedding 78.— Con este nombre tuvieron lugar unas maniobras de la OTAN en las que participaron 150 buques de guerra, 22 submarinos y 800 aviones y helicópteros, cuyo punto culminante fue un desembarco en la isla de Shetland, en el que intervinieron 8.000 hombres de las Infanterías de Marina de Estados Unidos, Gran Bretaña y Holanda.

Según leemos en la revista "Marine Rundschau", no faltaron en estas maniobras los inevitables buques de guerra soviéticos que siguieron de cerca los ejercicios. Entre estos espectadores no invitados figuraba el crucero lanzamisiles de la clase **Kresta II Admiral Makarov**.

1979]



MARINA MERCANTE

Boya meteorológica británica.— La fotografía recoge la puesta a flote, en aguas del Támesis, de la boya **National Data Buoy**, que totalmente automatizada, está dotada de modernísimos sensores oceanográficos y meteorológicos para la medición de la velocidad y dirección del viento, altura de las olas, corrientes marinas, presión y temperatura.

Todos los datos recogidos por los sensores serán enviados a través de 90 canales de enlace radio a una estación costera y servirán para conocer de forma continua la evolución de la situación meteorológica en la zona.

La **National Data Buoy** será anclada a 241 km de Lands End y sus informaciones serán de gran utilidad para la explotación de los yacimientos petrolíferos del mar del Norte.



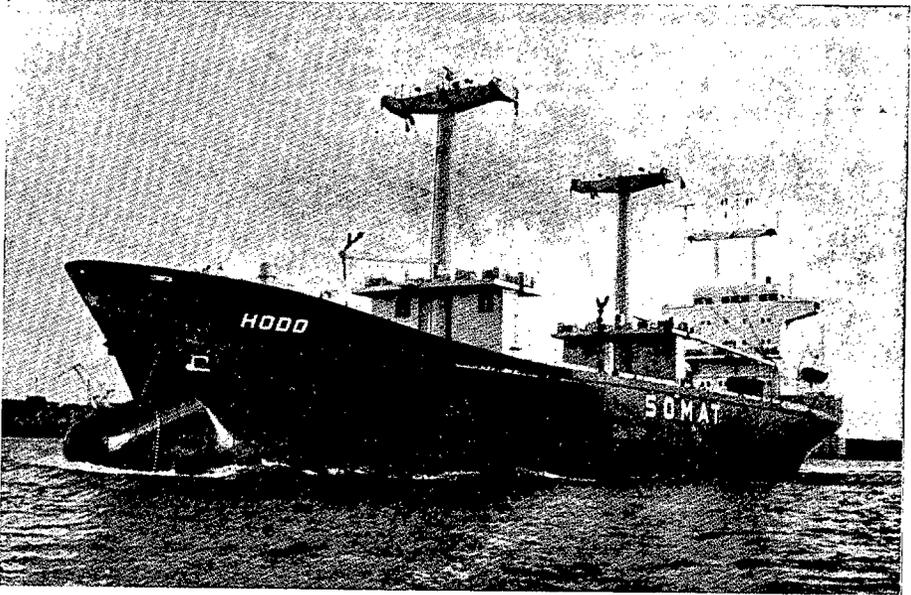
Estados Unidos.— Según leemos en la revista "Journal de la Marine Marchande", el presidente estadounidense, Carter, firmó una ley que impone unas normas de construcción y de equipo más estrictas a los petroleros

que naveguen en aguas norteamericanas.

Esta ley fue preparada por la Comisión del Congreso encargada de la Marina Mercante y de la Pesca y su puesta en vigor ha tenido lugar antes que lo hayan hecho las Convenciones internacionales.



Primer mercante de Togo.—Se trata del **Hodo**, cuya fotografía ilustra esta noticia y que ha sido construido en los astilleros alemanes de Flensburger.



El buque tiene 133,8 metros de eslora y con sus 7.553 toneladas de porte puede embarcar hasta 454 contenedores.



Gran Bretaña.—Según un informe de la sociedad British Shipbuilders, durante los siete primeros meses de 1978, los armadores del Reino Unido vendieron 47 cargueros en orre y seis mineraleros-petroleros, que totalizaron 2.600.000 toneladas de porte, o sea, un 18 por 100 del tonelaje de la flota británica de cargueros en orre.

Estas ventas han proporcionado a los armadores unos ingresos de casi 179 millones de dólares.

Resultado de una inspección.—Según el boletín "FACS Forum" que publica la Federation of American Controlled Shipping, los petroleros de bandera liberiana, seguidos por los de bandera panameña, son los que han pasado con mejor resultado las inspecciones de la guardia costera norteamericana durante el período de tiempo comprendido entre el 1 de julio de 1977 y el 30 de junio de 1978.

Ocupan el tercer puesto los petroleros ingleses, seguidos de los noruegos, japoneses y griegos.

Buques rusos para Cuba.—La entidad estatal soviética Sudoimport vendió a la sociedad cubana Marpesca dos mercantes del tipo **DNEPR**, para carga seca, de 14.900 toneladas de porte.

Estos buques han sido construidos en los astilleros de Kherson, Ucrania, por encargo de la Marina Mercante cubana.

NAVEGACION

Navegación por satélite.—La sociedad Magnavox lanzó al mercado un nuevo equipo de navegación por satélite denominado **MX-1107**, especialmente proyectado para trabajos de in-

vestigación hidrográficos y oceanográficos y navegación integrada.

Mediante un sistema de doble canal se autocorrigió el posible error de refracción ionosférica, de forma que la exactitud de la situación tiene como máximo un error de 25 metros.



Línea regular entre Italia y China.— Los buques italianos *Serena* y *Trieste*, que actualmente realizan un servicio regular entre Italia y puertos indonesios, thailandeses, filipinos y japoneses, tocarán también en puertos chinos en virtud de un acuerdo firmado en Roma.

ORGANIZACION

Servicio de Publicaciones.—Una orden del Ministerio de Defensa atribuyó la presidencia del Consejo Directivo del Servicio de Publicaciones de la Armada al cargo de almirante jefe del Departamento de Personal.

PERSONAL

Nombramientos.—El contralmirante Gómez Arroyo fue nombrado presidente de la Comisión de Retribuciones del Cuartel General de la Armada.

PESCA

Inglaterra mantiene su posición.— Una información publicada por el diario "ABC" indicaba que Gran Bretaña mantenía su veto a los acuerdos pesqueros ultimados por la CEE con España, Noruega, Suecia y las islas Feroe.

El ministro británico David Owen insistió en que no aceptaría compromisos pesqueros con terceros países hasta que la Comunidad no tenga en cuenta las reivindicaciones del Gobierno de Londres sobre un tratado preferencial dentro del régimen comunitario de pesca.



Flota ballenera rusa.—La agencia "Tass" informó de que la Unión So-

viética había decidido reducir su flota ballenera en el Atlántico durante esta campaña, con el fin de restablecer el equilibrio biológico de la ballena en dicha zona.

POLITICA

Referéndum constitucional.—Dentro de un clima de absoluta normalidad tuvo lugar el día 6 de diciembre pasado la consulta del referéndum constitucional, cuyos resultados provisionales ofrecemos a continuación:

— Censo escrutado: 26.566.419 (98,99 por 100).

— Votos afirmativos: 15.782.639 (87,79 por 100).

— Votos negativos: 1.423.184 (7,91 por 100).

— Votos en blanco: 636.095 (3,53 por 100).

— Votos nulos: 135.193 (0,75 por 100).

— Total de votantes: 17.977.111 (67,66 por 100).

— Total abstenciones: 8.589.308 (32,33 por 100).

En la tarde del día 7, el Gobierno celebró en el Palacio de la Moncloa un Consejo de Ministros para evaluar y examinar los resultados de la consulta, a cuyo término, y al margen del contenido de los temas tratados, la Secretaría de Estado para la Información hizo pública una nota en la que se expresaba la satisfacción del Gobierno por los resultados obtenidos y su seguridad de que esta Constitución será garantía de una larga convivencia pacífica y democrática bajo la Monarquía parlamentaria.



Golpe de Estado en Bolivia.—El general David Padilla asumió la presidencia de Bolivia tras un levantamiento militar que puso fin a la presidencia del general Juan Pereda, quien a su vez había derrocado al gobierno del general Hugo Banzer cuatro meses antes.

El nuevo jefe de Estado boliviano prometió convocar elecciones generales en el primer trimestre del año próximo y no en mayo de 1980, como tenía previsto el Gobierno anterior.

Costa Rica rompe sus relaciones con Nicaragua.—Tras un incidente fronterizo, en el que perdió la vida un guardia civil costarricense, el Gobierno de esta república centroamericana rompió sus relaciones diplomáticas con el Gobierno de Nicaragua.

Por otra parte, dada la tensa situación política y prebélica que reina en Nicaragua, el Gobierno de Honduras decidió cerrar sus fronteras con esta nación, según una información que recogemos del diario "ABC".



Ruptura egipcio-búlgara. — Según una nota oficial publicada en El Cairo por el Ministerio de Asuntos Exteriores egipcio, el Gobierno de esta capital decidió romper sus relaciones diplomáticas con Bulgaria tras la expulsión de los diplomáticos egipcios acreditados en Sofía.

Esta crisis diplomática fue provocada por un grave incidente en la Embajada búlgara en El Cairo, que motivó la intervención de las fuerzas antidisturbios egipcios y la ocupación por las mismas de la Embajada.



Apoyo a la independencia rumana. La visita a Rumania de Blumenthal supone la continuación del diálogo iniciado entre los Gobiernos estadounidense y rumano con ocasión del viaje realizado por el presidente Ceausescu a Washington durante el pasado mes de abril.

El propio Blumenthal declaró que el presidente Carter le enviaba a reafirmar al pueblo rumano y al presidente Ceausescu la importancia que Estados Unidos concede a la independencia de Rumania y a la amistad entre las dos naciones.

PREMIOS

Cartagena.—En la Semana Internacional de Cine Naval, el premio especial **Carabela de Plata** correspondió a la película inglesa "The Brenda's voyage".

El premio **Submarino Peral** fue concedido al cortometraje estadouni-

dense "The Last ditail" y el trofeo **Cigala de Plata** a la proyección checoslovaca "Heldgolandska".

PROGRAMAS

Cuarto portaaviones tipo "Nimitz". La Cámara de Representantes autorizó un presupuesto de 2.100 millones de dólares para la construcción de una cuarta unidad de la clase **Nimitz**.



Programa "Trident".—Según leemos en la revista "Marine Rundschau", la Oficina General de Pagos (General Accounting Office) indicó a la Armada estadounidense que podrían reducirse los costos del programa "Trident" si se modificaban algunos detalles, como, por ejemplo, el de prever la entrada en servicio de la base de Bangor, en mayo de 1980, cuando en realidad el primer submarino de la clase **Ohio** no podrá utilizarla antes del mes de diciembre de dicho año.

PROYECTOS

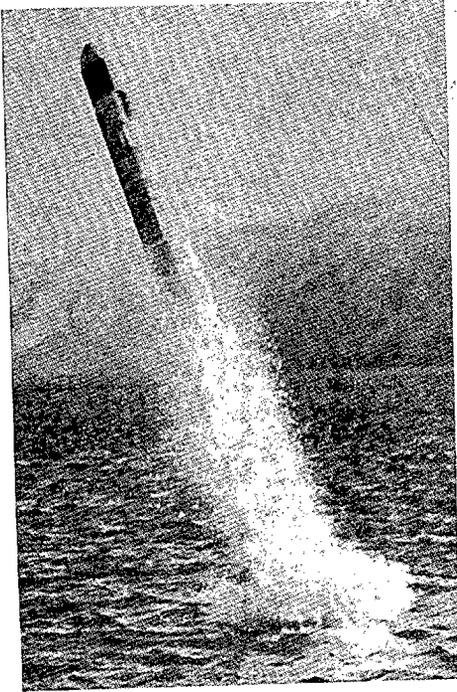
Gran dique seco sudafricano.—Parece ser que el proyecto de construir un gran dique seco en la bahía sudafricana de Algoa ha recibido recientemente un notable impulso como resultado de la publicación de los estudios preliminares, en los que se demuestra claramente la viabilidad del proyecto al no existir instalaciones adecuadas para petroleros de más de 100.000 toneladas entre el golfo Pérsico y Portugal.

PRUEBAS

Más de 80 nudos.—Según una noticia aparecida en la revista "Marine Rundschau", el buque experimental estadounidense de 100 toneladas **SES 100 A-1**, de efecto superficial, alcanzó una velocidad de 85,7 nudos durante las pruebas efectuadas en junio pasado en la bahía de Chesapeake.

Los técnicos esperan lograr velocidades más grandes con esta unidad experimental, que debe permitir el desarrollo de otra mejorada, de 3.000 toneladas.

Misil "Tomahawk".—En el Noticario anterior dábamos información sobre las pruebas efectuadas recientemente en Estados Unidos del **cruise missile Tomahawk**. Completamos ahora esta información con una fotogra-



fía que muestra al citado misil a su salida del mar, tras el lanzamiento submarino efectuado frente a las costas californianas en el que el **Tomahawk** no pudo realizar todo el programa de vuelo.

PUERTOS

Dubai.—El terminal de contenedores del puerto de Mina Rashid entrará en servicio hacia el mes de abril del año próximo.

Las nuevas instalaciones tendrán un movimiento de 200.000 contenedores al año, dispones de cinco muelles y tienen una capacidad de almacenaje de 10.000 contenedores.

SALVAMENTOS

Decisiva intervención.—El diario "ABC" publicó una crónica de su corresponsal en Santander en la que se daba cuenta del dramático salvamento realizado por tres helicópteros de la Armada embarcados en el **Dédalo**, que en medio de grandes rompientes y fuerte viento pudieron recoger sanos y salvos cinco hombres, una mujer y dos niños de corta edad de a bordo del buque de cabotaje **Gabi**, de 400 toneladas, que había encallado en la playa de Somo, en el lugar conocido por Las Quebrantas, a la entrada del puerto de Santander.

Con anterioridad a la intervención de los helicópteros de la Armada, dos de los siete tripulantes del **Gabi** lo habían abandonado en una balsa y habían sido recogidos por una lancha de Vigilancia Fiscal, primera en acudir a las llamadas de socorro del buque naufrago.

Hombres de la Comandancia de Marina y de la Cruz Roja habían acudido también a la playa de Somo para instalar un andarivel hasta el **Gabi**, que se encontraba a unos 100 metros de la orilla. La entrada en escena de los helicópteros hizo innecesaria esta maniobra.

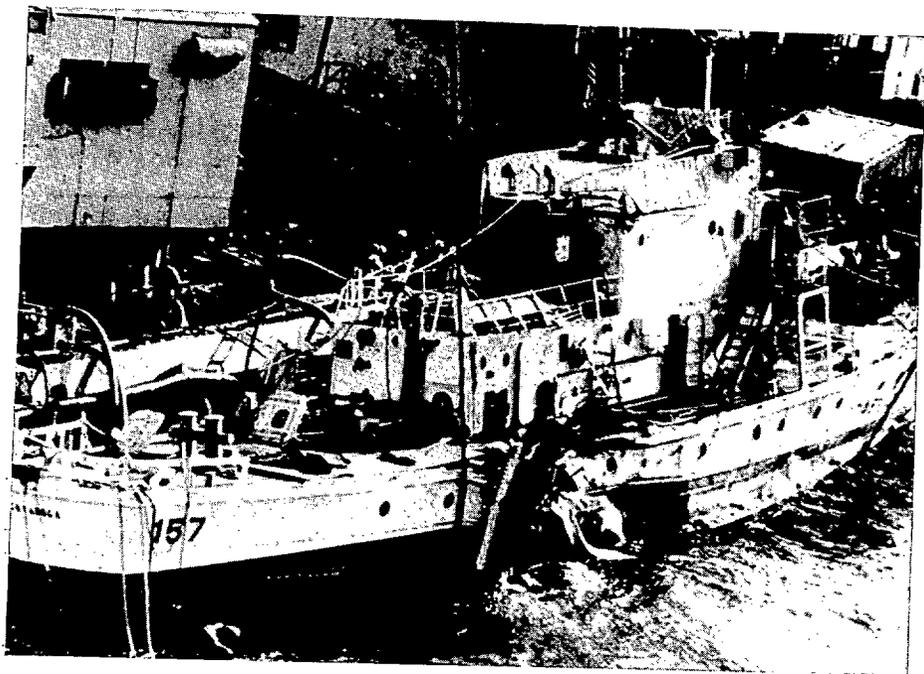
Numeroso público presenció desde tierra el salvamento, que se desarrolló en condiciones verdaderamente dramáticas, dado el estado de la mar y la fuerza del viento.



Guiado al fondeadero.—Cuando el mineralero israelí de 41.000 toneladas de arqueo **En Gendi** navegaba por el canal de la Mancha en medio de una densa niebla, una avería dejó fuera de servicio todos los radares de a bordo.

El buque, que se encontraba en ese momento a unas tres millas al oeste del cabo Gris-Nez, alertó los Servicios Costeros franceses y poco después el guardapesca **Garance** se situaba en las proximidades del mineralero israelí, que, siguiendo las órdenes transmitidas por el comandante del guardapesca, pudo llegar sin novedad al fondeadero de espera del puerto de Dunkerque.





Puesta a flote de un guardacostas. La fotografía que ilustra esta noticia muestra el momento en que el guardacostas estadounidense **Cuyahoga** es izado a la superficie en la bahía de Chesapeake.

El **Cuyahoga**, que presenta una gran brecha en su costado de estribor, resultó hundido al entrar en colisión con el carguero argentino **Santa Cruz II**. En el accidente perdieron la vida once tripulantes del guardacostas.

Flota nuclear británica.—Según una información que recogemos de la "Revista Internacional de Defensa", el grupo Vickers construirá un nuevo submarino nuclear para la Marina británica, que dispondrá así de 18 unidades propulsadas por energía nuclear, de las que cuatro son del tipo **Polaris** y constituyen la participación británica en la fuerza de disuasión de la OTAN.

De los otros catorce submarinos, diez están en servicio, tres en construcción y uno en proyecto.

SUBMARINOS



Diferencia de criterios.—Según leemos en la revista "Marine Rundschau", la Armada estadounidense no está de acuerdo con un informe aparecido en la Prensa, según el cual el submarino **Ohio** no podrá ser lanzado al no tener el canal Thames River, en Grotton, suficiente profundidad para ello.

Este canal, tras haber sido dragado para permitir el paso de un submarino de la clase **Los Angeles**, tiene ahora una profundidad de 36 pies, que podría no ser suficiente para las unidades de la clase **Ohio**.

Nuevo submarino nuclear francés. El presidente de la República francesa aprobó el 25 de septiembre pasado la construcción de un sexto submarino nuclear lanza-misiles, que llevará el nombre de **L'Inflexible**.

L'Inflexible, cuya entrada en servicio está prevista para 1982, costará unos 2.000 millones de francos y montará, al parecer, misiles del tipo **M-4**, de tres etapas y un alcance de unos 1.000 kilómetros más que los actuales misiles **M-20**, que montan los otros submarinos nucleares franceses.

Los cohetes M-4 irán provistos de ojivas múltiples del tipo MRV, con seis o siete cabezas de una potencia del orden de los 150 kilotones cada una.



Nuevo batiscafo.—En la fotografía que ilustra estas páginas, el profesor suizo Jacques Piccard, tercero por la izquierda, estudia en unión de otros miembros de su equipo los planos del nuevo ingenio submarino que construye actualmente en la localidad de Monthey (Suiza).

dos transbordadores, el **Montecontés** y el **Monte Corona**, con capacidad para novecientos pasajeros y un centenar de automóviles cada uno.

Ahora, la Trasmediterránea ha adquirido ambas motonaves, que han sido rebautizadas con los nombres de **Ciudad de Ceuta** y **Ciudad de Zaragoza**, respectivamente.

VISITAS

El presidente del Senegal, en España.
A bordo de un Boeing 727 de las Fuer-



Detrás del grupo, nuestros lectores pueden ver el extraño aspecto que presenta dicho sumergible, que se encuentra ya en un avanzado estado de construcción.

TRAFICO

Ceuta.—El diario "ABC" publicó recientemente una noticia de su corresponsal en esta plaza en la que se indicaba que la creciente afluencia de viajeros que visitan Ceuta había obligado a la Compañía Trasmediterránea a ampliar sus servicios, contratando

zas Aéreas senegalesas llegó al aeropuerto de Barajas, en visita oficial, el presidente de la República del Senegal, Sedar Senghor, que viajaba acompañado de su esposa y de varios ministros de su Gobierno.

En el aeropuerto, el presidente del Senegal fue recibido por los Reyes de España y tras rendírsele los honores de ordenanza saludó a las autoridades españolas que habían acudido a recibirle.

Entre los actos programados con motivo de la estancia en España del presidente Senghor citaremos los si-

güentes: la cena de gala ofrecida por los Reyes de España a sus ilustres visitantes; la investidura del presidente del Senegal como doctor "Honoris Causa" de la Universidad de Salamanca; la entrega de la llave de oro de la villa de Madrid al ilustre visitante; la visita al Palacio del Senado; la conversación mantenida con el presidente Suárez, y la entrevista con el primer secretario del PSOE.

Coincidiendo con esta visita, los ministros de Asuntos Exteriores de España y Senegal, señores Oreja Aguirre y Moustapha Niassé, firmaron en el Palacio de Santa Cruz un Acuerdo marco destinado a regular las relaciones comerciales entre ambas naciones.



El rey de Marruecos, en Estados Unidos.—El rey Hassan II realizó una visita a los Estados Unidos con objeto de obtener ayuda económica y militar del Gobierno de Washington.

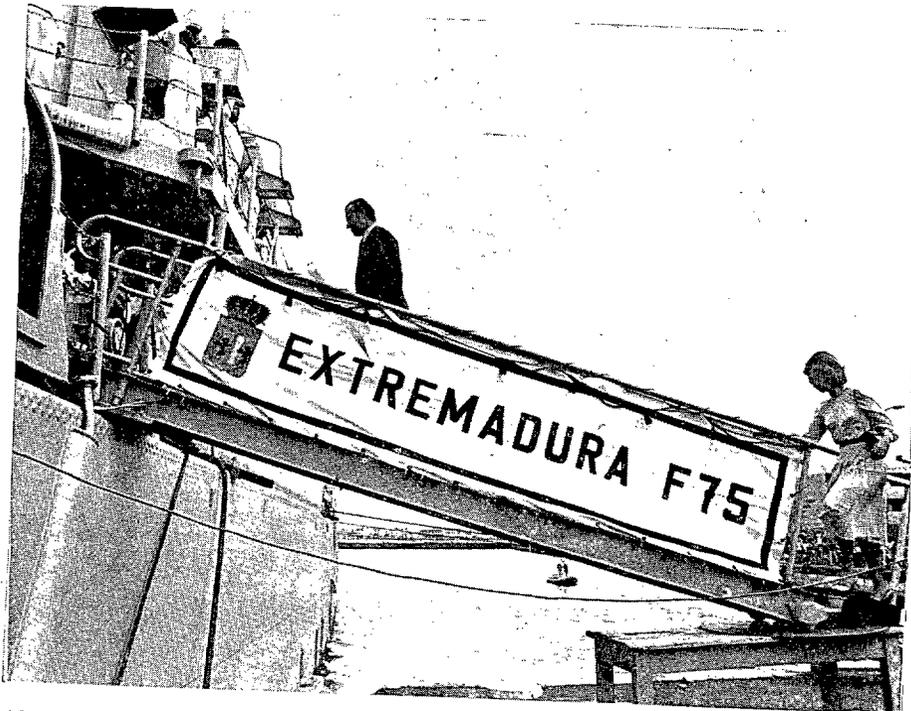


Santa Cruz de Tenerife.—Permaneció unos días en este puerto el buque-escuela de la Armada argentina **Libertad** que, al mando del capitán de navío César Valotta, realiza su decimoctavo viaje de instrucción con alumnos de la Escuela Naval argentina.



Los Reyes de España, en Iberoamérica.—Los Reyes don Juan Carlos y doña Sofía salieron del aeropuerto de Barajas a bordo de un avión de las Fuerzas Aéreas españolas, acompañados por un séquito en el que figuraban los ministros de Asuntos Exteriores y de Comercio.

Tras una breve escala en Santo Domingo, en la que fueron cumplimentados por el presidente dominicano Antonio Guzmán, los Reyes de España llegaron a la ciudad mejicana de Cancún, donde fueron recibidos por el secretario de Relaciones Exteriores, señor Roel, ya que el recibimiento oficial tuvo lugar al día siguiente en la capital mejicana, en cuyo aeropuerto esperaban a Sus Majestades el presi-



dente López Portillo, acompañado de su esposa e hija, miembros del Gobierno mejicano y otras personalidades de la vida política de la nación hermana.

Durante el primer día de su estancia en Méjico capital, don Juan Carlos hizo entrega de una bandera española al heroico Colegio Militar y depositó una ofrenda floral en el monumento a la Independencia.

Los Reyes de España viajaron después a las ciudades de Veracruz y Guadaluajara. En la primera visitaron la heroica Escuela Naval y la fragata española **Extremadura**, en la que habían sido transportados a Méjico los cuadros de pintores españoles destinados a la exposición organizada con motivo de la real visita bajo la denominación "De El Greco a Goya".

La fotografía que ilustra esta noticia recoge el momento en que Sus Majestades suben a bordo de la fragata, atracada en un muelle de Veracruz.

De regreso a la capital mejicana, los Reyes fueron los invitados de honor de diversas ceremonias y actos oficiales, entre los que citaremos: la recepción en la Embajada de España al Cuerpo Diplomático y representaciones de la colonia española; la visita a la ciudad de Guanajuato; la inauguración de una exposición de numismática en el Banco de México y de la exposición de pintura española en el Museo de Bellas Artes, y la visita al Hospital de la Beneficencia Española.

De Méjico, los Reyes salieron por vía aérea para Perú, donde fueron recibidos por el presidente de la República, general Morales Bermúdez Cerruti, en el **Grupo 8**, centro de las Fuerzas Aéreas peruanas muy próximo al aeropuerto, en un marco de marcado sabor castrense.

Entre los actos programados con motivo de la estancia de los Reyes de España en Lima citaremos los siguientes: la solemne recepción en el Consejo Provincial; las ofrendas florales ante los monumentos de Manco Capaz, Panteón de los Próceres y de Francisco Pizarro, y la investidura de don Juan Carlos como doctor "honoris causa" de la Universidad Nacional Mayor de San Marco. De Lima, Sus Majestades se trasladaron por vía aérea a Cuzco, donde fueron recibidos en sesión solemne por el Consejo Provincial e hicieron entrega de las cenizas del inca Garcilaso.

Tras visitar el Machupichu, los Reyes viajaron a la ciudad de Arequipa, última etapa de su viaje por tierras peruanas.

El avión en que viajaban los Reyes de España aterrizó en el aeropuerto bonaerense de Ezeiza, en el que tuvo lugar la ceremonia oficial de recibimiento por el presidente de la República, general Jorge Rafael Videla, con asistencia del Gobierno en pleno y altas autoridades de la nación hermana.

Durante los cinco días que Sus Majestades permanecieron en la República Argentina tuvieron lugar diferentes ceremonias y actos oficiales, entre los que citaremos: las conversaciones mantenidas con la Junta Militar y el general Videla; las ofrendas florales ante los monumentos al general San Martín e Isabel la Católica; la investidura de don Juan Carlos como doctor "honoris causa" en la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires; la recepción ofrecida en la Embajada de España a las Autoridades argentinas y a la colonia española; la visita al pueblo de San Antonio, donde tuvo lugar una fiesta gaucha, y la visita al Centro Gallego de Buenos Aires



SOLUCION AL MARINOGRAMA NUMERO 143

Traías la primavera cogida de la mano, y en tu mirar de asombro la luz de un mar en miniatura.

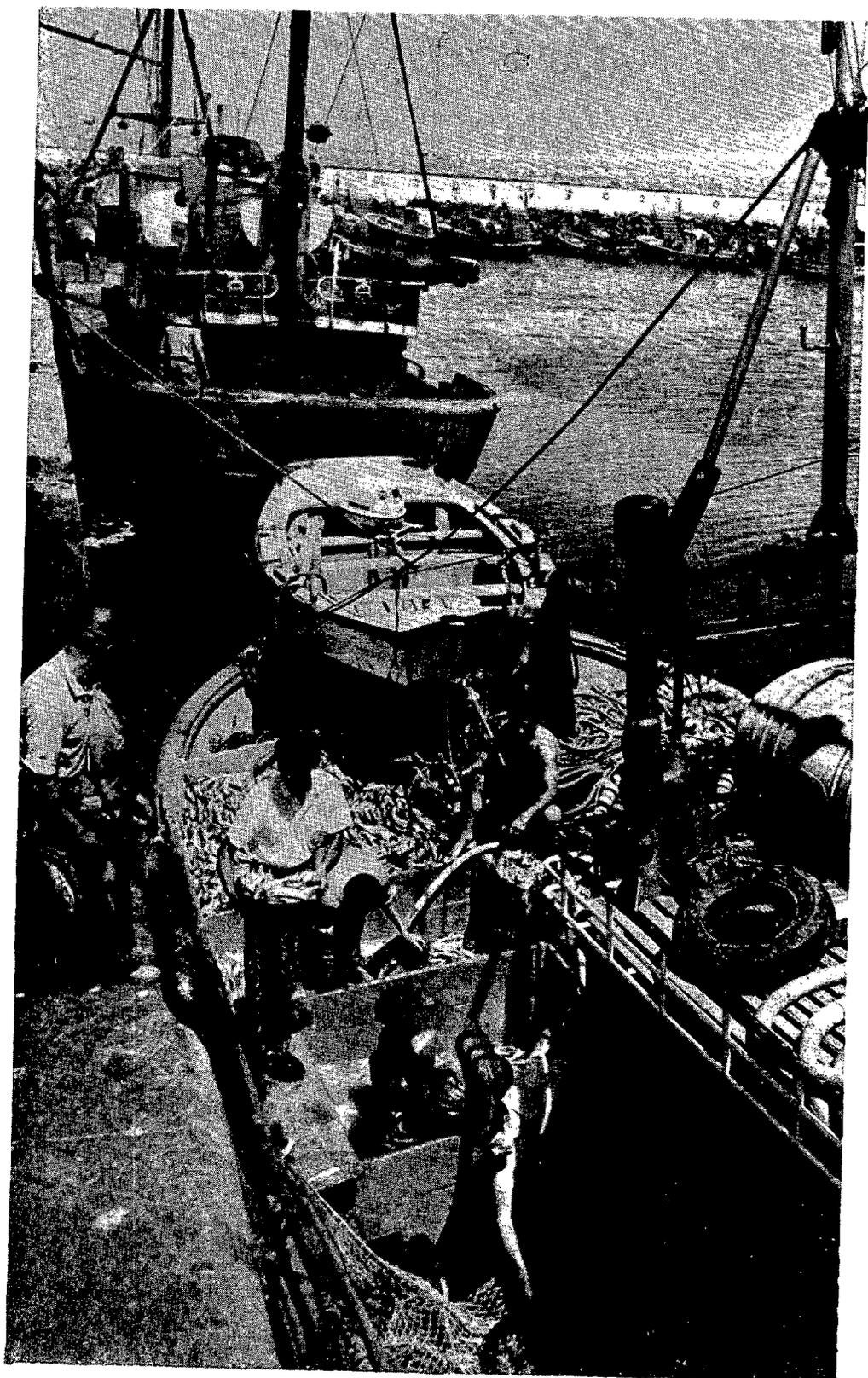
GARCÍA SUÁREZ

SOLUCION A LA NAUTRAPELIA NUMERO 63

Es cotilla Yolanda.

SOLUCION AL PAÑOL DE VOCES NUMERO 63

1. Marinera.—2. Atoran. P.—3. Radio. Sa.—4. Acas. Par.—5. Gas. Peje.—6. Os. Reloj. — 7. T. Pañesa. — 8. Atezan.— 9. Isas. Al.—10. Amas. Iso.—11. Sor. Inés.—12. Inaudita.



LIBROS Y REVISTAS



COMENTARIOS

GUILLAIN, France y Christian: **Felicidad en la mar.**—Editorial Juventud, S. A. Barcelona, 1978; 309 págs.

Un joven matrimonio, en cuyas venas se mezclan sangres malgache, india, francesa, española y tahitiana, resuelven buscar la felicidad a bordo de un pequeño yate de crucero. La aventura tiene ciertos ecos de insensatez, porque cuando la pareja se hace a la mar, para una larga travesía oceánica, llevan un grumete insólito: Laurence, una hijita nacida pocos días antes.

Ni France ni Christian —mujer y marido— parece haber vivido una infancia dichosa, y tratan de pasar sus mejores años en el calor de una insoslayable intimidad familiar, asomados siempre al balcón infinito del mar. Hay entre ellos una recíproca dependencia, una comprensión casi instintiva, una comunidad vital que les ata como a gajos de un mismo fruto.

No hay que esforzarse para advertir la tremenda servidumbre que supone a bordo de un pequeño balandro una criatura recién nacida: ritmo obligado de sus tomas, continua vigilancia ante posibles vómitos y escoras, lavado de ropa, baño diario, irritaciones, enfermedades, posible falta de leche materna... Tal era el panorama que afrontó aquella pareja cuando largó velas en un puerto del Mediterráneo francés. La niña cumpliría un año al final del largo viaje en el *Alpha* (9,50 de eslora por 2.75 de manga), luego de pasar por Alicante, Casablanca, Las Palmas, Barbados, Panamá, Cocos, Galápagos, Marquesas y Tahití.

Pese a su reclusión flotante, France y Christian se sienten ebrios de libertad, aunque no falten días de depresión y temor: debilidad del

ama en continuo trajín, un dolor persistente que hace pensar en ovaritis o apendicitis, intoxicación general a causa de un pescado ponzoñoso, transitoria retirada de la leche materna, escasez de alimentos, temporales o calmas insoportables, averías de cierta gravedad..., aunque todo contribuya a transformar aquellas circunstancias en una escuela de previsión, de valor y de paciencia. Y llegan, por supuesto, días radiantes, de navegación placentera, de lagunas madreporicas color turquesa, de relajantes atolones de cocoteros, de fabulosas playas desiertas, de paraísos animales como el de las Galápagos o de jubilosa celebración del primer diente de la niña.

La empresa está contada con gracia narrativa, de tal forma que el lector se identifica con los navegantes y vive con ellos los pequeños o grandes acontecimientos de cada día. Hoy será la pérdida del serón de Laurence, que una ola robó cuando se oreaba en cubierta; mañana vendrán las rifaduras de unas velas envejecidas por el esfuerzo, el agua, la sal y el sol; Christian caerá al mar en el transcurso de un temporal y conseguirá salvarse agarrándose a la corredera; los escualos dejarán una muestra de su potencia al rascarse el lomo contra el pantoque del *Alpha*; la pequeña Laurence, arrastrándose con rara habilidad, se irá una mañana a jugar con una familia de focas jóvenes; aparecerá en escena, en el archipiélago de Galápagos, la familia De Roy, que envía conchas a todos los coleccionistas y museos del mundo; con anginas y 39 grados de fiebre Christian habrá de sumergirse de noche para desenredar un cabo liado en la hélice.

Tras su llegada a Tahití, los Guillain venden su barco porque sueñan con otro mejor y mayor, que conseguirán armar en Francia, el *Pygmalion* (cien metros cuadrados de trapo). Para entonces ha nacido una segunda niña, y le seguirá una tercera. Serán diez años de trajín mariner, siempre escasos de dinero y sobrados de espíritu aventurero. Viajes a Grecia, Malta, Túnez, Cerdeña y Córcega, como escuela de vela; mares despiadados en el Mediterráneo, con dos vuelcos, y, finalmente, una varada de catastróficos efectos frente a Tortosa, ocasión propicia para que se muestre la hospitalidad y el desinterés de los españoles ribereños, incluidas las autoridades de Marina.

También se vende el *Pygmalion*, pero antes logrará Christian, en solitario, dar el salto del Atlántico en dieciocho días, de Cabo Verde a Barbados. Una galopada con vientos fuertes y favorables, en la que nada falla, sino la moral del patrón, siempre añorante de su mujer y sus hijas. "Creo de verdad —escribe— que uno puede volverse loco". Y eso que marchaba a una media de 160 millas diarias, con alguna singladura de 200, en la que llegó a dar los 15 nudos.

Al *Pygmalion* sucedió el *Tonnant*, otro balandro de dos palos en cuya hechura se vertían las experiencias de dos lustros de navegación. Pero la historia del nuevo barco se la reservan los autores para un futuro relato. Ojalá sea tan ameno y deleitoso como el presente.

A. L.



COUSTEAU, Jacques-Yves: **Mundo submarino. Enciclopedia Cousteau.** Tomos III y IV. Ediciones Urbión. Madrid, 1978; 284 y 284 págs.

Nuevos volúmenes de esta completísima enciclopedia, en la que la calidad de la información está hábilmente conjugada con unas ilustraciones extraordinarias.

El tomo III comprende dos grandes apartados en torno al movimiento de los seres subacuáticos y a sus posibilidades para el ataque y la defensa. Uno y otro aspecto están sin duda muy relacionados, pero el lector agradece su diferenciación sistemática, que le permite un fácil hallazgo del tema deseado.

Para Cousteau, el mar encierra tres mecánicas animales casi perfectas, caracterizadas por una técnica locomotora propia, que el célebre investigador irancés personifica en el calamar gigante (perfecto ejemplo de propulsión a reacción), el atún (el mejor "artificio" hidrodinámico, capaz de velocidades cercanas a los 100 kilómetros hora) y el delfín, el más prodigioso organismo termodinámico que juguetea en el mundo marino. Ondulación y reacción son los dos principales procedimientos cinéticos de los animales oceánicos, a los que pueden añadirse otros secundarios, como el salto, la excavación, la reptación y la marcha.

La lucha por la supervivencia, sin desdeñar su enfoque más científico, se trata aquí en forma amenísima, con ejemplar sumisión al axioma pedagógico de "enseñar deleitando". El animal marino ha de esforzarse por alimentarse, reproducirse y poseer su espacio vital. En la durísima brega de miles de siglos logró armas ofensivas y defensivas que no dejan de sorprender a la mentalidad humana. Su arsenal va desde la coraza a la espada, pasando por el veneno, la flecha, la trituración, la electrocución y una larga serie de tácticas, incluido el camuflaje. Sin embargo, esta pugna por la vida no rebasa los límites del deseable equilibrio ecológico, cuya natural regulación constituye a veces un misterio impenetrable.

Saltando sobre un curiosísimo anecdotario, que habla de las pínzas trituradora y cortadora del bogavante, de los peces que salen de caza terrestre o de la prudente actitud del tiburón frente al buceador, la vista se recrea en cada página ante las magistrales fotografías en color. Casi nos olvidamos de que han sido tomadas en la profundidad del mar; tal es la excelencia de la luz, del enfoque, del color y de la composición. En la memoria quedan las delicadas imágenes del ballet de los delfines y de los otarios, la riqueza cromática del pez escopeta y el pez ángel, la feroz estampa del marrajo y del murciélago marino, la estética locomoción de la estrella de mar, la elegante danza del pulpo, la cachaza del cangrejo balloneta, las galas estallantes del pez cofre y del pez mariposa, la lucha entre elefantes marinos o el fabuloso y multicolor jardín de corales, espirógrafos y anémonas.

El tomo IV de la obra discurre sobre los mensajes de la fauna oceánica, su instinto y su inteligencia. A lo largo de sus páginas advertimos que la jerarquía de los sentidos es en el mar muy distinta a

la que rige para los animales terrícolas. Los habitantes del líquido elemento desarrollan sentidos, ajenos a la vista, capaces de recibir mensajes invisibles. Radiaciones y vibraciones parpadean en su ámbito, sin que el hombre sepa captarlas e interpretarlas. Por otra parte, los peces han desarrollado un órgano sensorial, llamado línea lateral, inexistente entre "la gente de secano", con el que pueden percibir las ondas de presión originadas por el movimiento de otros animales, aunque se encuentren muy alejados. A estos elementos receptores hay que sumar la vista, el olfato, el tacto, el gusto u otros dispositivos que pueden detectar la fuerza de la gravedad y los campos magnéticos o eléctricos.

Singular atractivo encierra el capítulo dedicado a la actividad instintiva o inteligente de los seres oceánicos, tema aún desconocido por el hombre, si bien sus hipótesis e intuiciones nos acerquen a una realidad sorprendente y aún inconcebible. Acaso el gran desarrollo del sistema nervioso central y del cerebro de los cetáceos dentados constituya un prenuncio de hallazgos apenas sospechados.

Los sistemas de alerta, el comportamiento reproductor, los movimientos migratorios, los suicidios colectivos, las luchas rituales, el sentido de la propiedad, la capacidad de adaptación en diferentes temperaturas, presiones y medios, el talento innato y el adquirido, y la aptitud para el aprendizaje son aspectos, entre otros, que aparecen expuestos muy amenamente en esta obra, a la que es de justicia elogiar sin reservas.

A. L.



CALDERON QUIJANO, José Antonio; FERNANDEZ CANO, Víctor; SARABIA VIEJO, María Justina, y HERNANDEZ PALOMO, José Jesús: **Cartografía Militar y Marítima de Cádiz (1513-1878)**.—Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla. C. S. I. C. Sevilla, 1978. Dos tomos: CXCIII + 729 y 713 págs.

Pocas veces se aúnan en una obra de carácter científico, como la que comentamos, la densidad de contenido con la amenidad en la exposición y el alto valor didáctico en su desarrollo. La gran experiencia docente del profesor don José Antonio Calderón Quijano, director de la Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla y ex rector de la Universidad Hispalense, ha sido capaz de conseguir este doble milagro y, lo que es más importante, despertar el interés por los estudios cartográficos y por los históricos en esa vertiente tan poco cultivada cual es la que abarca la arquitectura militar.

En efecto, el estudio detenido, minucioso y preciso, con absoluto rigor científico —huelga decirlo— y con abundante aportación de ilustraciones de las fortificaciones de Cádiz y de sus costas aledañas fue emprendido por el profesor Calderón Quijano y un reducido grupo de colaboradores hace más de veinte años. Frutos de estos trabajos han sido dos importantes obras de parejos títulos aparecidas en 1973-1974: *Las defensas de Cádiz en la Edad Moderna*, de Víctor Fernández Cano,

y *Las defensas del golfo de Cádiz en la Edad Moderna*, del citado profesor Calderón, que en realidad sólo eran un anticipo de la monumental obra que ahora ve la luz.

En un constante peregrinar por los más importantes archivos y bibliotecas nacionales y por los mejores fondos documentales del extranjero, los autores han logrado seleccionar una completísima colección de mapas, cartas, planos, apuntes, vistas y perspectivas de Cádiz y sus alrededores, que muestran la evolución del casco urbano y de las obras defensivas de la plaza y de sus costas durante más de tres siglos y medio.

La *Cartografía de Cádiz (1513-1878)*, como su título indica, abarca cuanto sobre la materia se ha estudiado, se ha proyectado y se ha publicado desde los años siguientes al descubrimiento del Nuevo Mundo hasta la Restauración borbónica, es decir, casi todo el tiempo en que Cádiz, adelantada de las Indias y enlace con los territorios de Ultramar, fue tentación permanente para los enemigos de España y, por tanto, frecuente presa de sus ataques y depredaciones.

Los autores, con evidente modestia que les honra, manifiestan que no han pretendido hacer un trabajo exhaustivo; pero es el caso que la labor realizada agota el tema en todas sus facetas, y, cuando por circunstancias diversas tales como similitud con otros publicados, dificultad de reproducción, falta de interés u otra causa análoga no se reproduce un determinado plano o alguna carta, se les incluye en un extenso índice donde el lector podrá identificar y, en su caso, seguir el rastro del documento hasta localizarlo en la correspondiente biblioteca o archivo.

La obra, primorosamente editada en papel cuché, consta de cerca de 2.000 páginas en dos tomos y va precedida de un detenido estudio preliminar, donde se expone, además de la razón del mismo, el orden de la colocación de la cartografía, la descripción pormenorizada del emplazamiento de los fuertes y baterías inmediatas a Cádiz, noticias del perfil humano y de los trabajos desarrollados por los ingenieros militares, arquitectos, marinos, cartógrafos y delineantes que participaron en la elaboración de los planos y cartas, relación de archivos y bibliotecas a cuyos fondos pertenecen los originales que se reproducen y el citado índice de planos no incorporados.

El tomo I está dedicado a transcribir las leyendas de los mapas, planos y cartas reproducidos y comprende también, encabezando cada una de las transcripciones, un pequeño estudio particular de cada plano, que sirve para colocarlo en su adecuado ambiente histórico e incluso para destacar muchos detalles que no se aprecian a simple vista. El segundo tomo reproduce más de 750 documentos gráficos, en gran parte inéditos y otros sólo conocidos por haber sido publicados en las obras sobre las defensas de Cádiz de que antes se hace mención.

La cartografía, amplísima, es particularmente curiosa e interesante en los planos de la bahía que reflejan los ataques a Cádiz o, de alguna manera, se refieren a ellos: ataque de Drake (1587), saqueo del conde de Essex (1596), ataque de lord Wimbledom (1625), desembarco del

duque de Ormond con la flota del almirante Rooke (1702), bombardeo de la escuadra de Jervis y Nelson (1797) y asedio de las tropas napoleónicas (1810-1812). También son dignos de destacar los planos del arrecife nuevo hasta Torregorda, los del arsenal de La Carraca y fuertes próximos, los del carenero de Puente Suazo y los de la villa de Rota y sus cercanías, con los terrenos donde se ha construido luego la base naval.

La relación de oficiales de Marina que intervinieron en la elaboración de los proyectos o en la redacción de los trabajos cartográficos que se publican es muy numerosa, figurando en ella desde el brigadier don Vicente Tofiño de San Miguel hasta el capitán de fragata don José Montojo Salcedo, pasando por una larga serie de nombres conocidos, incluso algunos extranjeros.

La obra comprende asimismo un completo inventario de personas y lugares y otro de ilustraciones que hacen sumamente fácil la identificación de cualquier materia relacionada con el objeto del trabajo.

En suma, *Cartografía militar y marítima de Cádiz* es una de esas obras que marcan época. Un trabajo bien hecho que necesariamente ha de consultar quien, de una forma o de otra, se dedique en el futuro al estudio de ese trozo del litoral de nuestra patria que va de la raya de Portugal a la embocadura del estrecho. Una obra, en fin, que ha de ser para el profesional valioso instrumento de trabajo y pauta a seguir; para el estudioso, lugar constante de consulta; para el curioso erudito, fuente de información permanente que con las exigentes palabras de la conversión agustiniana le apremie cada día: "Tolle et lege".

F. P. C.



RESEÑAS

CIENCIAS

BOROBIO, Luis, y PELLICER, Domingo: Guía de los estudios universitarios. Arquitectura.—EUNSA. Pamplona, 1978; 198 págs.

Este libro está dirigido a quienes deseen orientar su vida hacia la carrera de Arquitectura. Los autores dejan bien sentada la distinción entre la arquitectura en sí y la profesión de arquitecto. Punto éste importante porque se puede tener capacidad para la creación arquitectónica y resultar inepto en la resolución de los muchos pro-

blemas humanos, económicos y técnicos que puedan surgir.

Las cualidades de los que aspiren a esta profesión se pueden resumir en un servicio al hombre y a la sociedad, pero además han de poseer unos conocimientos técnicos que, apoyados en una sensibilidad estética, sean capaces de reunir unas facultades artísticas, porque esta carrera es precisamente eso, mitad arte, mitad técnica.

Recalcan los autores la importancia del dibujo —génesis de la creación arquitectónica—, así como de las matemáticas, cálculo, geometría y demás ciencias vinculadas a la arquitectura. Y, por supuesto, subrayan las diferentes áreas que constituyen su misma

CULTURA

CONTRERAS, Helen: **El orden de palabras en español.**—Ediciones Cátedra, S. A. Madrid, 1978; 163 páginas.

Ediciones Cátedra, dentro de su catálogo de lingüística, está iniciando ahora una sección bautizada "GGT", siglas que responden a su tema específico: Gramática generativa y transformacional, que contempla los hechos lingüísticos de nuestro idioma como base de discusión y de conclusiones. En tal marco se sitúa este libro de Helen Contreras, profesora de español en la Universidad de Washington.

En la actualidad, no existe un cuerpo de reglas sobre el orden de las palabras, realidad que otorga categoría de adelantado al trabajo que reseñamos, no sólo en cuanto al castellano, sino por lo que se refiere a la teoría lingüística general. En relación con otros estudios, el de Helen Contreras tiene la particularidad de reconocer la vinculación entre el orden lineal de los elementos de la oración y los factores prosódicos de la misma.

La autora demuestra que algunas oraciones que suelen considerarse como variaciones estilísticas, las unas de las otras, no son ni semántica ni sintácticamente equivalentes; sus diferencias dependen de distintas selecciones y colocaciones de sus componentes. En consecuencia, ofrece un conjunto de reglas para la selección y distribución de componentes, así como para la asignación de la cima melódica. El trabajo se completa con una mayor particularización sobre las categorías tradicionales de sujeto y complemento, como también sobre las oraciones con sujeto indeterminado.

X.

ARIZMENDI, Luis Jesús: **Albert Speer, arquitecto de Hitler. (Una arquitectura destruida).**—EUNSA. Pamplona, 1978; 207 págs.

El arquitecto autor de este libro, que ya había dedicado su tesis doctoral sobre el mismo tema, se plantea a lo largo de la obra un par de proposiciones fundamentales. Por una parte, demos-

esencia, como son arte, construcción, urbanismo y proyectos.

El acierto de este libro estriba, como el de todos los de esta colección, en que apunta unos métodos de estudio para la mejor realización de la carrera, y es útil, además, a los propios alumnos que ya están dentro de la Escuela por la información que aquí se da de las salidas profesionales del arquitecto.

Z.

CONSTRUCCION
NAVAL

DADVISARD: **Vigilancia de la zona económica: ¿Qué buques?** "Revue Maritime". Noviembre de 1978

El establecimiento de nuevas zonas de interés marítimo con ampliación de las aguas hasta 200 millas, espacio denominado como zona económica, implica la utilización de medios navales de distinta naturaleza que la de los hasta ahora empleados. Por ello, el autor del artículo hace unas consideraciones sobre las características que deben reunir los buques patrulleros de aguas profundas, en misión que antes se llamaba de guardacostas.

Sobre la autonomía, asegura que debe ser de gran amplitud y la cifra en unos diez a quince días. Respecto a la velocidad tiene en cuenta la posibilidad de contar o no con un helicóptero embarcado, lo que hace variar el límite de velocidad entre 25 y 30 nudos. Reclama también altas condiciones marineras para poder trabajar con toda clase de tiempo, y buenas condiciones de habitabilidad, toda vez que la dotación ha de pasar largas temporadas en la mar. Por último, señala las posibilidades de armamento y medios de detección que deben completar las características del buque.

En resumen, la economía de las naciones cada vez ha de apoyarse más en la mar, pues coincide una demanda creciente de recursos con una disminución notable de las fuentes. Por ello preocupa actualmente esta materia y las Marinas han de incrementar notablemente sus medios de vigilancia.

V.

LIBROS Y REVISTAS

trar el gran genio arquitectónico de Albert Speer, y, por otra, "hacer ver que la arquitectura que generó expresó unívocamente las intenciones simbólicas profundas de una sociedad y sus dirigentes".

Del genio de Speer hay pruebas tan notorias como pueden ser el Campo de Congresos de Nüremberg (obra inacabada) y la Nueva Cancillería del III Reich, sus dos más grandiosas realizaciones. El desprecio posbélico hacia todo lo que oliese a nazismo por parte del mundo occidental ha hecho que se minusvalorase esta obra. Arizmendi deja bien claro la gran dignidad de esta producción arquitectónica.

La segunda proposición ya no es tan fácil de probar. Speer se planteó su arquitectura como un problema de comunicación cuya meta principal fue precisamente conjugar el espacio y el significado, la importancia de las masas humanas, los símbolos, signos y emblemas de las grandes concentraciones. Las intenciones de Speer, con su simbolismo, no son fáciles de argumentar. Arizmendi recurre entonces al estudio semiológico, que es el único modo "de encontrar el paralelo analógico entre la formalidad lógica, el lenguaje natural y la propia arquitectura" como vehículos comunicativos de intenciones. La síntesis que logró Speer fue tan consecuente con el objetivo por él marcado que necesariamente su arquitectura, a la caída de Hitler, debía ser destruida, como efectivamente lo fue.

El libro de Arizmendi abunda en ilustraciones, tan necesarias cuando de arte se trata. Pero acaso hallemos en sus páginas algo hasta ahora inédito: muchos aspectos interesantes de la personalidad de Hitler. Es frecuente, por tanto, lo anecdótico.

Un libro, en suma, de enorme interés para arquitectos, historiadores y, por supuesto, para todos los amantes del arte.

Z.

Índice Español de Humanidades.
Volumen I. Enero-junio 1978.—
Centro Nacional de Información
y Documentación. Madrid, 1978;
982 páginas.

El objetivo del "Índice Español de Humanidades" es recoger y difundir

los artículos publicados en revistas científicas españolas de humanidades (filosofía, ciencias religiosas, lingüística, geografía, etnología, etc.), que es precisamente una de las áreas donde los investigadores españoles gozan de mayor prestigio.

Debido a que la especialización de estas revistas no es rigurosamente estricto, se recogen a veces por razones prácticas, noticias de algunos artículos que deberían incluirse en un repertorio de Ciencias Sociales.

Consta este volumen de una primera parte de fotocomposición de los sumarios de las revistas y otra segunda con los índices de los autores y materias que remiten a la página del libro donde aparece el sumario y, además, a la página exacta en la que aparece dicho artículo dentro del sumario. El índice de materias está formado por palabras-clave en lenguaje natural de forma encadenada, correspondiendo a cada artículo una cadena de términos.

Y.

ECONOMIA

KAUFMAN, George G.: El dinero, el sistema financiero y la economía.—Ediciones Universidad de Navarra. Pamplona, 1978; 672 páginas.

Creemos que, por vez primera, el lector español interesado en temas de economía puede disponer de un tratado de fácil lectura, que pone en relación el comportamiento de la economía en general con su sistema financiero. Este libro resulta de suma utilidad para comprender la peculiar mecánica del sistema financiero y ha de ponderarse un especial énfasis en no considerar a éste —el sistema financiero— como algo aislado del mundo real de las finanzas, sino en muy estrecha armonía con todos los demás sectores de la economía de una nación, fundada en la convergencia de múltiples sectores de muy diverso carácter. Entre los importantes temas del entorno económico y financiero que se tratan en este libro cabe destacar de un modo especial los dedicados a las funciones y el valor del dinero; los que hacen referencia al sistema financiero de una economía concreta, así co-

mo los que tratan del nivel y estructuras de los tipos de interés.

Finalmente, cabe señalar como especialmente relevante el capítulo dedicado a la disección de la política monetaria después de la segunda guerra mundial, que vino a alterar la mayor parte de los esquemas político-económicos de todo el mundo. Un libro, en suma, muy interesante y útil.

Y.

ESTRATEGIA

JACCHIA, Enrico: **Distensión y disuasión.** — "Rivista Marittima".
Noviembre de 1978.

"El binomio distensión-disuasión es la base más importante de la seguridad europea". Son palabras del canciller de la República Federal de Alemania, Helmut Schmidt, en el discurso a los trescientos participantes de la Asamblea Atlántica reunidos en Hamburgo. De esta forma comienza su artículo el profesor Jacchia, asiduo escritor de artículos de fondo de la revista italiana.

Hace unas consideraciones profundas sobre estos terminos que mueven los hilos de la política internacional. Por ello, las grandes maniobras militares de los dos Pactos sirven no sólo para comprobar el estado de eficiencia de las fuerzas, sino también para mostrarlo al adversario, de tal forma que se enseña aquello que se quiere enseñar para que el posible enemigo sepa lo que le puede pasar si ataca.

Mientras se reanudan las negociaciones sobre la limitación de los armamentos estratégicos y sobre la reducción de fuerzas militares en Europa, las naciones de la Alianza Atlántica ponen continuamente a prueba la capacidad y el nivel de adiestramiento de sus fuerzas de disuasión.

V.

DELMAS, Claude: **Cara y cruz del desarme.** — "Défense Nationale".
Noviembre de 1978.

Paz por la fuerza, paz por la fe, paz por el derecho. ¿Quién puede afirmar la situación de entendimiento o tregua que existe hoy entre las naciones del globo? Pero todas las tentativas de

guerra, al fin, se sofocan y la guerra nuclear parece que descansa en el terror que su misma posibilidad produce. ¿Será que la humanidad al fin ha encontrado la paz basada en la razón?

En este artículo encontrará el lector un trabajo sobre el desarme, tema principal de una sesión especial celebrada en las Naciones Unidas el 25 de mayo último. Se expresan las diversas tentativas realizadas para limitar los armamentos y encontrar un equilibrio capaz de mantener una paz duradera.

El autor, francés, es un historiador que ha escrito numerosas obras que abordan de muy diversas formas el conjunto de problemas que aquejan al mundo de hoy y, más particularmente, aquellos que inciden en la cuestión nuclear, los enfrentamientos y rivalidades del momento actual. El artículo hace una reseña histórica sobre las diversas situaciones de guerra y paz por las que ha pasado la humanidad, hasta llegar a la situación que hoy nos compromete ante la posibilidad de una nueva guerra.

V.

KENNEDY, William V.: **Kamchatka, un nuevo concepto de disuasión.** — "Military Review".
Septiembre de 1978.

A medida que los soviéticos van logrando una paridad estratégica, la credibilidad del poder disuasivo nuclear norteamericano será menos patente. En caso de una crisis en Oriente Medio o Europa, ¿serían éstos capaces de desarrollar un potencial disuasivo para compensar las iniciativas soviéticas? Esta cuestión tiene un gran condicionante, que es no generar una escalada nuclear que provoque una catástrofe mundial.

Posiblemente, la respuesta podemos encontrarla en el artículo que reseñamos por su originalidad, pero que podría servir para otras muchas soluciones estratégicas. Según el autor, la península de Kamchatka, territorio soviético en el Pacífico septentrional, se encuentra aislada de los principales núcleos de población y centros industriales de la Rusia europea y constituye la única base oceánica abierta a la Flota soviética del Pacífico. Por ello, se intenta en este trabajo demostrar

que una amenaza norteamericana provocaría una reacción inmediata soviética; pero, y esta es la tesis del artículo, no produciría la escalada nuclear general, lo cual serviría para trasladar a zonas de menor riesgo conflictos muy peligrosos para la paz mundial, como serían las confrontaciones en Oriente Medio o Europa.

V.

HISTORIA

STENUIT, Robert: **The sunken treasure of St. Helena**.—"National Geographic". Washington, octubre de 1978; págs. 562-576.

En 1613, cuatro naves de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales, procedentes de Indonesia, trataron de refrescar en la isla atlántica de Santa Elena (entonces lusitana, descubierta en 1502 por el gallego Juan de Nova, al servicio de Portugal). Pese a su inferioridad, el capitán portugués Jerónimo de Almeida izó a tope el estandarte de Nuestra Señora de Nazaret y arremetió contra los intrusos.

Sin entrar en pormenores, la carraca de Almeida hundió la nave enemiga *Witte Leeuw* (León Blanco), cuyo rico cargamento estimuló las investigaciones de Sténuít, veterano arqueólogo del fondo marino. Efectivamente, la metódica y bien organizada empresa llevó al deseado hallazgo descrito en este trabajo, ilustrado con excelentes fotografías en color de Bates Littlehales.

La riqueza de las piezas halladas, hoy expuestas en varios museos y colecciones particulares, es fantástica: Cañones es muy buen estado, artísticos chiflos de plata, lámparas de distintos metales, porcelanas exquisitas e intactas, muchas procedentes de los alfares chinos de Chingtechen, como fuentes, platos, teteras, tazas, cuencos y caprichosísimos jarrones de gran valor artístico, que prueban el grado de desarrollo de la cerámica oriental en los siglos XVI y XVII.

En fin, la operación de búsqueda capitaneada por Sténuít, que exigió muchas inmersiones a lo largo de siete meses, tuvo un final plenamente satisfactorio, aunque no se pudiese encontrar un supuesto millar de diamantes

que al parecer llevaba el *Witte Leeuw* en su panza.

X.

SIZAIRE, R. P.: **El lenguaje del pito mariner**.—"Revista de Publicaciones Navales". Segundo trimestre de 1978.

En un curioso artículo que publica la revista de la Armada argentina puede encontrar el lector amante de las más puras tradiciones marineras unos interesantes datos de carácter histórico sobre el origen y desarrollo del hoy llamado "pito de contramaestre".

Por lo visto, su origen se remonta a más de dos mil años, lo cual es atributo más que suficiente para considerarlo con cariño inapreciable este sencillo instrumento para dirigir la maniobra marinera. De esta forma encontramos referencias en la mitología griega y en el manuscrito del Vellochino de Oro. También Aristófanes hace mención del instrumento mariner, como una pequeña flauta para acompañar la boga de los remeros. Así va detallando la historia con continuas referencias al pito en cuestión, pasando por los siglos del primer decenio, y ya del X en adelante son tan claras sus alusiones en numerosos escritos que hablan de la mar que constituyen una invitación al lector interesado para investigar en la literatura naval española, y no dudamos que se podría escribir un hermoso tratado sobre la historia de tan característico instrumento mariner.

Ciertamente que hoy, sustituida la vela por la máquina, el pito ha perdido su papel esencial como medio de transmisión de órdenes, pero la tradición naval le ha asignado una importante misión: rendir los honores a bordo.

V.

INFORMACION

LOPEZ ESCOBAR, Esteban: **Análisis del "Nuevo Orden" internacional de la Información**.—Ediciones Universidad de Navarra. Pamplona, 1978; 484 págs.

El problema del "nuevo orden" internacional de la información es de ex-

traordinaria actualidad y seguirá preocupando en los próximos años. La UNESCO, que se ha prestado como foro para su discusión, lo ha vuelto a considerar en la recién celebrada Conferencia General en el pasado mes de noviembre, y además celebrará una conferencia internacional sobre Comunicación en 1982, cuyo tema central será este nuevo orden internacional, cuya idea se vincula con el empeño de lograr una circulación "libre y equilibrada" de las informaciones que corrija las desigualdades producidas en las décadas precedentes, como consecuencia de la aplicación del principio de la libre circulación de las informaciones.

Los países en vías de desarrollo, en su condición de naciones subinformantes, parecen sentir intensamente el deseo de modificar la estructura del sistema informativo internacional, que se apoya básicamente en las grandes agencias de noticias, pertenecientes a las antaño potencias coloniales o a las actuales grandes potencias.

Y.

LOPEZ YEPES, José: Teoría de la Documentación.—Ediciones Universidad de Navarra. Pamplona, 1978; 337 págs.

Este libro puede interesar al lector especializado en los ámbitos informativos como uno de los posibles objetos de la Información, subrayando que la documentación puede considerarse como una básica ciencia periodística. El autor estudia lo que se conoce por "Ciencia de la Ciencia", llamada así porque prescindir de la documentación en cualquier planteamiento científico implica un retroceso axiomático a unos puntos de partida ya superados; supone renunciar al potencial dinámico que encierra la documentación como inductora de procesos intelectuales, y en último término, el prescindir de la documentación significa también una falta de humildad, que es una cualidad imprescindible para el científico.

Interesar considerar la documentación como información, es decir, la documentación es información de la información, y se potencia con aquella, y tal potenciación no sólo es cuanti-

tativa, sino también cualitativa. Consideramos, pues, que este libro representa un paso adelante en la investigación informativa, ofreciendo múltiples sugerencias para el trabajo cotidiano en esta rama.

Y.

LITERATURA

ARNICHES, Carlos: Del Madrid castizo.—Ediciones Cátedra, S. A. Madrid, 1978; 161 págs.

En la colección "Letras Hispánicas", de la prestigiosa editorial "Cátedra", no podía faltar una muestra de Carlos Arniches, un hombre y un nombre levantinos, que ya tendrán para siempre madrileñísimas resonancias. Aquí se publican una docena de pasos o sainetes cortos, precedidos de un excelente estudio preliminar que firma José Montero Padilla.

El teatro de Arniches, aunque evoque una Villa y Corte de hace más de medio siglo, es por su garbo, y hasta por su costumbrismo y su afán moralizante, un teatro que hoy podría levantar el aplauso general. Aquel hombre que cultivó el sainete lírico, el género chico, el melodrama, el drama rural y la tragicomedia, entronca con nuestros dramaturgos del Siglo de Oro y se universaliza al sacar a escena, con infinta ternura, a ese pobre menestral que "también tiene su corazoncito".

Entre lo cómico y lo emotivo, Arniches nos ha dejado cuadros realísimos de las costumbres pintorescas "de esos buenos y alegres madrileños —como él diría— de los barrios bajos, vivos en el ingenio, prontos en la emoción, graciosos, burlones, jaraneros". Y al son de su pluma vierte en estas obrillas un afán reformista que fustiga o analiza la vagancia nacional, la picaresca del chulo, el vicio del juego, la mendicidad profesional, el gamberrismo de su tiempo, la infancia abandonada, el ateísmo fanático o la demagogia cerril.

Oportunísimo homenaje, el de "Ediciones Cátedra", a un hombre esencialmente bueno y madrileño por propia decisión.

X.

DE LA CRUZ, Sor Juana Inés:
Selección. — Editora Nacional.
 Madrid, 1978; 259 págs.

Aquella monjita llamada en el mundo Juana de Asbaje y Ramírez, que entró en el convento jerónimo más por aversión al matrimonio que por vocación temprana, aparece en esta selección, admirablemente preparada y estudiada por el profesor Luis Ortega Galindo, como un primor de lirismo, de lenguaje filosófico, de conocimiento teológico y de ironía dialéctica.

Su prosa, en la "respuesta a Sor Filotea de la Cruz", no puede soslayar el conceptismo y culteranismo de su tiempo, ni el escolasticismo propio de su condición y sus muchas lecturas. Como poetisa, espontáneamente vertida en romances, redondillas, villancicos, sonetos, décimas y canciones, deslumbra por su maestría, su léxico, su cultura y su tiernísima vena popular y religiosa.

El mestizaje tiene en Sor Juana un eco de enorme autenticidad. Sus canciones de gente de color son un preludio de la moderna poesía negra. Por otra parte —y dejando a un lado su lírica erótica acaso enraizada en sentimientos no desvelados—, hay en sus versos un aire chispeante de danza, de travesura pueril, de alegre y humanísimo costumbrismo. Como hay también, en sus composiciones más profundas, un lirismo de categoría y delicadeza innegables, que han hecho de la monjita mejicana un paradigma de la mejor literatura de la España ultramarina.

X.

ONETTI, Juan Carlos: **Tiempo de abrazar.** — Editorial Bruguera, Sociedad Anónima. Barcelona, 1978; 285 págs.

Cuentos o embriones de novelas integran este volumen de Onetti, que si bien corresponden a los años 1933-1950, muestran la sazón literaria del gran novelista. Ya toque la naturaleza mágica del arte, la inseparabilidad de artista y estilo o la llana desesperación de cada día, el autor se adorna con metáforas jugosas y recién estrenadas, para caer muchas veces, con gusto por lo espontáneo y popular, en historias

sombrías, casi patéticas, como puede ser la vida.

Prescindiendo de galicismos y licencias sintácticas poco gratas ("iba en tren de seguir hablando", "delante suyo", "afuera hay sol", "adentro de la casa", "ver para adentro", "fue entonces que se aquietó", "atrás y arriba mío"...), se paladea aquí una narración quebrada, intimista, a veces oscura y con pasajes estudiadamente crípticos. Hay, en ocasiones, cierta iconoclasia atropellada y sensual, e igualmente una morosidad descriptiva que veda el entusiasmo de algún tipo de lector.

Onetti es ya el buen escritor cuya fuerza expresiva y de sugestión se desliza muchas veces hacia los modos románticos. Su penetrante disección de los sentimientos humanos, a la sombra de su inteligencia y de su estilo directo, rico e impresionista, le acerca también a la mejor narrativa psicológica de nuestro siglo.

X.

HOMERO: **La Odisea.**—Editorial Bruguera, S. A. 11.^a edición. Barcelona, 1978; 446 págs.

¿Qué podemos decir que no se haya oído ya del gran poema épico de la antigüedad clásica que es *La Odisea*? Esta obra, con *La Ilíada*, constituyen la culminación de un largo periodo de la poesía épica griega. Pero ¿son del mismo autor? ¿Existió realmente Homero? ¿Las dos obras fueron una compilación de poemas aislados refundidos? A éstas y a otras muchas preguntas nos da cumplida respuesta Angeles Cardona de Gibert, autora del espléndido estudio preliminar con que comienza esta edición de *La Odisea*.

Esta 11.^a edición que comentamos se ve que está dirigida a los estudiosos del tema con sólo echar un vistazo a ese estudio preliminar, porque Angeles Cardona, con su rica erudición, nos sitúa en el marco histórico de la guerra de Troya (siglo XIII a. C.), cuando la cultura micénica llega a su fin. Analiza después la figura de Homero, su discutida existencia, su posible patria, la época en que vivió, etc. Estudia, más tarde, el contenido de la obra homérica en la que se entremezcla el mundo de los dioses con el de los héroes, para concluir con un análisis del es-

tilo de *La Odisea* y de la técnica del verso.

Todo ello completado con frecuentes citas de los distintos autores que se ocuparon de la obra de Homero, y en especial de los más modernos trabajos de este siglo en el que se despertó un creciente interés por el estudio de estas obras maestras de la antigüedad.

Una útil y extensa bibliografía acompaña a esta edición.

Z.

GAVIANE, Giorgio: Eutanasia de un amor.—DOPESA. Barcelona, 1978; 240 págs.

Una vez más el complejo de Edipo aparece en las páginas de la literatura contemporánea. En esta novela, Paolo, el protagonista, se ve prendido en su amor con Sena, llevado por una fuerza y una pasión irresistibles. Su obsesión amorosa va tan lejos que se considera incapaz de enlazarse con otra mujer que no sea Sena. Sólo cuando se encuentra a sí mismo, liberado de su complejo, cree nacer a una nueva vida.

Así de simple es la trama argumental de la novela, pero no podemos negarle un cierto interés, adornado —¿cómo no?— con una dosis de erotismo, dosis pequeña, realmente, que no llega a molestar. El autor emplea con frecuencia el soliloquio, tal vez abuse, pero en estas reflexiones es donde la novela alcanza alguna profundidad.

La traducción del italiano es "aséptica", aunque por sus páginas anda suelto un "preveyendo" que nos deja atónitos. Acaso la única mácula que hemos encontrado.

Z.

PEDAGOGIA

MOOR, Paul: Manual de Pedagogía Terapéutica.—Editorial Herder, S. A. Barcelona, 1978; 520 páginas.

Los cultivadores de la didáctica nunca agradecerán bastante el esfuerzo y la generosidad de algunos autores, como Paul Moor, al ofrecerles el fruto de una larga experiencia al servicio

de la educación especial. Pero —todo hay que decirlo— esa deuda de gratitud debe extenderse en este caso a la meritisima Editorial Herder, siempre inclinada a temas trascendentes, proyectados a la perfección y humanización de la comunidad.

El autor, profesor de la Universidad de Zurich y discípulo de Heinrich Hanselmann, estima que la pedagogía terapéutica pretende formar a los niños cuyo desarrollo se ve entorpecido por ciertos factores personales y sociales. Partiendo de esta afirmación, estudia en una primera parte, con carácter general, la problemática de la Pedagogía aquí afrontada (niños neuropáticos, psicopáticos, abandonados, víctimas del ambiente, débiles mentales, epilépticos, sordos o con otro género de taras); para exponer en la segunda parte, con un admirable pragmatismo, ejemplos vivos de sus treinta y cinco años de labor en este difícil campo.

Moor entiende que hay que comprender antes de educar, lo que es tanto como exigir una previa autocrítica o autoeducación del educador. Y analiza la prevención de la asocialidad y la delincuencia, la asistencia al niño retrasado, el ritmo de la terapia, la preparación para el trabajo y el ocio, así como la integración familiar, las condiciones de los centros pedagógicos y la preparación del maestro terapeuta.

Todo con sencillez y concisión, de forma que llegue al especialista, al educador general y a los padres de las criaturas encuadradas en el tema de este excelente trabajo.

X.

POLITICA

UTZ, Arthur, y otros: La concepción cristiana de la democracia pluralista. — Editorial Herder, Barcelona, 1978; 304 págs.

El Instituto Internacional de Ciencias Políticas de Friburgo y el de Ciencias Sociales de Walberberg (Alemania), en colaboración con representantes de las Ciencias Políticas y Sociales de España, organizarán en Madrid un simposio bajo el lema del tí-

tulo del libro que comentamos, que recoge las intervenciones de los distintos participantes en dicho simposio.

El propósito fue establecer un diálogo con todos los representantes de orientación cristiana para buscar el denominador común de un pensamiento político de inspiración cristiana, pero teniendo en cuenta que el cristianismo no es una teoría de modelos, sino un cuerpo de doctrina que ofrece determinados valores humanos, de los cuales se desprenden consecuencias para la realidad. Naturalmente, el cristiano puede entrar en ciertos compromisos prácticos mientras se salve lo fundamental.

Y.

PLANELL, Jaime: La cuestión religiosa en la campaña electoral del presidente Kennedy. Tomo I. Ediciones Universidad de Navarra. Pamplona, 1978; 448 págs.

Desde que en las elecciones presidenciales de 1928 el católico Alfred E. Smith había sido derrotado estrepitosamente por Herbert Hoover, muchos pensaban que mientras prevaleciese el carácter predominantemente protestante de la sociedad americana un católico no podría llegar nunca a ser elegido presidente de la nación. Este mito fue el mayor obstáculo que tuvo que superar Kennedy para conseguir la candidatura presidencial de su partido en la Convención Demócrata de julio de 1960.

Pese a la popularidad que el entonces senador de Massachusetts demostraba en las encuestas nacionales que se hacían periódicamente, los líderes de su partido temían que, a la hora de votar, cuando cada elector se enfrenta en secreto con su conciencia, el factor religioso se manifestaría sin inhibiciones y les haría perder las elecciones. No le fue nada fácil a Kennedy romper este mito. Le costó meses de incansable actividad y mucho dinero a lo largo de una campaña extraordinaria, no sólo por la forma en que la llevó a cabo, sino por los problemas que planteó su religión y la incertidumbre que la envolvió hasta su último momento.

Y.

PSICOLOGIA

RIEMANN, Fritz: Formas básicas de la angustia. — Editorial Herder, S. A. Barcelona, 1978; 241 páginas.

La angustia, según Riemann, es parte inseparable de nuestra vida; pero el hombre puede cultivar las fuerzas capaces de neutralizarla. Cada persona tiene una forma peculiar de ansiedad; sin embargo, es posible distinguir cuatro grandes categorías básicas, que permitirán un análisis eficaz y el consiguiente tratamiento correctivo.

El autor estudia separadamente las personalidades esquizoides, las depresivas, las obsesivas y las histéricas, y sin desatender sus orígenes en una disposición heredada y, sobre todo, en la historia de los primeros años de la infancia, discurre con amenidad y honrada sobre las relaciones de cada una de tales personalidades con el amor, la agresividad y el sustrato biográfico.

Las atinadísimas observaciones de Riemann, ilustradas con ejemplos vivos de su larga práctica de psicoterapeuta, nos ofrecen una interesante panorámica de la angustia. Pero acaso el mayor valor de este trabajo reside en su esperanzada proyección: Todo ser humano pasa a lo largo de su existencia por las fronteras de las cuatro formas de angustia. El humilde examen de su interioridad, tocado de amor y de generosidad, puede contribuir muy eficazmente a superar todo género de temores, sin renunciar a las propias esencias de cada individuo.

Y.

VAN RILLAER, Jacques: La agresividad humana.—Editorial Herder, S. A. Barcelona, 1978; 219 páginas.

Defraudará esta obra a quienes busquen en ella una incommovible definición de la agresividad y de sus remedios; porque se trata de una inteligente aproximación a un problema escuadrado, sutil y lleno de matices imponderables, al que la ciencia no pueda dar solución definitiva.

Van Rillaer, profesor de la Universidad de Lovaina, ofrece aquí unas con-

sideraciones inspiradas en el análisis freudiano, su tesis sobre la significación personal vinculada a los estímulos y a la relación con la imagen de uno mismo, para esbozar finalmente algunas aplicaciones pedagógicas y psicoterapéuticas.

Sin duda, el lector tomará buena nota de algunas observaciones significativas: la necesidad de zafarse de todo juicio moral para la comprensión psicológica; la certeza de que la violencia no siempre es mórbida, sino que está en la base de la vida social; la importancia de la cultura en el comportamiento del ser humano; la agresividad no es hija de un determinante fisiológico, sino de una reacción narcisista (entendido el narcisismo como amor a sí mismo, normal o patológico) y que puede expresarse en la afirmación del propio derecho, en el selicismo ideológico o en la indignación contra uno mismo.

Entre las perspectivas terapéuticas, el autor alude a la capacidad de dilación, el humor, la preferencia por el diálogo, la benevolencia serena y la superación afectiva volcada hacia los demás.

X.

NICKEL, Horst: Psicología del desarrollo de la infancia y de la adolescencia. Tomo II (Edad escolar y adolescencia).—Editorial Herder, S. A. Barcelona, 1978; 568 páginas.

El primer volumen de esta obra, publicado anteriormente, se centraba en el desarrollo del niño hasta su ingreso en la escuela. El nuevo tomo de Nickel, profesor de la Universidad de Düsseldorf, expone ante nosotros un amplísimo cuadro de la psicología dinámica del niño en edad escolar, del púber y del adolescente.

Es notorio que la investigación en este campo, auxiliada por un arsenal de sistemas que permiten análisis cada vez más hondos y precisos, ha derribado o hecho tambalear muchos asertos clásicos que parecían inmovibles. Por otra parte, la progresiva socialización de la enseñanza da oportunidad para estudios más amplios, tanto de índole individual como comunitaria, que modifican tesis tradi-

cionales y plantean cuestiones insólitas. A estos nuevos aspectos consagra Nickel muchas de sus páginas.

De manera sistemática y diferenciada, y con el auxilio de una amplísima reseña bibliográfica y de muchos gráficos, el autor estudia los rasgos fundamentales del desarrollo somático, la salud, el desarrollo psíquico, los problemas psicológicos y pedagógicos, la aptitud, el comportamiento emocional, social y moral, la educación psicosexual, el juego, el rendimiento y las modificaciones estructurales de las funciones cognoscitivas, la elección de profesión y las primeras experiencias en el mundo laboral; todo ello referido a cada una de las distintas etapas biológicas a que este tomo se proyecta.

X.

RELIGION

JEDIN, Hubert: Manual de historia de la Iglesia. Tomo VII.—Editorial Herder, S. A. Barcelona, 1978; 1.073 págs.

Casi parece un eufemismo que pueda llamarse "manual" a una obra tan amplia y concienzudamente elaborada como ésta, cuyo tomo VII, que no será el último, acaba de lanzar la Editorial Herder. En él, Hubert Jedin coordina las tareas de Roger Aubert, Johannes Beckmann, Patrick J. Corish y Rudolf Lill.

En el enfoque de los acontecimientos aquí relatados, que comprenden desde la Revolución Francesa hasta el final del segundo tercio del siglo XIX, se advierten una objetividad y una profundidad desacostumbradas. De tal forma, la narración desestima cualquier preocupación literaria para transformarse en verdadero instrumento científico.

Los autores —si bien el acento europeo sea de trascendencia innegable, en el período de que aquí se hace historia— se han esforzado por sustraerse a visiones locales, circunscritas a sus propios países, para proyectar sus consideraciones hacia la Iglesia universal. Por otra parte, en dieciocho páginas iniciales despliegan una referencia bibliográfica, sistematizada por países, que prueba el alcance y seriedad de su labor.

LIBROS Y REVISTAS

Entre el pontificado de Pío VI y el concilio Vaticano I desfilan por este volumen una serie de acontecimientos que, en forma alternativa, van robusteciendo y conformando el cuerpo y el espíritu de la Iglesia instituida por el mismo Jesucristo.

X.

SOCIOLOGIA

ANTONS, Klaus: **Práctica de la dinámica de grupos.** — Editorial Herder, S. A. Barcelona, 1978; 320 páginas.

El proceso evolutivo del laboratorio de dinámica de grupos ha llevado al autor a comprender cuáles son las posibilidades creativas que subyacen en los ejercicios estructurados, dado lo di-

ficil que resulta planear de antemano experiencias eficaces y significativas. Los ejercicios aquí propuestos se refieren a situaciones colectivas estructuradas, en las que a través del jefe de grupo se plantean problemas y conflictos simulados.

La manipulación de estas situaciones modelo impulsa a los participantes a observarse a sí mismos, atendiendo principalmente a sus modos de comportamiento recíproco, gracias a lo cual llegan a conocerse a sí y a los demás en nuevas formas de conducta, con lo que puede producirse también una asimilación cognoscitiva.

El libro constituye un compendio sistemático que proporciona al psicólogo una visión panorámica que le permite con mayor seguridad y eficacia formularse los problemas del grupo y orientar mejor la práctica de los ejercicios.

Y.



REVISTA GENERAL DE MARINA

AÑO 1979

TOMO 196

FEBRERO



TEMAS GENERALES

Capitán de Navío Eliseo Alvarez-Arenas
EL PESIMISMO ESTRATEGICO DE OCCIDENTE

141 ✓

Emilio González López
JORGE FARRAGUT

159 ✓

TEMAS PROFESIONALES

General de Intendencia de la Armada Alfredo Caso Montaner

SITUACION ACTUAL DEL ISFAS CON RESPECTO AL ASEGURADO

165 ✓

Capitán de Corbeta Juan Aguilar-Ponce de León

PLANIFICACION Y PRESUPUESTOS

171 ✓

Capitán de Infantería de Marina Juan A. Chicharro Ortega

¿QUE SON LOS "SEAL TEAM"?

177 ✓

NOTA INTERNACIONAL

EPISTOLARIO

Coronel de Máquinas de la Armada José Manuel Bernal Sierra

PREGUNTAS A LA MUTUA

191

MISCELANEA

INFORMACIONES DIVERSAS

Z

LA PASCUA MILITAR

207

DIRECCION
Y ADMINISTRACION

Montalbán, 2
Cuartel General
de la Armada
MADRID-4

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.

EL PESIMISMO ESTRATEGICO DE OCCIDENTE

Eliseo ALVAREZ-ARENAS



Yo no veo muy claro que el pesimismo sea, sin más, censurable. Son las cosas a veces de tal condición que juzgarlas con sesgo optimista equivale a no haberse enterado de ellas.

(J. ORTEGA Y GASSET, del prólogo a la segunda edición de *España invertebrada*, 1922.)



E piensa por algo, se escribe, ante todo, para algo, se lee, pese a tantos y tantos obstáculos que la compleja circunstancia actual interpone en el andar intelectual del hombre de estos días, porque hay en algún rincón de la mente humana otro algo que impulsa a inquirir para conocer, a saber, para opinar, a rebuscar para, como se dice en vulgares términos, enterarse. Estar enterado, créase o no, significa hacerse entero, completarse, intentar abarcar con cierta extensión un todo, huir de la especialización que anquilosa la imaginación y el intelecto juntos. Creo que lo dicho es general. Puede predicarse de todo sector de aplicación mental humana. La triple actividad de pensar, escribir, leer, encaja en lo filosófico, en lo científico, en lo artístico, en lo ampliamente humanístico. Se aviene, por semejante adecuación, con lo bélico, con lo militar —que son algo distinto entre ellos, cuyo análisis diferencial no hace en este instante al caso—, con lo estratégico —otro matiz diferente de menor potencia en lo distinto, tal vez por menos marcado—, con el pensamiento estratégico, en suma, que sintentiza quizá mejor que otra cosa la dinámica inherente al triple quehacer aludido.

Acaba de esbozarse un triángulo circular. Aquí es humilde metáfora lo que para el *docto ignorante* —genial y renaciente Cusano— resultaba de la más sencilla y aparentemente jovial lógica metafísica. El pensar produce la letra; la lectura de ésta excita el razonar. Se ha vuelto al extremo. El pensador de estrategia se expresa en literatura; el estudioso comenta, rebate, asiente, mejora, pero si no se deja llevar de la insensatez interpone el pensar entre la lectura y la exteriorización de su acto. Se cierra el círculo triangular. Todo eso, realizado por muchos una y otra vez, cocido en el perol del tiempo, condimentado tras el efecto del toque del genio y de la impersonal pero eficacísima autoeliminación de lo superfluo, crea y presenta en toda hora el pensamiento estratégico. Bien; pero ¿y qué? ¿Hacia dónde se pretende orientar la razón?

Yo quisiera llevar el ánimo del raro lector hacia la dilatada escena donde puede apreciarse el pensamiento estratégico actual. Después intentaría analizar de consuno suficientemente la visión acotada para lograr su acuerdo para con mi propia opinión, con lo que mi original duda inorientada podría tal vez trocarse en aceptable trasunto de seguridad y empezar con ello mis vacilantes ideas a salir de su mar movida, montar el cabo de lo marcadamente incierto y con ello navegar con algún tino. Porque lo que hoy se me aparece como pensamiento estratégico, como pensamiento estratégico occidental, presenta síntomas de estar, cuando menos, necesitado de atención. Por lo pronto, tal vez sea aventurado decir, o asegurar mejor, que tal pensamiento existe, con la rigidez que en lo estratégico exige ese vocablo (1), pero es que, aceptándolo como está, como se nos aparece, nos obliga a percibir en él, en su constitución, una clara debilidad vacilante. Lo que Occidente piensa hoy día en estrategia carece de estructura sistemática. Ello, de por sí, no tendría verdaderamente que ser alarmante. Ya es sabido que en ese orden de cosas lo perfectamente elaborado es ideal lejano. Todo pensamiento, y el estratégico no se salva de la limitación, se expone siempre al asalto de la crítica. Además, raras veces soporta indemne el asedio y el ulterior ataque. Arruinado, tiene que volver a alzarse sobre sí mismo para tornar con el tiempo a ser derribado de nuevo. Nueva epifanía del mito del eterno retorno.

No es la vacilación ni la endeblez, por tanto, lo que ahora debe preocupar o inquietar del pensamiento estratégico de Occidente. Hay otras apariencias que sugieren peores resultados, aunque no sea más que porque éstos pueden advenir mucho antes en el tiempo que los negativos producidos por la otra causa. Son algo así como signos o señales que se detectan aquí y allá de modo esporádico y de forma en cierto modo sorprendente a lo largo de lecturas inquisitivas o en el curso de oírse en diferido lo dicho por mentes responsables poco tiempo atrás. Se trata de la percepción de ecos no audibles para todos, de ideas verditas entre líneas que quedan en lo escrito aun quizá contra el ánimo del autor, quien sin quererlo lanza el sentir de su fuero interno disfrazado de opinión, pero con la fuerza reflectante de esa verdad que latiendo dentro es imposible de domeñar por completo para que no salga al exterior.

Esos signos, señales, ecos; esas llamadas, diría yo, del pensamiento estratégico actual deben inquietar —inquietarnos— a quienes estamos por razón de civilización vinculados a él, porque, para empezar, obligan a intuir que la carga que transportan y transmiten es negativa, por así decir, y después porque —como ocurre en este caso; como *me* ocurre a mí al menos—, aunque se llegue a saber que eso está pasando, se anticipa la imposibilidad de dar certeramente en la causa inconfundible. Pero hora es ya de descender a terrenos de definición y decir concretamente de qué se trata, qué es lo alarmante percibido y por qué se sospecha con tanto anticipo que todo va a quedar oscuro. Se

(1) Cfr. *Teoría y realidad del pensamiento estratégico*: REVISTA GENERAL DE MARINA, marzo 1978.

trata, a mi modo de sentir las cosas, de que el pensamiento estratégico occidental está hoy dominado por lo que pudiera denominarse atormentado *pesimismo*; se trata también de que no es fácil ver a qué obedece esa deprimida reacción. Bien: puede ser ya éste instante propicio para dar comienzo al necesario análisis.



¿Qué pasa para decidirse a creer que el pesimismo está a la raíz del pensamiento estratégico occidental? Ocurre que alguna fuerza sospechosa pletórica de poder ha alterado de modo eficiente y visible la trayectoria reciente del pensar estratégico occidental, presumiblemente porque ha incidido con marcada decisión en el curso de la estrategia misma, de la causa veraz de aquel pensamiento especialísimo. El intento de seguir de un cabo al otro la trayectoria aludida lleva a imaginar como principio adecuado el instante en que se produjo en lo bélico la revolucionaria conmoción que señala ya históricamente la era que vivimos. Todo empezó con el empleo sobre Hiroshima de la primera arma atómica, en agosto de 1945. La historia de entonces acá puede resumirse telegráficamente así, en cuanto a este caso hace: 1948: crisis de Berlín y primera grave exteriorización de la llamada "guerra fría"; 1949: primera explosión atómica rusa, con la que concluye el monopolio americano; octubre 1952: primera detonación con éxito por los Estados Unidos de un arma termonuclear; agosto 1953: primera explosión termonuclear rusa; 1961-62: realización del despliegue, prácticamente simultáneo, de misiles balísticos intercontinentales por parte de Rusia y los Estados Unidos; 1960-68: franca superioridad bélica americana sobre la Unión Soviética; 1968-72: tránsito americano de la superioridad a la suficiencia; 1968: iniciación de las conversaciones sobre limitación de armas estratégicas (SALT); 1972: paridad o equilibrio nuclear ruso-americano.

¿Cuál es esa fuerza poderosa alterante en modo decisivo del estratégico pensar y, por tanto, del siempre influyente *hacer* en estrategia? Resumiendo al máximo su definición, tal fuerza es la *tecnología*. La fuerza es, sí, la tecnología: más bien su derivada, como se dice en el cálculo, es decir, su ritmo, su ímpetu, su avasalladora influencia en la vida humana medida bajo el patrón del tiempo cronológico; pero una fuerza es más o menos influyente cuanto más o menos propicia sea la circunstancia en la que actúa. Esa circunstancia es ahora la *recepción* que a esa tecnología como fuerza le ha dado la mente occidental, la forma en la que el espíritu de Occidente ha sabido resistir primero y asimilar después la carga de influencia, de innovación, de cambio radical que la aceleración técnica está trayendo consigo desde la primera treintena de este siglo hasta los días que corren. Esa tecnología imponente, pues, y su circunstancia en el reciente pasado han conmocionado lógicamente no ya sólo la guerra en sí, sino —lo que es más decisivo por sus imprevisibles consecuencias— el pensamiento a ella dirigido. ¿Cómo ha asimilado hasta ahora el pensamiento occidental la incidencia de la exponencial tecnología sobre el ámbito de lo bélico?

La realidad es que la explosión atómica de 1945 fue tirón decisivo para el pensamiento de Occidente —para todo pensamiento humano que se determinara a realizarse a sí mismo—, pero lo fue con mayor empuje para el razonar estratégico y, en consecuencia, para el político pensar. Conviene que quede claro que, en lo inicial —al menos en el principio que nos hemos propuesto—, la reacción primera, el sobresalto si se quiere, fueron marcadamente estratégicos. Desde cualquier ángulo de visión el átomo escindido era un arma, un arma nueva, como tal no bien conocida aún, algo en fin que se presentaba “vestido de uniforme”. La innovación estratégica disparó lógicamente el pensar correspondiente coincidiendo con la calma relativa de la paz oficial, pero el cambio radical de circunstancia puso también a la política en el primer plano iluminado de la actividad internacional. No es que lo hubiera perdido o que por alguna causa anómala la hubieran desplazado de él, pero la atención lumínica estaba hasta 1945 en la actitud y en la acción de los hombres de uniforme. Mas la política, aun visible y en cabeza de la línea, actuaba como reflejo de la estrategia. Es ya un tópico decir que la estrategia ha de subordinarse a la política, y como generalización es aceptable el dicho. No faltan empero excepciones confirmantes de la normativa aquélla. En 1945, a partir de su segunda mitad, la estrategia arrastraba a la política sobre la pista del pensamiento.

La guerra fría empezó pronto. Sin embargo, Occidente no rechazaba el optimismo en lo estratégico. La preponderancia americana dominaba la escena. La política internacional resonante reflejaba destellos de estrategia o al menos de lo que se tenía por pensamiento de ese orden. La estrategia nuclear empezó a tomar carta de naturaleza en la estela de 1945. La política hablaba poco después de la *massive retaliation* —fue J. F. Dulles su práctico creador—, pero esa flamante política o estrategia, según se mire, tenía origen y fundamentos tecnológicos. En este caso las palabras se apoyaban en realidades impresionantes (2). Se

(2) “La nueva política de los Estados Unidos podía ser llevada a la práctica con los sistemas de armas estratégicas que, una vez superada la fase previa de desarrollo, estaban ya empezando a figurar en los arsenales de las fuerzas armadas. Los acontecimientos se sucedieron realmente así: Primero se produjo un salto tecnológico: como ejemplos de él pueden citarse los motores de turbohélices y de reacción con gran autonomía, las armas nucleares y los sistemas de propulsión de misiles; vino luego una política de adquisición de los sistemas más prometedores hechos realidad gracias a esa tecnología, tales como la producción de ciertos tipos de misiles o aviones de entre un número mucho mayor de los que se encontraban en fase de desarrollo: al final se procedió a planear el empleo de los sistemas, su estrategia y su táctica, para que sirvieran a esa política que, en sí misma, era también una consecuencia de los sistemas de armas. Sin un número relativamente grande de armas nucleares listas para ser lanzadas no hubiera sido posible concebir la doctrina de la *massive retaliation*, ni hacerla creíble, ni llevarla a cabo”. (R. de Sobrino: *A primer in nuclear deterrence*; SRI, 1974, pág. 43.) Esta cita merece comentario especial. Primero, por su gráfica expresividad, pálido reflejo, empero, de la brillantez de la obrata de la que está sacada, cuyo mérito intrínseco la hace digna de ser leída y estudiada por todo el que sienta interés en cuestiones históricas, políticas y estratégicas de este orden. Segundo, por la iden-

daba también una decisiva y casi aplastante superioridad americana en el armamento en boga, el nuclear, del que, sin embargo, no se disponía en Occidente —ni en Washington siquiera, aunque esto pueda sonar a herética demencia a muchos— de los secretos que en casos semejantes proporciona el inestimable y práctico saber que se reduce en lo vulgar a conocer de verdad *qué es* eso con lo que se cuenta con superioridad más que suficiente y *para qué* sirve en franco sentido utilitario. Porque es imprescindible saber sobre *el qué* y el *para qué* es el primer condicionante para que eche a andar por seguro camino un pensamiento estratégico (3). En todo caso histórico de un arma nueva, la estrategia precede a la política. Por eso está hasta aquí discurriendo el razonar de ese modo.

Pues bien: tal vez pueda verse en la “represalia abrumadora” (4), en lo que significó en su día en el ámbito conceptual de la política y la estrategia, el primer brote de pesimismo occidental en esos dos órdenes trascendentes. Tal amenaza imponente puede, si se quiere, no ser de obligada identificación con una irracional estrategia espasmódica, ya que, ajustándose a los cánones de la incipiente “estrategia de disuasión”, fue proclamada y anunciada en su hora para conocimiento del oponente y aprendizaje de los efectos posibles a los que se exponía si se daba a veleidades bélicas de cierta entidad dirigidas a agredir al poderoso o a sus oficiales aliados. La estrategia jugada fue “cantada” en su momento para que nadie pudiera llamarse a engaño. No era, pues, estrategia —o política— sin razón, pero en su concepción primero y en su exteriorización después dejaba traslucir, en cuanto alentar occidental —americano más bien (5)—, un punto claro de desesperación, de falta de confianza en sí mismos, en otros terrenos distintos del exclusivamente nuclear, de cierto complejo de tener por fuerza que admitir

tividad del autor: español, oficial de Marina ayer y profundo científico hoy. Conviene que no nos olvidemos de él.

(3) Hay indicios para sospechar de que los Estados Unidos en los años iniciales de la guerra fría hicieron estrategia y política nucleares sin saber de verdad lo que se dice saber —sin, si se quiere, haber asimilado o digerido en lo conceptual la novedad nuclear estratégica—, lo que el átomo estaba haciendo en el ámbito mental de Occidente. “La tecnología ha dirigido la evolución de la política y del pensamiento en el campo de las armas nucleares. Los Estados Unidos llegaron a aprender que el empuje arrollador de la tecnología es literalmente incontrolable y su atractivo difícil de resistir. Nos encontramos a nosotros mismos abrumados con sistemas de armas y con conceptos no comprendidos por completo y adquiridos inicialmente en función del precepto tácito de que “cuanto más, mejor”. Nos enfrentamos con ese problema y nos hallamos frente al espectro de una tecnología nueva y más avanzada. Complejo como de por sí era, nuestro pensamiento estratégico evolucionó demasiado lentamente para mantenerse a la altura del crecimiento tecnológico, tendencia que continúa todavía”. (R. de Sobrino; *op. cit.*, pág. 113.) Al hablar en primera persona, el autor citado se refiere, naturalmente, a los americanos.

(4) Yo no quiero hablar en español de “represalia masiva” o “en masa”. La razón no requiere, creo yo, ser justificada. La traducción sugerida puede ser torpe. Para mí, sin embargo, vale un poco más que la vulgarmente divulgada.

(5) La prueba es que la validez de la estrategia no fue compartida —incluso fue discutida— por Europa.

valores bélicos en el oponente, posibilidades y capacidades de acción en la escena internacional que ya estaban a punto de producirse en logros tangibles e indiscutiblemente prácticos.

El pesimismo estratégico pudo empezar a detectarse con Dulles en la atmósfera de la administración Eisenhower, mas su efecto no trascendió en realidad. Diríase que era algo larvado y durmiente. No se propagó con la rapidez que suele hacerlo sentimiento tan contagioso, porque advino una nueva administración —la de J. F. Kennedy— con aires jóvenes y talante deportista, muy en la idea que el mundo tiene y se hace todavía de lo que Norteamérica es. Los jóvenes cerebros del Washington de entonces remozaron todo; al menos, en esa renovación basaron su auto-propaganda. Pensaron lógicamente en estrategia —en la estrategia del sumo nivel, en la que preocupa siempre a los influyentes en la vida internacional— y dieron, ante el efectivo tirón de McNamara, en la *flexible response* o “reacción proporcional”, diría yo, para no seguir la fácil vía de la torpe traducción en boga. Esta estrategia, como es sabido, nació de la creciente pérdida de validez en la credibilidad de la disuasión americana implícita en la estrategia de la *masive retaliation*. Consistía, en breve, en armar a Occidente —en rearmarlo, mejor— mediante lo clásico, con eso siempre eternamente útil, distinto de la deslumbrante innovación nuclear (6). Lo curioso del caso, aunque el recordatorio resulte marginal, es que la nueva estrategia, o política, que clamaba por una mayor atención al clásico armamento —al “convencional”, para hablar como lo hacen todos— estimuló y decidió definitivamente a Francia y a Inglaterra a conseguir su propia e independiente parte de disuasión nuclear.

Quien acuñara la definición de la nueva estrategia —*flexible response*— fue el elegante general Taylor, del club Kennedy. Lo había hecho en un libro protestante —*The Uncertain Trumpet* (1960)— que rezumaba pesimismo o descontento, que es algo muy parecido, entre líneas y capítulos. McNamara y sus mentes fueron, sin embargo, los creadores de lo nuevo. La *flexible response* demostró ser una buena idea, una aceptable línea política y —lo que es más interesante— una postura y decisión estratégicas asentadas de lleno en el campo de lo práctico. En realidad, *mutatis mutandis*, está todavía en vigor en Occidente, aunque apunte tambaleos. Además, desde 1962 hasta ahora ha puesto de relieve dos hechos capitales: primero, que al haberse decidido por ella los Estados Unidos ha sido posible la realidad de guerras limitadas sin escaladas incontrolables (7); segundo, que el único y verdadero equilibrio bélico entre dos se consigue siempre en la zona asintótica de la carrera de armamentos, porque aunque en lo nuclear había empezado ésta, antes de la tendencia americana a la reacción proporcional, con el esfuerzo ruso que llevó a Moscú, en 1972, a la paridad práctica con los Estados Unidos, la *flexible response* desató la apresurada marcha

(6) Ya en 1957 insinuaba el propio Dulles en *Foreign Affairs* una retirada de la *masive retaliation* hacia algo que podía ser lo que más tarde cuajó en la *flexible response* (*The American Way of War*, por Russell F. Weigley; Macmillan, New York, 1973, pág. 420).

(7) *The American Way of War*: pág. 451.

americana hacia la superioridad convencional en la que se encuentra todavía y de la que —confiada en su franca superioridad tecnológica— espera Occidente salir airoso. Más he aquí que ha salido de nuevo a superficie el conflictivo vocablo de “tecnología”. ¿Qué sugiere esto?

Ante todo, la absoluta influencia de esa tecnología en prácticamente toda actividad humana. Dentro de este inmenso ámbito influido y más cercano a lo que interesa aquí, la intensa influencia relativa al pensamiento político y estratégico que está demostrando tener, en Occidente al menos, el acelerado progreso tecnológico aplicado a las armas. Ciertos aspectos fenoménicos y realmente tangibles de la técnica actual aparecen de modo relativamente fácil como origen de políticas y decisiones de muy alto nivel en el orden internacional. Por ejemplo, el coste. La tecnología es cara en exceso. Costosa lo ha sido siempre en la historia. El armamento no ha dejado jamás de ser carga importante para gobiernos y contribuyentes. Pero es que hoy la proporción es inusitada. Hablando en relativo, puede decirse con soltura que la tecnología está siendo hoy más cara, bastante más cara, que nunca. De ahí que cada vez constituya mayor preocupación para las mentes influyentes y decisorias el análisis y el verdadero conocimiento en cada caso de ese binomio tan elusivo —y tan mal comprendido las más de las veces— que los anglosajones llaman *cost-efficiency* y que aquí, entre nosotros, suele traducirse por “eficacia-coste” o “coste-eficacia”. Cualquier decisión político-estratégica de cierta entidad se suele tomar con el famoso binomio a la mano y tras ponderado estudio de él, según se nos dice (8). Recuérdese lo que se cuenta de Kissinger: “En interpretación favorable, la estrategia conservadora de Kissinger —o su designio— ha tenido un objetivo central: reducir el alcance de cualquier abandono de las posiciones (imperiales) ocupadas por los americanos en beneficio de, bien sean aliados importantes, adversarios de primera fila o potencias medias del Tercer Mundo, reduciendo al mismo tiempo los costes de sostenimiento de los intereses esenciales americanos” (9). El comentario se completa de este modo: “El designio conservador básico consistía, pues, en la paradoja de mantener el imperio “esencial” a bajo precio con ayuda del principal sospechoso aspirante a la sucesión imperial. La reducción de costes habría de llevarse a cabo en todos los ámbitos: menor coste de la defensa como resultado de explícitos acuerdos de control de armamento con la Unión Soviética y tácitos convenios sobre reducciones en la ayuda exterior competitiva en el Tercer Mundo; mayor contribución aliada, directa o indirecta, a sufragar los gastos de los Estados Unidos para representar su papel de garante de la seguridad

(8) Tal binomio, dicho sea de paso, es esencialmente subjetivo. En política y en estrategia, cualquier cuantificación —única vestidura rigurosamente válida y útil para comparar eficacias— no puede pasar de ser aproximada. Verdad es que algo es mejor que nada en este orden de actividades mentales, pero no hay que hacer del “cost-efficiency” parámetro dogmático, omnipotente e indiscutible por muy americanos que sean sus creadores y por muchos *computers* que entren en su cálculo.

(9) George Liska: *Beyond Kissinger (Ways of Conservative Statecraft)*. Johns Hopkins Univ. Press, 1975, pág. 64.

colectiva [...]; y ahorros en el Tercer Mundo mediante cortes en los gastos de ayuda y en los esfuerzos para la intervención” (10).



Eso es sólo una muestra de la influencia de la moderna tecnología en la política internacional conducida del lado de los poderosos. Incluso para éstos es la tecnología incómodo condicionante. Porque cuando una nación manda en el mundo —o siente la necesidad determinista de mandar, de conducir, de influir decisivamente en el andar histórico del planeta— su política es, a fin de cuentas, eco de su dinámica estratégica. Por la vía imperial, y una vez girando el carro del dirigente en la imperial plaza, la política es efecto; la verdadera causa de su acción universal es de raíz estratégica. Para adquirir y conservar hay que obedecer al estratégico tirón. Cuando se deja de ser creador o se pasa a ejecutar papel de segundo orden, la estrategia, disminuida ya, se deja orientar y llevar por la política, mas, por desgracia, cuando ésta no tiene ya verdadera independencia, porque resulta impuesta desde arriba, desde quienes ahora mandan, dirigen y ordenan. De cualquier modo, la tecnología —hoy en especial— ejerce influencia inmensa en el pensar y en el hacer políticos y estratégicos. La prueba está en que, al menos en Occidente —que se sepa con suficiente certeza—, preocupa esa influencia y se intenta analizarla.

En septiembre de 1977 se reunió en Brujas la decimonovena conferencia anual del *International Institute for Strategic Studies*. El tema básico de la convención se encerraba en este interrogante: ¿cuáles son —o pueden ser— las implicaciones de las nuevas armas clásicas (convencionales) en la seguridad este-oeste? (11). A la base bullía, pues, la tecnología aplicada. Allí se dieron cita militares y paisanos, técnicos y analistas, profesionales, intelectuales. Previamente acordaron no darse indebidamente al entusiasmo y andar por vías de prudencia moderada; basar el juego mental en el profesionalismo y no en la imaginación disparada. Todo ello porque sentían la necesidad de razonar, de pensar, de investigar, de —sencillamente— saber qué *está pasando*, ya que es evidente que algo que es novedad *pasa*, se cuece en estos días críticos para el mundo en la retorta a la que por gravedad caen lo técnico y lo militar, la tecnología y las armas, la política y la estrategia, en un plano más elevado, en cuantos niveles todos que sienten con hondura la repercusión de aquéllo. ¿Cuál fue, si hubo alguno, el resultado de la conferencia? ¿Cuál la respuesta, a aquel trascendente interrogante? Los propios protagonistas nos ofrecen respuesta enjuiciosa: “En conclusión: ¿qué es lo que hemos aprendido? Que gracias a la tecnología se presenta ante nosotros un nuevo espectro de

(10) Liska: *Op. cit.*, pág. 65.

(11) “What are the implications of new conventional weapons for East-West security?” Las ponencias presentadas en la conferencia se publicaron —aunque probablemente sólo n parte— en los *Adelphi Papers* núms. 144 y 145 del IISS. La cita es del AP-144.

opciones, pero que no es ilimitado y que exige elección. Nuestras organización y doctrina tendrán que adaptarse a las realidades si queremos explotar al máximo los beneficios de la tecnología, y habrá que seguir siendo flexibles para permitir futuras adaptaciones. Las nuevas tecnologías no abren especiales oportunidades políticas, pero las preferencias políticas existentes pueden fortalecerse con aquéllas. Las implicaciones de la tecnología nueva coinciden con incertidumbres sobre el futuro del consenso político en el seno de la Alianza y esto se traduce en un impacto especial sobre éstas" (12).

Suponiendo que haya habido aprendizaje, éste no ha podido por menos de acumularse sobre dudas y recelos, sobre incógnitas y desconcierto, sobre pesimismo y lamentos de lo propio. Reconozco que es difícil, muy difícil, justificar y probar lo dicho. Para intentar demostrar lo que propugno no cabe sino leer, analizar y entresacar, pero todo ello con especial suspicacia, ya que lo que, al salir, probaría el aserto aquél, está difuso entre líneas. Ya en lo que se dice haber logrado se detecta pesimismo rezumante. Se habla de incertidumbres en la Alianza y, aunque jamás se ha visto en la historia coalición ideal, algo debe de ocurrir cuando se advierten aquéllas con tanta facilidad entre los que en su seno viven. Toda incierta actitud, todo dudar en lo sustantivo encierra grano pesimista. Una cosa y otra afectan al pensar y al razonar; concretamente quebrantan, aunque de forma inadvertida sea, el pensamiento estratégico. Pero tal vez resulte posible, mediante rápida y concentrada exégesis, insinuar la prueba sugerente y dejar semientrevisto al menos la decepción o el pesimismo detectados en lo leído. Sin duda, todo intento puede aportar positivos frutos.

Si hubo en Brujas algo de lo que participaran casi todas las ponencias debatidas fue —al decir de los que en la conferencia intervinieron con actividad— el intuitivo o deliberado deseo de encontrar un *common and coherent concept*, algún esquema o fórmula "que nos indique que nuestro juicio se basa en el análisis más que en el instinto, y que nos permita aprovechar lo que las nuevas tecnologías tengan que ofrecer" (13). El elusivo *coherent concept* no se pudo aislar al parecer en la histórica ciudad belga. El propio director del Instituto nos lo aclara: "Ese concepto general y coherente para la óptima utilización de las nuevas tecnologías, sencillamente, no aparecerá. Sería estupendo disponer de él, pero ello tendría por fuerza que ser irrealista y, en el fondo, apolítico. Nadie va a relevar a los dirigentes militares y políticos de la responsabilidad de decidir frente a la incertidumbre" (14). Pero algo se consiguió en la conferencia. Lo más sustantivo resultó ser precisamente eso: dejar de relieve la extensa incertidumbre y la amplísima base sobre las que se instalan las responsabilidades en lo político y en lo militar; que en toda elección o preferencia anida un riesgo y que cualquiera que se escoja implica un alto precio (15). El coste de nuevo, la constante obsesión, el fatídico susurro que desalienta...

(12) AP-144, pág. 4.

(13) AP-144, pág. 2.

(14) Christoph Bertram: AP-144, pág. 2.

(15) *Ibid.*, pág. 2.

Mas el enemigo en potencia dispone, al parecer, de la piedra filosofal del enigmático *concept*. En una de las ponencias de Brujas, acaso la más realista por cuanto conscientemente pesimista (16), se especula en el sentido de que en el marco de la acción y reacción estratégicas de tiempo de paz —la acción de Occidente basada en la calidad tecnológica del armamento y la reacción del Pacto de Varsovia inspirada por una excelente flexibilidad doctrinal aplicada a la cantidad de armas y equipos— “la perspectiva alejada puede ser aceptablemente clara para Occidente (si la NATO actúa a tiempo y con suficiente esfuerzo), pero la inmediata no lo es” (17). La conclusión de la ponencia es que “a la larga, a medida que los adelantos occidentales en capacidad convencional aminoren el desequilibrio cuantitativo con la superioridad en calidad, puede acontecer que el Pacto de Varsovia llegue a considerar las armas tácticas nucleares como el único medio de seguir manteniendo su doctrina ofensiva de teatro. En una época de paridad estratégica podemos enfrentarnos cada vez más claramente con una estrategia soviética, en lo militar y en lo político, que, antes que buscar la ruptura del eslabón que une la defensa convencional con la disuasión nuclear, intente ampliar la separación entre la coacción nuclear de teatro y la paridad del equilibrio estratégico” (18). En esta tenebrosa predicción se encierra causa seria, porque, si lleva consigo verdad, la evolución de la realidad puede llevar a hacer periclitar la estrategia occidental de la *flexible response*, dando con ello la razón a otros agoreros que, aunque por otros motivos, ya han entrevisto su declinar (19).

Da la impresión de que Occidente —de modo inexplicable— duda de su superioridad general, material al menos, frente a la URSS en concreto. Hay realidades que se miran desde el Oeste con escepticismo inquietante. Esa forma de ver puede dejar malparada la integridad y con ello la validez de un pensamiento político y estratégico que, bien que mal, influye en la solución de conflictos y situaciones críticas. Está, por ejemplo, la vulnerabilidad de Europa. “Para que la actual estrategia de la NATO muestre la credibilidad que debe, la disponibilidad de una defensa avanzada directa es cuestión crucial. Debido a su elevado nivel de industrialización y gran densidad de población, la Europa occidental es muy vulnerable a un ataque directo. Además, le falta profundidad geográfica para permitir ceder terreno durante las operaciones defensivas” (20). He aquí un eco que resuena en Occidente desde 1945. Ha estado acompasado al lamento sobre la fragilidad europea durante la guerra fría. Sigue vibrando al aire incluso en horas de *détente* oficial, de políticas aparentemente esperanzadas y de estrategias des-

(16) *The impact of new conventional technologies on military doctrine and organization in the Warsaw Pact*, por Phillip A. Karber. El ensayo se centra sobre todo en la guerra en tierra y en el armamento a ella referido.

(17) AP-144, pág. 35.

(18) AP-144, pág. 36.

(19) Entre ellos, Colin S. Gray, quien en *The Strategic Forces Triad: End of the road?* dice que “está llegando a pasos agigantados la hora en que la estrategia de la *flexible response* de la NATO [...] sencillamente no sirva ya”. (*Foreign Affairs*, July 1978, pág. 773.)

(20) AP-144, pág. 24.

provistas de rígida tensión. En ello, empero, laten pesimismo y apreciación escéptica.

Hay otra corriente escéptica occidental que alarma menos porque parece volver a terrenos más seguros abandonados tiempo ha por las tendencias indiscriminadas hacia señuelos de materia. Es la que vuelve a conceder al hombre el lugar que en la esfera bélica le corresponde. Se siente que la técnica no es ya el áureo becerro que ha venido siendo en los pasados cuatro decenios. Hay, pues, un modo de escepticismo tecnológico. Tal vez representara esta tendencia valor positivo en las cuentas de Occidente si no fuera porque el enemigo potencial ya hace tiempo que la ha incorporado a su hacer y a su pensar. Para los rusos no pesa tanto lo supertecnificado como la cantidad, es decir, en cierto modo, el hombre. Cuesta pensar —pero hay que hacerlo— que en esferas bélicas esté Moscú más *humanizado* que Washington, Londres, París o, para hablar más a la europea, Estrasburgo.

Pero hubo en Brujas, como reflejo de un generalizado pensar, antiguo ya de años, un pesimismo peculiar, limitado y confinado a un concreto ambiente estratégico. Es lo que puede denominarse pesimismo de alianza. Cabría resumirlo diciendo que la Comunidad Atlántica es francamente escéptica respecto a sí misma. No es que en la NATO hayan perdido del todo la fe hacia las ventajas de la Alianza, pero sí se detectan alientos de duda, de desorientación, de no vivir del todo satisfechos con el cómo se actúa frente a las realidades actuales y a las temidas previsiones futuras en el seno de la atlántica coalición.

En una de las ponencias más atractivas (21) se clama por nuevas actitudes de las naciones aliadas en lo político y en lo estratégico hacia lo que adviene; mejor dicho, de la Alianza que las aglutina hacia lo que la tecnología, progresando aceleradamente en lo bélico, insinúa que va a ser en un cercano porvenir la escena político-militar en Europa y en el mundo. Con las predicciones posibles de lógica deducción el pesimismo asalta las mentes de los pensadores. Estos ven, aparentemente, lentitudes inadmisibles en el resorte que debe disparar las iniciativas de la NATO. He aquí algún ejemplo: “La política de defensa de la Europa occidental exhibe de ese modo esencialmente idéntica inercia a la que anima al sistema americano. Y al mismo tiempo se notan muchos menos innovadores internos en un ambiente institucional que se siente considerablemente más condicionado y constreñido; y las inyecciones innovadoras que efectivamente llegan a ocurrir resultan mediaticadas por la NATO, hacia la cual la mayor parte de los estamentos de defensa de la Europa occidental actúan a efectos de un reflejo de cautela y de reserva” (22). Hacia lo que la NATO pueda ver del futuro, es decir, lo que la Alianza en cuanto tal se proponga o piense hacer —lo que en términos militares se denomina *misión* y más concretamente aún *objetivos*—, el pensar se desliza envuelto, acaso sin querer, en la más pesimista de las nebulosas: “realmente no existe nada que pueda llamarse actitud de defensa NATO (NATO defence posture);

(21) *The Political Choice*, por Uwe Nerlich (AP-145).

(22) AP-145, pág. 11.

todo lo más, hay un conjunto de actitudes nacionales heterogéneas"; "los aliados, incluso los Estados Unidos, tienen que empezar a pensar en NATO más que pensar ante todo en términos de programas nacionales mientras sólo de labios para afuera rinden tributo a los objetivos comunes" (23). Hay voces que se lamentan de que, aunque la integración de las fuerzas militares de la NATO es oficialmente profunda e intensa, tal integración es puramente simbólica, con lo que el pesimismo se viste también de escepticismo sin llegar claramente a definir perfiles. El que la Alianza adolezca de vigor aparece por doquier: "Se reconoce, en realidad, cada vez con creciente intensidad, que la estabilidad política y la prosperidad económica (de la Alianza) pueden resultar perjudicadas por contingencias varias, si bien distintas éstas de la consistente en la franca agresión soviética contra la NATO" (24). Y por último: "No es posible predecir cuál vaya a ser la actitud de la Alianza en los decenios de 1980 y 1990 ni, de hecho, si la Alianza seguirá representando para sus miembros un condicionante de estabilidad política y de prosperidad económica. Si sigue siendo eso, habrá necesitado algo más que esfuerzos para mejorar la estandarización de material. Si no, es muy probable que la geografía política haya cambiado profundamente antes de fin de siglo, con independencia de lo que puedan aportar las nuevas tecnologías aplicadas a las armas" (25).

Entre líneas, por lo menos, no es, pues, extremadamente ilusorio inventar a las claras decires escépticos y pesimismo latentes. Esas líneas escurridizas, empero, no gozaban de total amplitud azimutal por referirse con particularización polarizada a políticas y estrategias relacionadas con las innovaciones tecnológicas que ya son un hecho o que van a ser realidad muy pronto. Pero hay además un aspecto que, aunque reducido en ámbito, resulta peculiarmente interesante debido a su carácter trascendente y a su decisiva implicación en la misma esencia de la Alianza Atlántica. Es, concretamente, el modo de respirar y de pensar Occidente en política y en estrategia al calarse anteojos navales, para intentar saber qué está pasando e inferir al tiempo qué puede pasar en adelante. Claro es que —dicho sea de entrada y por lo que ha de comentarse a renglón seguido— ese Occidente que respira y piensa al través de cristales de mar no es el Occidente que esté capacitado para representar la generalidad suficiente, sino, por desgracia, esa minoría tan sólo que cree necesario mirar las cosas —las de la guerra y la política en especial— con lentes de marinas y de armadas para hacerse una idea real de lo circunstante.

¿Qué pasa en la NATO en relación con la mar? Debe pasarle algo, en cuanto coalición o alianza, de lo que, en cuanto país o nación, le pasa a España: que siendo de condición esencial y eminentemente marítima, su mentalidad tiene marcada tendencia a la continentalidad. Esto, naturalmente, no lo digo yo. Lo dice quien tiene títulos para decirlo,

(23) AP-145, pág. 13. Las citas, en realidad, están tomadas por el autor de la ponencia, de Robert W. Komer (*Ten Suggestions for Rationalizing NATO*; "Survival", marzo-abril 1977).

(24) AP-145, pág. 15.

(25) AP-145, pág. 15.

aunque, como ocurre en casos semejantes con harta frecuencia, no falte quien se los niegue (26). Yo no hago más que subrayar la anécdota y transcribirla. Porque puede servir de apertura adecuada para intentar saber cómo respira, en cuanto a euforia o derrotismo, el pensamiento estratégico de Occidente con el mar al fondo. No escasea en tiempos recientes la literatura político-estratégica orientada a preguntarse por el *qué* del mar y de la seguridad de Occidente analizados hoy con proyección de futuro cercano. Del recordatorio de esa literatura no es fácil deducir optimismo.

Una voz interesante expresó no hace mucho a través, asimismo, del británico Instituto Internacional de Estudios Estratégicos. Pertenece a un almirante, retirado ya, de la Marina de los Estados Unidos (27). Si hubiera que entresacar de lo que dice la semilla de su pensar, yo escogería la frase siguiente: "La estrategia de Occidente exhibe un conocimiento muy escaso sobre la utilización del poder naval para proteger sus propios intereses o para evitar la guerra disuadiendo". En esta frase se refleja claramente la ya sugerida mentalidad estratégica de la NATO —Occidente y la Alianza se identifican al respecto—, cuya continentalidad vuelve a quedar de manifiesto cuando el autor comentado dice que "existe una franca tendencia a fortalecer las fuerzas de tierra en Europa a expensas de los recursos navales, con objeto de reducir la dependencia en la que se está de las armas nucleares". En el mismo tono se lamenta de la falta de imaginación estratégica de la Alianza: "Mientras que la Unión Soviética —dice— progresa a partir de una visión aparentemente coherente de sus intereses estratégicos mundiales, la NATO sigue empeñada en negar que tiene intereses que requieren potencia militar más allá de la misma Europa, con lo que, al mantener esa inflexible actitud, ignora una interesante variedad de oportunidades para sus planes estratégicos". Eso no es pensar con optimismo precisamente.

El análisis que el almirante hace en su trabajo de la situación en la mar puede pasar, por ejemplo, de pesimismo estratégico, aunque no convenga a los clásicamente escépticos hacia las cosas de la mar y, no digamos, a los tradicionalmente ignorantes al respecto. He aquí, con rapidez tal vez demasiado acusada, algunas muestras: "El concepto soviético de poder naval mira a extensas zonas de acción —control estratégico—, mientras que la doctrina occidental da más importancia al área táctica de conflicto" (28). "La incapacidad para conocer y utilizar las cualidades complementarias de las unidades pesadas y ligeras de las fuerzas navales de la NATO se debe a las distintas preocupacio-

(26) Ver *No Soft Options* (The politico-military realities of NATO), por sir Peter Hill-Norton; Adm. of the Fleet, RN; (Londres, 1978, págs. 86-87).

(27) Worth H. Bagley, autor de *Sea Power and Western Security: The next decade* (Adelphi Paper núm. 139).

(28) Esta síntesis de concepciones estratégicas comparadas entre los rusos y Occidente la estudia el autor comentado con la extensión debida. La verdad es que encierran importancia grande. Las palabras del almirante americano —de ser cierto lo que representan— son un lamento ante abdicación occidental en una cuestión singularmente trascendente de doctrina del poder naval.

nes nacionales y al pensamiento inhibido sobre la relevancia del poder naval en los problemas estratégicos". "La actuación aislada de las Marinas europeas (si se exceptúan ocasiones escasísimas) anticipa la incapacidad de operar conjuntamente con eficacia en tiempo de guerra". "La fortaleza en descenso de la *US Navy* ha incrementado al máximo las posibilidades estratégicas del poder naval soviético". "Occidente presta escasa atención a todo lo que esté al sur del Trópico de Cáncer" (29). Esto puede bastar para lo que se persigue.



No faltará quien se pregunte qué es eso que realmente se persigue. Dicho está ya: tomar el pulso a Occidente sobre una de las facetas de su pensar estratégico actual. Se ha apuntado y reconocido aquí la dificultad inherente al intento. Lo resultante ha de venir a ser sobremañera subjetivo y con ello brota la cuestión de la validez de lo hallado. El argumento tiene su valor, pero si es factible reducir la carga de subjetivismo con la aportación de opiniones ajenas, se habrá dado al menos en impresión personal suficientemente extendida, con lo que ya no podrá aducirse, tan a la ligera, nulidad intrínseca a la conclusión por imaginación sublimada. De ahí que haya habido que recurrir a erudición tal vez cargante y desde luego hartamente extensa. De ahí también que —con las reservas que a cada paciente lector le quepan en su ánimo inquisidor sobre el tema comentado— no se antoje tal vez extremadamente caprichosa mi pretensión de que se considere, sin alarmados aspavientos tendientes al anatema, la siguiente tesis en toda su posible contracción: el pensamiento político-estratégico actual de Occidente presenta síntomas sugerentes de descontento e irritación desconcertada referidos a la situación estratégica, a su evolución y a su posiblemente dramática solución en un futuro no demasiado lejano. Es, en suma, lo que se me ha ocurrido definir como *pesimismo estratégico de Occidente*.

Si la tesis fuera cierta, serían preocupantes sus consecuencias. Por lo pronto, como siempre, se agolpan los interrogantes; pero hay entre ellos dos fundamentales; y tanto lo son que suenan por paradoja a cándida puerilidad: ¿qué pasa? y ¿qué puede pasar? Lo que pasa; lo que está pasando, se ha visto ya en veloz ojeada. El pensamiento estratégico occidental, si pudiérase con propiedad llamar así, adolece de pluralismo inconveniente. Presenta, además, desconciertos y desorientaciones que, al traducirse en acción práctica, hacen que esfuerzos que debieran tender paralelamente hacia objetivos reconocidos generalmente como comunes se abran en abanicos amplios y se vea reducida así la resultante total. Militares y paisanos —tanto en la Alianza como en ámbitos nacionales, con generalidad— actúan a instancias de criterios

(29) En marcado contraste con lo que Rusia hace.

y opiniones tan personales que a veces entran en diametral conflicto. Hay también un malestar conceptual que parece brotar de un extraño complejo producido por la inevitable tendencia comparativa que siempre empuja a presuntos antagonistas. "Los rusos lo hacen mejor", parece pensarse en el seno de la NATO sobre ciertos aspectos no sólo políticos-estratégicos sino tácticos también. Occidente, sin duda, se sabe superior a la URSS en general y en casi todos los aspectos particulares de la confrontación que los separa, pero dispone de un saber que en apariencia no es lo suficientemente firme como para evitar dudas y recelos. Es casi seguro que el fenómeno se reproduce en Moscú. Sin embargo, tal vez por cuestiones de talante, espíritu o ideología se nota menos allí que aquí, con medios de recepción occidentales.

Lo que pueda pasar es, con toda prognosis, bastante más especulativo y problemático. Puede uno progresar en la aleatoria pesquisa preguntándose la posible solución de algo que inciertamente tienda a realizarse, a llegar a ser hecho, sin ser movido por fuerza mental congruente y lógica. Ese algo, movido así, acaba en nada. No se vea en el razonar vacío juego verbal. Porque la verdad es que —sobre todo en cuestiones bélicas o del arte militar— si algo se realiza sin haber sido propulsado por pensamiento adecuado y lógico acaba en muy poco, de acabar en algo. Se reproduce la situación en la que se encontraría el que habiendo sido llevado y traído con una venda en los ojos volviera al cabo de cierto tiempo a recobrar la vista. Sabría, tal vez, en qué circunstancia ambiental se halla, pero ignoraría de seguro por qué y para qué está ahí.

En el caso concreto analizado hasta aquí puede ocurrir que Occidente, a impulsos de su pesimista y poco seguro pensamiento estratégico, se encuentre en alguna hora crítica del futuro preguntándose a sí mismo ¿quién me ha traído hasta aquí? y, lo que sería peor, ¿qué hago ahora? Este segundo interrogante no lleva más que a la improvisación. Harto sabido es cuánta carga de negativismo encierra en sí la improvisación —máxime si es un improvisar del pensamiento; una falta de plan conceptual— cuando la crisis o la guerra golpea a la puerta.

Volviendo ligeramente atrás cabe indagar posibles causas. ¿Por qué pasa lo que acontece? Puede ser —ya que lo parece a través de lo visto— que sea porque Occidente no demuestra sapiencia suficiente en la asimilación al campo bélico de la tecnología que él mismo crea y a la que dota de asombrosa aceleración positiva en estos años. Si esto suena a disparate o herejía, recapacítense antes de emitir juicio. Porque estamos tal vez ante patente epifanía de una realidad eminentemente lógica. El pensamiento estratégico —y el político-estratégico igual, para lo que importa— es fruto correctamente lógico, interpretando aquí el vocablo en su plena acepción griega antigua. La tecnología —lo *material*—, como se ha visto, ha incidido siempre sobre él de modo claro, decisivo y trascendente. Todo eso llega hoy incrementado. Si se sabe lógica y se *conoce* lo material, lo propio y lo ajeno en el caso bélico, se puede pensar bien. Mas he ahí que se requieren dos saberes que se implican mutuamente. Si alguno o los dos son débiles, bien se altera

su equilibrio preciso, bien se queda el pensar anonadado. ¿Qué falla más de esa dualidad cognoscente? Parece ser que su segunda parte. No se conoce, lo que se dice conocer, lo material. Su conocer, al menos, no es lo vigoroso que ser debiera. Si eso falla, es sobremanera difícil que la lógica sola salve al pensar, que lo logre, que lo vivifique. De llegarse a pensar, se piensa de forma deficiente. En puridad, no se piensa. Tal vez por ello esté Occidente en lo de ahora: en la duda, en la vacilación, en el pesimismo.

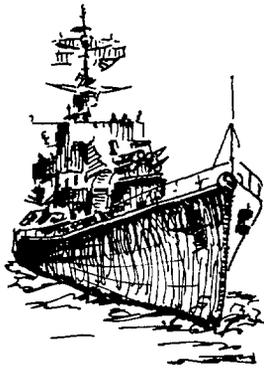
Otra apariencia de las surgidas a lo largo del estudio hasta aquí cursado, que puede tener importancia que justifique cierta detención es la divergencia de pensamiento —o, mejor dicho acaso, la falta de coincidencia o paralelismo— entre militares y paisanos reflejada en la NATO, como emanación probable de algún conflicto hundido entre la política y la estrategia. El fenómeno no es raro. Diríase, incluso, que lo extraño es que no acontezca, y más aún en el seno de una entidad supranacional inquieta, como resulta ser toda alianza. El que políticos y estrategias no anden en interminable luna de miel es natural a todas luces. Por otra parte, no hay mal alguno en ello; mal real, irreparable, se entiende. Lo que fija aquí la atención con fuerza es la intriga de que esas diferencias —ahí y ahora— pueden ser resultado; y no causa ni principio, de la comentada incidencia que la incontrolable tecnología de nuestra hora tiene en la realidad estratégica occidental, o bien del hecho de no haber sido capaz Occidente de apreciar, analizar y comprender esa compleja incidencia. El enigma, como todos, es de difícilísima solución. Si las diferencias son causa de algo o sólo efecto de ciertas realidades impuestas o producidas, no importa verdaderamente en exceso. Lo que sí pesa es la negatividad que aporta a la conformación del pensamiento estratégico. Porque resulta factible que, en parte al menos, el pesimismo que Occidente delata en esferas de estrategia responda a eso.



He querido desvelar, analizar y exponer aquí el pesimismo estratégico de Occidente en cuanto pesimismo filosófico que creo que es; en cuanto algo que implica un ver primero las cosas en torno y una transformación después de ese ver en reacción proclive a exagerar el mal y a disolver el propio ánimo en tristeza despectiva hacia el entorno que condiciona, obliga y esclaviza. Quiero, pues, imaginar que es filosófica tal reacción negativa porque todo pesimismo filosófico propone, al tiempo que se exhibe, suficiente y aprovechable carga de compensación o remedio. Lo que de degeneración o decadencia traslada el pesimismo de aquel orden es susceptible de anulación —o de equilibrio, al menos, que ya es buen paso— mediante el oportuno renacimiento o *anábasis*. ¿Dónde puede estar para Occidente esta palíngenesia o ascensión nuevas? Sin ir más lejos: en que llegue a conocer hasta su hundienda raíz lo que verdaderamente está pasando en su estratégica circunstancia; después, una vez provisto de ese conocimiento, en definir

EL PESIMISMO ESTRATEGICO DE OCCIDENTE

sus propios objetivos como civilización responsable, objetivos —en lo tocante a lo que nos ocupa ahora— referidos a lo bélico. ¿Que la compensación o remedio al pesimismo estratégico es ambigua, equívoca, indefinida y etérea? Tal vez; como le parece al hombre vulgar cualquier remedio que se le sugiera para un mal grave. El hombre genial, en cambio, ve y aprovecha aspectos que nadie alcanza. ¿Hay genios en Occidente? Y, de haberlos, ¿serán capaces de remediar o aminorar el mal rompiendo el agobiante cascarón de la circunstancia? Temo no saber responder a eso.





JORGE FARRAGUT

Emilio GONZALEZ LOPEZ

Profesor de la City University
de Nueva York



UANDO estalló la guerra revolucionaria americana (1775), los colonos tenían solamente dos vecinos: Inglaterra por tres costados; en el Norte con Canadá, en el Sur con las Floridas oriental y occidental y en el Este con la Flota inglesa, la más poderosa del mundo. Además, los ingleses ocupaban, por cortos o largos períodos de tiempo, algunos puertos americanos: Castine, en Maine; Newport, en Rhode Island, Nueva York, la costa de Nueva Jersey hasta el Delaware, Charleston y Savannah. El Oeste, con la presencia de España, era la única parte de las colonias americanas libre de los ingleses, con la excepción de Florida Occidental y el antiguo Noroeste, donde los ingleses basados en Canadá podían atacar a los establecimientos americanos y españoles.

El río Mississippi no era una frontera, un límite entre España y los americanos, sino lo contrario: se convirtió en el único sistema importante de comunicación a través del cual los colonos americanos podían suministrarse a sí mismos y recibir la ayuda militar de España. Era el brazo fuerte de un aliado dispuesto a ayudar contra el enemigo común; y los tributarios del Mississippi (Ohio, Tennessee, etc.) eran como los dedos de ese brazo que permitían que la ayuda militar española llegase tan lejos como a los territorios de Ohio y de Pennsylvania.

La ayuda militar española a la revolución americana fue encubierta durante cuatro años, hasta que España se unió a Francia en la guerra contra Inglaterra, el 21 de junio de 1779. Durante estos años, España dio importantes sumas de dinero y armas a los colonos, y algunos españoles se alistaron en la Armada y el Ejército americanos.

Uno de estos oficiales fue Jorge Farragut, nacido el 29 de septiembre de 1755 en Menorca, ocupada entonces por los ingleses. La ocupación de Menorca por los ingleses fue sentida por todos los menorquines, entre ellos Farragut. Era hijo de Antonio Farragut y Juana Mesquida, ambos de ascendencia española. Durante cinco siglos la familia Farragut había ocupado puestos preeminentes en Menorca en el Ejército, el Gobierno y la Iglesia.

A la edad de diez años, Jorge embarcó, y entre 1765 y 1773 navegó, principalmente en el Mediterráneo. Al servicio de los rusos, ayudó a la destrucción de una flota turca, como miembro de la tripulación de un bruloté que prendió fuego a los buques otomanos.

Entre 1773 y 1775, Farragut navegó en aguas americanas, principalmente entre La Habana y Veracruz. En 1775 llegó a Nueva Orleáns, que era entonces el centro de toda la ayuda militar americana a los colonos. En Nueva Orleáns, a la vista de las dificultades entre Gran Bretaña y sus colonias, resolvió dedicar su vida y fortuna al servicio de los americanos.

El carácter reservado y hermético de Jorge Farragut era tan acusado que su hijo David Glasgow Farragut no estaba completamente al tanto de los episodios importantes de los servicios de su padre a la revolución americana. "Sé —dice— que mi padre fue un oficial en la lucha revolucionaria por nuestra independencia, pero si lo fue en tierra o en la mar, no puedo decirlo. En efecto, sus ocupaciones eran tan diversas como podía esperarse de una actividad sin descanso y una mente llena de audacia, valor y un deseo de novedad. En cierta ocasión oímos hablar de él como oficial de la Armada y como comandante de Caballería del Estado de Tennessee".

Jorge Farragut fue ambas cosas. Siendo marino, y la Armada americana estaba muy necesitada de personal, comenzó sus servicios a la Revolución como un miembro de la Armada. Llegado a Port-au-Prince, cambió su cargamento por cañones, armas y municiones, y se dirigió a Charleston, Carolina del Sur, donde llegó en 1776. Después de servir de teniente, fue destinado, en 1778, como primer teniente de la Armada de Carolina del Sur, y después de supervisar la construcción de buques de ese Estado, se le dio el mando de uno de ellos y combatió en una difícil acción en el río Savannah.

En 1779, Farragut ayudó a la defensa de Savannah y al año siguiente participó activamente en el sitio de Charleston, donde fue hecho prisionero a la caída de esta ciudad. Cuando fue canjeado volvió a la mar, con su brazo herido gravemente por una bala de mosquete. No recuperó nunca completamente los movimientos de la extremidad dañada.

En este camino heroico concluyó sus servicios en la Armada, pero la pérdida del uso de su brazo no impidió su alistamiento en el Ejército. Se presentó, como voluntario, en el Cuartel General del general Marion y combatió en la batalla de Cowpens. Se trasladó a Wilmington, Carolina del Norte, donde el gobernador Nash le dio el mando de una compañía de artilleros voluntarios, con la cual tomó parte en la batalla de Beaufort Bridge. Cuando Cornwallis invadió Carolina del Norte, Farragut tomó el mando de una compañía de voluntarios de Caballería, con la que hostigó la retaguardia enemiga cuando marchaba hacia Virginia. El Estado de Carolina del Norte lo nombró capitán de Caballería y, por sus servicios militares, recibió el agradecimiento del general Marion y del gobernador de Carolina del Sur.

Después de la guerra, Farragut, sin descanso siempre, fue con dos camaradas a Tennessee, donde actuó como supervisor del nuevo territorio. Vivió allí durante veintisiete años y se convirtió en un hombre de la frontera: fue un líder, un constructor y fundó un hogar. En 1790, William Blount, gobernador del sur del territorio de Ohio, que dos años más tarde pasó a ser el Estado de Tennessee, lo destinó como "master" del Distrito de Washington y lo nombró comandante de Caballería.

El gobernador Blount lo invitó a que residiera en Knoxville y lo nombró comandante de la milicia. Farragut se convirtió en un hombre de mucha importancia local. Fue un típico hombre de la frontera, famoso cazador y luchador contra los indios. En su nueva posición militar, como comandante de la milicia, tomó parte en una expedición contra los cherokees en 1793.

En 1795 se casó con Elizabeth Shine, hija del capitán John Shine, de Carolina del Norte. Al año siguiente compró un terreno en Stony Point, donde construyó una nueva casa para la familia. Tuvieron cinco hijos. Los dos mayores, William y David, sirvieron años más tarde en la Armada. David llegó a ser el almirante más famoso de los Estados Unidos.

Farragut dejó su casa de Stony Point y Tennessee, buscando una nueva vida en Nueva Orleans y en el territorio vecino de Missisipi, que todavía pertenecía a España. Su adiestramiento militar y su conocimiento del español fueron utilísimos en su nuevo destino en la Armada en Nueva Orleans, que estuvo bajo soberanía española durante casi medio siglo (1763-1803).

Entre los ciudadanos destacados de Tennessee con los cuales Jorge Farragut estuvo asociado durante años estaba William Charles Cole Claiborne, quien al transferirse Luisiana a los Estados Unidos (20 de diciembre de 1803), fue nombrado gobernador del territorio, y Jorge Farragut se trasladó a Luisiana a través de su influencia. Thomas Jefferson era presidente de la nación y Claiborne era persona de su confianza. Cuando Jefferson desarrolló su política de construcción de cañoneros para la defensa de puertos, en lugar de una armada, Claiborne obtuvo un empleo para el comandante Farragut. El 2 de marzo de 1807 fue destinado como "capitán de vela" a la Armada americana y enviado a Nueva Orleans para tomar el mando del *Cañonero II*, una embarcación de poco calado, de cuatro cañones. Farragut partió inmediatamente para su nuevo destino, dejando que su mujer lo siguiese con los niños y efectos domésticos en una balsa.

Farragut no se estableció en Nueva Orleans, en el antiguo territorio de Luisiana, sino en el vecino Missisipi, todavía en manos españolas. En el momento de la emigración de Farragut, la zona que rodeaba a Nueva Orleans era peligrosa, porque el Gobierno americano exigía el territorio entre el lago Pontchartrain y Pensacola como parte de Luisiana, mientras que España lo consideraba como una parte de Florida.

Farragut se estableció en una nueva frontera, más al sur y no lejos de la mar, en un territorio reclamado por España, por los Estados Unidos e incluso por Inglaterra. Este territorio, en el actual Estado de Missisipi, formaba parte de la Florida occidental, administrado por Inglaterra durante casi dos décadas (1763-1780) y tomado por España durante la guerra de la revolución americana en la victoriosa campaña dirigida por Bernardo de Gálvez.

La familia de Farragut llegó a Nueva Orleans a principios de 1808, y varios meses más tarde su mujer murió allí de fiebre amarilla. Antes de morir fue anfitriona del "capitán de vela" David Porter (padre del comodoro David Porter y abuelo del almirante David Dixon Porter),

que residía en Nueva Orleáns. Cuando él enfermó, recibió muchas atenciones de la familia Farragut, en cuya casa murió. El comodoro Porter, al saber lo que se había hecho por su fallecido padre en el hogar de Farragut, entonces viudo y con cinco hijos, se ofreció para adoptar a uno de los dos más pequeños.

Cuando los Estados Unidos tomaron posesión de esta región con la incorporación de la Florida occidental, Farragut le sirvió de mucho a su amigo el gobernador Claiborne. En diciembre de 1810, a petición de Claiborne, redactó un informe sobre el estado de los habitantes de Pascagoula, Pass Christian y alrededores, y más tarde, acompañado por el doctor William Flood, agente de Claiborne, cuando ese oficial tomó posesión del Mississipi meridional, Farragut sirvió como intérprete de español del citado Flood. El 5 de enero de 1811 fue destinado por la Armada a Pascagoula, donde tenía la confianza de los habitantes, muchos de ellos de ascendencia francesa y española, y allí sirvió como magistrado del Condado.

Farragut era un hombre sin miedo. Quería que sus hijos fuesen como él. En cierta ocasión hizo un viaje de Nueva Orleáns a La Habana en una piragua, canoa construida de dos troncos de árbol ahuecados y ensamblados. Por aquel entonces, estando destinado en la estación naval de Nueva Orleáns y mientras atendía su finca de Pascagoula, efectuó numerosos viajes a través del lago Pontchartrain. Para ello utilizaba una pequeña embarcación y frecuentemente llevaba a sus tres hijos con él. El joven David escribió más tarde que su primera experiencia en agua salada fue un viaje a través del lago en esa embarcación, mientras el viento "soplaba casi como una galerna". Cuando se encontraron con un cañonero, su comandante invitó a Farragut a "subir a bordo hasta que el temporal hubiese pasado". Pero Farragut respondió: "Puedo aguantarlo mejor que usted". Tenía confianza en su propio barco y una repulsión natural hacia embarcaciones tales como los cañoneros de aquel tiempo.

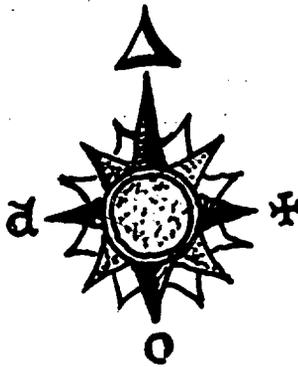
Mientras hacían estos viajes, el padre y sus hijos a menudo dormían en la arena de la playa, envueltos en la vela de la embarcación. Cuando los amigos le sugerían que estaba sometiendo a sus hijos a grandes riesgos, contestaba: "Ahora es el momento de disipar sus temores".

Habiendo sufrido muchos avatares al servicio de su país y perdido el uso de un brazo, Farragut, ahora un hombre viejo y afligido por sus enfermedades, estaba incapacitado para el servicio naval activo. Como quiera que no estaba retirado, se le permitió vivir en su finca y disfrutar los emolumentos de un "capitán de vela". El 25 de marzo de 1814, el secretario de la Armada, William Jones, lo transfirió a tierra, ya que estaba recibiendo la paga de un oficial "sin prestar servicio ni ser capaz de efectuarlo".

Separado de la Armada, desilusionado del fallo de su apelación al secretario de la Armada, enfermó en su plantación de Point Plaquet, West Pascagoula, Mississipi. No pudo incorporarse a las milicias de Tennessee y Kentucky, cuando éstas acudieron a defender Nueva Or-

leáns y derrotar a los ingleses en una batalla (1815) que puso término a la guerra con Inglaterra.

Dos años más tarde (1817) murió en Point Plaquet. Tenía sesenta y un años. Dejó dos hijos, David y William, sirviendo en la Armada americana. El más joven de éstos, David Glasgow Farragut, hijo adoptivo del comodoro David Porter, es el más distinguido almirante de la Armada norteamericana de todos los tiempos.



A NUESTROS COLABORADORES

- El acuse de recibo de los artículos 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 tamaño folio, y al final deberá constar la firma de su autor. La extensión de los citados trabajos no podrá exceder de veinte folios.
- Los autores deberán dedicar unas líneas finales al resumen o conclusión del tema tratado. Por otra parte, es aconsejable la cita de la bibliografía consultada.

TEMAS PROFESIONALES



SITUACION ACTUAL DEL ISFAS CON RESPECTO AL ASEGURADO



ESPUES de lo expuesto sobre origen, estructura y prestaciones previstas por la ley 28/1975 a desarrollar por el ISFAS, en folletos difundidos, en revistas y en conferencias en distintas ocasiones, se cree ha llegado el momento de explicar al asegurado qué es lo que se está haciendo en el momento de poner en marcha este Instituto, que con arreglo a la orden ministerial de 17 de junio último, esa fecha ha correspondido con la de 1 de octubre de 1978.

En primer lugar, hay que dejar bien sentado que hasta la creación del Ministerio de Defensa se puede decir que la Seguridad Social de las Fuerzas Armadas no había tenido el respaldo de la Administración Militar que le era imprescindible. Se puede, pues, estimar en unos ocho meses el lapso de tiempo que realmente se ha empleado en programar y planificar esa puesta en marcha. A última hora, es decir, en la segunda quincena de septiembre, se complicó de forma inesperada esa puesta en marcha por la decisión de que el ISFAS atendería también a las Fuerzas de Orden Público, cuyo colectivo, activo y pasivo, viene a ser igual que el que corresponde a los tres Ejércitos.

En la asistencia sanitaria se han establecido en Madrid cinco consultorios ubicados en las Unidades de Diagnóstico cedidas en los hospitales y policlínicas militares en funcionamiento y uno propio del ISFAS

en el puente de Segovia, para la asistencia de Medicina General y Pediatría, según el distrito postal del asegurado, con objeto de que el beneficiario y el médico realicen los menores desplazamientos. En las cabeceras de Regiones Militares y de Zonas Marítimas, así como en Santa Cruz de Tenerife, Ceuta y Melilla, se han establecido también consultorios apoyados en las Unidades de Diagnóstico cedidas por los hospitales militares de forma provisional, hasta tanto el ISFAS establezca la red imprescindible de consultorios propios.

Los citados hospitales regionales militares, los de Zonas Marítimas y los de las tres ciudades citadas anteriormente, se harán cargo de la asistencia de Especialidades y de hospitalización correspondientes a las provincias en donde se encuentran ubicados, prácticamente esos hospitales regionales se han transformado en provinciales y con ello se han acercado al beneficiario.

La asistencia domiciliaria y pediátrica, para el ámbito de las citadas provincias, y no de la capital, pues como hemos visto ya la tiene cubierta, será a elegir por el asegurado entre las que pueda ofrecer el Instituto Nacional de Previsión y las entidades del Seguro Libre de Enfermedad, con las cuales se ha establecido concierto y que son las siguientes: Asistencia Sanitaria Interprovincial, S. A. (ASISA); SANITAS, S. A.; Agrupación de Entidades de Seguro Libre de Asistencia Sanitaria (ADESLAS); Previsión Sanitaria, S. A., y Unión Previsora, S. A., y, para Baleares, "Mare Nostrum".

Con todo lo expuesto son doce provincias y las ciudades de Ceuta y Melilla a las que se les ha dotado de la asistencia de Medicina General y Pediatría, de especialidades y hospitalaria; en el resto de las provincias se ha dejado que el asegurado escoja entre el I. N. P. y las citadas entidades de Seguro Libre, ya que la estructura de la Sanidad Militar en las mismas o no existe o es insuficiente, y, consiguientemente, en este último caso, es rechazada por los asegurados residentes en aquéllas.

En principio, el Servicio de Urgencia, en esta asistencia, ha sido concertado con el Instituto Nacional de Previsión para todo el ámbito nacional, si bien los Servicios de Urgencia establecidos por alguno de los tres Ejércitos seguirán en funcionamiento hasta que se considere oportuno hacer desaparecer esa duplicidad. Se pretende, igualmente, que el I. N. P. se haga cargo de aquellos tratamientos que se conocen con el nombre de superespecialidades.

El asegurado pagará en todas las farmacias establecidas en el ámbito nacional el 30 por 100 del precio de venta de los medicamentos que retiren de las mismas. Naturalmente, la asistencia farmacéutica en los hospitales es gratuita.

Siguiendo la línea de la Mutalidad de Funcionarios Civiles del Estado (MUFACE) se establecerán, y están en estudio muy avanzado, los distintos tipos de ayudas que correspondan de prótesis quirúrgicas fijas y ortopédicas permanentes o temporales, su oportuna renovación y los vehículos para inválidos que lo necesitan; las dentarias y las especiales darán lugar también a ayudas económicas. Estas prestaciones o ayudas suponen un beneficio económico muy interesante para el asegurado;

pues piénsese que con el paso del tiempo las prótesis dentarias, auditivas, de fonación y gafas son prótesis especiales de general utilización.

Hay que matizar algo sobre asistencia sanitaria a las Fuerzas de Orden Público, que ha surgido a última hora, por imperativo del carácter de estas Fuerzas y del Convenio vigente Subsecretaría de O. P.-I. N. P., que hacía frente a dicha asistencia de los activos y sus familiares de las citadas Fuerzas. En este año de 1979 los miembros de la Guardia Civil y de la Policía Armada podrán ser atendidos, previa opción, en todo el territorio nacional por las Sanidades Militares, la Seguridad Social u otras entidades del Seguro Libre.

El montaje de todo lo expuesto, en cuanto a asistencia sanitaria se refiere, no ha sido tarea fácil, sobre todo si se tienen en cuenta las distintas doctrinas y normativas en vigor, los intereses en juego y, por qué no decirlo, el desarrollado espíritu crítico innato en los latinos en contra de todo aquello que haga variar el sistema anteriormente establecido y del cual, a su vez, y muy sagazmente, se observan sus fallos.

Esa complejidad provocará, sobre todo en un principio, frecuentes imperfecciones y deficiencias que el Instituto es el primero en lamentar y que irá resolviendo poco a poco, estamos seguros con la colaboración de todos, a través del sistema de reclamaciones y quejas que prácticamente ya está establecido; se piden también sugerencias, pues, al fin y al cabo, la obra es de todos y para todos.

A la vez que ha entrado en vigor el Reglamento, y consiguientemente la asistencia sanitaria del ISFAS, se aprobaba el real decreto 2.332/78 por el que se determina que las otras prestaciones básicas deben empezar a facilitarse en el mismo momento. Estas prestaciones son las siguientes:

- Los subsidios de nupcialidad y natalidad, cuya cuantía es la de 6.000 pesetas y 3.000 pesetas, respectivamente; si bien el de nupcialidad alcanza las 12.000 pesetas en el caso de ser ambos contrayentes asegurados del ISFAS.
- La dinámica de la vida moderna hace, evidentemente, que exista un incremento en el riesgo de accidentes y un aumento de distintos tipos de enfermedades producto del desequilibrio que aquella provoca y con ello el paso a las situaciones legalmente establecidas —licencia o reemplazo por enfermo o por herido— que llevan consigo una considerable merma en las retribuciones a recibir. Esta contingencia con prestaciones económicas, que tratan de compensar lo perdido, se establece ante la “incapacidad transitoria” o “inutilidad para el servicio”, contemplando esta última, además, las prestaciones recuperadoras, y ambas con independencia de la asistencia sanitaria que corresponda.
- Dentro del campo especialmente doloroso para muchas familias, como es la minusvalía y la subnormalidad, completando la ayuda que actualmente reciben del Estado, el ISFAS ha estudiado un programa a realizar a largo plazo, que incluye una serie de acciones escalonadas que tienen como objetivo fundamental ayudar pasiva y activamente a aquellos beneficiarios del Instituto aque-

jados de alguno de los tipos de disminuciones indicadas. El primer paso es dar mensualmente la ayuda de 3.000 pesetas a aquella persona o entidad que tenga a su cargo a un disminuido beneficiario del ISFAS; para más adelante, cuando se tenga confeccionado el censo de minusválidos y subnormales, se pasará a cambiar esa ayuda económica por otra en la que el grado de minusvalía o subnormalidad se tenga en cuenta para determinar la entidad de la citada ayuda económica; más adelante, en tercera etapa, y para la cual se está en contacto con el Ministerio de Sanidad y Seguridad Social, se pretende facilitar en centros propios o ajenos una plaza en residencias o centros de educación especial, donde el disminuido pueda conseguir el nivel educativo y formativo que su grado de minusvalía o subnormalidad haga aconsejable.

Dentro de este campo de actuación se está tratando de financiar la adaptación, o parte de ésta, por el Ministerio del Interior del teologado que, situado en Albelda (Logroño), fue en su día adquirido por los Ministerios militares, para establecer un centro destinado a subnormales profundos, de cuyo sostenimiento y funcionamiento se encargaría el ISFAS.

- Dentro también del campo de los servicios sociales, está previsto, previa coordinación con los tres Ejércitos y la Guardia Civil, en cuanto a residencias militares se refiere, el crear una red de residencias para ancianos en contacto con el Ministerio de Sanidad y Seguridad Social, cuyo asesoramiento técnico en esta materia, como para el centro de Albelda, se nos ha ofrecido.
- Por medio de la asistencia social, se tienen previstas en el Reglamento ayudas económicas para hacer frente a las contingencias de tipo extraordinario, como pueden ser: intervenciones quirúrgicas y tratamientos médicos por especialistas muy cualificados o con medios asistenciales sofisticados; invalidez de un no activo, incapacidad por avanzada edad, etc.

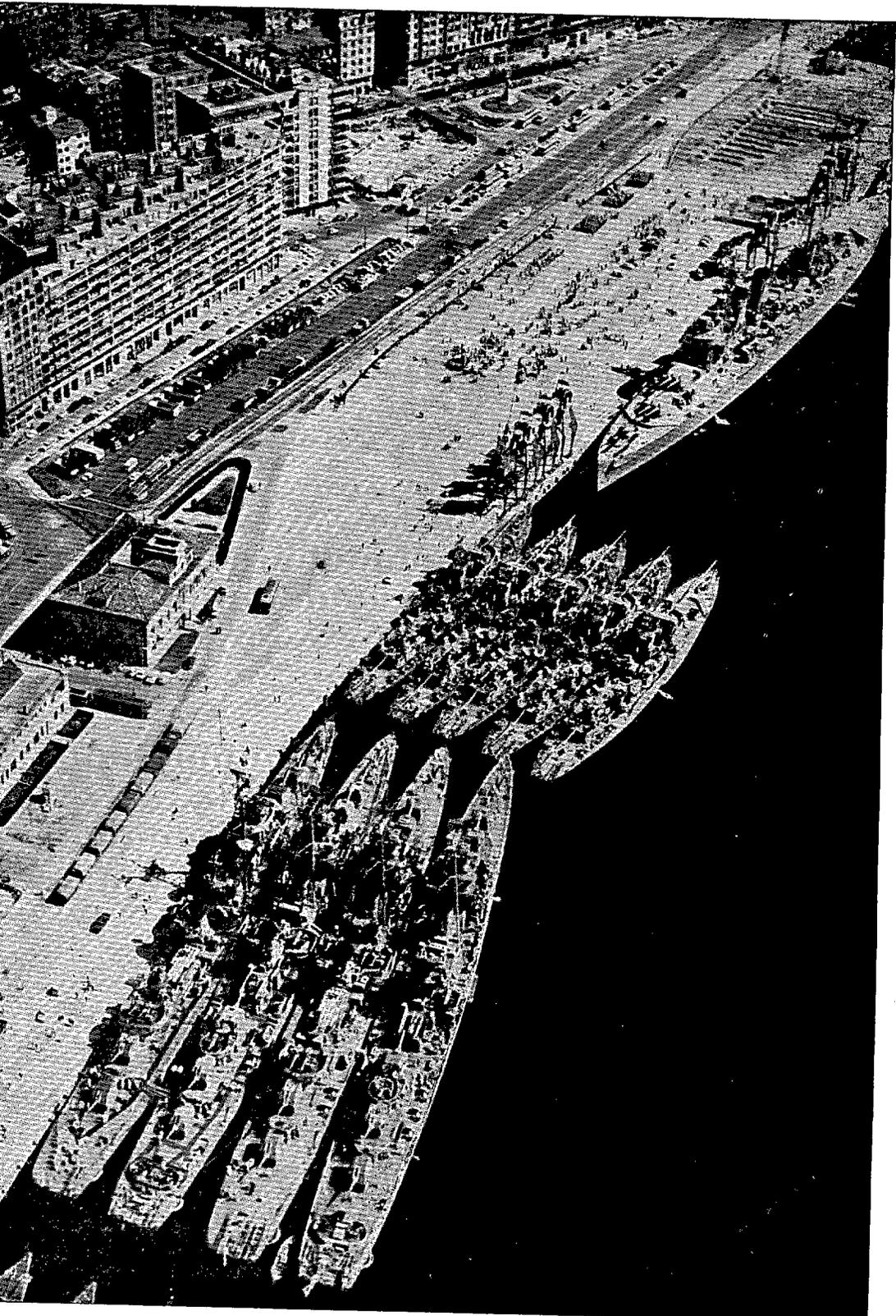
Si bien el Instituto no pretende eludir su responsabilidad ante la serie de problemas pequeños y grandes que surgirán en el alcance satisfactorio de todos los objetivos perseguidos, sí se quiere hacer constar que quizá se arranca de una plataforma y en un momento que no parecen los más apropiados para esa puesta en rodaje, pero es evidente que, dado lo ambicioso del conjunto perseguido, sería muy difícil empezar a funcionar sin haber alcanzado el mínimo previo indispensable en programación y planificación. La práctica ha enseñado que las demoras en esa puesta en marcha ocasionan problemas, a veces consecuencia de los ya resueltos teóricamente y otras veces esos problemas, u otros, son generales simplemente por el transcurso del tiempo.

Por todo lo expuesto pedimos: paciencia para encajar nuestras deficiencias; deseo de disculpar a todo el personal del Instituto que está animado de la idea del mejor servicio, a veces la mayoría de ellos con recursos escasos, y, por último, que se preste vuestra colaboración, pues podéis estar seguros de que es necesaria.

Naturalmente se deja para otro momento el importante campo mutualista del ISFAS (prestaciones complementarias del artículo 14 de la ley 28/1975), campo en el cual el Instituto, a la vista de las prestaciones reglamentarias establecidas, y que merecen comentarios detenidos, lleva consigo la determinación actuarialmente de la cuota que corresponda satisfacer, con independencia de los estudios económico-actuariales que requieran la integración voluntaria de las Mutuas en funcionamiento, para la determinación de la financiación que corresponda por el Estado para hacer frente a las prestaciones que las citadas Mutuas tenían establecidas en 31 de diciembre de 1973.

Alfredo CASO MONTANER





PLANIFICACION Y PRESUPUESTOS

Introducción.



N 1961, con el nombramiento de Mc Namara como secretario de Defensa de los Estados Unidos, comienza el desarrollo de un nuevo sistema presupuestario y de planeamiento, que causó un tremendo impacto en todo el mundo occidental. Básicamente dos grandes ideas actuaban de punta de lanza en esta nueva concepción:

1. La creación del sistema de Planeamiento y Programación del Presupuesto (PPBS), que establecía la ligazón lógica que siempre debió existir entre Planeamiento y Presupuestos, complementada con el Plan Quinquenal de Estructura y Financiación de la Fuerza, y la creación de bancos de datos de costos de los equipos actuales para una mejor estimación de los costos de futuros equipos.

2. El establecimiento de un proceso de adquisición de sistemas, consistente en una serie de pasos que iban desde las fases de planeamiento y desarrollo hasta la de adquisición, de forma que cualquier cambio en los programas aprobados podía evaluarse y actuar en consecuencia.

Con estas líneas pretendo desarrollar la idea básica que se esconde detrás del pragmatismo militar preconizado por Mc Namara, y que consiste en considerar el problema de defensa como un gran problema económico, en el que se disponen de unos medios que hay que invertir lo más eficazmente posible.

El Estado dispone de unos ciertos medios económicos para satisfacer sus necesidades como nación y las de sus ciudadanos (defensa, seguridad social, nivel de vida, educación, etc.). El problema inicial consiste en decidir qué parte de estos medios disponibles necesitamos dedicar a la Defensa. Para ello será preciso que definamos inicialmente qué amenazas nos acechan para, en base a ellas, planificar nuestra defensa y solicitar los presupuestos necesarios para su desarrollo. No cabe duda que nuestros presupuestos deben de ser relativos, dependientes de la entidad de nuestros posibles adversarios, y que el objetivo final de nuestra fuerza tiene que tratar de disuadir al enemigo de cualquier intento de agresión.

¿Qué tipos de amenazas nos acechan?

Como hemos enunciado anteriormente, para poder mostrar a la nación cuáles son nuestras exigencias militares; es necesario fijar inicialmente qué tipos de amenazas podemos encontrarnos en el futuro.

En primer lugar, por pertenecer España al mundo occidental, por historia, ordenamiento económico, pensamiento, forma de gobierno, situación geográfica, y disponer de bases norteamericanas en nuestro suelo, podemos considerarnos —en cierta manera— encuadrados en el dispositivo de defensa occidental. Sin embargo, estimo que las necesidades de nuestros aliados no pueden condicionar en nada nuestra planificación militar. Nuestros intereses militares coincidirán con los de nuestros aliados en lo “grande”, pero pueden, y en muchos casos así será, no hacerlo en lo “pequeño”, en lo importante para nuestro desenvolvimiento como nación. España debe disponer de unas fuerzas militares creadas en función de sus posibles amenazas, que podría poner a disposición de la OTAN, caso de que el Estado lo considere conveniente, pero sin que esta premisa condicione en nada la composición de nuestra fuerza.

En segundo lugar, podemos vernos involucrados en un conflicto como resultado de la confrontación estratégica de las dos superpotencias mundiales en nuestra zona geográfica de influencia, en la cual cada una tratará de mover sus peones tratando de obtener la mayor ventaja posible.

En tercer lugar, pueden existir una serie de puntos conflictivos con nuestros vecinos geográficos, que avivados en cualquier instante por circunstancias políticas o económicas nos podrían situar en una posición comprometida, de no disponer de la fuerza necesaria.

Podrán aducir algunos la dificultad de poder prever los posibles problemas militares en los que puede verse involucrado nuestro país, pero debemos de pensar que una guerra no comienza repentinamente, que mucho antes de su iniciación existen una serie de signos inequívocos, que interpretados correctamente por un gobierno hábil e inteligente puede servir de base para nuestra planificación militar.

Es por lo expuesto por lo que, en mi opinión, es misión fundamental de nuestro gobierno no sólo prever este tipo de conflictos, para poder prepararnos para ellos, sino también conocer qué grado de apoyo u oposición vamos a tener por parte de las superpotencias y de nuestros principales proveedores de material militar. Vuelve a surgir aquí un problema de gran magnitud, que ya planteé anteriormente: Dado que nuestro país no fabrica la mayoría de los respetos de nuestros equipos, ¿qué respetos debemos poseer para disponer de un cierto nivel de independencia estratégica? Creo que en el fondo de este problema, late otro muy importante, que consiste en que quizá adquirimos unos sistemas de los que podemos apoyar logísticamente; siendo necesario efectuar un estudio racional, que nos permita decidir si es necesario aumentar los presupuestos o disminuir el número de sistemas.

Necesidad de reestructurar el presupuesto de Defensa.

No cabe duda de que si levantamos una gran relación con todos los programas que consideramos necesarios para el Ministerio de Defensa, su costo sobrepasaría en mucho nuestras posibilidades presupuestarias, siendo necesario decidir cuál de ellos suprimir para lograr un nivel de gastos compatible con nuestra política fiscal.

Para ello, es preciso estructurar el presupuesto de defensa en función de nuestros objetivos, para en base de ellos dilucidar la eficacia de cada programa en función de su costo y poder eliminar aquellos que contribuyen menos al logro de nuestros objetivos militares.

Si estudiamos el presupuesto del Cuartel General de la Armada para el año 1978, veremos que está estructurado en forma muy similar a como estaba el presupuesto norteamericano antes del nombramiento de Mc Namara como Secretario de Defensa. Así, en el apartado "Remuneraciones de Personal" comienza a listar:

- 5 Almirantes.
- 18 Vicealmirantes y asimilados.
- 31 Contralmirantes y asimilados.
- 200 Capitanes de Navío y asimilados.
-
-
-

dando un total de 17.205.263.000 pesetas para este capítulo, que no es indicativo de nada, ya que si nos preguntásemos: ¿es mucho o poco lo que nos gastamos en personal?, sería imposible contestar con la estructuración actual.

En su lugar, los Estados Unidos han estructurado sus presupuestos de forma que se pueden establecer relaciones entre los programas aprobados y los objetivos de la organización. Para ello dividieron el programa en nueve grupos principales.

PROGRAMA DE DEFENSA

PROGRAMA I.—*Fuerzas Estratégicas:*

- 1.1. Fuerzas Ofensivas.
- 1.2. Fuerzas Defensivas.
- 1.3. Defensa Civil.

PROGRAMA II.—*Fuerzas de Propósito General:*

- 2.1. Mandos Unificados.
- 2.2. Fuerzas (Ejército).
- 2.3. Fuerzas (Marina).
- 2.4. Fuerzas (I. Marina).
- 2.5. Fuerzas (Aviación).
- 2.6. Otras.

PROGRAMA III.—*Actividades Especiales:*

- 3.1. Inteligencia y Seguridad.
- 3.2. Sistema de Mando Militar Nacional.

TEMAS PROFESIONALES

- 3.3. Actividades Especiales y Nacionales.
- 3.4. Otras Actividades.
- 3.5. Asistencia Militar.

PROGRAMA IV.—*Transporte Aéreo y Marítimo.*

PROGRAMA V.—*Fuerzas de la Reserva y Guardia Nacional.*

PROGRAMA VI.—*Investigación y Desarrollo.*

PROGRAMA VII.—*Logística.*

PROGRAMA VIII.—*Apoyo al Personal.*

PROGRAMA IX.—*Administración.*

Así, el Programa II —Fuerzas de Propósito General— consiste en todas las fuerzas no incluidas en el Programa I, incluyendo las organizaciones de mando asociadas con estas fuerzas, y las unidades de apoyo que se destaquen o se puedan destacar como partes constituyentes de estas fuerzas.

Si sumamos todos los costos de cada uno de estos nueve programas principales, nos resultará el Plan Quinquenal de Estructura y Financiación de la Fuerza, que incluye dentro de cada programa los gastos de Investigación, Desarrollo, Ingeniería y Pruebas. Los costos de inversión inicial —que no sólo incluyen la adquisición inicial de equipos, sino también los respetos iniciales— el adiestramiento de personal, viajes iniciales del personal desde su destino a su nueva base, etc. Los costos de personal —tanto operativo como de mantenimiento— y los costos de operación y mantenimiento. Es decir, presenta el presupuesto en una forma lógica que permite distinguir claramente en qué invertimos nuestro dinero.

Al mismo tiempo, como la fuerza no puede ser estática, sino cambiante, se observó la necesidad de evaluar las propuestas de nuevos sistemas presentados por las distintas ramas del servicio, de forma que se pudiera determinar la futura eficacia de cada uno con respecto a los costos y riesgos asociados con su desarrollo. Para ello, la directiva 3200.9 del Departamento de Defensa *Initiation of engineering and Operational systems Development* dividía el proceso de desarrollo de un sistema, en cuatro fases principales: de formulación de concepto, de definición de contrato, de desarrollo, y de adquisición.

En esencia esta directiva trataba de fijar los siguientes puntos:

1. Que se disponía de la base tecnológica necesaria para desarrollar el sistema.
2. Que se habían definido la misión y características operativas del sistema.
3. Que se había alcanzado la mejor solución técnica.
4. Que la relación efectividad/costos del sistema propuesto era superior a la de otros existentes o de posible desarrollo.
5. Que la estimación de costos y fechas de producción del sistema eran razonables.
6. Proporcionar la base para establecer un contrato fijo o con incentivos para el desarrollo del sistema.

7. Tratar de eliminar la incertidumbre competitiva analizando las diferentes contingencias y amenazas potenciales.

Es decir, se trataba de eludir proyectos aventurados que no salían de la fase de desarrollo porque no se disponía de una base tecnológica firme; sistemas que nunca lograban las características operativas fijadas, y controlar la inversión a realizar, de forma que las empresas constructoras proporcionaran precios y fechas "realísticos", para evitar que nos pasen la factura de sus descalabros económicos.

Necesidad de estudios económicos de Defensa.

De lo aquí expuesto creo que se desprende la necesidad de contar con un núcleo de expertos en estos campos, que efectúen los estudios necesarios para ayudar al mando a invertir más eficazmente los medios disponibles para la defensa. ¿Quiere decir esto que la intuición y la experiencia no tiene ninguna validez? No; esto quiere decir, que la intuición y la experiencia no pueden ser la única base para iniciar programas de gran envergadura. Milton Friedman, el premio Nobel de Economía, en su artículo *Inertia and the fed*, dice: Toda gran organización burocrática, gubernamental o privada, está segura de que la forma en que lleva sus asuntos es la única manera de hacerlo. En el gobierno, esta verdad universal se ve claramente confrontada únicamente en tiempo de crisis, simplemente cuando algo tiene que hacerse de forma diferente. En la industria privada, la línea de ganancias da frecuentemente una referencia efectiva... Un industrial que lleva a cabo experimentos sin éxito no tiene elección; o reconoce su error o va a la bancarrota. Los burócratas gubernamentales..., no disponen de un mecanismo que finalice las experiencias sin éxito, en vez de esto, tienden a expandirlos enterrando pequeños fallos de un gran fallo". Es decir, en el campo gubernamental existe terreno abonado para la Ley de Parkinson, la idiosincrasia personal, y las preferencias ineconómicas del personal gubernamental se imponen, porque los costos de elegir políticas ineficaces no repercuten sobre ellos.

Consideraciones finales.

En primer lugar, quisiera resaltar que he tratado de exponer un problema que es de interés nacional, que se podrá estar o no de acuerdo con las ideas que aquí se exponen, pero lo que no se puede hacer es ignorarlas.

En segundo lugar, quisiera resaltar que disiento de la teoría de que "Lo inmenso e ilimitado no es aplicable a lo pequeño y limitado"; ya que no sólo creo que es aplicable, sino que es muy conveniente su aplicación. El único problema estriba en que no lo podemos copiar, como hemos hecho en repetidas ocasiones, sino que tenemos que tratar de adaptarlo a nuestras posibilidades. Saber cuánto nos cuesta nuestra Fuerza Anfibia nos permitirá dilucidar si el gasto que nos produce se

ve compensado con su eficacia en el logro de los objetivos del Ministerio de Defensa, o si es necesario aumentarlo o disminuirlo para atender otras necesidades mayores.

Finalmente, y para terminar, quisiera decir que el corazón del problema es el aumento de complejidad de nuestros problemas militares a medida que nos adentramos en el siglo xx. La Marina debe tomar conciencia de que existen dos prototipos del marino: el guerrero, el que tiene más días de mar, el que ha capeado todos los temporales, es valiente, temerario, ha mandado todos los tipos de barco, el que lleva la espada. Paralelamente a él debe existir el militar estudioso, frío, calculador, inteligente y eficaz. Ninguno debe rayar a una altura superior a la del otro, se complementan. Cada uno debe aplicarse a la tarea que le corresponde de acuerdo con sus atributos. Si estuviéramos de acuerdo con la definición de organización que da A. M. Mc Donough en su libro *Information Economics and Management Systems*, "como el proceso de asignar problemas a las personas más cualificadas para resolverlos", comprenderíamos que sería un error imperdonable que responsabilizáramos al guerrero de nuestra Planificación Militar, y diéramos al estudioso el mando de nuestra Flota.

Juan AGUILAR-PONCE DE LEON



¿QUE SON LOS SEAL TEAM?



mediados de junio del pasado año, y en una de sus últimas noches, una patrulla hispano-americana de buceadores de combate efectuaba un lanzamiento en paracaídas a la mar en las proximidades de la isla Grosa. Era el comienzo de un ejercicio táctico que iba a finalizar con las primeras luces del día siguiente, tras haber realizado diversas misiones. Consistía dicho ejercicio en la culminación de un adiestramiento intensivo llevado a cabo durante mes y medio por la Unidad Especial de Buceadores de Combate Comandante Gorordo y el SEAL TEAM II de la Marina norteamericana.

Dicho ejercicio constaba de cuatro fases:

- A) Una aproximación a la zona objetivo por medios aéreos y posterior lanzamiento en paracaídas.
- B) Una aproximación en superficie mediante botes neumáticos o en inmersión utilizando equipos de buceo de circuito cerrado, hacia los objetivos concretos de cada uno de los equipos en que se subdividía la patrulla.
- C) Destrucción de supuestas instalaciones navales del enemigo.
- D) Retirada a un punto de reunión en la mar, utilizando los mismos medios que en la aproximación, siendo efectuada la recogida por una embarcación de superficie propia.

Este ejercicio fue llevado a cabo con la colaboración del 212 Escuadrón del Ejército del Aire. Desde hace tiempo, y con una periodicidad de dos o tres veces por año, se repite este tipo de ejercicios con estas unidades americanas, cuya presencia ya es habitual entre los que componen el núcleo del buceo de combate en nuestra Armada.

Pero, ¿quiénes son los SEAL TEAM's? ¿De dónde proceden estas Unidades? ¿Para qué fueron creadas?

En los períodos previos de preparación de una operación anfibia, la adquisición de información sobre las probables zonas de desembarco es asignada a diversas organizaciones militares. Sin embargo, durante los últimos días y horas previos al desembarco de la fuerza, el reconocimiento de la zona prevista para desarrollar la operación es llevado a cabo por unidades especialmente adiestradas para ello: las Unidades de Reconocimiento de la Infantería de Marina MRU (Marine Reconnaissance Units) —y los equipos de Demolición Submarina, UDT (Underwater Demolition Team)—, cuyas misiones específicas se exponen a continuación.

Unidades de Reconocimiento de la Infantería de Marina.

Se dividen en dos tipos: Compañía de Reconocimiento de la Fuerza y Compañía de Reconocimiento de Batallón.

Ambas unidades tienen como misiones el reconocimiento del área de desembarco y servir como guías y enlaces de las tropas helitransportadas. La información recogida y el reconocimiento efectuado son generalmente realizados a partir de la línea de playa.

Equipos de demolición submarina

Su misión principal consiste en el reconocimiento y limpieza desde la playa hasta el veril de siete metros. Sus misiones secundarias incluyen apoyo para el desembarco y recogida de agentes y guerrillas, penetración en puertos y cursos fluviales con objeto de destrucción de barcos e instalaciones, así como una limitada capacidad de actuación en tierra.

A la vista del conjunto de las diferentes misiones asignadas a cada una de estas unidades, se observa que dentro del contexto general de la operación anfibia ambas unidades son complementarias una de la otra.

Como consecuencia de la evolución llevada a cabo en el desarrollo de la operación anfibia, así como la cada vez más firme convicción de que la imposición de límites geográficos, tales como la línea de playa, a la actuación de unidades de operaciones especiales va en detrimento de su eficacia, surgen a principios de los años 60 las unidades de tipo SEAL, que, aunque tienen misiones concretas, son capaces de actuar en cualquier situación sin ver limitada su eficacia por el medio en que se mueven.

El 22 de noviembre de 1970 en un campo de prisioneros de guerra del Vietcong, ubicado en las inmediaciones de un curso fluvial de los que abundan en aquella zona del sudeste asiático, quince hombres pertenecientes al SEAL TEAM II lograron tras una larga aproximación, partiendo desde la mar y siguiendo río arriba, irrumpir en dicho campo, donde tras un rápido combate liberaron cuarenta y ocho prisioneros de guerra, algunos de los cuales llevaba más de cuatro años en el citado campo.

Esta acción, contada al autor por uno de los oficiales que participó en la operación, muestra simplemente cuáles fueron las características del combate que durante más de ocho años desarrollaron los SEAL's.

A principios de los años 60, el incremento de las operaciones de interdicción que el Vietcong llevaba a cabo, basándose en los cursos fluviales que entornan el delta del Mekong convenció al mando americano de la zona que el único medio eficaz de contrarrestar estas acciones del enemigo consistía en combatirles en su propio terreno y efectuando el mismo tipo de combate que ellos realizaban.

Había que buscar unas fuerzas capaces de actuar con tanta eficacia en medios acuáticos como en tierra dada la peculiaridad del terreno en que se movía el enemigo. Fuerzas capaces de actuar en acciones casi

individuales bajo el control operativo directo del mando de las fuerzas navales en Vietnam (Comander Naval Forces Vietnam).

Fue entonces, el 1 de enero de 1962, cuando el presidente Kennedy —gran impulsor de las fuerzas especiales— ordenó la entrada en acción en Vietnam del *SEAL TEAM I* y *SEAL TEAM II*.

El *SEAL TEAM* (*Sea, Air, Land Team*) es una unidad táctica de la Marina, especialmente concebida para llevar a cabo operaciones especiales bajo el mando naval.

Está organizado, entrenado y equipado para la guerra no convencional, operaciones de contraguerrilla, operaciones clandestinas en áreas costeras y cursos fluviales.

En particular, sus misiones concretas se reducen a:

1. Destrucción de buques enemigos, instalaciones portuarias, puentes, ferrocarriles y otras instalaciones que exijan una aproximación marítima.
2. Infiltración y/o exfiltración de agentes, guerrillas, evadidos y escapados.
3. Llevar a cabo misiones de inteligencia, como reconocimientos y vigilancia.

En estas misiones los equipos *SEAL* se infiltraban y exfiltraban utilizando generalmente pequeñas embarcaciones fuertemente armadas y blindadas. Diversos factores forzaron el desarrollo de una embarcación especialmente diseñada para estas operaciones.

Este tipo de embarcación constituía un *BSU* —*Boat Support Unit*— y bien pronto su gran potencia de fuego, maniobrabilidad y velocidad constituyó un excelente medio de apoyo, disminuyendo sensiblemente las bajas causadas por los emboscados del Vietcong.

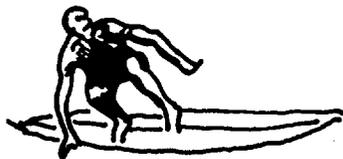
Asimismo, a finales del 66 se hizo sentir en frecuentes ocasiones la necesidad de contar con un apoyo aéreo, tarea que fue proporcionada por equipos de helicópteros de apoyo que formaron los que se llamó *MST* —*Mobile Support Unit*.

Esta acción conjunta de las *BSU*, *MST* y la acción directa de las secciones de las *SEAL's* condujo a lo que se llamaron operaciones *SEAL PACKAGE*, donde el oficial jefe de la operación podía contar rápidamente con un apoyo eficaz de fuego, bien aéreo o bien suministrado desde los cursos fluviales por las *BSU*. La eficacia de la estrecha actuación de estos tres equipos fue enorme y pronto los comandantes jefes de zona comenzaron a usar esta táctica con resultados bien positivos. De otra parte se establecieron abundantes puestos avanzados de vigilancia en numerosos cursos fluviales que impidieron el aprovechamiento de éstos por los guerrilleros del Vietcong.

A partir de 1968, y dentro del plan de vietnamización del conflicto, los *SEAL's* participaron activamente en el adiestramiento e instrucción de las tropas indígenas actuando como asesores en todo lo concerniente a la guerra de guerrillas. En 1970 fueron repatriados a los Estados Unidos.

Durante su actuación en el conflicto produjeron al enemigo más de 1.500 bajas y contando entre sus recompensas dos citaciones de la Presidencia, dos medallas al honor y más de seiscientas condecoraciones al mérito. Actualmente existen dos unidades tipo SEAL, el SEAL TEAM I y el SEAL TEAM II, encontrándose alistadas para intervenir en cualquier momento y cualquier parte si para ello son requeridos. Todos sus componentes han realizado con anterioridad el curso de UDT (*Underwater Demolition Team*), continuando su adiestramiento en diversas escuelas del Ejército, Marina y Aviación, disponiendo de unos cuadros de mando con gran experiencia de combate real en operaciones especiales. Todos estos factores hacen que los SEAL TEAM estén considerados, aun dentro de las fuerzas especiales, como verdaderas fuerzas de élite y, por supuesto, entre las mejores del mundo.

Juan A. CHICHARRO ORTEGA





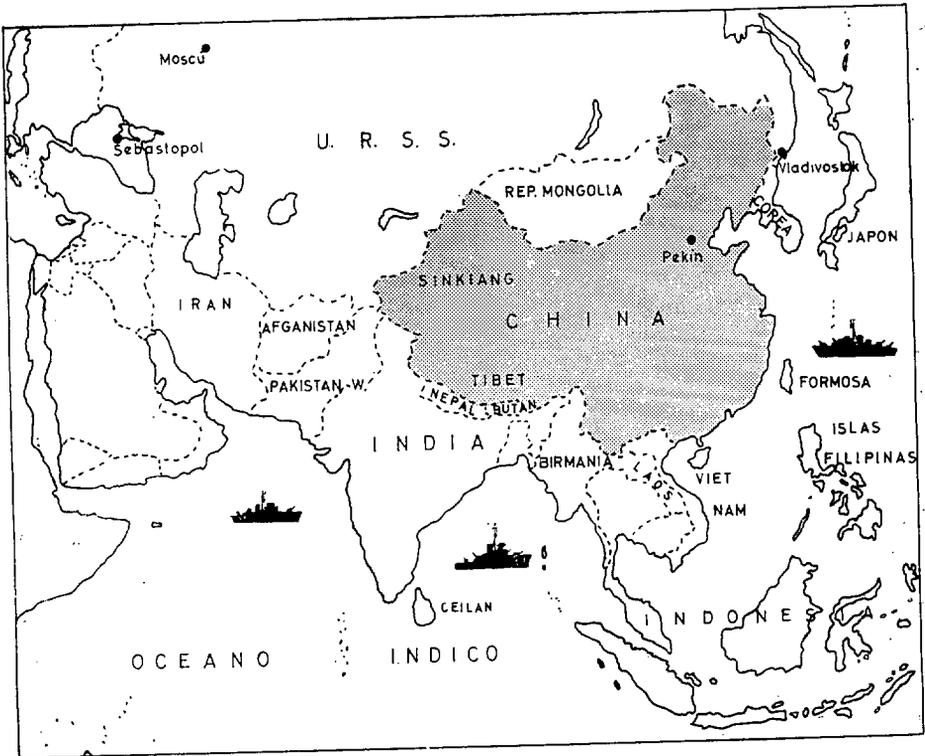
Unas relaciones especiales.

Desde el más celebrado partido de ping-pong de la historia hace ocho años, sólo ha habido un derrotero utilizable por los Estados Unidos y China para salvar el escollo de Formosa, que constituye la única rompiente peligrosa para las plenas relaciones entre ambas naciones. El presidente Nixon y su secretario de Estado, Kissinger, trazaron el rumbo directo con Mao-Tse-tung y Chu-En-lai; el presidente Ford no lo varió, y Carter y Teng-Hsiao-ping han logrado recalar en el puerto previsto sin mayores contratiempos. Sin embargo, ni siquiera lo inevitable puede darse por seguro en la diplomacia. Tanto Pekín como Washington tienen el indudable mérito de reconocer prontamente que había llegado la hora de culminar su acuerdo, y los dos han demostrado, no cabe duda, una intuición notable para apreciar las dificultades de la mutua conexión de Formosa con ambos, y por ello han comprendido el valor de otorgar a la población de la isla el residuo de una especial situación que proteja durante largo tiempo el carácter verdaderamente excepcional de su sociedad insular.

Según fuentes norteamericanas que cita la prensa de este país, los comunistas chinos de tierra firme y los nacionalistas de Formosa se han puesto tácitamente de acuerdo en una cosa: solamente existe una China y la isla forma parte de ella. Con ello, los Estados Unidos solamente necesitaban encontrar una fórmula mediante la cual su fusión pudiera retrasarse durante una generación o más, y conseguirse además mediante la negociación más bien que utilizando la violencia. Era inconcebible que Pekín pudiera dejar que Washington siguiera siendo el protector militar de su territorio insular; era imposible, por otra parte, que Norteamérica abrogara el tratado de defensa en tanto que no tuviera una cierta garantía de que su retirada diplomática no sería el preludio de una humillante anexión de Formosa. Y así fue que tras duras y difíciles negociaciones se llegó a un acuerdo. Los Estados Uni-

dos "terminarán" las relaciones al cabo de un año, según dispone dicho acuerdo, más bien que anularán el tratado. Existe una disposición relativa a la transferencia de armas norteamericanas, incluso después de terminadas las relaciones oficiales. Las relaciones culturales, comerciales y hasta consulares proseguirán de acuerdo con las leyes a estos efectos que la Administración remitirá al Congreso a lo largo de este año. Y existe al menos alguna clase de reconocimiento implícito por parte de Pekín de que los Estados Unidos, aunque acepten que la solución del problema de Formosa es una cuestión interna de la República Popular China, no esperan que la cuestión jurisdiccional se resuelva por la fuerza. El valor de la validez de estas condiciones depende, naturalmente, de lo que los chinos quieran verdaderamente y de la forma de que lo deseen. Al parecer, y como consecuencia de todo ello, el cálculo que ha hecho el presidente americano, evidentemente, ha sido que la República Popular desea verdaderamente relaciones económicas y políticas reforzadas con Occidente en general y con los Estados Unidos en particular. Y si así es, parece deducirse que Pekín no se comportará con Formosa en forma que tiene que saber que pondría en peligro esas relaciones ampliadas. El presidente Carter ha tenido que calcular también que unas relaciones bilaterales fortalecidas con los chinos serían un elemento extremadamente útil en sus relaciones, nada claras por ahora, con la Unión Soviética. Es, sin duda, una jugada al azar, y no solamente en muy complejos términos geopolíticos, en un momento en que existe preocupación acerca de la dirección por parte del presidente Carter de las negociaciones SALT y en cuanto a su capacidad para llegar al ya varias veces postergado acuerdo SALT II. El tiempo dirá si los resultados son o no buenos.

Pero, por otra parte, en Norteamérica, muchos se preguntan todavía si los Estados Unidos no dieron a China más de lo que obtuvieron. Surge la pregunta de si lo que parece solamente un entendimiento tácito puede reemplazar adecuadamente durante mucho tiempo a un tratado de defensa. El vicepresidente chino Teng y otros dirigentes de Pekín dan toda clase de señales tranquilizadoras de que China no tiene intención de reunificar a Formosa por la fuerza en su momento oportuno. No obstante, todos los indicios parecen apuntar a que Pekín tratará de conducirse con la isla de una manera muy parecida a como lo hace con Hong-Kong, dejando que Formosa continúe con su sistema capitalista en tanto que China conserve los títulos de propiedad. Ahora bien, ¿qué sucederá cuando el pragmático vicepresidente Teng desaparezca de la escena política por cualquier causa? ¿Y si China diera de repente marcha atrás dentro de unos años, dado que ya ha cambiado de marcha varias veces en su pasado comunista? Pensamos que a no ser que se llegara a algunos acuerdos que no se hayan dado a conocer, puede suponerse que es un peligro para la política exterior de los Estados Unidos acerca del cual China no ha dado a Norteamérica concretas seguridades por escrito de que no tratará de incorporar a Formosa mediante el empleo de la fuerza militar. También, y dentro de estas ideas, pudieran hacerse otras preguntas. Si los Estados Unidos siguen suministrando una limitada cantidad de armas a Formosa, ¿po-



drá negárselas a China propiamente dicha, teniendo en cuenta que todo parte de la base de que la isla en cuestión pertenece políticamente a la metrópoli? Una segunda pregunta podría basarse en el hecho de que la actual euforia acerca de los acontecimientos en la República Popular podrían quedar reemplazados rápidamente por la tirantez si el péndulo se mueve nuevamente en el otro sentido. China sigue siendo una nación cuyas perspectivas básicas disienten de las occidentales. Los norteamericanos no deben de olvidar que China siempre atenderá primeramente a sus propios intereses, y debieran por ello conservar el equilibrio y la perspectiva acerca de lo que allí está ocurriendo. Esto no es menospreciar el valor que el reconocimiento diplomático pudiera tener para influir sobre una mayor liberalización en China ni para induciría a una participación más positiva en la comunidad internacional. En resumen, lo hecho por la Administración norteamericana puede promover el inaugurar una nueva época de las relaciones entre ambas potencias, aunque deja sin responder algunas incómodas preguntas. Incluso los más conservadores se percatarán de la influencia diplomática que los lazos con China darán a Washington respecto a sus relaciones con la Unión Soviética, a lo que ya hemos hecho mención antes, y que volvemos a repetir por la gran trascendencia que ello lleva consigo. Ha llegado la hora, a la vista de lo que ocurre, de que China asomase su rostro como potencia mundial, y ello trae consigo un forzamiento de realineamientos y reajustes políticos. Esperemos los resultados.

Conferencia Norte-Sur.

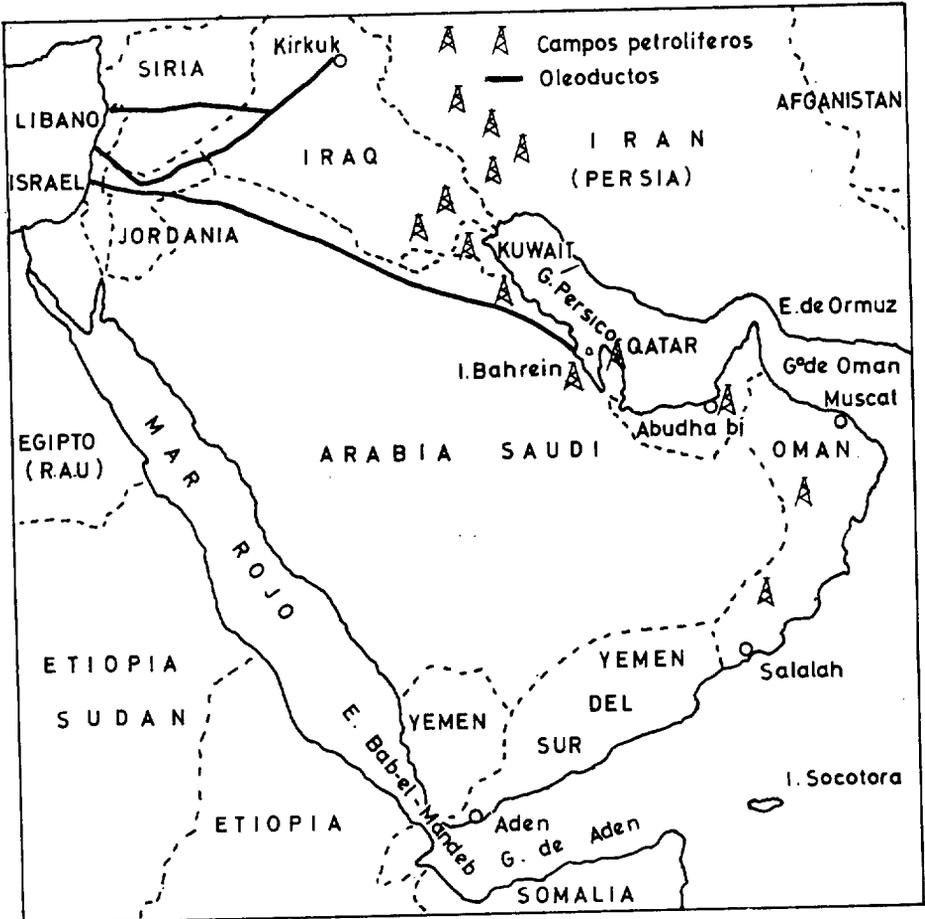
Esta controvertida conferencia Norte-Sur, también llamada la conferencia o cumbre entre naciones ricas y naciones

Pobres, lleva una existencia un tanto accidentada y en la que destaca por encima de todo la poca o nula calidad de los resultados obtenidos hasta ahora. Se ha criticado a los dirigentes occidentales, especialmente al presidente de Francia, que esta vez no ha acudido a Jamaica, por su afán de manipular estas conversaciones para capitalizar su propia política, y con un desprecio total a los intereses de los países en vías de desarrollo que solamente pueden ir saliendo adelante a costa de un pago oneroso por la ayuda recibida, o si se quiere, a un cobro mínimo por el suministro de sus materias primas, que una vez manufacturadas vuelven a ellos para su utilización a un coste de usura, es decir, un círculo completamente cerrado dentro del marco del subdesarrollo.

Esta vez no ha sido un dirigente occidental quien ha lanzado la convocatoria para sentarse a la mesa de las conversaciones, sino Michael Manley, primer ministro de Jamaica, quien ha hecho un llamamiento a los mandatarios de todo el mundo para una conferencia de carácter informal, de la que se esperaba que pudiera salir una decisión en principio para una más justa distribución de las riquezas, y esperándose, por tanto, que de esta manera se reanudase el diálogo Norte-Sur en busca de un nuevo orden económico del mundo, basado en esos nuevos parámetros. Como es natural, y por constituir un núcleo fundamental en los principios económicos, entre los temas que se trataron figuraba, en primer lugar, las consecuencias del reciente aumento del precio de los productos petrolíferos, que sin duda ha de tener una incidencia acusada en esta temática económica, en la que habrá que dilucidar "quién pagará los platos rotos" de esta nueva situación. Las naciones del Tercer Mundo abogan a este respecto por la creación de grandes depósitos, a modo de reservas mundiales de quince productos fundamentales que comprenden desde el cinc hasta los plátanos, con objeto de que los precios no puedan oscilar de forma violenta respondiendo a la ley de la oferta y la demanda. Los Estados Unidos, que en un principio eran contrarios a esta idea, han cambiado de opinión, pero siempre y cuando se garanticen unos principios según los cuales todos han de soportar las cargas correspondientes.

Con estas perspectivas se celebró la primera reunión de trabajo, y los resultados no se han hecho visibles por ninguna parte, lo que unido al absoluto mutismo que sobre los temas tratados guardaron todas las delegaciones asistentes, deja entrever que dichos resultados no han sido muy halagüeños para ninguna de las dos partes. A este respecto, tal vez podría considerarse la reunión como redactora de un borrador de trabajo para futuras conversaciones con mayor participación de los dos bloques de países, ya que esta vez faltaron quizá los principales interesados, como Giscard, Callaghan y Carter. La no presencia de altos representantes de Estados Unidos dejó un vacío que se notó desde el momento mismo de iniciarse la ronda de conversaciones. La asistencia de mandatarios tercermundistas y de los países industrializados se circunscribió a Jamaica, Venezuela, Nigeria, Australia, Noruega, Ca-

nadá y Alemania Federal. Finalmente, digamos que quizá el único logro de esta reunión fue abrir las puertas para el diálogo entre los dos grandes bloques económicos del mundo, los exportadores de materias primas y los que las manufacturan, y con la esperanza que este diálogo adquiriera algo más de continuidad y fluidez que hasta el momento presente en que la tónica general ha sido el que tras las anteriores conferencias celebradas enmudecían las partes concurrentes como si no hubiera habido reunión alguna. En realidad, las expectativas actuales son francamente pesimistas a pesar de todo.



Irán y Méjico.

Un miembro de la Secretaría de Estado norteamericana hizo un comentario de los llamados *off the record*, pero uno de los periodistas presentes no respetó esta regla de discreción y lo publicó al día siguiente: "Ha sido necesaria una revolución en Irán para que nos apercibiésemos que tenemos otro Irán a nuestras propias puertas". Esta reflexión da

una idea de cómo son las especulaciones desencadenadas desde hace algún tiempo en torno a la que pudiera ser la gran noticia energética en estos últimos tiempos: el descubrimiento en México de incontables reservas petrolíferas que pudieran convertir, de ser ciertas tales reservas, a esta nación dentro de unos pocos años en una de las principales suministradoras de crudos, por delante incluso de la Arabia Saudita. El hecho de que estas reservas calificadas como fabulosas se encuentren situadas física y geográficamente en la proximidad inmediata de Norteamérica, trastoca evidentemente los términos de la ecuación energética planteada sobre la estrategia general del Oriente Medio. De entrada ya permite a Washington el aminorar la importancia de sus relaciones con Ryad, que últimamente dejaban algo que desear como consecuencia de los desacuerdos —desde el punto de vista árabe— de Camp David, que hay que añadir también la subida de los precios del oro negro últimamente acordada. Al parecer, ya se conocía desde 1976 la posibilidad de la existencia de grandes bolsas de petróleo en territorio mejicano, pero Norteamérica no ha querido ser demasiado eufórica en este sentido con sus opiniones en unos momentos en que las batallas que se libran en las economías energéticas son presentadas como el equivalente moral de una guerra, y además, por otra parte, tampoco era conveniente para Washington el mostrarse más mejicano que los propios mejicanos. Según cifras hechas públicas por los expertos, las reservas han pasado, de acuerdo con los resultados de los sondeos efectuados, de tres mil millones de barriles a unos cuatrocientos mil millones. A título de comparación, diremos que las reservas estimadas de Arabia Saudita son de ciento cincuenta mil millones de barriles, a las que añadiendo las de los distintos productores del golfo Pérsico totalizan los cuatrocientos mil millones, mientras que las reservas actuales de los Estados Unidos no pasan de los treinta mil millones y las de la Unión Soviética de setenta y ocho mil millones. En cuanto a cifras de explotación, actualmente México produce un millón y medio de barriles por día y se espera que hacia 1990 esta explotación alcance, según las previsiones expuestas de sus reservas, la cantidad de nueve o diez millones de barriles por día, o sea, un cuarenta por ciento más que la producción del Irán antes de las revueltas que han paralizado la vida política y económica de aquella nación.

En consecuencia, resulta difícil hacer una evaluación de los resultados de este cambio de decoración energética. Como primera medida parece claro que los Estados Unidos han de variar sus criterios en cuanto a política de aprovisionamiento y sus correspondientes contrapartidas. En la actualidad, México exporta a los Estados Unidos la mayor parte del petróleo que produce, lo cual representa para el vecino del Norte poco más del cinco por ciento de sus compras de crudos, contra el dieciséis por ciento a Arabia, el quince a Nigeria y el diez por ciento a Irán, al menos hasta este último verano. Por consiguiente, si México puede garantizar todo el suministro de petróleo a Norteamérica durante cuarenta o cincuenta años, como se asegura en los medios competentes, es natural que reciba a cambio unas contrapartidas más generosas y en un plano de mayor igualdad a como ha venido ocurrien-

do hasta ahora. Es decir, y citando al "New York Times", las relaciones entre ambas naciones han de ser consideradas muy seriamente por parte de Washington, máxime teniendo en cuenta que México no pertenece a la OPEP, si bien acata sus acuerdos. Pero como ello no obliga, y aun manteniendo los precios, podría abastecer a los Estados Unidos en caso de un embargo por parte de los países árabes.



Sistema monetario europeo.

Nuevamente la agricultura francesa ha dado la campanada, en una típica "boutade". La creación de las bases para establecer un sistema monetario europeo había tenido una larga y cuidadosa ejecutoria a manos de Alemania Federal y Francia. Todos los detalles estaban previstos y solamente entraba en discordia la Gran Bretaña, que siguiendo su tradicional ejecutoria en estos temas, prefiere ver y esperar antes que arriesgarse. La excusa francesa a un aplazamiento de la entrada en vigor del sistema monetario europeo se basa en que mientras no se dé comienzo a la eliminación progresiva de los montantes compensatorios agrícolas, no se considera conveniente poner en marcha dicho sistema. En realidad el comienzo de las divergencias entre Francia y la República Federal alemana se produjo cuando París propuso a mediados de diciembre pasado una devaluación del "franco verde", que es el precio agrícola francés, para que se beneficiasen sus agricultores, que así, como sucede en toda devaluación, verían aumentar sus exportaciones. A esta propuesta francesa, hecha en dichas fechas durante la reunión de los ministros de Agricultura de la Comunidad Económica Europea, los alemanes se opusieron rotundamente argumentando que ese aspecto de los precios agrícolas se trataría después de la puesta en funcionamiento del sistema monetario, según se había acordado previamente.

Mientras tanto, el Gobierno y los sindicatos franceses de agricultores han ultimado un programa conjunto como condición vinculante a la aceptación del sistema monetario por parte de París. Dicho programa prevé la supresión de los montantes compensatorios siguiendo un calendario progresivo, la no creación de nuevos montantes y la devaluación del franco verde en un tres y medio por ciento. Pese a los esfuerzos de ambos gobiernos para restar importancia a este litigio, la verdad es que los círculos políticos, tanto franceses como alemanes, no ven con optimismo la evolución de este conflicto de última hora, salvo que la entrevista que sostuvieron en la cumbre de Guadalupe el presidente francés y el canciller alemán haya servido para aclarar estos puntos de discordia, pero a estas fechas aún no se ha anunciado nada en este sentido, lo cual parece indicar o bien que el tema no se trató con la profundidad necesaria o bien que la actitud francesa permanece inmovible sin transigir lo más mínimo en una cuestión que ha sido calificada como de trampa por parte de las autoridades de París.

Por todo ello, las instancias rectoras de la CEE tratan de desdramatizar el retraso de la implantación del sistema monetario, que estaba



previsto para primeros de este año, y en medios comunitarios de solvencia informativa se estima que este contencioso galo-germano solamente retrasará en unos pocos días su entrada definitiva en vigor. También se subraya que parece inconcebible que los dos países promotores del sistema monetario europeo puedan bloquear ahora su puesta en marcha por una cuestión tan mínima como la de los montantes compensatorios, pero ya es tradición que el tema agrícola es sagrado para Francia, en el que muestra siempre una susceptibilidad extremadamente acusada ante cualquier circunstancia o acción que pueda rozarlo, aun indirectamente.



Previsiones de la OCDE.

Según un interesante informe hecho público hace pocos días por la OCDE, están mejorando al fin las perspectivas de una sólida recuperación económica de los países industrializados, ya que los Estados Unidos, Japón y Alemania Federal reducirán durante este año, de forma radical, los enormes desequilibrios en sus balanzas de pago respectivas. Este informe, comparado con otros estu-

dios realizados recientemente, es relativamente optimista sobre las previsiones a largo plazo, dado que los intentos realizados por los gobiernos para coordinar la política económica están produciendo los resultados esperados. Sin embargo, este estudio o informe a que nos estamos refiriendo fue redactado antes de que los países productores de petróleo adoptasen la decisión de aumentar el precio de los crudos a una cifra promedio del diez por ciento; el estudio fue hecho sobre la base de un aumento no mayor de un cinco por ciento. Ante la diferencia establecida por el incremento real con el previsto, los técnicos de la OCDE corrigieron los datos y a la vista de los resultados obtenidos pudieron asegurar que el aumento era lamentable pero no desastroso, reafirmando que podría ser soportado en el sentido de mantener el optimismo en las previsiones efectuadas.

Un factor al que se le confiere gran importancia es al del proteccionismo, y en este estudio que estamos comentando se hace un nuevo llamamiento a los gobiernos de las naciones que integran esta organización con objeto de que resistan todas las presiones para que recurran al proteccionismo comercial, ya que en las actuales circunstancias pudiera conducir de nuevo a las guerras comerciales del decenio de los años treinta. El informe señala claramente que a menos que sean anuladas estas tendencias al proteccionismo comercial, el mundo puede correr el riesgo de retroceder medio siglo y llegar a unas condiciones en las que cada vez resulte más difícil el conseguir el crecimiento no inflacionista y las relaciones constructivas entre los distintos estamentos económicos del mundo sean sustituidas por las formas de diálogo más destructivas.



Nueva Constitución rodesiana.

Ha sido publicado en Salisbury un proyecto constitucional para un nuevo gobierno de mayoría

negra, aunque con notoria influencia blanca, y contiene una importante sorpresa: el nombre del nuevo país será Zimbabwe-Rhodesia. Según ciertos artículos de este proyecto, se establece el dominio de los blancos en el poder judicial, en las Fuerzas Armadas y en la Administración pública. El propio nombre es otro más de los éxitos de los blancos en la formación de la nueva nación, que se espera surja tras las elecciones por sufragio universal que se celebrarán el 20 de abril próximo. Durante los muchos años de lucha contra la supremacía de los blancos, los nacionalistas negros se han referido siempre a un nuevo Estado con el simple nombre de Zimbabwe, pero en los últimos meses la minoría blanca presionó duramente para que el nombre de Rhodesia permaneciera como símbolo de sus logros a lo largo de muchos años de esfuerzos y lucha. Los nacionalistas negros del gobierno transitorio birracial aceptaron evidentemente este nombre buscando el refortalecimiento de la decaída moral blanca por la larga serie de sucesos que han jalonado la difícil historia de la oficialmente todavía colonia

británica durante estos años, desde que Ian Smith proclamó unilateralmente la independencia de la Corona de Inglaterra.

El proyecto de constitución fue publicado por el gobierno junto con un escueto documento que contiene los preceptos principales en lenguaje corriente para su mejor asimilación por parte de los blancos antes de que se celebre el referéndum que ha de sancionar dicho proyecto constitucional. Los diferentes capítulos detallan la composición del Parlamento, el poder judicial y las comisiones supremas de las fuerzas de seguridad, señalando además que el servicio civil permanece bajo el control diario de los blancos. La mayoría blanca se establecerá en las comisiones para un futuro inmediato, puesto que en la actualidad ningún negro está cualificado para ocupar algún puesto. Por otra parte, las primeras elecciones por sufragio universal que se celebren tras el establecimiento de la nueva constitución, serán seguidas por un período de al menos cinco años por un gobierno de unidad nacional que reflejará la composición de la Cámara de Asamblea, estando encabezada la coalición gubernamental nacional por un consejo de ministros ejecutivo. En cuanto a la Jefatura del Estado, su titular será nombrado por un colegio electoral compuesto por miembros del Senado y de la Cámara de Asamblea o Congreso. Una vez elegido el presidente de la nación, éste nombrará el primer gobierno nacional constituido por miembros de cada partido político que haya obtenido al menos cinco escaños en la Cámara, y en proporción al número de escaños ocupados. También se establece que cada jefe de partido asesorará al presidente acerca de las personas más idóneas, dentro de su ideología, para ser nombradas ministros. Es curioso señalar que el proyecto constitucional define como "blancos" a los europeos, asiáticos o mestizos.

Finalmente cabe señalar que el citado proyecto constitucional contiene disposiciones para que aumenten los beneficios de los oficiales blancos, a fin de alentarles evidentemente a permanecer en sus puestos tras el comienzo de las actuaciones del gobierno negro. Asimismo se declara al inglés como idioma oficial de la nueva nación denominada Zimbabwe-Rhodesia, la cual ha de ser reconocida por las Naciones Unidas para alcanzar tal rango en las relaciones internacionales, dando así fin a un período de clandestinidad internacional por el que ha atravesado la antigua y próspera colonia británica, y para la cual no habrán terminado las dificultades de todo orden por las que atraviesa, ya que no todas las facciones negras están de acuerdo con esta evolución, que desean fuese más definitiva al poder negro absoluto.

J. L. T.



EPISTOLARIO



PREGUNTAS A LA MUTUA



QUERIDO amigo y compañero:

Al leer en esta REVISTA el artículo titulado "La Mutua, ¿para qué?", han renacido en mí una serie de inquietudes que trataré de reflejar con la intención de contribuir a despertar la solidaridad y el compañerismo, ante las situaciones previstas o imprevistas por las que todos hemos de pasar.

La solidaridad y el compañerismo son fundamentalmente para alcanzar cualquier fin. Poco conseguiremos con nuestra AMBA si no nos disponemos todos a formar un conjunto solidario, que predisponga a colaborar de tal forma que no nos sintamos ajenos a todas y cada una de las prestaciones que proporciona, o que en su día pueda proporcionar.

Pues bien, a mí se me ocurren unas interrogantes con relación a los fines y circunstancias que rodean a nuestra Mutua, y dado que la Comisión Ejecutiva se ha brindado a contestar a cuantas preguntas sirvan para aclarar situaciones e informar a los asociados en cuestiones dudosas o ignoradas, y creyendo que estas interrogantes pueden también estar en la mente de muchos compañeros, me permito exponerlas aquí.

En primer lugar, me surge una gran duda: ¿Nuestra Mutua cubre adecuadamente, por medio de pensiones suficientes, las necesidades de ayuda que sentimos en el momento de nuestro retiro o jubilación o las de nuestros familiares, cuando faltamos?

También pienso si, con independencia de las prestaciones que nuestra Asociación nos proporciona, ¿no sería posible crear unas "prestaciones

voluntarias" que mejorasen las pensiones o auxilios obligatorios para quienes sientan mayor preocupación por su previsión familiar?

Como para hablar de "prestaciones voluntarias" hay que hablar forzosamente de "cuotas voluntarias", con sus estudios pertinentes y, sobre todo, llegar a conocer la actitud de los asociados ante estas u otras situaciones, ¿no sería factible potenciar la comunicación o información entre los mutualistas y los órganos directivos de la Asociación?

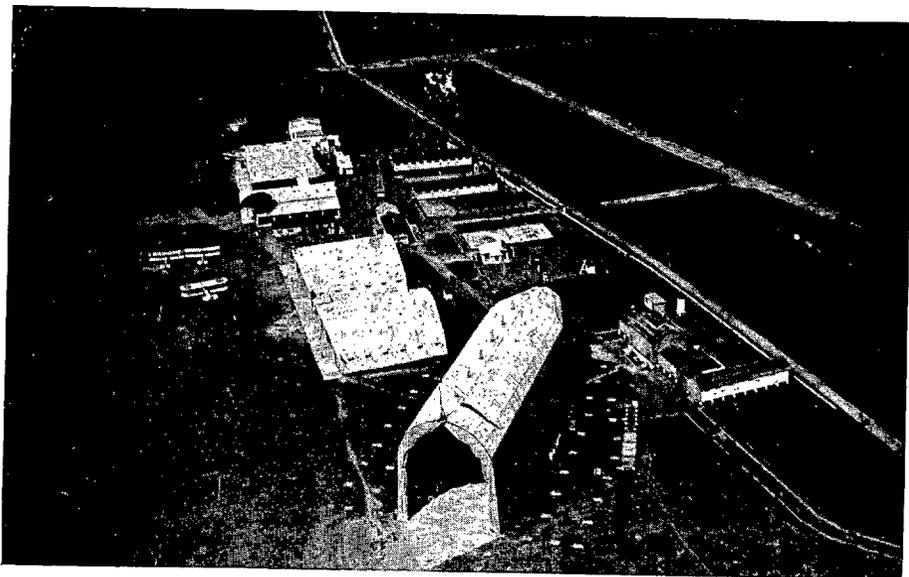
Por otro lado, ahora que se habla tanto del ISFAS con alguna de sus finalidades idénticas a las de nuestra Mutua, ¿qué va a pasar con ella? ¿No sería posible que "alguien" nos informase de cómo está la situación? ¿Desaparece la Mutua? Si es así, ¿adónde van a parar nuestros fondos de reserva? Las pensiones que garantiza el ISFAS, referidas al 31 de diciembre de 1973, ¿son mejores o peores que las que da ahora nuestra Asociación? Y de no integrarse, ¿vamos a cotizar obligatoriamente en ambos organismos para recibir, en su caso, separadas prestaciones de cada uno?

En fin, estas y otras dudas están en mi mente; pienso que también en la de muchos compañeros. ¿Podría alguien aclarárnoslas

Con mi gratitud por la publicación de estas líneas, recibe un fuerte abrazo de tu buen amigo y compañero,

José Manuel BERNAL SIERRA





más parecía un número de circo. La mayoría de nosotros obtuvo de esta forma su primer carnet de conducir, llevando la afición hasta conducir —en ocasiones— los camiones o autobuses de la Escuela, desde el Aeródromo a Barcelona y viceversa, por pura distracción. Un automóvil usado, pero en perfecto estado, tipo “sport” costaba unas 1.000 pesetas, aunque podía encontrarse por 500, si no se era muy exigente con los frenos, faros, etc. Por esta razón, era corriente que “cualquiera” de nosotros, fuese propietario de un coche.

Otro entretenimiento que teníamos en el Aeródromo, era un globo que tenía una fuerza ascensional equivalente al peso aproximado de un hombre normal —unos 75 kilogramos— y de cuyo cuello pendía un cabo al que se amarraba un cinturón de los usados en los aparatos; una vez bien trincados, con alguno de nosotros dentro, y una cuerda guía que se largaba sin soltarla desde el suelo, se daban saltos de quince y más metros, sin esfuerzo, pasando sobre los techos de

los hangares, etc., lo que resultaba muy divertido. Naturalmente, era preciso que el viento soplasen hacia dentro, para evitar el peligro de que en el caso poco frecuente de que se soltase o rompiera la cuerda guía, el globo y su pasajero, se fuesen hacia la mar, sin desearlo.

Aparte de estas y otras distracciones, cada uno tenía —como es natural— sus propias aficiones, y muchos, marchaban a Barcelona, después de los vuelos de la tarde, en un autobús que los dejaba en la plaza de Cataluña y también allí los recogía, ya de noche, para ir a dormir al Aeródromo.

R. G. P.

20.044.—Arco iris.



La explicación de este meteoro fue uno de los quebraderos de cabeza de los científicos desde que el mundo es mundo. Sin embargo, ya en el siglo XVI se explicó el fenómeno por Teodorico de Freiberg diciendo que se debía “a la reflexión interna de

la luz del sol en las gotas de lluvia". El experimento del prisma de cristal fue más tardío, casi un siglo después, y se debió al inglés Harrist, auténtico descubridor de la ley de refracción, injustamente conocida por "ley de Snell", sólo porque fue su "redescubridor".

Sin embargo, toda la teoría de los colores no fue comprendida hasta Newton, auténtico genio creador de la física.

P. C.

20.045.—Cólera.



Algunos historiadores dan por cierto que si el almirante francés Latouche Tréville no hubiese muerto unos meses antes de Trafalgar, a él le habría correspondido el mando de la escuadra combinada hispano-francesa, en lugar de Villeneuve. Dicen que entonces otro hubiera sido el signo de la famosa batalla. ¡Quién sabe!

Latouche Tréville fue un liberal revolucionario que sirvió a la república surgida de la revolución francesa, aunque luego la propia república lo destituyese y encarcelase como sospechoso

Durante el consulado de Napoleón recobró su grado de contralmirante y tuvo brillantes actuaciones, como la de rechazar a Nelson, con grandes pérdidas británicas, en el ataque a Boulogne.

Precisamente con Nelson tuvo otro incidente posterior, que hizo perder los estribos al famoso almirante inglés. La cosa fue así:

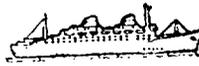
Nelson se hallaba en 1804 vigilando la posible salida de dos fragatas francesas del puerto de Hyeres, en el Mediterráneo. Latouche sale a su encuentro, pero Nelson, incomprensiblemente, se aleja pese a haber dicho poco an-

tes que estaba dispuesto a hacer saber de qué manera estaban fabricados sus navíos. Latouche publica en el "Monitor" una carta con la noticia de que Nelson ha huido, y éste, al enterarse, se enfurece y dice: "Guardo su carta, y, si le cojo, se la haré comer".

La muerte prematura de Latouche impidió que Nelson le hiciese tragar la carta para desfogar su ira.

P. C.

20.046.—Infantería de Marina.



Sabido es que durante las varias guerras que en Marruecos tuvimos, se organizaron Batallones Expedicionarios del Cuerpo; de su actuación durante los años 1911 y 1912, dijo el senador don Tomás Maestre:

La Infantería de Marina ha realizado la magna obra pacificadora de afirmar la influencia de España en el Garb. Ella ha ocupado Alcázar; ella ha ocupado Arcila; ella ha fundado el campamento de Yebel-el-Aox; ella levantó a expensas de su propio esfuerzo, de su patriótica energía, el campamento de Sidi Aixa y el del Mensah, sobre Alcazarquivir. Las distintas dependencias de este gran campamento español se ha empedrado, señores senadores, llevando las piedras en las mochilas de los soldados de infantería de Marina desde tres o cuatro kilómetros de distancia, desde las orillas del Lucus, y estos soldados de infantería de Marina han hecho dos y aun tres viajes diarios, para acarrear dichas piedras, con las que, repito, se empedrara el campamento que ocupan las fuerzas que manda el ilustre y esforzado coronel Fernández Silvestre.

Sabe todo el mundo las penalidades, las fatigas, los sacrificios que la infantería de Marina ha pasado en Alcázar, Arcila y Larache, desde el momento en

MISCELANEA

que puso allí su planta, y que estos sacrificios y estas fatigas las ha realizado y las ha sufrido en una misión pacificadora. Ni los calores del estío, ni las lluvias torrenciales del otoño, ni las inundaciones que asolaron las riberras del Lucus, ni los frios del invierno en algunas regiones, ni los peligros, ni los trabajos, ni nada, han descorazonado a estos heroicos soldados de España en el cumplimiento de su deber.

J. F. G.

20.047.—Ascensos.



Un biógrafo del famoso don Félix de Azara nos cuenta que al ser nombrado para la comisión de límites entre nuestras posesiones de la América del Sur con Brasil, el 8 de diciembre de 1781, le dieron el empleo de capitán de fragata de la Armada, equivalente al de teniente coronel de Ingenieros que disfrutaba en el Ejército. “Esto, que por lo desusado hoy parece anormal, era entonces menos extraño y Jefes superiores tuvo la Marina procedentes del Ejército, que llegaron en ella a adquirir alto renombre y merecida fama. Tal fue, por ejemplo, el capitán de navío don José Mendoza y Ríos, autor del *Tratado de Navegación* y la *Colección de tablas*, para el mismo objeto y tantos otros estimables trabajos, el cual paso a la Armada de alférez de fragata en 1776, siendo cadete de Dragones; y aunque no sea igual caso, prueban también el distinto modo de ser de aquella época lo hecho no muchos años antes con don Jorge Juan y don Antonio de Ulloa, ascendiendo de una vez de guardias marinas a tenientes de navío para que se presentaran con un carácter de dignidad a los ojos de los académicos franceses, no obstante, su relativamente corta edad”.

R. B.-M.

20.048.—Adagio latino.



Existe un adagio latino que algunos podrían pensar que se trata de una alusión a esos tan anunciados “cruzados mágicos”, y aunque algo tiene que ver con el pecho, no es precisamente con el de las mujeres.

Dice el adagio: *Aes triplex circa pectus*, esto es, “un triple bronce alrededor del pecho”. Está sacado de una oda de Horacio y aparentemente, no tiene ninguna relación con la marina ni con sus hombres. Sin embargo, del contexto de los versos de Horacio se deduce que ese “triple bronce alrededor del pecho” es el que debió de llevar el primer navegante que osó afrontar los peligros de la mar.

Se aplica esta expresión también al hombre extremadamente valeroso.

Ya ven cómo engañan las apariencias... Casi lo mismo que la silueta de esas mujeres cuya flácida anatomía les obliga al “cruzado mágico”.

P. C.

20.049.—Fisiología.



En los avances que tuvo la fisiología humana durante el siglo XVII intervinieron en no pocas ocasiones científicos no precisamente médicos.

Tal es el caso del funcionamiento del ojo humano. En el siglo XVI se creía que el órgano sensitivo del ojo era el cristalino, sin embargo, en ese mismo siglo se descubrió por Plater que era la retina. Pero el que interpretó la misión del cristalino fue el astrónomo Kepler, que demostró por vez primera que los rayos que atravesaban la córnea y eran concentrados por el cristalino formaban una imagen real invertida sobre la retina.

P. C.

20.050.—Táctica.



El empleo para el combate de buques que portaban sus cañones, en gran número, alineados en las bandas, dio lugar a un cambio profundo en la táctica naval.

Mientras el buque de combate fue la galera —ya artillada ésta—, los buques adversarios de esta clase es lógico que para batirse presentasen las proas. Los cañones iban en ellas (salvo los falconetes de pequeño calibre). Los cañones hacían fuego, a mayor o menor distancia según lo establecido en la escuadra, o según el criterio de su general, y después venía (más o menos inmediatamente el golpe de espolón, no al nivel de la flotación, sino más alto, pues los cascos “bucos” eran muy resistentes en su parte baja: se rompían los remos del enemigo, las superestructuras... El espolón iba realzado, esto es, con alguna elevación, y ello impedía el empleo cercano, con la pieza horizontal, o al menos paralelo su eje al de la cubierta —tiro “de punto en blanco”— del cañón de crujía, que era precisamente el de mayor contundencia. Por eso al decidirse, en Lepanto, que habría de esperarse a estar muy cerca del enemigo para hacer fuego, llevó a cortar los espolones... Después venía el abordaje, saltando los hombres al barco enemigo. Del combate de galeras habla, con galanura, como él sabe, y con mucho conocimiento de causa, nuestro gran Miguel de Cervantes, en su famoso *Discurso de las Armas y las Letras*: “embesitirse dos galeras por las proas en medio del mar espacioso...”.

En Lepanto se pensó que, a ser posible, tomasen parte en el combate las naos de la escuadra logística. No pudo ser. En la campaña del año siguiente hubo veces que rompieron el contacto

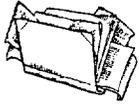
los cristianos esperando a las naos propias, y otras los turcos por estar ellas presentes en refuerzo de las galeras. Había, pues, una inquietud artillera, ya puesta también de manifiesto con el empleo de las galeazas, buques artilleros, con cañones a las bandas, pero en concentraciones a proa y popa. Su actuación en Lepanto no fue lo rompedora del sistema enemigo que se esperaba.

En las Azores se enfrentan galeones y naos, buques con cañones a las bandas. Lo hacen con una táctica balbuceante, pero empleados con determinación por Bazán se muestran resolutivos.

En 1588, cuando la Gran Armada, siguen los balbuceos en la manera de presentar en el combate los buques de vela artilleros, pero ya se habla de que los ingleses se presentan “en ala”, o en “columna de ala”, que no es sino una línea de fila elástica, o de marcación muy cerrada. Las reacciones de los nuestros, si bien un poco “en grupo” tendrían que resolverse del mismo modo, pues el mejor empleo de la artillería lo exigía... había que presentar el costado al enemigo, para mejor ofenderle. Raleigh, más tarde, en 1617, daría instrucciones de que la flota siguiese al almirante o a otro buque conductor, pero cuando cuaja el nuevo orden de combate es después de la batalla de Portland (1653); cuando se habla de la “line ahead” en las instrucciones que dan los almirantes ingleses del mando conjunto: Blake, Monk y Deane. La artillería forzaba al combate en línea de fila. La defensa submarina y el empleo de la aviación naval, pasado mucho tiempo, llevarían al combate en formación circular, o al menos partiendo de ella.

C. M.-V.

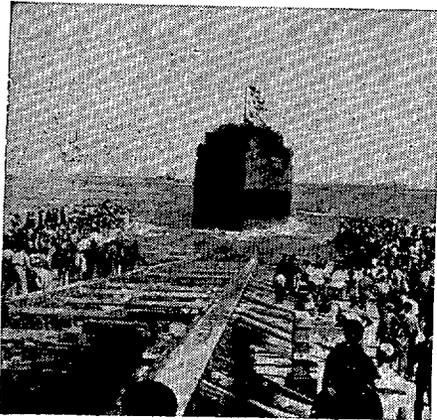
20.051.—“Un hijo de Inglaterra...”.



Este es el título de un inefable librito que escribió en 1874

el almirante don Miguel Lobo Malagamba para refutar la serie de patrañas que el inglés Thomas J. Hutchinson vertió en su obra *Two years in Peru, with Exploration of its Antiquities*.

Don Miguel Lobo se despacha a su gusto y aprovecha los relatos tendenciosos de Hutchinson para buscar analogías con hechos de la dominación inglesa en el mundo, que entonces estaba en su apogeo, escudriñando en textos ingleses.



Le caza, además, algunos gazapos, con los que nuestro ilustre almirante se recrea. Pero éstos serán motivo de otras “misceláneas”.

De libro queremos decir que tiene el título más largo que conocemos, porque a esos puntos suspensivos le sigue: ...a quien le ha dado por viajar en las regiones americanas que fueron de España y por escribir sendos dislates sobre ellas y sus antiguos dominadores.

Ya sólo por el larguísimo título adivinamos la indignación de don Miguel Lobo. Y con razón.

P. C.

20.052.—Primer gazapo.



Aparte de los errores garrafales de traducción que Hut-

chinson tiene en las conversaciones que transcribe con diferentes personas, el primer gazapo que halla Lobo en el libro del inglés, lo descubre en la conversación con un anciano y cojo español llamado don Simón, en Huacho, que había acompañado a Humboldt. Sale a relucir “el libro escrito por Humboldt sobre América”. Y como el sabio alemán no escribió uno sino tres libros sobre América, don Miguel arremete contra “el hijo de Inglaterra” con estas palabras:

¿Qué se deduce, pues, en buena lógica de la frase “el libro escrito por Humboldt sobre América”? Una cosa muy sencilla. Que V., Sr. Hutchinson, no sabe lo que el afamado barón germánico publicó respecto al Nuevo Mundo [...]. Porque, no hay que vernirnos con cuentos, Sr. Hutchinson, si Vd. tuviese conocimiento de todo lo escrito, sobre América, por el barón de Humboldt, buen cuidado hubiera V. tenido de hacer cargar, como en lenguaje vulgar se dice, con el mochuelo de la ignorancia, en lo que a ella respecta, al anciano español, cojo, con quien V. tuvo (en este caso la desdicha) de hablar en Huacho.

Pero ya que tenemos en la mano la maza, bueno nos será no soltarla, sin que descarguemos también un golpe sobre los conocimientos bibliofohispano-americanos de nuestro errante autor.

En este último párrafo ya nos anuncia el segundo gazapo.

20.053.—Segundo gazapo.



Preferimos oír las palabras textuales de don Miguel Lobo, porque no tienen desperdicio:

Refiriéndose a la capital del Perú, dice el Sr. Hutchinson: "Lima ha sido bien descrita y por muchos autores (por los hermanos Ulloa - by the brothers Ulloa...)"

Por ventura ¿podrá decirnos el flamante viajero, cuyo reciente itinerario fue el litoral peruano, quiénes son esos hermanos Ulloa, que describieron la ciudad de los Reyes? ¿Cómo ha de poder satisfacer nuestra curiosidad, si, como vulgarmente decimos acá por España, no ha habido ni hay tales carneros!

Lo que sin temor de equivocarse puede tenerse por cierto, no es otra cosa, sino que siendo costumbre, al hablar del "Viaje a la América Meridional", por los señores don Antonio de Ulloa y don Jorge Juan, decir el "Viaje de Ulloa", seguramente oyó esto nuestro buen señor Hutchinson, y viendo que en la portada de la misma obra figuran dos nombres, de seguro también, estorbándole, según tenemos demostrado, algún tanto lo negro en eso de palabras españolas, sin encomendarse a Dios, ni a los santos, tuvo por hermanos a los ilustres marinos autores de aquella publicación; y de ahí su garrafal error.

Por lo ya expuesto, cólgese los puntos que calza el Sr. Hutchinson en idioma castellano y en bibliografía hispano-americana.

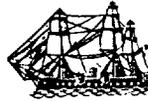
En otra ocasión traeremos aquí un par de gazapos más.

Don Miguel Lobo, parodiando la mala traducción y ortografía del inglés, concluye el librito con esta frase casi lapidaria:

Sr. Hutchinson, otra vez, "no dice Vd. nonsenses, no tonterrias

P. C.

20.054.—Pichelingue.



Quizá la primera nave de la carrera Acapulco-Manila que cayó en manos de piratas fue el galeón Santa Ana, de 800 toneladas, que en 1587, cuando ya remataba la travesía frente al cabo San Lucas, al mando de Tomás de Alzola, fue atacado por dos barcos del inglés Thomas Cavendish.

Cavendish escribió después: "Donde más provecho obtuve fue en el asalto de un gran barco del rey, que apresé en California. Procedía de Filipinas y era uno de los de más rico cargamento que cruzaron aquellos mares". No le faltaba razón, porque según los testimonios españoles, el Santa Ana llevaba "ciento veintidós mil pesos de oro, a más de sedas, demascos, perlas y otras valiosas mercaderías".

A. L.

20.055.—Premio.



Una real orden de 26 de abril de 1803, con objeto de premiar Los buenos y distinguidos servicios que en todos los tiempos y circunstancias habían hecho las tropas de los Batallones de Marina, determinó que desde el día 1 de junio de dicho año, y desde la clase de sargento para abajo, se les aumentase su prest, a fin de que resultaran quedando igualada a la de los regimientos de línea.

J. F. G.

20.056.—Oro.



Mucho se ha hablado del primer oro que los españoles trajeron de América, y tanto en España como en otros países de Europa

se enseñan los dorados de algunas iglesias realizados con panes de ese primer oro.

Tal vez sea cierto y no es este el momento de discutirlo. Lo que sí sabemos sin lugar a dudas es que el primer oro en cantidad que llegó a España vino procedente del Perú conducido por el propio Hernando Pizarro, el hermano mayor del famoso conquistador.

Lo cuenta el cronista Francisco de Jerez, quien hace notar el fuerte impacto que produjo en Panamá el paso del capitán Hernando Pizarro [quien va]... camino [de España] con el oro que sembla a Su Majestad, que dicen que será fasta ciento e veinte mill pesos de buen oro, en que hay cerca de ciento e cinquenta mill de todos oros en las más extrañas piezas...

Este oro llegó en la nao *Santa María del Campo* desde donde fue llevado a la Casa de Contratación de Sevilla en veintisiete cajas portadas por carretas de bueyes de forma que cada carreta no cargaba más de dos cajas, aunque la mayor parte iba en "vasijas a cargas", es decir, recipientes de barro cocido con un peso soportable para llevar al hombro

Por cierto, del nombre de la nao, tan poco frecuente en los cientos de relaciones de naves españolas, podemos deducir que su armador debía de proceder de Cañete de las Torres (Córdoba), donde existe la advocación de Nuestra Señora del Campo.

P. C.

20.057.—Arte.



Los indios pintados o bisayas, llámanse así, por que ambas palabras significan lo mismo. Don Antonio de Morga en su obra "Sucesos de las islas Filipinas", impresa en 1609,

nos dice, con su galanura, el modo de hacerlo:

Así los Bisayas, aunque en su natural son bien hechos, bien agestados y aun blancos, se pintan el cuerpo todo de pies a cabeza en siendo mozos de buena edad, con fuerzas y esfuerzo para sufrir el tormento en la pintura. Pintanse sacándose la sangre con pinzadas de muy delicadas puntas por el dibujo y líneas que primero señalan los artifices deste arte, y sobre esta sangre fresca dan un polvo o hunto negro que jamás se borra.

Así pervierte la bárbara infidelidad el buen ser de la naturaleza presumiendo adornarla.

Las mujeres pintan toda la mano y parte de la otra y otras se pintan con sólo colores fáciles de borrarse, a la manera de los afeites de nuestras españolas, o por mejor decir, en todas las mujeres del mundo desde que Dios lo crió.

¿Qué diría ahora el bueno de don Antonio de Morga si viera un "punk"?

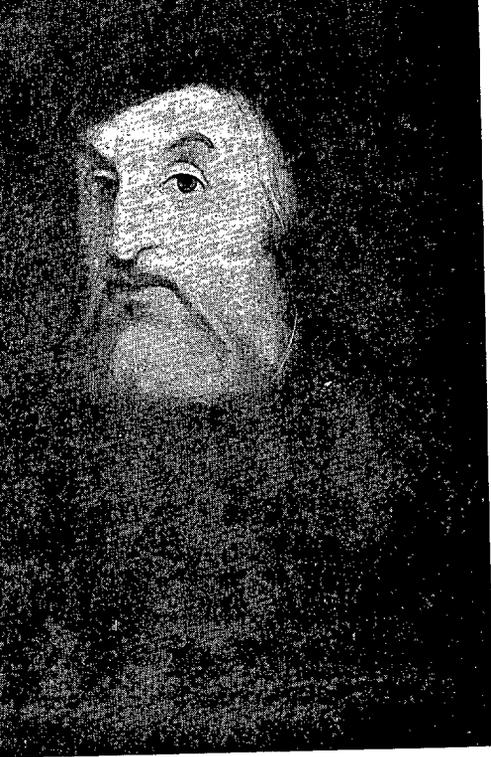
R. B.-M.

20.058.—Mito.



La posibilidad de que existiese una vía marítima norteamericana entre el Atlántico y el Pacífico no fue rotundamente desechada hasta finales del siglo xviii. El natural despiste geográfico de nuestros primeros conquistadores y descubridores les lleva a imaginar que el supuesto estrecho de Fuca o de Anián debía caer no lejos de las Filipinas. Por eso Hernán Cortés, en carta de 15 de octubre de 1524, se atreve a proponer al emperador Carlos, refiriéndose al mar de los Bacallaos. (Terranova):

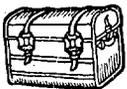
Se tiene por cierto que en aquella costa hay estrecho, que pasa a la Mar



del Sur; y si se hallase, según cierta figura que yo tengo del pasaje, adonde está aquel archipiélago que descubrió Magallanes por mandato de Vuestra Alteza, parece que saldría muy cerca de allí.

A. L.

20.059.—Secuestro.



Las remesas de metales preciosos, oro y plata, propiedad de particulares, venidos del Perú en 1535 en las naos *Victoria*, *San Miguel*, *Santa Catalina* y *San Nicolás*, fueron causa de incautación o secuestro a su llegada a Sevilla para que nuestro emperador Carlos I pudiera respaldar la financiación de la guerra contra el turco, concretamente, en la empresa de Túnez.

De este secuestro debieron de tener conocimiento anticipado sus propietarios durante la navegación a España, lo que produjo la primera evasión de capitales de que tengamos noticia. Al-

guno de los pasajeros de la nao *San Miguel* se quedaron con su oro en las Azores para evitar su incautación.

La orden de secuestro tenía un mínimo exento para los económicamente débiles, porque alcanzaba sólo a aquellas remesas que sobrepasaran los quinientos pesos, pero de éstas no había más que cuatro.

El total del oro y plata incautado ascendía a ochocientos mil ducados, de cerca de un centenar de propietarios. Entre los remitentes se encontraban personajes tan famosos como Pizarro y sus hermanos, Pascual de Andagoya y Sebastián de Benalcázar.

El secuestro no suponía una incautación sin nada a cambio, sino que al capital secuestrado se le compensaba con una renta perpetua al 3 por 100. Muy pequeña, desde luego, pero menos era nada.

Afortunadamente para los propietarios todo quedó en una retención temporal.

Sí, muy bien, pero el susto no se lo quitó nadie...

P. C.

20.060.—Elogio.



Con motivo de haber sido postergado en su ascenso a capitán de navío don Antonio de Escaño, con fecha 23 de enero de 1789, elevaba don José de Mazarredo al capitán general de la Armada don Luis de Córdoba, la siguiente:

Ex^{mo}. Sr. Es un deber sagrado de todo Gefe igualmente que no ocultar los defectos que en cualquiera modo borren o disminuyan el merito de sus subalternos, dar el valor debido de justicia à las calidades de aquellos que son acendradas por todos términos, à fin de que ni los primeros se confundan en el premio con los dignos de él,

MISCELANEA

ni los segundos dexen de tener el que les corresponde è interesa no menos al servicio del Rey.

Nueve años casi continuados que hace que tengo à mis ordenes al Capitan de Fragata Dn. Antonio Escaño me han dado à conocer su raro merito de un modo, que con dificultad habrá en toda la Armada otro Oficial de que su Gefe pueda deponer con tanta seguridad, no solo por el tiempo, sino por la importancia de la clase de ocupaciones que hà tenido y tiene à mis ordenes. No fué necesario que informase de su desempeño en la Primera Ayudantía de la Mayoría General en la Escuadra que servió toda la guerra última, porque fue à vista de V. E. que lo graduaba mejor que yo, y dominaba igualmente; pero después en dos ocasiones he dicho lo que quisiera pudiera decirse con la propia evidencia de otros cien Oficiales con que seguramente quedaría poco que desear para el bien esencial de la Marina, que ès llenar todos los deberes de su institución u objetos.

Y viendo que no obstante no hà tenido cabida en la ultima promocion, en que al contrario le hân preferido quatro Capitanes de Fragata mas modernos, sin haber logrado mas de un ascenso desde antes de la guerra por su rigurosa antigüedad...

A continuación dos informes anteriores en los que exponía los méritos y cualidades de Escaño, y, prosigue:

Con estos principios que hago à V. E. presentes espero tenga à bien dispensar este oficio, graduandole dictado por impulso de conciencia de que debo interponerle, lisongeadado de que V. E. le dará el valor conforme al concepto con que me honra de veráz, imparcial, y amante del servicio del Rey, para mediar con los suyos segun lo crea de justicia, para que èste Oficial

logra ser comprendido en la misma última promocion en premio de tan sobresaliente, y me atrevo à decir, unico merito, sin avergonzarme de publicar, que me hubiera sido mucho mas difícil, ó tal vez no hubiera conseguido mi desempeño en tantas complicaciones de cargos que se me afectaron à la Mayoría Genl. de la Escuadra, à no tener à Dn. Antonio Escaño por primer Ayudante de ella.

Digamos que don Antonio de Escaño ascendió a capitán de navío el 21 de septiembre de ese mismo año de 1789.

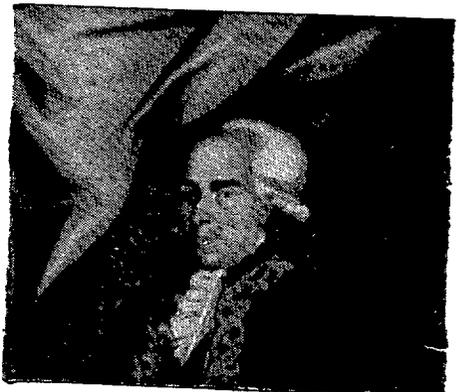
No nos extraña que con esta defensa, Escaño se volcase con Mazarredo al redactar las Ordenanzas de la Armada.

J. F. G.

20.061.—Dichos.



Frey Francisco Gil de Taboada y Lemos era teniente general de la Armada, en 1789, cuando le nombraron virrey de Nueva Granada (Colombia), y al año siguiente pasó a ser virrey del Perú. Regresó a España y recibió el mando de la Compañía de Guardias Marinas del Ferrol. En 1799 se hizo cargo de la Dirección de la Real Armada. Cuenta Domingo de Vivero que bajando la escalera del Palacio Real de Madrid des-



pués de haber prestado, en manos del Rey, el juramento respectivo, se encontró en ella con la condesa de Torrejón, que subía, la cual dijo:

—¡Gil, mil parabienes!

—¿Por qué, señora?

—Pues, cómo, ¿no le ha nombrado a usted S. M. Ministro de Marina?

—¿Y cree usted, señora, que puede recibirlo quien ha sido virrey del Perú?

Es lógico que así reaccionase quien pensaría más en la tranquilidad de Lima que en la guerra con Inglaterra que se le venía encima.

R. B.-M.

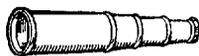
20.062.—Tatakoto.



Este arrecife de 15 kilómetros cuadrados de superficie, también llamado Tatakotorea, Clerke y San Narciso, pertenece al archipiélago polinesio de Tuamotu y está situado hacia los 17° 20' de lat. S., 138° 20' de long. O. Fue descubierta en 1774 por el capitán de fragata español Domingo de Boenechea, que dirigía una exploración de aquella zona del Pacífico al mando de la fragata *Aguila*.

A. L.

20.063.—Instrumentos ópticos.



Nadie ignora que el descubrimiento del telescopio y del microscopio fue obra de Galileo. La combinación de lentes y espejos ya se conocía, pero fue a Galileo a quien se le ocurrió introducirlas en un tubo metálico, hecho que, por otra parte, ya lo conocían los árabes —aunque sin lentes ni espejos— para observar aisladamente los astros.

Después de estos dos descubrimientos de Galileo, visitó al célebre sabio

el francés Jean Tarde, en 1614. Copiamos los comentarios de Tarde a esta visita porque hablan por sí solos:

Galileo me dijo que el tubo de un telescopio para observar las estrellas no tiene más de dos pies de largo; pero para ver bien los objetos que están próximos, y que por razón de su pequeño tamaño son difícilmente visibles a simple vista, el tubo debe ser dos o tres veces más largo. Me dijo que con este largo tubo había visto moscas que parecían tan grandes como ovejas, están todas cubiertas de pelo y tienen uñas muy puntiagudas, por medio de las cuales se mantienen derechas y andan por el vidrio, aunque estén cabezas abajo.

P. C.

20.064.—Viudez.



Aquel cabo de fogoneros, cuyo nombre no hace al caso, era ya cuarentón cuando enviudó repentinamente. Acudimos varios oficiales a darle el pésame. Con el rostro sin color y los ojos enrojecidos, se lamentaba señalando a la difunta:

—Y precisamente le va a ocurrir ahora...

—¿Ahora?

—Sí, señor. Estrenó anteayer la dentadura postiza, y hasta teníamos pagado el primer plazo...

A. L.

20.065.—Jerga.



Calderón de la Barca, que fue militar y hasta recibió heridas en campaña, conocía bien el argot soldadesco. En uno de sus dramas anotamos los siguientes ejemplos: *tornillazo* (deserción), tener el *alma barbada* (ser hombre de valor) y *hurgón* (estocada tirada al cuerpo).

A. L.

MARINOGRAMA NUMERO 145

Por DOBLAN

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

DEFINICIONES

PALABRAS

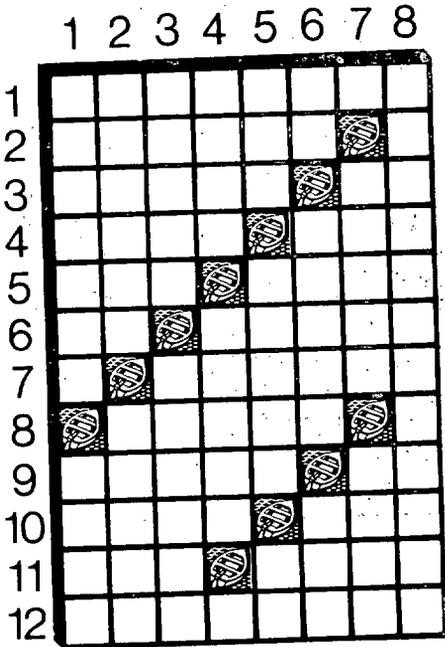
- A.—Antigua embarcación de velas cuadas
- B.—Almirante portugués. En 1508, el rey Don Manuel le dio el mando de una armada de seis buques con destino al Africa oriental, para establecer una factoría en la ciudad de Sofala, frente a la isla de Madagascar
- C.—Haced que avance una embarcación moviendo a uno y otro lado un remo que se coloca en el punto medio de la popa
- D.—Embarcación de remo que se usa en Filipinas
- E.—Levase anclas
- F.—General persa. Murió en 333 antes de Jesucristo. Gobernó las costas occidentales de Asia menor y tomó a Quió y a varias ciudades de Lesbos
- G.—(Marina.) Cualquiera de los ojales u ojetes reforzados que se abren en las velas, toldos, etc.
- H.—Zafaré del cabrestante las vueltas del virador, la cadena de un ancla, etc.
- I.—Montón o bajo de arena casi a flor de agua
- J.—Parte del casco del buque comprendida entre los raceles.
- K.—Hablado de una embarcación, asegúrela por medio de anclas o grandes pesos
- L.—Eches la red

22	39	27	5	46	60	44	77	54		
4	50	17	53	72						
62	38	2	45	61	19					
48	8	66	79	71	56	26				
25	52	37	57	33	14	69				
16	68	73	3	49	12					
35	64	23	76	10						
41	13	31	9	28	40	80	36	65	18	1
21	42	59	63	75	47					
70	43	15	55	74						
6	58	78	51	30	11	32	24			
7	29	67	20	34						

(La solución, en el próximo número.)

PAÑOL DE VOCES NUMERO 65

Por J. y A. M.



Horizontales

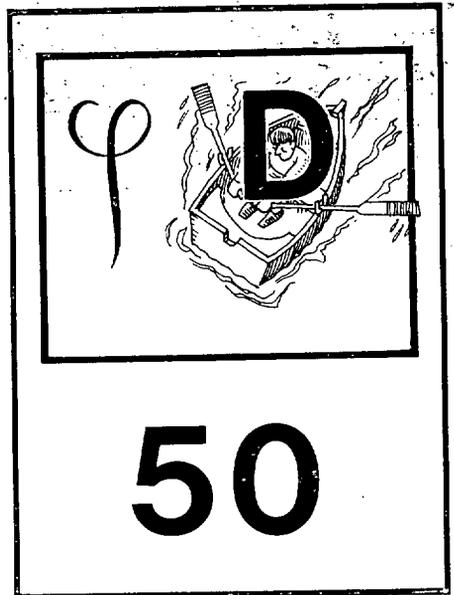
1. Ciertos buques.—2. Atase.—3. Trabajo en exceso. Pronombre (al revés).
4. Representación geográfica. Marchita.
5. Utilice. Cariño (al revés).—6. Pronombre. Salvaje.—7. Labraran.—8. Mide.—9. Empiece a mostrar. Letra.—10. Tardanza. Pende.—11. Elevación en la mar. Islas gallegas.—12. Vil.

Verticales:

1. Especie de grímpola. Afecto.—
2. Rompiese la vela. Destruye.—3. Convide. Evalúas.—4. Tiene beneficio. Tereado.—5. Juguete. Rogaré. Matricula española.—6. Letra. Se posa en la mar. Bogue hacia popa.—7. Dicese de la punta de un proyectil. Virar el barco a una u otra banda.—8. Cierto saurio.

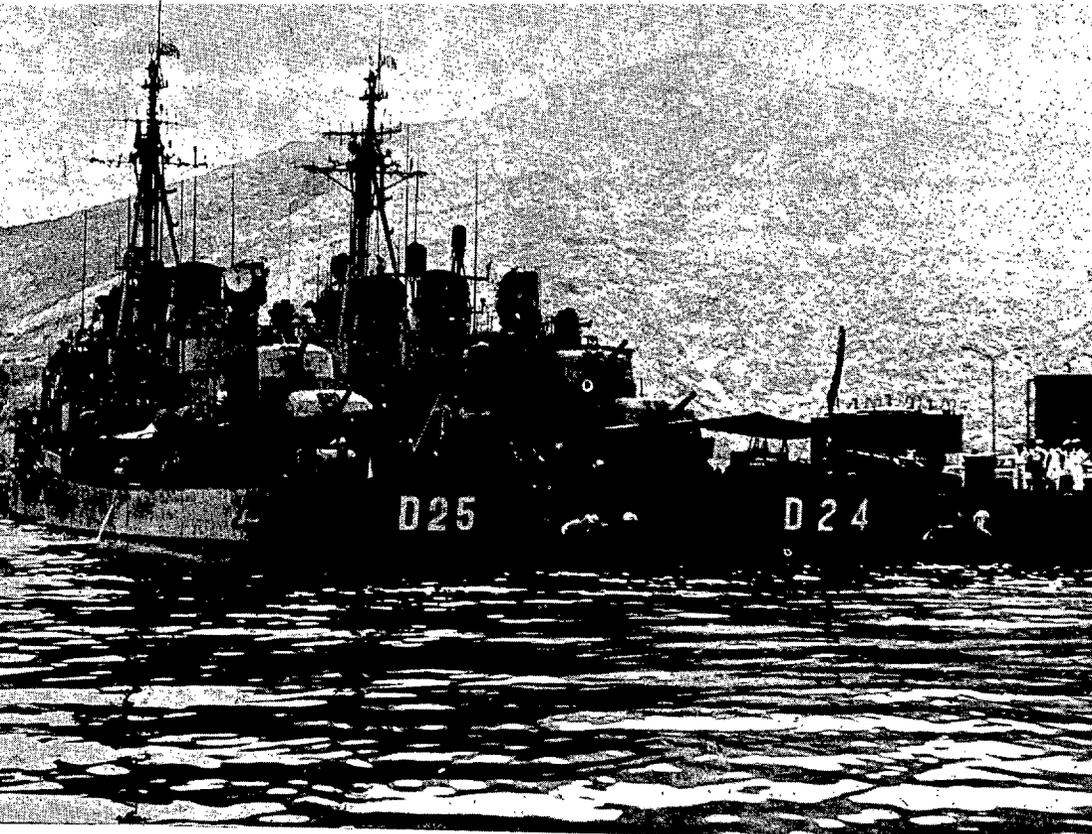
NAUTRAPELIA NUMERO 65

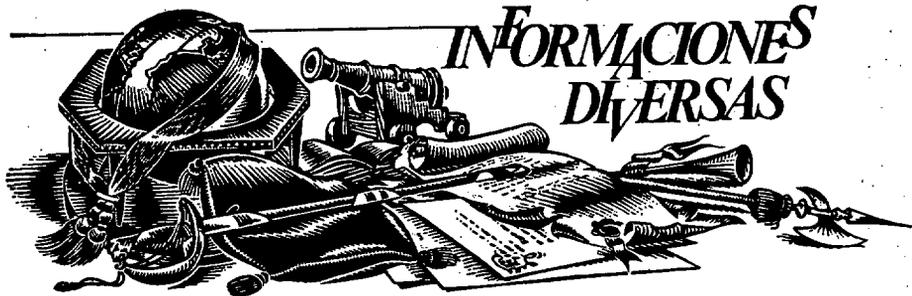
Por J. y A. M.



¿Cómo es el mensaje?

(Las soluciones, en el próximo número.)





INFORMACIONES DIVERSAS

LA PASCUA MILITAR



El pasado 6 de enero tuvo lugar en el Palacio Real la celebración de la Pascua Militar presidida por Sus Majestades en el Salón del Trono. Asistieron las siguientes comisiones:

Del Alto Estado Mayor, presidida por el teniente general, presidente de la JUJEM, don Ignacio Alfaro; de los tres Ejércitos, presididos por sus Jefes de Estado Mayor respectivos don Tomás de Liniers, don Luis Arévalo y don Emiliano Alfaro; del Consejo Supremo de Justicia Militar, del Ministerio de Defensa, de la Guardia Civil, de la Policía Armada y de la Hermandad de Retirados. Estaban presentes, además, el presidente del Gobierno, don Adolfo Suárez con el Gabinete en pleno, los presidentes del Consejo y del Senado, de la Diputación de la Grandeza, del Patrimonio Nacional y diversos miembros de la Casa de Su Majestad.

Aunque estaba prevista la imposición por el rey don Juan Carlos de diversas condecoraciones a otros tantos miembros de la milicia, se suspendió el acto en señal de duelo por los recientes asesinatos ocurridos en las personas del gobernador militar de Madrid, general don Constantino Ortín Gil y del comandante de Infantería don José María Herrera Hernández.

Comenzó el acto de la Pascua Militar con el siguiente discurso del vicepresidente primero del Gobierno y ministro de Defensa, teniente general don Manuel Gutiérrez Mellado:

DEBER CUMPLIDO Y DOLOR

“Una vez más nos habéis convocado en esta fecha tan señalada y tradicional para las Fuerzas Armadas —la Pascua Militar—, y una vez más las Fuerzas Armadas se sienten honradas y orgullosas de estar en vuestra presencia.

Pero hoy, señor, cobra singular trascendencia este día para los Ejércitos, pues el “enterado” que ya os dieron, en su día, a vuestras direc-

INFORMACIONES DIVERSAS

tivas y mensajes de paz, convivencia y respeto mutuo, pueden deciros, ahora, que han cumplido con su deber, y lo seguirán cumpliendo, a pesar de que algunos vayan contra esa paz que vos propugnáis y anhela fervientemente la inmensa mayoría del pueblo español. Estamos seguros de que el fanatismo y la violencia no prosperarán contra la voluntad decidida de aquél.

En esta nueva andadura que ha emprendido España, a través de un proceso singular en su historia, proceso apoyado en la legalidad que ha evitado situaciones de vacío de Estado, los Ejércitos han obedecido vuestros mandatos con toda fidelidad y disciplina, aunque tremendamente doloridos cuando la barbarie de unos asesinos ha hecho víctimas en sus filas, entre las fuerzas de Orden Público o entre ciudadanos que sólo tenían la culpa de ser españoles y patriotas.

Tremendamente doloridos, señor, aún más si cabe en estos días, pero sin tener duda alguna respecto a nuestro deber de mantenernos firmes en la línea tajante marcada en su día por la Junta de jefes de Estado Mayor, convencidos de que la defensa de nuestra propia convivencia —que es la de España entera, no lo olvidemos— depende de nuestro temple sereno, que nos permitirá ser capaces, en cada momento, de rechazar adecuadamente todas las presiones criminales.

Este es el verdadero camino, y no el de algunas inadmisibles, aunque excepcionales, actitudes, que con carácter minoritario o individual se han producido, unas, como consecuencia de hechos execrables, otras, dejándose llevar de estados emocionales, que en ningún caso pueden ser admitidas en un militar; o, por otras causas, absolutamente injustificables, lo que confirma esa disciplina que antes señalábamos y que durante este tiempo ha sido una constante de la institución militar.

Así se es Ejército; lo contrario sería otra cosa, pero no Ejército.

POLITICA DE DEFENSA NACIONAL Y REALES ORDENANZAS

Durante el año que acaba de finalizar, importantes proyectos relacionados con las Fuerzas Armadas se han convertido ya en realidad.

De ellos, dos con rango de ley aprobados ya por las Cortes, sobresalen ya del conjunto, y es conveniente destacarlos, pues encierran significativos y altos valores de singular importancia para los Ejércitos.

Una de las disposiciones es la ley “por la que se regulan las funciones de distintos órganos superiores del Estado en relación con la defensa nacional”. Esta disposición, del más alto rango, establece, definitivamente, algo tan importante como el concepto de que la defensa nacional es patrimonio y labor de todos los españoles, aunque a las Fuerzas Armadas —por delegación expresa del pueblo español— les corresponda el principal protagonismo.

Esta responsabilidad que adquieren las Fuerzas Armadas como protagonistas principales de la defensa nacional, así como las que se asignan a la Junta de jefes de Estado Mayor, merecen ser subrayadas.

Los Ejércitos se hallan, respecto a otras instituciones del Estado, en una situación especial, consecuencia de las misiones encomendadas a los mismos.

Esta situación especial comporta, por otra parte, el privilegio legal —concedido por el resto de los ciudadanos— del uso de la fuerza; pero, recordemos, la fuerza de los Ejércitos no es fuerza propia, sino delegada. Es un depósito que se nos confía, pero del que no podemos hacer uso, sino delegada. Es un depósito que se nos confía, pero que no podemos hacer uso, sino en obediencia al deseo y voluntad de quienes fueron depositantes; es decir, del resto de la nación, ejercidos, precisamente, a través de la dirección y autoridad de su Gobierno legítimo.

Las Fuerzas Armadas constituyen una escuela formativa donde todos los ciudadanos —“que tienen el derecho y el deber de defender a España” como señala el artículo 30 de la Constitución— adquieren hábitos de disciplina y sentido de la obediencia racional; encuadrado, todo ello, en un marco de convivencia y compañerismo integrador y coherente en aras a lograr una íntima cohesión nacional, factor decisivo, si llegara el caso, en la lucha por la independencia y honra de España. Esta gran tarea gravita fundamentalmente sobre los miembros de las Fuerzas Armadas.

Pero aquel privilegio y esta tarea suponen, necesariamente para los militares, una limitación en el ejercicio de libertades públicas, exigencia reconocida en la propia Constitución y desarrollada en las reales ordenanzas.

En cuanto a la Junta de jefes de Estado Mayor le corresponde, fundamentalmente, según la ley, de acuerdo con la política de defensa y militar que hayan sido fijadas, determinar el objetivo de fuerza conjunto, es decir, las unidades y los medios que deben constituir los Ejércitos para que éstos consigan la máxima eficacia operativa conjunta, así como el velar por su moral, espíritu de servicio y disciplina.

La otra disposición, también con rango de ley, que queremos resaltar es la que se refiere a “las reales ordenanzas para las Fuerzas Armadas”, regla moral de la Institución donde se recoger, actualizadas unas y sin variación otras, normas tradicionales de nuestras inmortales ordenanzas; pero, a la vez, se definen otras nuevas normas de conducta y los derechos y deberes de los miembros de la institución, de acuerdo con la época que nos ha tocado vivir y con la mirada puesta en nuevos horizontes futuros.

En ellas se dice que corresponde a las Fuerzas Armadas, mediante la constante preparación de los mandos y el continuo adiestramiento de las unidades, alcanzar el más eficaz empleo de los medios de que estén dotadas para cumplir su misión.

Para conseguir esa eficacia, que ha de ser máxima, son necesarias la disciplina y la unidad. La disciplina, como factor de cohesión que obliga a todos por igual y que ha de ser practicada y exigida como norma de actuación. La unidad, como fruto de la armonía que ha de existir entre todos los miembros de los Ejércitos.

El cumplimiento y desarrollo de estas dos importantes leyes, así como el estudio y redacción del proyecto de ley orgánica que regule las bases de la organización militar según prevé la Constitución, han de

INFORMACIONES DIVERSAS

ser tarea primordial en la que deben intervenir básicamente los Ejércitos en este año que ahora empieza.

En este sentido, y dentro del campo operativo, los jefes de los Estados Mayores de cada Ejército han recibido órdenes tajantes de intensificar durante este año la instrucción de las unidades por medio de ejercicios y maniobras, de activar la puesta a punto de los distintos programas sobre dotación de armamento y material, de atender a la formación y selección de nuestros cuadros de mando, a través de un cuidadoso sistema de enseñanza.

OBJETIVOS PARA EL AÑO ACTUAL

Pero, al mismo tiempo, señor, nos hemos señalado, además, tres objetivos concretos y muy importantes, a conseguir en este año 1979:

1. De una parte, plasmar en una realidad los estudios en curso sobre las escalas y régimen de ascenso en el Ejército de Tierra —en este momento en fase de consulta en las Capitanías Generales— y su posible homologación, en la medida que esto sea factible, con la Armada y el Ejército del Aire.

2. De otra, conseguir el pleno rendimiento del Instituto Social de las Fuerzas Armadas.

3. Por último, atacar decididamente el problema de las viviendas militares.

Respecto al primer objetivo, debe señalarse que la situación actual de los cuadros de mando, en particular los del Ejército de Tierra, aconseja, en bien del servicio, la adopción —con la debida ponderación y posible urgencia— de medidas correctoras. Esto rezaba la orden ministerial que creaba la Comisión encargada de su estudio.

Fundamentalmente ha de tenderse —decía asimismo la orden— a conseguir un rejuvenecimiento progresivo y sensible de los cuadros de mando para lograr así —continuaba más adelante— aumentar la capacidad operativa de las unidades, una mayor igualdad en los ascensos y, en consecuencia, una positiva incidencia en la moral de sus componentes y en el mejor ejercicio de la profesión.

Problema éste delicado y comprometido, pues afecta al presente y futuro de los cuadros profesionales, pero al que hay que hacer frente, en beneficio del interés superior del servicio, conjugando este interés con el respeto a los derechos personales de cuantos pudieran verse afectados.

En relación con el segundo objetivo a alcanzar, es preciso señalar su enorme importancia, dada la necesidad de atacar decididamente los problemas sociales que afectan a nuestros Ejércitos.

Durante el año que acaba de finalizar hemos puesto en marcha una gran esperanza: el Instituto Social de las Fuerzas Armadas, que nace con un gran sentido de la justicia social y del compañerismo que impe-

ra en los Ejércitos, pues no en vano su incidencia más directa afecta, fundamentalmente, a nuestras clases pasivas.

Se han vencido grandes dificultades de todo orden, pero se ha conseguido su puesta en marcha. Queda, sin embargo, mucho que resolver todavía y existen deficiencias que estamos decididos a superar a lo largo de este año, con la ayuda y colaboración de todos los organismos del Ministerio de Defensa y con la confianza de sus beneficiarios.

En cuanto al problema de la falta de viviendas, es otro de los grandes y prioritarios problemas que hemos de resolver, y en eso estamos, ya que afecta no sólo, y principalmente, a los cuadros de mando en activo, sino también a nuestras viudas y retirados. Tratamos de resolverlo contemplando el tema en su conjunto, pero con la firme decisión de que en un plazo prudencial quede zanjado definitiva y positivamente, en bien del servicio y de los condicionamientos humanos y sociales de todos.

Estos problemas que en líneas generales os hemos expuesto, además de otros de menor entidad, constituyen, señor, el reto que aceptamos con voluntad de vencer, con ilusionada fe, con entrega —sin desfallecimientos— a la tarea; con sereno y consciente entusiasmo, pero, a la vez, señor, con confianza, con confianza plena en Vos, a quien corresponde el mando supremo de las Fuerzas Armadas, en la iniciativa del Gobierno en su constante preocupación por los Ejércitos: en la acción legislativa de las Cortes para proporcionar a los mismos los recursos necesarios, en definitiva: en la Nación entera, a cuyo servicio nos hemos entregado.

IDENTIFICACION CON LA SOCIEDAD

Con todo ello, señor, se estará más cerca de alcanzar esa meta final a la que nos hemos referido en numerosas ocasiones: unas Fuerzas Armadas de las que todos nos sintamos conscientes y responsablemente satisfechos, capaces de cumplir con eficacia las misiones que les encomienda la Constitución recientemente sancionada por Vuestra Majestad en solemne e histórico acto.

Señor, las Fuerzas Armadas cumplirán cuanto en ella les afecta, pues nada más honroso para el militar que el cumplimiento ejemplar de la Ley, seguros, señor, de que en todo momento cuentan con el apoyo y respaldo de la Nación entera, y de que todos, repito, todos los españoles cumplirán también cuanto en ella se ordena.

La institución monárquica, que Vos encarnáis, ha sido eje determinante para lograr este importante acontecer histórico, a la vez que factor decisivo de continuidad y estabilidad en esta etapa que ahora termina.

Acontecer histórico que abre cauces a nuevas ilusiones y esperanzas para que la paz no sólo sea un hecho, sino un valor ético y moral asumido para siempre por todos los españoles, rechazando terminantemente a quienes no acepten este principio fundamental de convivencia.

Señor, bajo vuestro mando supremo queremos:

INFORMACIONES DIVERSAS

Una España donde las Fuerzas Armadas se sientan inmersas en la sociedad, pero, a su vez, la sociedad sienta "suyas" esas Fuerzas Armadas, como exponente máximo de su completa identificación.

Una España donde desaparezca la "adulación" al Ejército, pues todos le respeten y quieran como algo que les pertenece.

UNIDAD Y LEALTAD

Una España unida donde sus Fuerzas Armadas —como señalásteis en vuestro reciente mensaje de Navidad— constituyan la salvaguardia de la paz y de la unidad, y gracias a la unidad pueda España ser más grande en el quehacer de la historia.

Una España respetada en el concierto internacional, con unas Fuerzas Armadas garantes de la defensa militar de la Patria.

Una España preparada defensivamente ante cualquier tipo de conflicto bélico, que si bien no está, afortunadamente, en puertas, siempre es posible en tanto no se destierre la agresividad que viene existiendo en el contexto mundial de ayer y de hoy.

Todo exige que nuestro potencial defensivo —apoyado esencialmente en las Fuerzas Armadas— sea capaz:

De disuadir por sí mismo, aunque con posibilidad de reacción inmediata.

De hacer respetar, si fuera preciso, nuestra vida en paz.

De evitar dependencias ajenas que no estén basadas en las normales relaciones entre Estados soberanos.

Y, como no, señor, en cualquier supuesto, de impedir, a toda costa, que se desgaje del suelo patrio, rompiendo nuestra unidad, cualquier parte, grande o pequeña, de España.

Señor, desde nuestra condición de soldados de España, orgullosos de su rey —símbolo de la unidad y permanencia de la Patria—, afirmamos de manera rotunda, consciente y entusiasta nuestra lealtad a la Corona, como el más seguro valedor de la España de hoy y del mañana.

Con nuestro emocionado y sincero homenaje para Su Majestad, la reina y para Sus Altezas Reales el príncipe de Asturias y las infantas, invocamos la bendición de Dios para toda vuestra Familia, y como soldados de España os decimos una vez más: "A vuestras órdenes, señor."

Acto seguido Su Majestad dirigió a todos los presentes el siguiente discurso:

Queridos compañeros:

"Un año más, la celebración de la Pascua Militar me proporciona esta oportunidad —que tanto me satisface— de reunirme con las representaciones de las Fuerzas Armadas y con las de Orden Público.

Es ésta la ocasión tradicional de expresar mi felicitación a todos sus componentes y desearos las mayores venturas.

Hoy, sin embargo, acontecimientos recientes, que han llevado el luto a la gran familia militar y a las familias de compañeros nuestros muy queridos, son causa de que resulte extemporáneo felicitar a quienes sienten en estos momentos, en lo más hondo de su alma, el dolor, el pesar y la indignación por los viles atentados sufridos.

COMPRESION, PATRIOTISMO Y SACRIFICIO

Pero si dirigimos la vista al año que acaba de terminar, la felicitación que ahora omito con motivo de la Pascua Militar, habría de dirigirse de forma muy cordial a vuestra actitud ante el delicado proceso político que era necesario realizar y al que habéis prestado una colaboración decidida, con vuestra comprensión, con vuestro patriotismo y vuestro sacrificio.

Yo os aseguro que comprendo muy bien los sentimientos que os animan y me doy perfecta cuenta de que, si no pueden ser siempre coincidentes son para mí respetables en todos los casos

Las circunstancias de cada uno, sus personales ideas, las vicisitudes atravesadas y los tiempos vividos por cada generación han de suponer una variedad enriquecedora de la experiencia que, además, proporciona mayor mérito a la unidad de las Fuerzas Armadas como institución básica de la vida nacional, pues los diversos pensamientos de quienes las integran se funden y condensan en el pensamiento supremo del amor a España.

De la misma manera que a todos os comprendo, mi vehemente deseo se cifra en que vosotros sepáis también comprender mis sentimientos, o que, aun sin llegar a estar completamente al tanto de ellos o a encontrar siempre la explicación que deseais, tengáis una fe profunda en que uno de mis desvelos constantes —dentro de los deberes que para mí supone el servicio a España— es el de pensar con el mayor cariño en las Fuerzas Armadas, que tienen a su cargo velar por la defensa y la seguridad de la Patria y a las que me siento sólidamente vinculado en todos los sentidos

Sabed también que, como rey de todos los españoles he de estar por encima de opciones concretas, de tensiones pasajeras y de parciales opiniones, porque mi misión presenta el carácter de generalidad que supone el servicio al pueblo español en su conjunto

De la misma manera, como Jefe supremo de las Fuerzas Armadas, mis deseos es que todos sirváis a ese pueblo, con el supremo objetivo de lograr la seguridad de la Patria, encerrando también en lo más íntimo de vuestros corazones los sentimientos y las opiniones políticas personales poniendo todo vuestro entusiasmo y vuestra fe en vuestros superiores y en España.

DISCIPLINA

La fe en el mando es una de las bases fundamentales de la disciplina, indispensable en la vida militar.

Es preciso que cada uno obedezca sin dudar, las órdenes de su

superior, porque debe tener siempre fe al pensar que el que manda ostenta las condiciones necesarias para hacerlo y que, cuanto más arriba se está en la escala de la milicia, más amplio es el panorama que se contempla y más fundado el conocimiento de los hechos o de las circunstancias que motivan la orden.

Igual que en la guerra el ejecutante que actúa en escalones inferiores y que no ve más que una parte de la batalla, de las operaciones o de la situación, no comprende quizá una orden y la juzga con severidad, también en la paz, una visión parcial y limitada puede inducir a una crítica injusta y errónea sobre una actitud, una decisión o una manera de proceder.

En uno u otro caso, el inferior debe obedecer puesto que no tiene los elementos de juicio que posee el jefe supremo. Y si éste se equivoca, tengamos presente que los peligros de la indisciplina son mayores que los del error. Un error se puede corregir. Un militar, un ejército que ha perdido la disciplina, no puede salvarse. Ya no es un militar, ya no es un ejército.

El espectáculo de una indisciplina, de una actitud irrespetuosa originada por exaltaciones momentáneas en que los nervios se desatan con olvido de la serenidad necesaria en todo militar, es francamente bochornoso.

Por eso la disciplina, coordinada con la fe, ha de ser ciega y consciente a la vez, y debe obedecerse con el convencimiento de que precisamente en esa obediencia, aunque encierre sacrificios y suscite dudas, está la esencia de la milicia y la eficacia de las Fuerzas Armadas.

Menguada disciplina será la que para mantenerse exija explicaciones o permita objeciones basadas en conocimientos fragmentarios, en apreciaciones subjetivas o en personales interpretaciones.

Fe y disciplina que estoy seguro comprendéis muy bien quienes ahora me escucháis y cuantos militares permanecen en sus puestos, fieles al cumplimiento del deber en las filas de las Fuerzas Armadas.

En la disciplina que nos obliga a todos por igual se fundamenta la cohesión de los esfuerzos individuales y la eficacia en las acciones colectivas. Por eso el hábito de la disciplina requiere esa actitud de obediencia al que manda, de acatamiento a la Ley y de adhesión personal a unos valores superiores.

Esa es la razón de que os exhorte una vez más al mantenimiento y conservación de esas virtudes militares que son permanentes y no se pasan de moda; que no pueden ser susceptibles de adaptación a nuevos conceptos ni transformarse por el transcurso de los años.

Muchas cosas pueden cambiar en la organización de las Fuerzas Armadas. Muchas también exigen adaptaciones y actualizaciones. Pero las necesarias reformas habrán de girar siempre en torno de esos principios, de esas virtudes y de esos conceptos que permanecen inmutables.

REALES ORDENANZAS

Conceptos, virtudes y principios que siguen constituyendo el alma viva de las nuevas reales ordenanzas militares, recientemente promul-

gadas, y que continuarán siendo el código moral inspirador de cuantos formamos parte de los Ejércitos.

El nuevo texto, que junto al tradicional espíritu militar español recoge las aportaciones derivadas del proceso evolutivo en la estructura de la sociedad, viene a ser el marco que define las obligaciones y derechos del militar.

Debéis, por tanto, tener la confianza de que, ateniéndoos a las reales ordenanzas, o interpretándolas con arreglo a las ideas tradicionales que he expresado, y que estoy seguro lleváis todos profundamente grabadas, incorporéis a vuestro modo de ser cuantas cualidades son necesarias para el cumplimiento responsable de vuestra misión.

Con este espíritu afirmo mi confianza en que las nuevas reales ordenanzas han de servir al fin propuesto, pues sabréis cumplirlas con el mismo entusiasmo con que los militares españoles observaron puntualmente las dictadas por mis predecesores. Y espero que sirvan de orgullo a las generaciones venideras en igual medida que aquéllas nos enorgullecieron a nosotros.

A esta característica tan especial que supone las clásicas virtudes militares en las reales ordenanzas recogidas como consecuencia de una tradición secular, es preciso también prestar una destacada atención para juzgar a las Fuerzas Armadas y para coordinar acertadamente las relaciones entre ellas y el resto de la nación.

PROFESION MILITAR

Los militares proceden del pueblo y en el pueblo y con el pueblo se integran para la defensa de la Patria. Pero por su vocación acendrada, por la específica dedicación a su servicio, por la entrega a su profesión, no se les juzgue jamás desde el punto de vista de sus conocimientos o de su preparación para otras actividades ajenas a aquélla. Es evidente que el valor moral —complementario del valor físico— se adquiere en tiempo de paz mediante la meditación, el estudio, el perfeccionamiento de la cultura. Y que puede no tratarse de una cultura exclusivamente militar, pues muchos militares ilustres se han destacado en las más variadas disciplinas.

Pero no olvide nadie que lo más importante es la preparación para la carrera que han elegido, el espíritu que les anima, las clásicas virtudes que les adornan, su eficacia cuando la máquina de que forman parte se pone en movimiento, y las circunstancias pueden llegar a exigir del militar el máximo de los sacrificios: el sacrificio de la vida que, al jurar la Bandera, ha prometido ofrecer a la Patria.

Para la evolución política que en España era necesario realizar, el papel de las Fuerzas Armadas encerraba y encierra una trascendencia fundamental. Porque los Ejércitos no sólo son útiles cuando actúan, sino también cuando saben contemplar serenamente ajenas actuaciones.

Y precisamente porque muchas veces esto no es fácil, porque existen en los Ejércitos principios y sentimientos singulares; porque la capacidad de asimilación puede ser más o menos limitada, y no siempre es sencillo desprenderse del pasado, resulta aún más admirable el com-

portamiento ejemplar del conjunto de las Fuerzas Armadas, a las que por ello reitero ahora, sin excepción ninguna, el agradecimiento de vuestro rey.

Con la fe a que antes me refería, tened la seguridad de que la evolución es precisa, pero que también es precisa la conservación de unos principios inalterables que tenemos la obligación de respetar y defender.

RESPECTO A LAS FUERZAS ARMADAS

Si vosotros sabéis comprender, también los demás deben comprenderlos.

A través de los tiempos, las relaciones de los Ejércitos con el resto del país sufren alternativas y están sometidas a distintos matices.

Los aspectos eternos de la grandeza y de la servidumbre militar pueden pasar por vicisitudes temporales.

Hay una frase de Alfredo de Vigny, teñida de amargura, como tantas de este autor, pero que encierra, a veces, un triste fondo de verdad:

“El Ejército —dice— es una raza de hombres siempre desdeñada o glorificada con exageración, de acuerdo con la medida en que las naciones la encuentran útil y necesaria.”

Yo estoy seguro de que la definición de Alfredo de Vigny no tendrá aplicación exacta en nuestro tiempo ni podrá justificarse en nuestro país.

Y tengo confianza en que con una normalidad equidistante entre extremas exageraciones perjudiciales, todos los españoles, todas las instituciones del Estado, dedicarán, ahora y siempre, a las Fuerzas Armadas el respeto que merecen; no dudo que los ciudadanos verán en ellas su defensa de la paz; espero que todos nos esforzaremos en proporcionarles los medios que las modernicen y las mantengan eficaces.

Con esta comprensión y este apoyo, será necesario continuar la labor de reorganización militar en que tanto se ha avanzado según acaba de expresarnos el vicepresidente primero del Gobierno y ministro de Defensa. No era fácil la tarea de refundir en uno solo las misiones antes encomendadas a tres Departamentos ministeriales y por ello felicito al teniente general Gutiérrez Mellado, que con la colaboración decidida del Gobierno —al que constitucionalmente corresponde dirigir la Administración Civil y Militar del Estado— y con el apoyo de las Cortes, tanto ha trabajado para conseguir aquel objetivo.

Pienso que es preciso llevar a cabo todas las innovaciones que sean imprescindibles para adaptarse a los nuevos tiempos, a las nuevas circunstancias, a las necesidades nuevas. Pero sin prisa, sin excesos ni precipitaciones, con el ánimo de eludir cuantos perjuicios sea posible. Y sin abordar más reformas que las oportunas.

Sobre estas bases, las Fuerzas Armadas obtendrán el apoyo que en todos los órdenes requieren, y se conservará robustecida la fuerza moral que constituye la mejor arma de los Ejércitos.

APOYO A LAS FUERZAS DE ORDEN PÚBLICO

Ese mismo apoyo necesitan también las Fuerzas de Orden Público, aquí representadas, y a las que quiero dedicar un recuerdo muy especial en esta fecha.

No podemos olvidar las vidas de agentes de esas Fuerzas inmoladas en el cumplimiento de su deber; no olvidemos tampoco sus sacrificios, su abnegación, el dolor de sus deudos.

También estos hombres que defienden el orden contra la violencia, que protegen a los ciudadanos y han de vivir y actuar, a veces, en muy difíciles ambientes, merecen nuestro respeto y nuestra incondicional protección.

Los militares conocemos muy bien la importancia de defender siempre a las Fuerzas que uno tiene a sus órdenes, de inspirarles confianza, de fortalecer su espíritu, de hacerse solidario de su actuación con el gesto gallardo de saber asumir las responsabilidades de aquellas derivadas y no descargarlas, como disculpa, en el inferior, sin perjuicio de exigirles con serenidad y con templanza cuando sea justo hacerlo.

Pensamos, asimismo, en la unión estrecha entre las Fuerzas Armadas y las de Orden Público, moralmente tan vinculadas a través de sus mandos, de su formación y de su espíritu, y que en tristes momentos muy próximos han fundido simbólicamente esta identidad con la sangre de sus miembros, víctimas de cobardes acciones terroristas.

El dolor es profundo y unánime. Pero también lo es nuestra decisión.

Porque no puede haber alternativa: de ninguna manera el terrorismo de unos pocos puede prevalecer sobre los deseos de paz y libertad de un pueblo entero.

La afirmación tiene, pues, que ser rotunda y todas las fuerzas del país habrán de conjugarse para conseguir extirpar el mal que ahora pretende atentar contra el proceso democrático realizado por los españoles. También en este aspecto sé muy bien lo que pensáis y podéis suponer cuáles son mis pensamientos.

CONFIANZA EN EL FUTURO

He hablado al principio de serenidad. Pero la serenidad no es por sí misma un remedio, sino simplemente la disposición del ánimo que nos permita encontrar soluciones, tomar medidas y poner término a situaciones intolerables de inquietud y violencia, continuando con toda intensidad y rigor el camino emprendido.

Quiera Dios que el año que empieza, al completarse los importantes pasos que ya se han dado en nuestro ordenamiento político, así como en la reorganización de las Fuerzas Armadas y de las de Orden Público, actuando con la energía precisa para mantener la democracia que, precisamente, en el orden tiene su más firme apoyo, podamos mirar al futuro con confianza, con esa fe que a todos os pido, para que logremos la paz y la concordia de los españoles.

INFORMACIONES DIVERSAS

Esa paz y esa concordia que hoy deseo para vuestros hogares, al conmemorar la Pascua Militar, en la que de corazón estoy tan cerca de vosotros.

Su Majestad el rey finalizó su discurso con un "Viva España" que fue unánimemente contestado por todos los asistentes al acto.

Concluyó el acto con el desfile de las distintas comisiones ante Sus Majestades, quienes las saludaron estrechando la mano de cada uno de los asistentes.



La Pascua Militar del día 5 de enero en los Cuarteles Generales de los tres Ejércitos se suspendió como consecuencia de los asesinatos aullidos. En su lugar se celebraron misas por el eterno descanso de sus almas. Otro tanto ocurrió en las distintas Capitanías Generales.

Z.



NOTICARIO



ACCIDENTES

Nafragio del "Poseidón".—Era éste un pequeño buque de 15 toneladas dedicado al transporte de turistas de Fuerteventura a Lanzarote.

En su último viaje, con 32 personas a bordo, incluida la tripulación, quedó sin gobierno a su regreso a Lanzarote y fue a encallar a unos 300 metros del muelle de Corralejo, donde los fuertes golpes de mar terminaron por destruirlo, sin que el temporal permitiera acudir en su socorro a los botes que se encontraban en el puerto.

Cinco ahogados y seis desaparecidos de nacionalidad alemana fue el balance de este trágico accidente.



Petrolero griego en apuros.—Se trata del **Andros Patria**, al que un golpe de mar abrió una grieta en uno de sus tanques cuando navegaba con 208.000 toneladas de crudo, unas 30 millas al norte de las islas Sisargas.

Seguidamente se produjo un incendio, lo que hizo que el capitán, su esposa, un hijo de ambos y 26 miembros de la tripulación abandonaran el buque, donde sólo quedaron tres hombres, que al parecer fueron los únicos supervivientes del desastre y que fueron recogidos por un helicóptero del SAR.

Tan pronto se tuvo noticia del accidente, salieron en auxilio del buque siniestrado el remolcador **RA-1**, el patrullero **Sálvora** y el destructor **Gra-**

vina, con un equipo de personal técnico y material del Centro de Adiestramiento de la Zona Marítima del Cantábrico.

En el accidente cayeron al mar más de 50.000 toneladas de petróleo, pero la dirección del viento y de la corriente hizo que las costas gallegas sólo resultaran parcialmente afectadas por la contaminación. Por otra parte, embarcaciones coruñesas procedieron de inmediato al ataque con detergentes de las manchas de petróleo formadas.



Desaparecido en el Atlántico. — Se trata del buque porta-gabarras alemán **Munich**, desaparecido al noroeste de las islas Azores con una tripulación de 25 hombres y tres mujeres.

El **Munich** había entrado en servicio hace unos cinco años y tenía capacidad para transportar 83 gabarras.

En la infructuosa búsqueda de los supervivientes de este gran mercante intervinieron una veintena de buques, entre ellos el remolcador holandés **Smit Rotterdam** y el mercante inglés **Gandera**, así como varios aviones de la RAF y de las Fuerzas Aéreas portuguesas.



Petrolero hundido en el Caribe. — Se trata del petrolero norteamericano **Master Michael**, que naufragó a consecuencia de una explosión, seguida de incendio, cuando navegaba hacia la isla de Haití con un cargamento de petróleo venezolano.

NOTICIARIO

En este siniestro desaparecieron 31 de los 35 tripulantes del **Master Michael**.



Tarifa.—El carguero griego de 3.368 toneladas de arqueo **Marc** embarrancó a 150 metros de la isla de La Paloma, frente al Foso.

El buque hacía la derrota de Casablanca a Rávena con un cargamento de fosfatos.



Doce desaparecidos en naufragio.—

Tal fue el trágico balance del naufragio del mercante italiano **Stabia Prima** frente a las costas de Salerno.

El único superviviente del desastre fue el maquinista del buque, que cayó al mar arrastrado por una ola de seis o siete metros de altura cuando se encontraba sobre cubierta.



Cherburgo.—El carguero griego **Danaos**, de 2.800 toneladas de arqueo, resultó gravemente averiado en abordaje con el también carguero panameño **Satsuma**, de 5.900 toneladas de arqueo.

La colisión tuvo lugar unas 20 millas al norte de este puerto francés. La proa del **Satsuma** abrió una brecha de cinco metros en el costado de babor del **Danaos**.

En el accidente no hubo que lamentar desgracias personales.

Naufragio de un buque griego.—Un superviviente, cuatro muertos y once desaparecidos fue el balance del hundimiento del carguero griego de 2.000 toneladas **Cantonad**, construido en España y abanderado en Panamá.

El naufragio tuvo lugar frente a la localidad inglesa de Brixham, condado de Devon, en medio de una gran galerina, en la que el viento alcanzó los cien kilómetros por hora.



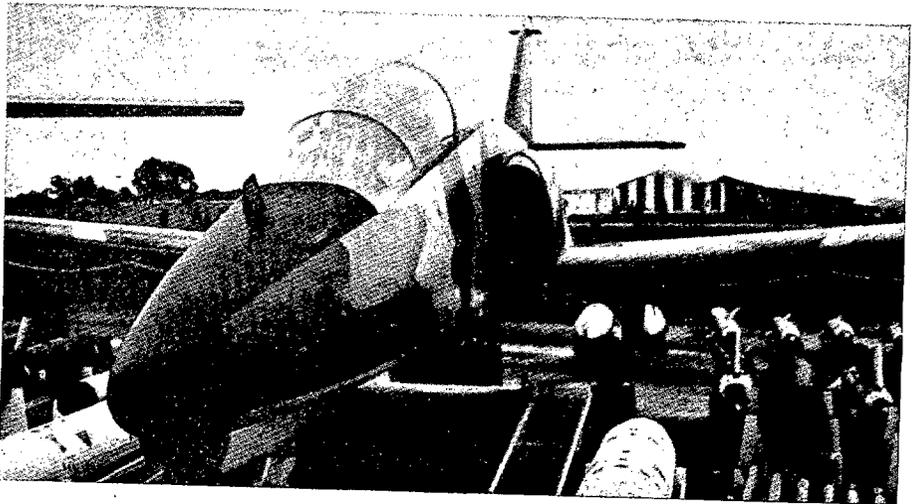
Catástrofe en Irlanda.—Cuarenta y nueve personas perdieron la vida en la explosión que destruyó al petrolero francés **Betelgeuse** cuando procedía a la descarga de las 120.000 toneladas de crudo en la bahía de Bantry, en el sudoeste de la República de Irlanda.

En el momento del accidente se formó una gran bola de fuego y el petrolero quedó partido en dos.

La explosión destruyó los cristales y causó daños en edificios situados a 18 kilómetros del lugar del siniestro.

AERONAUTICA

Farnborough.—Tuvo lugar, como todos los años, la Exposición Aérea, en la que no participaron muchas de las empresas estadounidenses debido a la decisión del presidente Carter de reducir al máximo las ventas de armas a naciones no pertenecientes a la OTAN o que no tengan pactos defensivos directos con los Estados Unidos.



En este sentido hay que destacar la ausencia en esta exposición de aviones como el **F-15**, el **Tomcat**, el **F-16** y el **E-3**.

Por el contrario, la participación europea fue muy importante con aviones de nueva producción o en versiones modificadas de las ya existentes.

Por primera vez fueron presentados los tipos **Sea Harrier**, **Mirage 2.000**, **Fouga 90**, **HS-748**, **Nimrod AEW** y **CASA C-101**, avión de entrenamiento español de nuevo proyecto, del que la fotografía que ilustra esta noticia muestra su presentación en Farnborough.

ARMAS

Sistema de defensa puntual.—Está en experimentación a bordo de la fragata estadounidense **Downes** el sistema denominado **IPD** (Improved Point Defense), compuesto por el equipo de adquisición **TAS Mk-23** y del lanzador **NATO Sea Sparrow**.

El **TAS** (Target Acquisition System) es un radar automático de vigilancia, seguimiento, identificación y designación. Puede trabajar en dos modalidades hasta 20 millas en designación y hasta 90 millas en vigilancia.



Nuevo cañón soviético autopropulsado.—Según recogemos de la revista "Difesa Oggi", hacia 1980, todos los cañones remolcados de 122 milímetros del Ejército soviético habrán sido reemplazados por el nuevo cañón de 122 milímetros autopropulsado, conocido en Occidente como **M-1974** y que hizo su primera aparición en la Plaza Roja de Moscú durante la parada militar del mes de noviembre de 1977.

Este cañón puede disparar un proyectil de alto explosivo de 27,3 kilos, a una distancia de 24.000 metros. Su ritmo de fuego se estima en seis disparos por minuto.

ASTILLEROS

Colaboración hispano-mexicana.—Según leemos en el diario "ABC", el personal superior de Astilleros Unidos, Sociedad Anónima, de Méjico, recibirá

formación profesional en la factoría ferrolana de la Empresa Nacional "Bazán".



Reducción de la producción japonesa.—El Gobierno nipón recomendó a 40 astilleros del país una drástica reducción de sus operaciones durante los próximos dos años, a partir del mes de abril, con el fin de contribuir a aliviar la crisis que atraviesa el sector naval.

La reducción recomendada es del orden del 39 por 100.



El "Skylab", abandonado.— Parece ser que la NASA ha decidido renunciar a todo intento destinado a mantener en órbita al laboratorio espacial **Skylab**, que entrará en la atmósfera terrestre durante el año en curso.

ASTRONAUTICA

Exito europeo.—La Organización Internacional de Telecomunicaciones por Satélite (Intelsat) decidió recientemente elegir el vehículo europeo de lanzamiento **Ariane** para la puesta en órbita de los tres satélites del programa **Intelsat 5**.

La NASA había ofrecido para esta operación su vehículo de lanzamiento **Atlas-Centauro**, de precio mucho más elevado que el europeo.

ASTRONOMIA

Observatorio hispano-alemán.— Se trata del de Calar Alto, en la provincia de Almería, cuyo emplazamiento fue elegido por el Instituto Max Planck para intensificar la investigación por astronomía óptica en la República Federal, en colaboración con la Comisión Nacional de Astronomía.

Ahora acaba de ser instalado en este observatorio el primer telescopio totalmente español.



Sorpresa en Venus.— El 9 de diciembre último llegaron a la superficie de Venus seis pequeñas naves estadounidenses **Pioneer**, una de las cuales resistió durante más de una hora la ac-

NOTICIARIO

ción de una atmósfera muy corrosiva y temperaturas de unos 480 grados sobre la superficie del planeta.

Los datos enviados por las seis astronaves hacen, al parecer, necesario proceder a una revisión de las actuales teorías sobre la formación de los planetas interiores de nuestro sistema.

Por ejemplo, resulta muy difícil de explicar la presencia en la atmósfera venusiana de una cantidad de argón 36 muy superior a la que existe en la Tierra o en Marte.

BUQUES

Hidroplanos estadounidenses. — La revista "Difesa Oggi" publicó recientemente una información, según la cual parece que los hidroplanos de combate no han logrado despertar un gran entusiasmo en la Armada estadounidense, que los financia de manera hartamente parca.



Nueva unidad japonesa.—En la fotografía, el Soya, nuevo buque de patrulla de la Agencia de Seguridad Marítima japonesa, durante sus pruebas de mar.

Este patrullero, de 3.200 toneladas, puede alcanzar una velocidad de 21 nudos y ser utilizado también como rompehielos.

CEREMONIAL

Escuela Naval Militar.—Bajo la presidencia del capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico, almirante De la Guardia y Oya, tuvo lugar la jura de bandera de 33 aspirantes de la Milicia Naval Universitaria pertenecientes a los Cuerpos de Sanidad, Intervención y Reserva Naval.

El almirante De la Guardia y Oya pronunció una alocución en la que destacó la importancia que tiene para la Armada el poder contar en sus Escalas de Complemento con oficiales que aporten sus conocimientos científicos y elogió el rendimiento e interés demostrado durante el servicio activo en buques y dependencias por los oficiales de la Milicia Naval Universitaria.



El Ferrol del Caudillo.—Un total de 1.090 inscritos de Marina, pertenecien-



tes al último reemplazo de 1978, juraron bandera en el Cuartel de Instrucción de Marinería.

Presidió la ceremonia el jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima del Cantábrico, contralmirante Contreras Franco, que estuvo acompañado por diversas autoridades civiles y militares.

Al acto asistió gran número de familiares de los que juraban fidelidad a la bandera y pasaban a formar parte de las dotaciones de nuestra Armada.



Sanción real de la Constitución.—La fotografía recoge el solemne momento en que el Rey don Juan Carlos, asistido por los presidentes de las Cortes y del Senado, procede a la firma de la Constitución de 1978.

A la ceremonia asistieron diputados y senadores, Gobierno en pleno y numerosos invitados, entre los que figuraban los condes de Barcelona, las infantas Elena y Cristina, el presidente y la Junta de Jefes de Estado Mayor, el presidente de la Conferencia Episcopal Española, los presidentes del Tribunal Supremo y del Consejo de Estado, el

Cuerpo Diplomático y otras personalidades.

El Rey llegó al Palacio de las Cortes acompañado por la Reina doña Sofía y el Príncipe de Asturias. En el salón de los Pasos Perdidos, las Mesas del Congreso y del Senado entregaron a Su Majestad una placa conmemorativa con la leyenda: "A Su Majestad el Rey don Juan Carlos en el día de la sanción real de la Constitución".

Seguidamente, los Reyes y el Príncipe de Asturias hicieron su entrada en el hemiciclo de las Cortes, donde fueron recibidos con grandes aplausos por los diputados y senadores puestos en pie.

Tras la firma del texto constitucional, don Juan Carlos pronunció un breve discurso, en el que, después de agradecer a los miembros y grupos de las Cámaras la labor realizada en la elaboración de la Constitución y significar su reconocimiento a todas las instituciones que de una u otra forma contribuyeron a esta empresa colectiva, así como a todo el pueblo español, verdadero artífice de la realidad patria, expresó su confianza en el porvenir y destacó el carácter integrador de la Monarquía, por encima de discrepan-



NOTICIARIO

cias circunstanciales, que procurará en todo momento evitar o conjugar para extraer el principio común y supremo del bien de España.

Don Juan Carlos terminó su breve allocución expresando su orgullo por estar al frente de los españoles en estos tiempos decisivos y reiterando su firme propósito de dedicar todos sus esfuerzos al supremo deber de servir a la Patria.

Las palabras del Rey fueron acogidas con una enorme ovación de todos los presentes, que se prolongó hasta que Sus Majestades abandonaron el salón de las Cortes.

Seguidamente, tuvo lugar una parada militar en la que tomaron parte cinco compañías de los tres Ejércitos, Guardia Civil y Policía Armada, con banda y música de la Agrupación de Tropas del Cuartel General del Ejército; desfile que, presidido por el Rey, cerró el acto de sanción real de la Constitución.

CIENCIAS

Geofísica.—Científicos soviéticos iniciaron un nuevo programa de perforación de la corteza terrestre, en el que esperan llegar a los 15.000 metros de profundidad.

Los trabajos se realizan cerca de la ciudad de Saatla, en el Azerbaiján soviético.

Con anterioridad, la Unión Soviética había perforado un pozo de ocho kilómetros de profundidad en la península de Kola, pozo que también alcanzará los 15 kilómetros.

COMBUSTIBLES

El petróleo de Angola.—El Gobierno angoleño y las compañías petrolíferas internacionales negocian actualmente un acuerdo que permita realizar prospecciones petrolíferas en las costas de Angola, con vistas a satisfacer las crecientes necesidades mundiales de crudo.

British Petroleum, Shell, Total, Cities Services, Chevron y Phillips han enviado representantes a Luanda para negociar con el Gobierno de Angola.



Estados Unidos y el petróleo iraní.—En fuentes del Departamento de Ener-

gía de Washington se informó que la supresión de las exportaciones de petróleo iraní no repercutirían, de momento, en las importaciones estadounidenses, ya que serán cubiertas por crudo procedente de Arabia Saudita, que ha aumentado su producción de ocho a diez millones de barriles diarios.

Estados Unidos consume unos 18 millones de barriles diarios, de los que casi nueve son importados.

COMUNICACIONES

Cable submarino Marsella-Tripoli.—El presidente de la Compañía Nacional de Telecomunicaciones de Libia y el director de la División Submarina de la sociedad lionesa Les Cables firmaron un contrato para el tendido de un cable submarino entre Marsella y Trípoli, que con 480 circuitos telefónicos unirá Libia a las redes francesa, europea y mundial.

CONFERENCIAS

Isla de Guadalupe.—Durante dos días estuvieron reunidos en esta isla los presidentes de Estados Unidos y Francia y los primeros ministros de Alemania Occidental y Gran Bretaña, con objeto de analizar en profundidad todos aquellos temas relacionados con los intereses y la seguridad del mundo occidental, en un intento de reducir las tensiones mundiales y estabilizar la situación internacional.

CONFLICTOS

Ataque israelí al sur de Líbano.—Aviones israelíes bombardearon los campamentos palestinos de Dahar-el-Burg, Kassamiah y Birj-el-Shimali, pertenecientes a la organización guerrillera Al Fatah y situados en el sur de Líbano.

Coincidiendo con esta incursión aérea, lanchas lanza-misiles bombardearon campamentos palestinos próximos a la ciudad de Tiro.



Reanudación de negociaciones.—Según leemos en el diario "Informaciones", funcionarios estadounidenses anunciaron que Egipto e Israel habían acordado reanudar las negociaciones de

paz, con los Estados Unidos como mediador.

La decisión no será efectiva hasta que no haya sido aprobada por los Gobiernos de Egipto e Israel.



Grave crisis en Irán.—Mientras que los medios políticos iraníes estudian posibles soluciones a la difícil situación por la que atraviesa el país, continuaron los sangrientos choques armados entre manifestantes y fuerzas del Ejército, que trataban de restablecer el orden.

Edificios diplomáticos, sobre todo ingleses y norteamericanos, fueron asaltados y menudearon los saqueos e incendios.

Aviones *charter*, enviados por las compañías petrolíferas, evacuaron a la mayor parte de los extranjeros residentes en Ahvaz, capital de la zona petrolífera iraní.



Invasión vietnamita.—Según leemos en el diario "Informaciones", una poderosa fuerza vietnamita domina ya una cuarta parte del territorio camboyano y ocupa posiciones que pueden permitirle atacar la ciudad de Phonm Penh, capital de Camboya.

Ante esta agresión, el Gobierno camboyano solicitó la intervención de las Naciones Unidas y la condena de Vietnam.

Por su parte, el Gobierno vietnamita negó su intervención en estos hechos y aseguró que los supuestos invasores son en realidad unidades camboyanas rebeldes al régimen de Phonm Penh.



Enfrentamientos en el sur de Líbano.

Milicias cristiano-derechistas libanesas, apoyadas por los israelíes, libraron diferentes combates con guerrilleros palestinos en el sur del Líbano, en la zona de Arkoub, al pie del monte Hermon.

Parece ser que el Ejército de Israel ayuda a las milicias derechistas a dominar una franja fronteriza de unos tres kilómetros de profundidad, que sirve de pantalla entre Israel y los campamentos de guerrilleros palestinos.

Combates en Nicaragua. — Durante los tres primeros días del año en curso, el Ejército de Nicaragua llevó a cabo una serie de acciones, en zonas montañosas del noroeste de la nación, contra grupos sandinistas.

El balance de estos encuentros fue de 36 muertos, 11 heridos, el descubrimiento de fosas en campamentos guerrilleros y la destrucción de varios campos minados.



Vietnam domina Camboya. — Las fuerzas comunistas vietnamitas lograron el dominio de Camboya tras ocupar su capital y reducir los puntos defensivos y de aprovisionamiento más importantes del país.

En la operación, que duró dos semanas, participaron 14 divisiones, con gran número de carros de combate y fuerte apoyo aéreo.

CONSTRUCCION

Industria naval británica.—Según un estudio del grupo Cambridge Econometrics, la construcción naval en el Reino Unido disminuirá del orden de un 70 por 100 en los diez años próximos.

Los expertos consideran que la industria naval, así como la aeroespacial, está sometida a un proceso acumulativo que constituye un verdadero círculo vicioso: la reducción del mercado le hace perder las ventajas de una producción masiva y ello afecta a su capacidad de competencia en dicho mercado, lo que provoca de forma inexorable otra reducción en la producción.

CONVENIOS

Acuerdos España-Santa Sede.—Representantes diplomáticos de España y de la Santa Sede firmaron en el Vaticano cuatro Acuerdos, que sustituyen al Concordato de 1953 entre la Iglesia y el Estado español.

Los nuevos Acuerdos se refieren a cuestiones de carácter jurídico, enseñanza religiosa, asistencia religiosa a las Fuerzas Armadas, servicio militar de los eclesiásticos y cuestiones de carácter tributario y económico.

CULTURA NAVAL

Madrid.—En la fotografía, el almirante Martel, presidente de la Liga Naval Española, entrega uno de los premios de la exposición fotográfica sobre temas marineros de la Galería EFE.

En este concurso se concedieron tres primeros premios y un accésit.

El resto del calendario para 1979 es el siguiente:

- Salmónidos: ríos Miera y Asón, los días 8, 9 y 10 de junio.
- Ciprínidos: Castromuño (Valladolid), los días 18, 19 y 20 de mayo.



DEPORTES

Vela.—En las regatas que tuvieron lugar en Palamós, Gerona, con la denominación de "Christman Race 78", el español Joaquín Blanco se clasificó en primer lugar en la clase "finn", mientras que los holandeses hermanos Vollebregt lo hicieron en la clase "flying dutchman".



Pesca fluvial.—Durante los días 14, 15 y 16 del mes de septiembre próximo se disputarán en el canal de los Monegros los XVI Campeonatos del Mundo de Pesca.

Motonáutica.— Francesco Cesentino, italiano, y Juan R. Taylor, argentino, consiguieron los primeros puestos de las clases I y II de "off-shore" en el campeonato mundial de estas especialidades organizado por la Unión Mundial de Motonáutica, bajo los auspicios del Yacht Club Argentino, en Mar del Plata.



Bote para fabricar en casa.—Una firma británica ha puesto a la venta, en piezas, un bote de vela y motor de 3,73 metros de eslora, de fácil manejo y gran estabilidad, que puede embarcar hasta cuatro personas adultas.

Con sólo 70 kilos de peso, el **Ideal**;

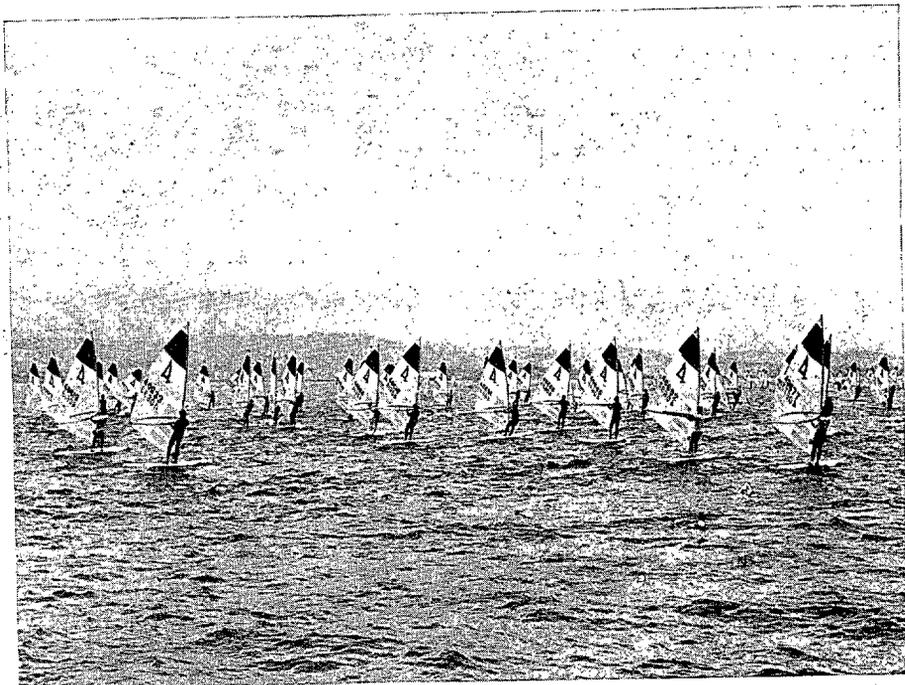
que así se llama el bote, puede ser transportado fácilmente en la baka de un automóvil hasta la playa más próxima.



Nuevo deporte en auge.—Se trata del denominado “plancha a vela”, cuyos adeptos son cada vez más numerosos.

la Dieta nipona, en su octogésima sesión extraordinaria, aprobó una ley de aguas territoriales por la que son ampliadas a 12 millas náuticas las aguas japonesas, aunque se respeta el límite de tres millas en las zonas de los cinco estrechos (Soya, Tsugaru, canales oriental y occidental de Tsushima y Osumi).

También aprobó la Dieta una ley de medidas provisionales referentes a la



La fotografía muestra claramente la participación masiva de concursantes en el campeonato mundial de la especialidad celebrado a finales de noviembre en Fort-de-France, Martinica.

zona pesquera, en la que se contempla la ampliación a 200 millas de la jurisdicción nacional sobre actividades pesqueras.

DERECHO

Estados Unidos.—La Administración marítima publicó recientemente el reglamento definitivo sobre el seguro de riesgos de guerra de buques explotados, bajo bandera extranjera, por armadores estadounidenses.



Japón amplía sus aguas territoriales. Según recogemos de la “Hoja del Mar”,

DISTINCIONES

Orden de San Hermenegildo. — Le fue concedida la Gran Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo al contralmirante Torres Caplanne.



Orden del Mérito Naval. — Le fue concedida la Gran Cruz del Mérito Naval, con distintivo blanco, al contralmirante de la Marina italiana Alfredo Brauzzi.

ECONOMIA

Inversiones extranjeras en España.—Según informaciones que recogemos del diario "ABC", las inversiones extranjeras realizadas en España, de forma directa, durante 1978 alcanzaron la cifra de 55.000 millones de pesetas.

Estados Unidos, Suiza y Alemania fueron los principales inversionistas, ya que totalizaron el 60 por 100 de la cifra global.



Disminuirá el crecimiento estadounidense.—Según reveló el secretario del Tesoro norteamericano, el último incremento de los precios del petróleo decidido por la OPEP hará disminuir el crecimiento de Estados Unidos en un 0,15 por 100 y aumentará su déficit comercial en 3.500 millones de dólares.



París.—El ministro francés de Industria manifestó recientemente que es posible que el mundo conozca en los próximos años una grave crisis, por lo que respecta a ciertas materias primas. En el caso de Francia, la dependencia de los mercados exteriores, en lo que a materias primas se refiere, exceptuando el petróleo, llega a ser del 60 por 100.

ELECTRONICA

Normalización.—El Comité Europeo de Normalización Electrónica (CENELEC) acaba de publicar la "Primera relación de normas UNE armonizadas con el CENELEC", cuya entrada en vigor en España está prevista para el día primero de julio próximo.



Detector de metales.—La empresa Ferex, de Alemania Occidental, ha desarrollado un detector de metales de alta sensibilidad, capaz de localizar una bomba de 500 kilos enterrada a seis metros de profundidad o un proyectil de 105 milímetros situado a 3,4 metros bajo tierra.

También puede ser utilizado este detector en la búsqueda submarina de artefactos, hasta profundidades de unos 100 metros.



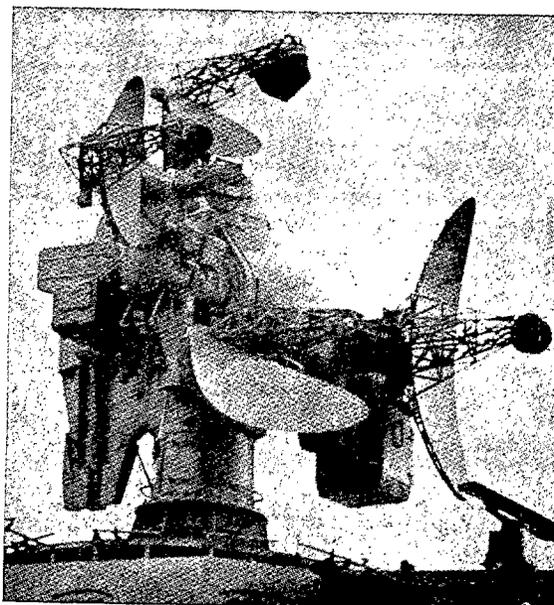
El DAIS.—Estas siglas corresponden al Digital Avionics Information System, que ha entrado ya en fase de demostración operativa en el laboratorio de Electrónica aplicada de la base aérea Wright-Patterson, en Estados Unidos.

El DAIS está especialmente proyectado para proporcionar al piloto, de forma instantánea y exacta, la máxima información obtenida por todos los sistemas de armas, radares y sensores de vuelo o navegación de que disponga el avión.



Antenas de radar.—Nuestros lectores pueden observar en esta página una fotografía excelente del radar director de los misiles soviéticos SA-N-1 del destructor Resintel'nyj, de la clase Kashin.

Este equipo, denominado **Peel Group**, corresponde al que va instalado en la parte superior del puente.



ENCARGOS

Buques y equipo para Argentina.—Según el Boletín del Ministerio de Economía de la República Argentina, Astilleros España, Astilleros de Mallorca y Astilleros Axbe han obtenido conjuntamente un contrato por valor de 210 millones de dólares por el que suministrarán a Argentina diverso material naval, entre el que destacan un dique flotante, una grúa de 100 toneladas, varios remolcadores y algunas dragas.



Veinte atuneros para Cuba.—El diario "Informaciones" publicó una noticia según la cual Astilleros de Bilbao construirán para Cuba 20 atuneros de 1.500 toneladas de porte.

Al parecer, estos buques iban a ser encargados en unos astilleros vigueses, pero los recientes conflictos laborales de la zona hicieron que el pedido fuera adjudicado en Bilbao.



Bremerhaven. — Los astilleros Chichau Unterweser AG (SUAG) recibieron un pedido de la Sociedad European Ferries Ltd., para la construcción de tres transbordadores de 2.000 toneladas de arqueo cada uno.

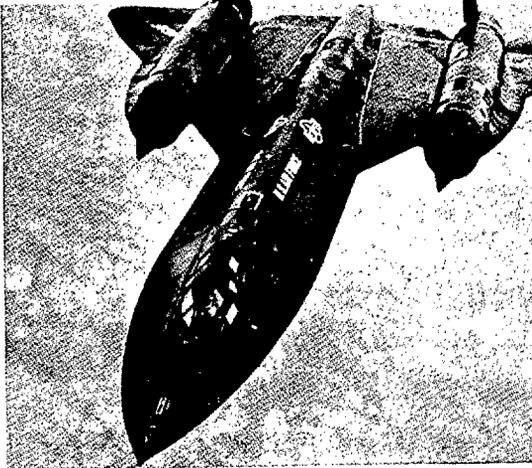
El importe total de este pedido es de unos cincuenta millones de libras y el mismo asegura trabajo a estos astilleros durante dieciocho meses.



Tercer crucero inglés. — La tercera unidad antisubmarina de cubierta continua inglesa, que llevará el nombre de **Ark Royal**, ha sido encargada a los astilleros Swan Hunter.

La quilla del nuevo buque será puesta este año y su construcción, cuyo coste será de unos 200 millones de libras, durará unos cinco años.

Como ya se sabe, estos cruceros de cubierta continua están destinados a utilizar aviones de despegue vertical tipo **Harrier**. También transportarán helicópteros antisubmarinos e irán armados con misiles superficie-aire **Sea Dart**.



ESPIONAJE

El "Pájaro Negro".—En el Noticiario precedente dábamos cuenta de los vuelos de reconocimiento efectuados por la Aviación estadounidense sobre Cuba y de cómo los U-2 habían sido reemplazados por aparatos más modernos y sofisticados.

Dada su actualidad, y como complemento de la noticia indicada, presentamos en estas páginas una fotografía en vuelo del avión estadounidense de reconocimiento estratégico **SR-71 Blackbird**.

ESTRATEGIA

Moscú.—Boris Ponomarev, miembro suplente del buró político del Partido Comunista Soviético, justificó el refuerzo de la capacidad defensiva del Pacto de Varsovia por la venta de armamento occidental a China.

Esta es la primera vez, según leemos en el diario "ABC", que una alta autoridad soviética establece una relación directa entre China y el crecimiento militar de las naciones miembros del Pacto de Varsovia.



Viejo concepto europeo.—Según declaraciones del general belga Robert Close, miembro del Colegio de Defensa de la OTAN, en Europa, el concepto de defensa nacional está pasado de moda, ya que la defensa europea se sitúa en Alemania y si se perdiera Alemania, Europa estaría perdida.

Suponemos que cuando el general Close habla de Europa piensa en Francia y el Benelux solamente.



Vital para Occidente.—Con motivo de la inauguración de la exposición "Eurport 78", en Amsterdam, el secretario general de la NATO, señor J. M. A. Luns, declaró que consideraba de vital importancia para el mundo libre occidental la seguridad de sus comunicaciones marítimas, dada su dependencia exterior por lo que a combustibles y materias primas se refiere.

EXPOSICIONES

Génova.—El XVIII Salón Náutico Internacional celebrado en esta ciudad fue una auténtica confirmación de la vuelta a la vela en la navegación deportiva y del carácter popular y social que comienza a tener el deporte náutico.

También quedó patente en este Salón la importancia económica y laboral de los astilleros especializados en este tipo de embarcaciones.

Entre los yates que tomaron parte en esta exposición destaca el presentado por la sociedad finlandesa Baltic Yacht con el nombre de **Lucky Luck** y que pertenece a la denominada clase **Baltic 39**, cuya fotografía ilustra esta noticia.

La clase **Baltic 39** tiene una eslora

de 11,81 metros, una manga de 8,10, un calado de 2,10 y desplaza 8,2 toneladas.

FLETES

Madrid.—Según leemos en "Informe Económico", dos cuestiones preocupan seriamente a los armadores: la recesión en los fletes de granos de Norteamérica a Europa y los acontecimientos de Irán, que pueden incidir desfavorablemente en los fletes petroleros.

En el caso de los fletes de granos, el nivel actual es de 3,70 dólares, o sea, 1,75 dólares por debajo del tope alcanzado en noviembre último.

En cuanto a los fletes de petroleros, continúan firmes por el momento, en especial para buques de tamaño medio (alrededor de las 100.000 toneladas).



Balance del año.—Según recogemos del diario "ABC", Fletamar señala que, como de costumbre, fue el grano la mercancía que mantuvo más en vigor el tono del mercado, siendo bastante estable la actividad, tanto desde el Atlántico como desde el golfo, hacia el continente europeo y Japón.

Los fosfatos, el azúcar, las piritas y el carbón actuaron como factores importantes en muy pocas ocasiones.

Finalmente, el sector de crudos vivió al compás de las posibles subidas del precio del petróleo, aunque las verdaderas mejoras no llegaron a cristalizar de forma definitiva hasta finales de año, cuando los países de la OPEP anunciaron de forma oficial la tan temida subida del precio de los crudos.

INCIDENTES

Aumento de la piratería.—El sindicato de marineros holandeses denunció recientemente el hecho de que los actos de piratería parecen ir en aumento en las costas occidentales de Africa.

Parece ser que piratas, que utilizan lanchas rápidas para abordar a los cargueros, actúan en las proximidades del puerto de Lagos (Nigeria), y de los puertos de Freetown, en Sierra Leona, y de Takoradi y Tema, en Ghana.

En este sentido, el diario "ABC" publicaba recientemente una noticia, se-

gún la cual el mercante español **Río Asón** había sido asaltado por piratas en aguas nigerianas.

La tripulación no sufrió daño alguno en este incidente.



Disturbios en Turquía. — Más de 90 muertos y centenares de heridos fue el balance de los graves disturbios políticos registrados en la localidad de Karaman Maras, Anatolia del Sur, como consecuencia de enfrentamientos entre grupos derechistas e izquierdistas.

Para dominar la situación, el Ejército turco tuvo que enviar a la ciudad unidades especiales de comandos.

INVENTOS

Destructor de satélites.—En la fotografía que ilustra esta noticia nuestros lectores pueden ver el ingenio denominado **Space Rover** o **Space Shuttle**, que según leemos en la revista "National

Nuevo tipo de batería.—Según leemos en "Informe Económico", un profesor del Instituto de Química-Física de la Universidad de Bonn ha desarrollado una batería que utiliza como electrodos aluminio y aire, y como electrolito agua del mar.

Al parecer, esta batería tiene una capacidad superior a las normales.

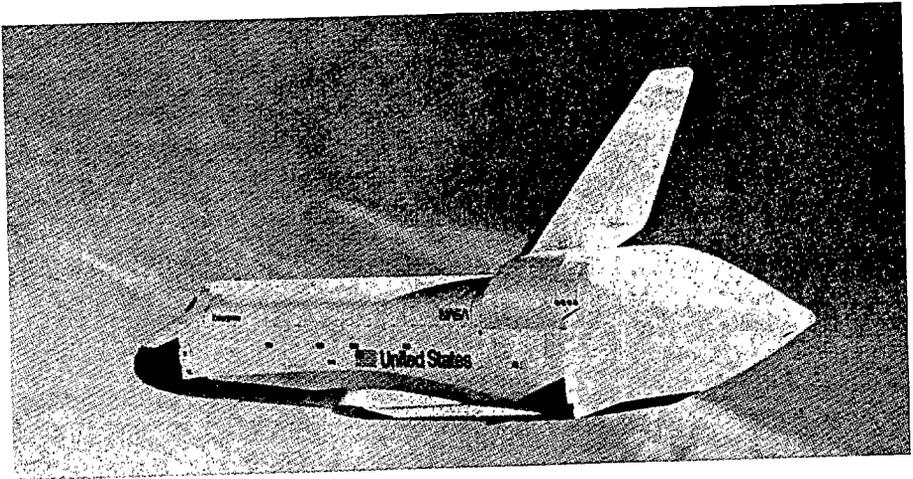
LANZAMIENTOS

Bilbao. — En Astilleros del Cadagua tuvo lugar el lanzamiento del carguero frigorífico de 2.500 toneladas de porte **Faro Cádiz**, construido para la naviera COMATISA.

Las principales características del nuevo buque son: eslora máxima, 90,40 metros; manga de trazado, 14,20; velocidad, 14 nudos; y autonomía, 10.000 millas. Irá tripulado por 15 hombres y contará con cuatro bodegas.

MARINA MERCANTE

Flota Mundial de Comercio. — El "Lloyd's Register of Shipping" acaba



Defense" puede entrar en servicio durante el año en curso.

El **Space Rover** ha sido desarrollado por la NASA y es una nave teledirigida, capaz de abordar los satélites artificiales en órbita terrestre, reconocerlos, remolcarlos e incluso destruirlos.



de publicar su estadística anual sobre la Flota de Comercio Mundial, cerrada al primero de julio de 1978, y que comprende todos los buques en servicio, pesqueros incluidos, de más de 100 toneladas de arqueo.

Según esta estadística, que nosotros tomamos de la revista "Journal de la Marine Marchande", España ocupa el

NOTICARIO

doceavo lugar, con 8.506 millares de toneladas de arqueo. Los primeros puestos delante de nuestra patria corresponden a las siguientes naciones:

- Liberia con 80.191 millares de toneladas.
- Japón, con 39.182.
- Grecia, con 33.956.
- Reino Unido, con 30.987.
- Noruega, con 26.128.
- URSS, con 22.262.
- Panamá, con 20.749.
- Estados Unidos, con 16.188.
- Francia, con 12.197.
- Italia, con 11.492.
- República Federal Alemana, con 9.737.



Tonelaje de la Flota Mundial.—Según la estadística para 1978 del "Lloyd's", el reparto del tonelaje de la Flota de Comercio Mundial, según los diferentes tipos de buques, es el siguiente:

- Petroleros, 175.035 millones de toneladas de arqueo.
- Transportes de gas licuado, 5.530.

- Transportes de productos químicos, 1.930.
- Transportes mixtos, 26.372.
- Cargueros en orre, 80.173.
- Cargueros, 79.675.
- Portacontenedores, 8.674.
- Otros, 2.376.

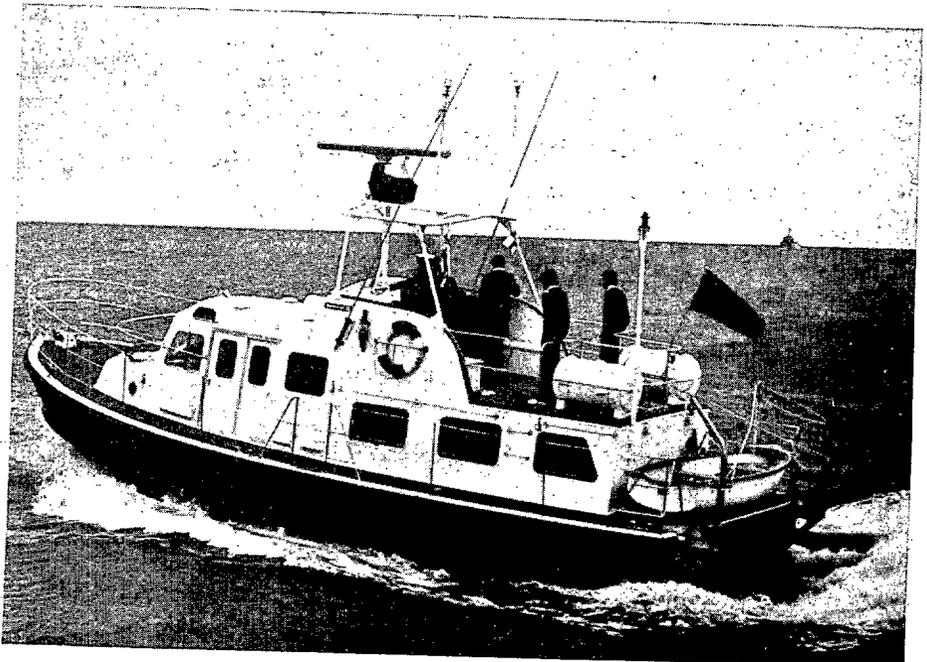
Esto hace un total de 379.764 millones de toneladas, a las que es preciso añadir otros 26.238, correspondientes a buques sin una actividad comercial.

NAVEGACION

Buque de adiestramiento avanzado.

En la fotografía, la nueva unidad construida por la firma británica Watercraft Ltd., especialmente proyectada para proporcionar instrucción avanzada y experiencia práctica en la mar a los alumnos de la Marina Mercante, flotas pesqueras, guardacostas y servicios de puerto.

Con este tipo de buques se pretende cubrir una etapa intermedia de adiestramiento entre la instrucción básica en tierra y el embarqué en una unidad en servicio.



La nueva unidad tiene una eslora de 14 metros, desplaza 20 toneladas y su velocidad es de 12 nudos. Va provista de equipos de navegación por satélite, sonar para la localización de bancos de peces, radar, radio, etc.

NAVIEROS

Casinos en la Trasmediterránea.—Según leemos en el diario "ABC", la Compañía Trasmediterránea va a instalar casinos en los buques que cubren líneas regulares, para lo cual dispone ya del correspondiente permiso del Ministerio del Interior.

NECROLOGIA

Asesinato del gobernador militar de Madrid.—A la entrada de su domicilio, cuando descendía de su coche oficial, fue cobardemente asesinado el día 3 de enero el gobernador militar de Madrid, general de división Ortín Gil. En el atentado, reivindicado por la organización terrorista ETA, participó un comando de cuatro individuos, que dispararon repetidas veces contra el general Ortín Gil, quien recibió tres impactos y falleció casi instantáneamente.

El gobernador militar de Madrid había nacido en La Nora, Murcia, el 22 de septiembre de 1915. En enero de 1936 ingresó como cadete en la Academia de Infantería y en 1940 obtuvo las estrellas de capitán. Ascendió a comandante en 1945; a teniente coronel, en 1958; a coronel, en 1967, y en 1973 fue promovido a general de brigada. Ascendido en 1977 a general de división, el 14 de septiembre último fue nombrado por un Real Decreto gobernador militar de Madrid. El general Ortín Gil estaba en posesión de diversos diplomas y condecoraciones.

La capilla ardiente fue instalada en el salón de Embajadores del Palacio de Buenavista, donde a primeras horas de la tarde del día 4 fue oficiada una misa de **corpore insepulto**, aplicada por el eterno descanso de su alma y de la del comandante de Infantería Herrera Hernández, asesinado por ETA el día 2 de enero en San Sebastián.

A la solemne ceremonia asistió el vicepresidente del Gobierno y ministro de Defensa, teniente general Gutiérrez Mellado; el presidente de la Junta de

Jefes de Estado Mayor, teniente general Alfaro Arregui; así como los jefes de los Estados Mayores de los tres Ejércitos, tenientes generales De Liniers y Pidal, Alfaro Arregui y almirante Arévalo Pelluz. También asistieron altos mandos militares, familiares de la víctima y representaciones de jefes, oficiales y suboficiales de los tres Ejércitos.

Terminado el funeral, y en un clima de tensión, el féretro fue sacado a hombros y conducido a pie hasta el cementerio madrileño de La Almudena, donde recibió cristiana sepultura.

OCEANOGRAFIA

Océano Pacífico.—Dos buques de investigación oceanográfica chinos encontraron importantes reservas de nódulos de manganeso entre los 3.000 y los 5.000 metros de profundidad.

La "Agencia de Noticias Nueva China", que difundió esta información, no especificó la situación exacta de dichos yacimientos.

PERSONAL

Ascensos.—Ascendieron al empleo de contralmirante, con carácter honorífico y a título póstumo, los capitanes de navío Mínguez Suárez-Inclán y De la Guardia y Oya.

Al empleo de general auditor de la Armada ascendió el coronel auditor Carrero Ramos, que fue nombrado teniente fiscal togado del Consejo Supremo de Justicia Militar.



Destinos.—Fue nombrado delegado de Acción Social en la Armada el almirante don Felipe Pita da Veiga y Sanz.

El general auditor de la Armada Espinós y Barberá fue nombrado consejero togado del Consejo Supremo de Justicia Militar.

PESCA

Negociaciones hispano-mauritanas.—Según una noticia que publica el diario "ABC", la Comisión mixta hispano-mauritana, que ha negociado la renovación del Acuerdo pesquero entre am-

NOTICARIO

bas naciones, llegó a un principio de acuerdo, tras cuatro días de intensas conversaciones en la capital de España.

Este principio de acuerdo establece una colaboración a través de Empresas de capital mixto y cuantifica el tonelaje pesquero español que podría faenar en aguas de Mauritania en 90.000 toneladas de registro bruto.



Producción de harina de pescado.—

Durante los nueve primeros meses del año pasado, la producción de harina de pescado en los cinco países fabricantes más importantes (Perú, Chile, Noruega, Sudáfrica e Islandia) aumentó en 1,2 millones de toneladas, lo que representó un incremento del 4 por 100 con relación al mismo período del año anterior.

POLITICA

Misión de paz vaticana.—Los Gobiernos de Argentina y Chile aceptaron la propuesta del Estado Vaticano de enviar una Misión de Paz a ambas naciones para encontrar una solución pacífica a la espinosa cuestión del canal de Beagle.

El mediador designado por Su Santidad Juan Pablo II fue el cardenal Antonio Samore, profundo conocedor de Iberoamérica.



Relaciones diplomáticas chino-norteamericanas.—El día 1 de enero Estados Unidos y la República Popular de China restablecieron sus relaciones diplomáticas, en lo que puede considerarse como el final de un largo proceso de mutuo acercamiento, que comenzó en 1971 y cuyas etapas más sobresalientes fueron la visita a Pekín del entonces presidente Nixon y la entrada de China continental en las Naciones Unidas.

El intercambio de embajadores tendrá lugar el primero de marzo próximo.



Nuevo Gobierno en Irán.—Tras la dimisión del Gobierno militar, un Gabinete civil, presidido de Shapur Bakhtiar, inició la difícil tarea de normalizar la situación política iraní.

Al parecer, el nuevo Gobierno tratará de establecer una monarquía constitucional, en la que el Sha cederá buena parte de los poderes que detenta actualmente.



Críticas rusas a Gran Bretaña.—El diario soviético "Izvestia" criticó duramente al Gobierno británico por su decisión de vender a China aviones de combate Harrier, de despegue vertical.

PUERTOS

Cudillero (Asturias).—Este puerto fue posiblemente el más afectado de los de la costa cantábrica por el temporal que a mediados de diciembre causó estragos en el norte de España.

Según leemos en el diario "ABC", en Cudillero se hundieron siete pesqueros de hasta nueve toneladas y más de veinte lanchas de pesca.



Bengasi (Libia).—"Informe Económico" publicó una noticia, según la cual las navieras miembros de la Conferencia de Hong-Kong-Europa informaban que los retrasos en los atraques en este puerto habían empeorado debido a la escasez de mano de obra.

Estos retrasos son del orden de veinticinco días y, en consecuencia, la Conferencia ha elevado el recargo de congestión de este puerto al 30 por 100.

SALVAMENTOS

Rías gallegas.—Según informaciones procedentes del diario "ABC", cincuenta submarinistas de la Armada, procedentes de Cartagena, participaron en las operaciones de salvamento y recuperación de las mejilloneras y bateas de ostras hundidas en estas rías por los fuertes temporales que azotaron el frontón noroeste de la península Ibérica a mediados del mes de diciembre.



Casi mil millones de premio.—Tal sería la recompensa para quien logre localizar y recuperar la lancha lanza-

misiles **Al Bushra**, que en medio de un temporal cayó al mar desde la cubierta del transporte **Trautenfels**, cuando éste navegaba unas 100 millas al norte de la Estaca de Bares.

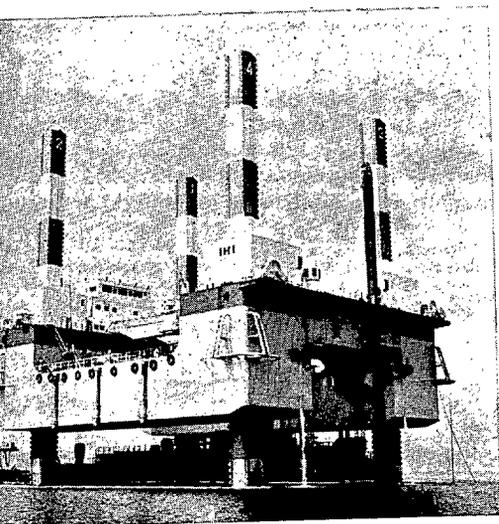
La patrullera en cuestión había sido construida en Holanda para el Gobierno iraní.

Tan pronto se tuvo conocimiento del hecho, acudió a la zona el remolcador **Aznar José Luis**, de la compañía bilbaína Remolcadores Ibaizábal, pero la operación de búsqueda tuvo que ser suspendida, ya que dicho remolcador debió acudir en auxilio del petrolero griego **Andros Patria**, que había sufrido un accidente frente a las costas gallegas, del que nuestros lectores pueden encontrar la información en el apartado "Accidentes" de este mismo Noticiario.

TECNICA

Plataforma polivalente.—Se trata de la plataforma marina "Banjaku", cuya fotografía ilustra esta noticia, diseñada y construida por la firma japonesa Ishikawajima-Harima Heavy Industries en 1973, para realizar diversos trabajos de ingeniería en profundidades de hasta 50 metros.

Ahora nos llega la noticia que esta plataforma será utilizada para construir los cimientos del puente que unirá las islas japonesas de Honshu y Shikoku.



Entre las características técnicas de la "Banjaku" destacan: su casco del tipo catamarán; su sistema de elevación, capaz de desarrollar una fuerza de 6.000 toneladas, y sus ocho chigres, de 28 toneladas cada uno.

TRAFICO

Línea regular Bilbao-Sudamérica.—La naviera Marasia acaba de inaugurar, con el carguero de nueva construcción **Maresmi**, un servicio regular entre el puerto de Bilbao y puertos sudamericanos de las costas del Pacífico.

El **Maresmi** ha sido construido por Astilleros Españoles de Valencia. Tiene 147,40 metros de eslora, 22,80 de manga y un porte de 16.000 toneladas.

VENTAS

Desguace de buques.—Según "Informe Económico", el mercado internacional de desguace de buques de transporte registra actualmente una fuerte tónica alcista, con precios que no habían sido superados desde 1975.

Esta tónica se puso especialmente de manifiesto con la venta de varios cargueros en orre de 150.000 toneladas, que alcanzaron precios que doblaban los de años precedentes.

VISITAS

Cádiz.—Cuatro días permaneció en este puerto una Agrupación de la Marina de Guerra de la República Federal Alemana, compuesta por los destructores **Z-5** y **Schleswig-Holstein** y el buque de aprovisionamiento **Rhon**.

La Agrupación estaba mandada por el capitán de fragata **Hans Hoachin**, comandante del **Schleswig-Holstein**, y sus dotaciones totalizaban 47 oficiales, 184 suboficiales, 295 marineros y 42 funcionarios civiles.

Con motivo de esta visita tuvieron lugar diferentes actos oficiales y sociales y se organizaron competiciones deportivas y viajes turísticos a las ciudades de Sevilla y Jerez de la Frontera.



Urko Kaleva Kekkonen.—El presidente finlandés efectuó una visita oficial a nuestra patria de tres días de duración, que comenzó el día 10 de di-



ciembre con la llegada del ilustre visitante al aeropuerto madrileño de Barajas, donde fue recibido por Su Majestad el Rey don Juan Carlos, miembros del Gobierno español y destacadas personalidades civiles y militares.

En la noche del día de su llegada a España, el señor Kekkonen asistió a una cena de gala ofrecida en su honor en el Palacio Real, en la que estuvieron presentes los Reyes de España, el Gobierno en pleno, el Cuerpo Diplomático acreditado en Madrid y otras personalidades de la vida política nacional.

Al día siguiente, el presidente finlandés recibió de manos del alcalde de Madrid las llaves de la ciudad y visitó el Museo del Prado. Después, asistió a un almuerzo de trabajo en el Instituto Nacional de Industria, durante el cual se estudiaron diversos temas de interés para ambas naciones.

En el último día de su estancia oficial en España, el señor Kekkonen asistió a una sesión que las Cortes ofrecieron en su honor en el Palacio del Senado y almorzó en el Palacio de la Zarzuela con los Reyes don Juan Carlos y doña Sofía.

La despedida oficial tuvo lugar en el aeropuerto de Barajas, de donde el presidente Kekkonen partió por vía aérea para Granada, ciudad que visitó

con carácter privado el día 13, miércoles, acompañado por el secretario de Estado para el Turismo, señor Aguirre.



SOLUCION AL MARINOGRAMA NUMERO 144

*Mirando que brilláis sobre la arena,
creadas por los besos submarinos, se
me mueve una nave de alegría.*

JIMÉNEZ MARTOS

SOLUCION A LA NAUTRAPELIA NUMERO 64

Entremeses y bogavantes.

SOLUCION AL PAÑOL DE VOCES NUMERO 64

1. Balandro.—2. Olivia. L.—3. Tomas. Al.—4. AJAL. Nea.—5. Van. Mol.—
6. As. Capac.—7. R. Bir'cú.—8. Azorín. C.—9. Ario. Ah.—10. Afro. Uña.—
11. Río. Asir.—12. Oan. Yola.

LIBROS Y REVISTAS



COMENTARIOS

PALACIO ATARD, Vicente: **La España del siglo XIX (1808-1898).**—
Espasa-Calpe, S A. Madrid, 1978; 668 págs.

Es perfecto el subtítulo de esta flamante y admirable obra de Palacio Atard: "Introducción a la España contemporánea". Porque el recorrido analítico de nuestra última centuria viene a ser como un estudio moroso de los vericuetos de nuestra propia infancia. Allí, en aquellos años, se encuentra no sólo la resaca de un período en que se confundieron el absolutismo, el despotismo ilustrado y los ecos de la más importante revolución social, sino también los balbuceos de tensiones y realidades de ahora mismo.

El liberalismo es la gran floración del siglo XIX. Pero el parto de sus esencias resultó dificultado por pugnas enconadas y hasta sangrientas. El sector anacrónico de nuestra Iglesia (León XIII no había resollado aún), el carlismo belicista, el anarquismo naciente, el cantonalismo y el anticlericalismo cerril ahogaban cualquier intento sereno y ecuánime. Palacio Atard se sumerge en esta difícil tarea esclarecedora que, mediante la simple historia-relato y la interpretación personal, nos ofrece una combinación de datos y explicaciones capaces de alumbrar la verdad de aquel período. De su limpia intención habla la cita textual de unas palabras de García Escudero, en obra que fue comentada aquí mismo: "Que este pueblo mío, duro y bueno, aprenda a vivir en paz".

El relato comienza en aquella lucha por la independencia, de la que el propio Napoleón diría: "La falta más grande que he cometido es la expedición de España. Me he lanzado a esta empresa por creer que era

preciso echar de España a los Borbones para estar seguro del trono de Francia". La victoria de Bailén, destaca el autor, tuvo consecuencias que rebasaron nuestra frontera; no sólo estimuló la resistencia española, sino que mostró a Europa el mito de la invencibilidad napoleónica. Desde entonces cobra vitalidad la guerrilla y se formaliza la ayuda inglesa. Y se palpa la trascendencia de la superioridad naval inglesa y española frente a las fuerzas marítimas francesas, superioridad decisiva para la victoria final.

Si bien personalmente podamos anotar alguna laguna (la campaña del Pacífico o el nombre de Méndez Núñez ni siquiera se mencionan), las páginas de esta excelente obra discurren por todos los meandros de nuestro movidísimo siglo XIX. El estreno constitucional gaditano de 1812, consagrador de la soberanía nacional, la división de poderes y el derecho de representación. El auge de una burguesía que se dispone a compartir con la vieja aristocracia el papal social directivo. La inoperancia diplomática española en el Congreso de Viena, pese a haber sido España vencedora de Bonaparte. La ingrata postura absolutista del *Deseado*. La captación de los militares por liberales y masones. La fobia anticlerical expresada en supresión de monasterios, incautación de bienes e intromisión en la vida interna de la Iglesia. La constante ambigüedad de Inglaterra y Francia, siempre propicias a jugar sus bazas aun a costa de una España molida y aliada.

A partir de 1822, tanto liberales como realistas iniciarán una carrera de desafueros y violencias, "desde la humillación del *trágala* hasta el tiro a la nuca". Aprovechando esta descomposición, nuestro imperio americano registra los primeros síntomas de desmoronamiento, del que van a sacar partido Inglaterra, Francia y Holanda. Y serán criollos los protagonistas del proceso emancipador, celosos ante la estúpida superioridad del peninsular.

Larguísimo, serio y complejo problema el del foralismo y el carlismo, al que hay que sumar la descapitalización agraria —que ni la desamortización remedió— y la conflictiva existencia de la Milicia Nacional, implicada en la actividad política de generales como Prim, Espartero o Narváez. El recurso del pronunciamiento militar sólo se explica por la incapacidad del sistema electoral —con su estela de falseamientos— para conformar un poder civil serio; el poder militar no hacía otra cosa que llenar un vacío. Al margen de esta cuestión, y como recuerda el autor citando a Comellas, en los conflictos de poder suelen anteponerse los intereses a los principios y, dentro de aquéllos, prevalecen los intereses particulares sobre los generales.

Palacio Atard ve en Bravo Murillo, pese a su tendencia reaccionaria, uno de los grandes talentos organizadores de su tiempo, un tecnócrata a cuya gestión hay que atribuir el arreglo de la deuda, la regulación de la función pública y el notable incremento de las obras públicas; aunque no tuvo tacto político, entendía con acierto que el orden es la garantía de la libertad, mientras que el exceso de libertad es el mejor aliado de la dictadura. No es menos interesante su juicio respecto a otros políticos, militares o no, así como sus revisiones concernientes al desa-

rrollo económico, la evolución social, el problema feminista, el mundo laboral, los datos demográficos o los sistemas de enseñanza.

Triste e interesante a la vez, el trepidante capítulo revolucionario que se inicia con la sublevación de 1868, secundada en este caso por la Marina, y que encontrará salida en el pactismo de la Restauración. La *Gloriosa*, capitaneada por el progresista Juan Prim y financiada por Montpensier, la aportación del partido y la burguesía catalana, moriría con la ayuda de esta misma burguesía, alarmada por el caos cantonalista de la República e inclinada ya a una restauración monárquica. Al fin, aquella revolución política resultaría absolutamente inútil e impolítica. A los constantes conflictos de poder se unían un anticlericalismo gratuito, una ausencia de dotes de mando, una absoluta insolidaridad nacional, las rivalidades personales entre cabezas egregias como las de Figueras, Pi, Castelar y Salmerón, una situación económica insostenible y tres frentes de guerra civil: el cubano, el carlista y el cantonal.

La Restauración de Alfonso XII está asociada al nombre de Cánovas del Castillo, creador de un nuevo orden inspirado en el espíritu de conciliación. La "edad de oro" de aquel sistema durará un cuarto de siglo. Era un esfuerzo integrador de una posición centro-derecha abierta hacia la izquierda, que sólo marginaba por la derecha a los carlistas alzados y por la izquierda a los republicanos intransigentes. Su excesivo centralismo puede explicarse por el recuerdo del reciente desquiciamiento cantonalista. Sobre Sagasta, el turnante, recae también el mérito de la consolidación monárquica, aunque alguien exprese sus logros diciendo que Sagasta transformó el liberalismo brutal y de hoguera en un "liberalismo al baño María".

El comedimiento político trae la victoria sobre el carlismo en armas, la paz de Zanjón en Cuba y la longeva Constitución de 1876, tan sobria de palabras como elástica de espíritu. Pero no ha de olvidarse que estamos aún en una España rural, manejada en los centros de poder local por caciques y gobernadores, con una burguesía sumisa, un alto nivel de analfabetismo y un infradesarrollo industrial, que tiene al fondo problemas de agitación obrera, de terrorismo anarquizante, de separatismo naciente, amén de otros que vienen de fuera, como el de Marruecos, Antillas o Filipinas.

En el orden militar, si bien el Ejército tiende a despolitizarse y profesionalizarse, asimilando las enseñanzas que aporta la reciente guerra franco-prusiana, no es menos cierta la sempiterna exigüidad del presupuesto de la Marina (el caso de Isaac Peral es paradigma del desinterés nacional), cuyos frutos lamentables se recogerán en el epílogo de Cavite y de Santiago. Y es que entre la "neutralidad activa" y la política "de recogimiento", de cara al exterior, nuestra falta de recursos, culpable o no, obligó a la segunda opción. Cánovas, por otra parte, sabía perfectamente que la política de "potencia" no se mendiga, se sostiene con el propio poder.

Palacio Atard hace una cumplida síntesis del desastre del 98. La doctrina norteamericana del "destino manifiesto" pretende anglosajoni-

LIBROS Y REVISTAS

zar a la Humanidad entera. Mahan pondrá la cereza ideológica sobre aquel pastel de belicismo colectivo; porque el destino de un pueblo está ligado a su poder naval, y éste no se puede mantener sin bases exteriores. Pese a que en noviembre de 1897 se había aprobado una Constitución para Cuba, con un gobierno autónomo, Cuba seguía siendo una deseable base exterior. Y ocurrió lo del *Maine* y todo lo demás.

El último centenar de páginas se consagra a temas de interés palpante, puesto que su proximidad histórica las convierte en preludio de nuestro acontecer personal. Así, la aparición de los regionalismos políticos, los movimientos sociales, las estructuras de la población finisecular, la instrucción pública, la cultura, el crecimiento económico, los transportes, la agricultura, la industria y el comercio.

Palacio Atard ha pretendido llegar al tuétano de los acontecimientos que relata, para extraer consecuencias y formular explicaciones. De esta forma, su obra es doblemente didáctica, ya que convergen en ella el magisterio de los hechos y el de la tarea hermenéutica, casi mayéutica, de su autor. Un solo reparo habríamos de señalarle: la falta de un índice onomástico que posibilite su fácil utilización para la consulta.

Al aplauso del lector acaba de unirse, con la reciente concesión del Premio Nacional Menéndez Pelayo, el oficial reconocimiento de los méritos del importante libro aquí glosado.

A. L.



VAZQUEZ DE PRADA, Valentín: **Felipe II.**—Editorial Juventud, S. A. Barcelona, 1978; 200 págs.

Síntesis admirable y equilibrada de un reinado, en la que el cate-drático e historiador Valentín Vázquez de Prada retrata en su verdadera dimensión al monarca "prudente". Este libro, publicado en holandés en 1975, pretende en el fondo desmontar tópicos tan manidos como el de nuestra leyenda negra o la radical contraposición entre las políticas de Carlos I y de su hijo Felipe. Y, así, pone de manifiesto, dentro de diferencias históricas naturales, la identidad de impulsos, de modos y de objetivos en la gobernación de uno y de otro rey.

Sin ametrallarnos con citas agobiantes, pero ofreciéndonos en las páginas finales un copioso índice bibliográfico, el autor se acerca a la figura enigmática y discutida de Felipe II para someterla a un análisis esclarecedor, sin olvidar el peso de lo portugués en su educación y su carácter. Y vemos entonces cómo el personaje real desaparece bajo las ideas y tendencias que él asumió; y vemos igualmente la influencia que en su pasado juicio histórico tuvieron sucesos y realidades de una durísima época: escisión religiosa, conflictos dinásticos, recelos ante una formidable expansión oceánica, ambiciones turcas, alumbramiento de las nacionalidades...

Aparece así un rey severamente implacable cuando cree defender el bien del Estado, minucioso, papelero, irresoluto, desconfiado ante la opinión de personalidades fuertes (llámense Alba, Santa Cruz o Farne-

sio), ansioso de una mística comunitaria para su Imperio y enormemente centralista.

Vázquez de Prada destaca e interpreta situaciones y acontecimientos que configuran el ancho período regido por don Felipe: La aspiración popular a la nobleza y sus funestas consecuencias sociales y económicas; la escasa entidad de una sana burguesía; la difícil posición del campesinado; la gravedad del problema morisco; la influencia de la Iglesia en los ideales españoles, o la invasión de mercaderes foráneos, ante la desidia de nuestra naciente hidalguía, que llegaron a dominar el comercio de España con sus tierras ultramarinas.

Aun sin particularizar la importancia de nuestra expansión oceánica en el Pacífico (de esta época son las expediciones de Legazpi, Urdaneta, Alonso de Arellano y las dos de Mendaña), el autor repara en el protagonismo del Ejército y de la Armada, los mejor organizados de su tiempo, capaces de sostener las ansias de la monarquía, ya fuera en suelo italiano, en la mar de Lepanto, en la Europa de más al Norte o a lo largo y ancho del mundo recién descubierto.

Aunque no se afirme en esta obra que la tarea de Felipe II fue una cruzada en favor de la Iglesia Católica, tampoco se asegura lo contrario. Lo cierto es que los enemigos de España coincidían con los enemigos de aquella Iglesia, y los españoles sabían o creían que los destinos de la causa católica estaban en sus manos. La aportación del rey a la Contrarreforma, piensa el autor, explica la actual adhesión a la catolicidad de Francia, de la actual Bélgica y de otras zonas del Imperio.

Página a página se destacan la hazaña técnica y el derroche de valentía de Lepanto; el fracaso de Túnez; las habilísimas campañas de Farnesio, el magnánimo; la actitud piratesca hacia España, bajo la complacencia de monarcas extraños; los años de un Portugal español; la victoria de Bazán en las Azores, sobre las naves francesas; el infortunio de la Gran Armada, contra Gran Bretaña, Francia, Provincias Unidas y los elementos adversos; los errores políticos en los Países Bajos, ante un calvinismo galopante, que pocos años después alumbrarían una total independencia respecto a la monarquía española.

Excelente glosa, documentada y serena, de uno de los períodos más apasionantes de nuestra historia.

A. L.



ASAMBLEA DE CAPITANES DE YATE: La Armada Española.—
Editorial San Martín. Madrid, 1978; 255 págs.

Impagable homenaje el que rinde a nuestra Marina de Guerra, con este volumen, la Asamblea de Capitanes de Yate. El presidente de esta institución, don Jorge Salvat Gras, presenta el libro y explica sus fines: dar a conocer al pueblo español lo que es y debe ser la Armada Española; fomentar todo lo que con la mar y los barcos se relaciona, para que nuestro país vuelva sus ojos hacia la mar y consolide así su poder y su grandeza. Salvat proyecta esta obra hacia todo el ámbito nacional,

LIBROS Y REVISTAS

“con el deseo de que llegue a escuelas, bibliotecas, entidades y hasta gobernantes y políticos”, y destaca como colaboradores al editor don Jorge Tarazona y al publicista naval don Manuel Ramírez Gabarrús.

El almirante Arévalo Pelluz, jefe del Estado Mayor de la Armada, hace en el prólogo una ajustada reflexión en torno a la situación geoestratégica española, con los horizontes inmediatos del Mediterráneo, el Atlántico y el estrecho de Gibraltar, y se pregunta si nuestro pueblo tiene conciencia de las servidumbres y exigencias de esta situación privilegiada. La mentalidad marinera, entiende el almirante Arévalo, no aparece de manera espontánea; es necesario estimularla. De ahí la importancia de la obra llevada a cabo por la meritísima Asamblea de Capitanes de Yate.

Unas páginas introductorias, sobre la razón de ser de la Armada, desarrollan conceptos relativos al poder marítimo y nos hablan de la absoluta dependencia marítima de España, del tráfico marítimo como savia vitalizadora de las economías nacionales, del salto de nuestro tonelaje mercante entre los años 1939 (900.000 T.R.B.) y 1977 (siete millones T.R.B.), de las deseables aptitudes de la Flota española para la localización, identificación, seguimiento y neutralización de buques supuestamente adversarios, de los pilares del poder marítimo (fuerza naval, bases, flota mercante e industria de construcción de buques) y, en fin, de la capacidad para posibilitar la defensa nacional, como meta principalísima.

La panorámica histórica de nuestras fuerzas navales, desde 1900, constituye una síntesis apretada e interesante de los acontecimientos de este siglo en su proyección marítima. Aquí se recoge la sucinta “biografía” de nuestras grandes unidades a flote, a partir de aquel triste puntillazo de 1898. Barcos cuyos nombres evocan recuerdos de abuelos y bisabuelos de oficiales de ahora mismo: el acorazado *Pelayo*, los cruceros *Carlos V*, *Cataluña*, *Princesa de Asturias* o *Reina Regente*, los destructores *Audaz*, *Osado* o *Terror*...

El hábil cronista de este volumen subraya los esfuerzos expresados en los diversos programas navales de este siglo y nos recuerda los frutos de cada uno: la Ley de Escuadra de 1908 (Maura-Ferrándiz), que proyectó, junto a la modernización de arsenales, la construcción de tres acorazados, tres destructores, 24 torpederos y cuatro cañoneros. Así nacieron el *España*, el *Alfonso*, el *Jaime*, el *Laya*, el *Lauria* y algunos más que llegaron hasta nuestra guerra.

De la Ley Miranda, de 1915, que proyectaba cuatro cruceros, seis destructores, 28 submarinos y varios cañoneros y guardacostas, fueron hijos, entre otros, el *Méndez Núñez*, el *Reina Victoria*, el *Blás de Lezo*, el *Cervera*, el *Príncipe Alfonso*, el *Cervantes*, el *Canalejas*, el *Cánovas*, el *Dato*, el *Alsedo*, el *Velasco*, el *Lazaga* y una decena de submarinos, a los que el empujón de la Ley Cortina, de 1922, añadiría destructores como los *Churruca*, *Alcalá Galiano* y *Sánchez Barcaiztegui*, cuya estampa aún resulta familiar para muchos marinos de hoy. De aquella época (1917) es también la creación de la Aeronáutica Naval, que no se desarrollaría cumplidamente hasta los años de la Dictadura y de la Re-

pública, cuando la desgarbada figura del portahidros *Dédalo* se paseaba por el Mediterráneo.

El directorio militar de Primo de Rivera, después de crear en 1925 la Escuela de Guerra Naval, traza en 1926 un nuevo programa de tres cruceros *Washington*, tres destructores *Churruca* y 12 submarinos tipo "C". Así se gestaron los cruceros *Canarias* y *Baleares*, cuya heroica y desigual suerte no es necesario recordar, como los destructores *Ferrándiz*, *José Luis Díez* y *Lepanto*, a los que siguieron, por ampliación de créditos lograda en 1929 por el almirante y ministro García de los Reyes, los *Antequera*, *Miranda*, *Gravina*, *Escaño*, *Císcar*, *Jorge Juan* y *Ulloa*, con seis excelentes submarinos "C". También en la Dictadura, año 1928, se entrega a la Marina el todavía joven buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano*.

Aunque frenada, la construcción naval no se paralizó durante la República. Entre 1931 y 1936 culminó la Aeronáutica Naval, con unos cien aviones y nueva sede en la Base de San Javier, convertida en 1940 en Academia General del Aire. De entonces data el proyecto de los minadores *Júpiter*, *Marte*, *Vulcano* y *Neptuno*, así como la inauguración del Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo. El desarrollo y desenlace de la guerra marítima durante el Alzamiento Nacional se condensa en pocas páginas; las suficientes para mostrar cómo la superioridad manifiesta de unidades a flote del bando republicano no pudo compensar la disciplinada capacidad profesional del bando contrario, cómo el dominio del mar decidió la victoria y cómo los navíos republicanos no "apresaron ni un solo buque mercante enemigo", mientras la flota nacional se apoderaba de 337 mercantés con carga para sus adversarios.

Se hace luego historia del reducido plan de 1942, en parte frustrado por las durísimas circunstancias de nuestra postguerra y del estallido de la confrontación mundial. A partir de los acuerdos de 1953 con los Estados Unidos, se inician los fructíferos cursos profesionales de nuestra oficialidad en aquel país. En el año siguiente, Norteamérica nos transfiere los primeros dragaminas costeros antimagnéticos tipo *Nalón*, hasta un total de doce. Más tarde irán llegando los destructores *Lepanto*, *Ferrándiz*, *Valdés*, *Alcalá Galiano* y *Jorge Juan*, "los cinco latinos", que con el submarino *García de los Reyes* compondrán una aportación muy estimable.

En 1959 se elabora el Programa de Modernización de la Flota, que llevaría consigo la reforma y transformación de un no pequeño número de destructores (convertidos en fragatas rápidas antisubmarinas) y de cañoneros y minadores (convertidos en simples fragatas), así como de cinco corbetas, siete dragaminas y dos submarinos. La incorporación en 1967 del *Dédalo*, procedente del arsenal americano, como portahelicópteros, va a originar un cambio de mentalidad y de doctrina, al ampliar las posibilidades antisubmarinas y anfibas. La aportación estadounidense, completada por los acuerdos de 1970, supondría además cinco destructores tipo *Churruca*, tres buques de desembarco de tanques, cua-

tro submarinos, dos transportes de ataque, cuatro dragaminas oceánicos, tres unidades de desembarco y un buque de asalto anfibio.

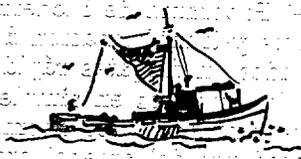
El Programa Naval de 1962, con los retoques de 1965 y años sucesivos (dos destructores *Oquendo* modernizados, cinco fragatas lanzamisiles *Baleares*, cuatro submarinos *Daphné* y tres buques de desembarco *Edic*), acrecentaría enormemente la participación de la industria nacional en este género de construcciones. A partir de 1971 se acomete la realización o adquisición de dos buques hidrógrafos-oceanográficos clase *Malaspina*, dos auxiliares para igual misión clase *Antares*, seis patrulleros pesados clase *Lazaga*, seis patrulleros ligeros clase *Barceló*, ocho corbetas clase *Descubierta*, dos submarinos serie "70" y, final y felizmente, un porta-aeronaves apto para helicópteros y aviones de despegue vertical, destinado a la protección de convoyes y a la intervención en conflictos de tipo limitado.

La obra toca ya la Marina de hoy mismo y estudia separadamente la logística, las escuelas, las instituciones científicas, los centros de adiestramiento, la organización del Estado Mayor de la Armada y la Infantería de Marina, para consagrar un último y detalladísimo capítulo a reseñar cada una de las ochenta y ocho unidades que componen actualmente nuestra Flota (al margen de las fuerzas de patrulla y vigilancia, lanchas de desembarco y tren naval), así como la flotilla de aeronaves y el material pesado del Tercio de Armada.

Dejando a un lado el leve reparo de la ausencia de un índice alfabético de buques, el excelente volumen aquí comentado es merecedor de un aplauso largo y encendido, así como de la gratitud de toda la Corporación.

Si la Asamblea de Capitanes de Yate lo concibió como un instrumento divulgador, nosotros lo consideramos también una pieza gratísima y muy útil en la biblioteca de todo oficial de Marina. Por su decoro literario, por su equilibrada panorámica de nuestra reciente historia marítima, por el recuerdo que dedica a buques entrañables, por el valor documental de sus fotografías y por su proyección marinera hacia un inmediato futuro, el libro patrocinado por aquella Asamblea ha logrado una limpísima diana.

F. J. C.



RESEÑAS

BIBLIOGRAFIA

Tierra, Mar y Aire.—Madrid; Navidad, 1978; 118 págs.

La revista "Tierra, Mar y Aire", órgano de la Hermandad de Retirados, Viudas y Huérfanos de las Fuerzas Armadas, dedica un número especial y navideño a la Armada Española. El conjunto, en cuya portada aparece Su Majestad el rey, Don Juan Carlos, en la bahía gaditana despidiendo al *Juan Sebastián de Elcano*, es muy expresivo de nuestras actividades y valores. Su calidad tipográfica y sus magníficas ilustraciones en color son testimonio del amor que en esta tarea ponen el director de la REVISTA, general de Infantería don Vicente Gómez Salcedo, y el redactor-jefe don José María Gárate Córdoba.

Colaboran en el excelente número Luis de Diego ("Una de tantas Navidades"), María del Carmen Garrido ("La abuela"), Eduardo Montero ("La Escuela Naval Militar"), José Luis Prado Nogueira ("Oda a la Virgen del Carmen"), Gonzalo Parente Rodríguez ("La Infantería de Marina, hoy"), José Cervera Pery ("Destruyores, fragatas, corbetas y patrulleros. Puntales de una Marina moderna y eficaz" y *El Dédalo*, eficacia naval"), Juan A. Gárate Coppa ("El Arma Submarina española"), Narciso Carreras Matas ("Fuerza Anfibia y Tercio de Armada"), Alfredo Ríos ("El Centro de Buceo de la Armada"), Manuel de la Puente Sicre ("La Fuerza Aérea"), Alfonso de Carlos ("El Matador"), Enrique Manera Reguera ("Los buques insignia españoles en el siglo xx") y José María Zumalacárregui Calvo ("El Museo Naval").

Una reseña de la visita de Su Majestad el rey a Cádiz, para presenciar la partida del *Elcano* a su actual viaje de circunnavegación, con admirables fotografías en color, completa este número: que tanto halaga a nuestra Marina y tanto honra a los inspiradores de la revista "Tierra, Mar y Aire".

X.

CIENCIAS

SEIFFERT, Helmut: Introducción a la matemática.—Editorial Herder. Barcelona, 1978; 232 págs.

Una cualidad fundamental distingue a esta obra de Seiffert, su carácter elemental y su facilidad de asimilación. No se necesitan conocimientos escolares previos para comprender esta *Introducción a la matemática* tal como la explica el autor.

Divide la obra en dos partes, los números y los conjuntos, así, en este orden, al contrario que todos los demás tratados de matemáticas modernas donde primero se estudia la teoría de conjuntos y de ella se pasa por abstracción a los números naturales. Con lo que Seiffert vuelve al sistema tradicional.

Elude la lógica explícita, tan ligada siempre a la matemática, aunque naturalmente no puede prescindir de la lógica implícita porque sin ella no se podría explicar ninguna ciencia.

Quien sea capaz de ir asimilando cada uno de los razonamientos del autor, siempre sencillos, no tendrá ninguna dificultad en imponerse en esta disciplina, que tantos quebraderos de cabeza, por lo que se refiere a la teoría de conjuntos, ha traído. Acaso el éxito de Seiffert estriba en su vocación tardía para la matemática; porque supone al lector como un neófito integral, exactamente igual que él cuando se decidió a estudiarla. De ahí que sepa salvar hábilmente las dificultades por las que el autor pasó.

Se dice en la solapa del libro que esta obra "fue saludada en Alemania con general aplauso de todos los que miran con reparos la actual preponderancia de la matemática de conjuntos". Y, sin duda, es cierto. Este es su mejor elogio.

Z.

COMUNICACIONES

MATALUNO, Giuseppe: Las comunicaciones VLF y ELF con los submarinos en inmersión.—"Rivista Marittima". Diciembre 1978.

Comienza el artículo señalando que el sumergible puede ser considerado

245

como una unidad de superficie, pero con la particularidad trascendente de que puede substraerse a la vista del enemigo, mediante la inmersión. En tales circunstancias, para efectuar las comunicaciones ha de emerger una parte de la antena fuera del agua, con lo que pierde el submarino parte de su ventaja.

El autor, almirante italiano, explica detenidamente las características técnicas para utilizar las instalaciones de comunicaciones apropiadas sin tener que asomar la antena fuera de la superficie del agua.

De esta forma se expone que el empleo de la banda de frecuencias VLF, para la transmisión de órdenes a los submarinos por parte de los mandos en tierra (*shore to submarine*), está indicada para que éstos no tengan necesidad de emerger las antenas, conservando su facultad de ocultación por inmersión. Esta prerrogativa puede verse notablemente potenciada con la utilización de bandas de ELF (Frecuencias extremadamente bajas), que todavía están en fase de experimentación.

V.

CULTURA

UNAMUNO, Miguel de: **Diario íntimo**. — Cuarta edición. Alianza Editorial, S. A. Madrid, 1978; 215 páginas.

Se explica fácilmente el éxito de este librito, publicado por vez primera en 1970. Porque aquel furibundo don Miguel, con ramalazos de heterodoxo e iconoclasta, se nos muestra aquí en toda su intimidad y su grandeza. Al borde de los cuarenta años, hacia la mitad de su vida y en plena madurez mental, el bilbaino-salmantino cae en una formidable crisis espiritual y vierte en unos cuadernillos, con espontánea humildad, el torrente de su pensamiento y sus problemas religiosos.

Al interés de sus reflexiones se une el encanto de su expresión casticista y la largura de su saber. Es la lucha de un alma egregia que quiere anonadarse, porque "hay que buscar la verdad y no la razón de las cosas, y la verdad se busca con la humildad". Resonancias teresianas que también identifica-

rán la libertad con la verdad y la gracia. Con la razón sólo se encuentra a un Dios racional, pero no al que se nos revela por actos de caridad, ajeno a vanos conceptos de soberbia.

Cada página es un borbollón de ideas que dejan poso: La religión hace la patria y es la patria del espíritu. María es el más dulce de los misterios; porque la mujer es la base de la tradición, el reposo en la lucha, la madre y la ternura. La discusión lleva a la soberbia. Para la razón no hay más realidad que la apariencia. Amarse a sí mismo en Cristo —cosa bien difícil— es el principio de la verdadera caridad. María es el cable entre Dios y la humanidad. Esforzarse por ser buenos es nuestra obra; lo demás es asunto del Señor. No se puede llegar a la mística sin pasar por la ascesis. Sólo es humilde de verdad el que humilla su razón. No basta hacer el bien, hay que ser bueno, y ser bueno es anonadarse ante Dios, hacerse uno con Cristo, y decir con El: no mi voluntad, sino la tuya, Padre.

X.

ESTRATEGIA

STEVENS, Phil: **La OTAN y el Pacto de Varsovia, una evaluación**.

El autor del artículo es coronel del Ejército de los Estados Unidos en situación de retirado y ocupa el cargo de subdirector de Asuntos Públicos en la Asociación del Ejército de Estados Unidos.

Desde el establecimiento de la Alianza del Atlántico, el equilibrio de poderío en Europa, según lo representan las fuerzas adversarias de la OTAN y el Pacto de Varsovia, ha sufrido diversas altas y bajas, pero la media proporcional ha resultado favorable a las tropas orientales.

Durante muchos años, analistas militares han preparado profundos estudios estadísticos que invariablemente demostraban la superioridad del Pacto de Varsovia en número de hombres y equipos bélicos. Sólo esporádicamente se han mostrado los análisis comprendiendo que hay otros muchos factores que influyen en el equilibrio de la ecuación matemática del potencial mi-

litar, tales como el adiestramiento, la moral y las condiciones técnicas del material de guerra.

Desgraciadamente, según señala en la revista norteamericana el autor del artículo, demuestra que el desequilibrio en Europa sigue siendo favorable al Pacto de Varsovia, a pesar de incluir los factores mencionados.

V.

FILOSOFIA

TRESMONTANT, Claude: **Ciencias del universo y problemas metafísicos.**—Editorial Herder. Barcelona, 1978. 266 págs.

Una corriente muy en boga hoy en día entre un numeroso grupo de intelectuales, por supuesto marxistas en su gran mayoría, es la de afirmar la muerte de la filosofía, de la metafísica y de Dios. Tresmontant sale al paso en este libro contra esa corriente y trata de demostrar no sólo que la metafísica no ha muerto, sino que a partir de los últimos descubrimientos científicos realizados sobre el universo, la materia y los seres vivos, se impone aquélla con una mayor fuerza y urgencia, y a veces, sin duda, con mucha más claridad.

Comienza achacando esta catástrofe de la metafísica a la profunda sima abierta entre la filosofía y las ciencias de la naturaleza, puesta de manifiesto en la separación —mejor diríamos compartimentación estanca— de las Facultades de Letras y de Ciencias de las distintas Universidades. Y así es frecuente encontrar filósofos de altura desprovistos de toda formación científica, y hombres de ciencia ignorantes de los más elementales conceptos filosóficos; desconociéndose unos a otros. Hay un neopositivismo en los filósofos actuales que engendra y confirma otro neopositivismo en los científicos.

Para el autor la realidad es que los problemas filosóficos que aparecen en diversos aspectos de la investigación científica surgen de lo que Aristóteles llamó la "filosofía primera" o metafísica. Analiza alguno de estos problemas relacionados con la cosmología a partir de la todavía recientemente calculada edad del sistema solar. Y aquí se ponen de manifiesto cuestiones

tan trascendentes como la eternidad, el principio y el fin. De esta forma el "ser absoluto" de Parménides o la "nada" de Bergson volverán a la palestra cuando se pueda establecer la edad del universo.

También estudia el autor los problemas que se plantean a partir de la física —acaso los más complejos—, de la biología y de la aparición del hombre, a la luz de los nuevos descubrimientos. Surgen así de nuevo cuestiones como la materia, la substancia, el ser vivo, la genética y la evolución biológica que culmina con la aparición del hombre. Y de nuevo se plantean preguntas como si ha concluido la formación del hombre, sobre la misma existencia de éste o sobre la conciencia, de la que es producto inmediato el pensamiento humano, etc.

El libro sigue con otras reflexiones no menos trascendentes: la teología, el conocimiento, la noción de la causalidad y el problema del mal. Temas todos ellos que forzosamente han de ser replanteados sobre las bases experimentales de los nuevos descubrimientos científicos.

La enumeración sintética que hemos hecho de las cuestiones que el autor nos expone son suficientes para que su obra sea atractiva a quienes cultivan las ciencias del espíritu. Y si a esto añadimos la grata sorpresa que nos ha producido la claridad del autor, creemos que merece la pena adentrarse en las páginas de este magnífico trabajo.

Z.

GUERRA

O'BALLANCE, Edgar: **Operación Litani (marzo 1978).** — "Marine Corps Gazette". Diciembre 1978.

El Gobierno de Israel decidió realizar una operación de castigo contra las fuerzas de la guerrilla palestina instaladas en el sur del Líbano, territorio desde el cual hostigaban a los ejércitos judíos. El artículo nos relata con todo detalle las operaciones que a nosotros, profesionales de la guerra, interesa estudiar, pues este ha sido el combate más reciente llevado a cabo en el pasado año, no hace más de diez meses.

Participaron en la operación fuerzas de tierra, mar y aire conjuntamente, entre los días 15 y 21 de marzo de 1978, como respuesta a una incursión palestina en territorio de Israel, produciendo, el 11 del mismo mes, más de cien bajas, entre muertos y heridos judíos.

Se trata de ocupar una franja de seguridad para Israel en su frontera norte, lindando con el sur del Líbano, a caballo del río Litani, con una extensión de unas mil millas cuadradas. Las guerrillas palestinas, con unos efectivos calculados de unos cinco mil hombres, retiraron la mitad al norte, presentando batalla con el resto.

V.

HISTORIA

Anuario de Estudios Americanos. Tomo XXXII (año 1975). Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla. Sevilla, 1978; 637 páginas y 30 láminas.

Ha llegado a nuestras manos este volumen XXXII del *Anuario de Estudios Americanos* correspondiente al año 1975, aunque de aparición reciente. De entre su veintena de trabajos, todos ellos de gran mérito y erudición, no podemos dejar pasar inadvertidos aquellos que pudieran tener una cierta relación o un particular interés con la historia marítima española. Vayan, pues, unos cuantos títulos:

La ciencia de la ilustración mexicana, de Roberto Moreno, en el que se estudian los períodos que en esta época conformaron sus tres principales etapas: la criolla (1768-1788), la oficial (1788-1802) y la de síntesis (1803-1821). El autor nos da una visión panorámica de la ciencia en esos periodos, aludiendo especialmente a la minería y a la botánica, ciencia esta última a la que contribuyó notablemente la Real Armada con sus expediciones científicas.

La emigración española al Nuevo Mundo antes de 1810. Un informe del estado de la investigación, de Magnus Mörner. Un interesante estudio que parte de los libros de asientos con las listas de pasajeros que embarcaban para las Indias, libros que las estrictas

normas de la Corona sobre la emigración al Nuevo Mundo tuvo la Casa de Contratación buen cuidado de llevar escrupulosamente. El hecho de que figuren los registros completos desde 1509 a 1790 es una buena prueba de la abundante documentación existente.

Los jerónimos y el tráfico humano en el Caribe, de Enrique Otte. Analiza el vergonzoso tráfico de indios que dio lugar a una serie de pequeñas expediciones navales a distintas islas habitadas por antropófagos para venderlos como esclavos y que originaron continuas protestas ante la Corte por parte de los frailes jerónimos. Se alude a Alonso de Zuazo, acaso el primer impulsor de la construcción naval en la isla Española y que llegó a ser uno de los armadores más activos de aquella incipiente colonia. Su colaborador principal fue Antón Cansino, uno de los pilotos más afamados del Caribe hacia el primer cuarto del siglo XVI.

El primer gran secuestro de metales, procedentes de Perú, a cambio de juros, para costear la empresa de Túnez, de Luis J. Ramos Gómez. El gran peligro turco que se abatía contra la cristiandad, acaudillado por Barbarroja, obligó a Carlos I a su expedición a Túnez. La costosa financiación de esta empresa se hizo con 800.000 ducados, en pesos de oro y marcos de plata, secuestrados a mercaderes particulares en remesas que procedentes del Perú llegaron en cuatro naos. El secuestro se hizo a cambio de una renta perpetua al 3 por 100 de interés, que luego se convirtió en una retención temporal. Erudito trabajo en que el autor investiga sobre las fuentes de este secuestro.

Importante aportación a la cartografía americana son los trabajos *Hidrografía de la provincia de Guayaquil*, de Adam Szaszi y Dora León Borja, y *Cartografía de Belice y Yucatán*, de José Antonio Calderón Quijano.

Z.

BEERMAN, Eric. *La expedición hispano-americana de 1782.* — "Proceedings". Diciembre 1978.

La última revista naval norteamericana del pasado año nos sorprende con un artículo sobre una gesta poco

conocida, en la que intervinieron fraternalmente en contra del enemigo común de entonces, por aquellas longitudes, la Gran Bretaña.

Desde que España entró en alianza con las colonias americanas durante su guerra de independencia, unos y otros unieron sus esfuerzos para ganar posiciones expulsando a las fuerzas británicas de los territorios del Caribe y América del Norte.

Este curioso trabajo nos introduce en la acción combinada de fuerzas navales importantes españolas y norteamericanas para la invasión de las Bahamas. La flota se componía de nueve buques de guerra norteamericanos y cincuenta y cuatro españoles, que transportaban una fuerza de desembarco de dos mil quinientos soldados. La operación fue un éxito y el 8 de mayo de 1782 se produjo la capitulación del vicealmirante Maxwell, que entregó la plaza al gobernador de Cuba, José María Cagigal, que dirigió la expedición. Podemos encontrar curiosas coincidencias tales como la participación en el combate del capitán Francisco de Miranda, posterior protagonista de la independencia de la América hispana.

V.

D. HORWARD, Donald: El poder naval británico y su influencia en la guerra de la Independencia (1808 a 1814).—“Naval War College Review”. Otoño de 1978.

Las campañas napoleónicas han servido de estudio y meditación a infinidad de pensadores militares. En esta ocasión es la revista doctrinal norteamericana la que presenta un trabajo extenso y documentado sobre una guerra que llaman ellos de la Península, y que nosotros denominamos de la Independencia; si bien abarca fundamentalmente los hechos navales y terrestres británicos desarrollados para conseguir la expulsión de los ejércitos franceses, después de que el pueblo español se levantase en armas contra los invasores napoleónicos.

El autor, que es profesor de historia en la Universidad de Florida, ha investigado, como se desprende de las 70 notas que acompañan al trabajo, utilizando fondos documentales proce-

dentos de Lisboa, lo que se trasluce en la forma de enfocar los hechos, lo que no deja de resultar curioso a los lectores, que podrán contestar los puntos de vista históricos sobre el papel de las operaciones navales en la Guerra de la Independencia.

Se trata de un documento de trabajo que no dudamos ha de constituir motivo de atracción a los interesados en la historia naval relacionada con España.

V.

LITERATURA

CARRE, John Le: Llamada para el muerto.—Editorial Bruguera, Sociedad Anónima. Barcelona, 1978; ginas.

Es ésta la primera novela de John Le Carré y ya por ella se vislumbra a un autor con imaginación. Como en todas las obras de intriga —en este caso se trata de espionaje— aparece el personaje principal, el “desfacedor de entuertos”, que aquí, siguiendo una corriente muy actual en la televisión, es un hombre “con aire de batracio, miope o impenitentemente mal vestido” y al que “en su profesión se le conceptúa como un agente eficaz y poco brillante”. Es George Smiley, un personaje que quizá pronto se haga popular, el agente de los servicios secretos ingleses quien se ocupa de desentrañar toda una trama de espionaje dirigida desde Alemania Oriental. Por otra parte, Smiley es un hombre educado en Oxford y con frecuencia afloran a la superficie sus residuos intelectuales con citas de Goethe o de Hesse.

Acaso pueda ser tachado de reiterativo el autor cuando al final, después de resuelta la trama, vuelve a explicar todo el proceso desarrollado para su solución en un informe a sus superiores; pero la realidad es que de esta forma queda todo el embrollo perfectamente claro, cosa que no siempre sucede en las novelas de intriga.

En fin, un libro bien planteado y bien resuelto. No se puede pedir más en este tipo de novelas intrascendentes.

RODRIGUEZ BATLLORI, Francisco: *Láminas de luz*.—Madrid, 1978; 65 págs.

Es hermoso el otoño de un poeta de joven espíritu, capaz de escribir en una silente interioridad y capaz, también, de conjugar la evocación con la búsqueda de horizontes sin dueño. Rodríguez Batllori, buen historiador y buen prosista, se recrea en ocasiones como ésta por los caminos de una lírica que su nuevo prologuista, Francisco Ynduráin, ve como una comunión de calidades musicales con ambientes trasmutados en maravilla por la imaginación y la sensibilidad.

El título de esta preciosa obra —preciosa por su esencia y su tipografía— es su primera virtud. "Láminas de luz", porque es un álbum en que se guarda la luz de las sensaciones, de las apetencias del espíritu, de la serena meditación y de la melancolía evocadora; las luces añorantes del alba, del mediodía y del lubricán. Quien siembra luz, claridades cosecha, dice aquí el poeta; y exhorta: "no destruyáis la luz", para cantar el primer albor del día como una "puñalada de luz, linterna mágica" y asegurar que al niño de Belén le brotaron de sus ojos "cien gotas de luz del alba".

El autor yace tras un sueño alado, si bien quiere guardar celosamente el aroma a espliego de la casa aldeana, la gracia humilde de los templos rurales, la sed eterna de su isla canaria (rica en su pobreza, pródiga sin fortuna), el olor de aljibe viejo en la cerrada casa solar, la lluvia mansa que trae la primavera, el aliento de un niño que es semilla de pan y amor, el polen dorado que navega en el viento.

Rodríguez Batllori, madurez lírica y fecunda, hace del verso un espejo sin tapujo —"triunfo, derrota... y amén"—; pero, gracias a Dios, no confunde nunca la pena con la amargura.

X.

CLARKE, Arthur C.: *Cuentos de la Taberna del Ciervo Blanco*.—Alianza Editorial, S. A. Madrid, 1978; 179 págs.

Harry Purvis es un fantasioso fabulador que con sus historias, entreve-

radas de extrapolaciones tecnológicas más bien inverosímiles, deja boquiabiertos a sus contertulios de un "pub" londinense. Tanto como el borbollante ingenio de Arthur C. Clark, admira uno su finísimo humor y su ironía de impecable corte británico.

Los inventos de que nos habla van más allá de lo previsible. Desde un sistema para grabar sensaciones ajenas y hacerlas obrar luego sobre el mecanismo mental propio, hasta el hallazgo de la melodía ideal, tan ajustada a nuestro esquema cerebral que nos inunda y esclaviza mientras nos queda aliento.

Cosa distinta es que este género de humor del absurdo, que nos lleva a fabricar máquinas para producir silencio o a entregar el relevo a las termitas como futuros regentes de nuestro planeta, satisfaga a todos los lectores. A muchos de ellos, la irrealidad suele aburrirles mortalmente; prefieren saborear el fenómeno humano, más o menos dislocado, pero creíble.

En todo caso, ahí queda este ejemplo de lógica disparatada, de la que quizá algún día se hable con el mismo respeto con que hoy recordamos a Julio Verne.

X.

VARGAS LLOSA, Mario: *La orgía perpetua*.—Editorial Bruguera, S. A. Barcelona, 1978; 218 páginas.

Este libro del admirable narrador peruano, más que crítica literaria, es un ensayo en torno a "Madame Bovary", de Gustavo Flaubert. Su título tiene explicación en una frase del novelista francés decimonónico: "El único medio de soportar la existencia es aturdirse en la literatura como en una orgía perpetua".

Vargas Llosa, tanto como de su idolatrada Enma Bovary y de la obra flaubertiana, nos habla de sí mismo, lo que no es pequeño regalo para quienes admiran su hacer literario. La Bovary fue para el escritor sudamericano como una imagen presentida en mil sueños de infancia; por otra parte, Flaubert, con su relato de acción constante, le hizo descubrir una predilección profunda, colmada en cuanto el literato galo combina en su novela la rebeldía, la violencia, el melodrama y el sexo.

[Febrero

Al hilo de su completísimo estudio, Vargas confiesa su sensiblería, su sadismo literario, su gusto por cierto género de cursilería y hasta por las coincidencias folletinescas de aquella célebre novela. Por otra parte, hace un perfecto y esclarecedor análisis de la gestación y contenido de la obra, así como de las tensiones anímicas que movían a su autor. Es interesante saber que, para Flaubert, no es posible llegar al estilo sin un trabajo atroz, sin un tesón fanático y abnegado; que una frase está lograda cuando es musicalmente perfecta o que cualquier situación novelesca debe ser hija de un minucioso proyecto en el que se prevean absolutamente todos los detalles.

X.

NAVEGACION

LESIMPLE: La seguridad de los grandes petroleros.—“La Revue Maritime”. Diciembre 1978.

El autor, que firma como capitán de buque largamente en activo, insiste en los preocupantes problemas que causan los grandes buques para transporte de crudos.

Los dramáticos acaecimientos marítimos ocurridos recientemente, el último frente a las costas gallegas, con treinta desaparecidos en su tripulación, dan especial interés a este trabajo, que afronta los diversos asuntos más importantes que afectan a la cuestión.

Los aspectos técnicos, como son la variedad de daños que se producen a bordo, las dificultades de remolque, la lucha contra la polución por los hidrocarburos, etc., son tratados con detalle. Las cuestiones jurídicas referentes a los diferentes tipos de contratos entre los navíos y los armadores, obligaciones legales a que están sometidos estos buques para informar de sus derrotas que afecten a los diversos países cuyas costas puedan verse asoladas, los diversos procedimientos de indemnización, tanto para los propietarios del buque como para el país dañado son objeto de un detenido análisis.

Será curioso para el lector interesado la última parte del trabajo titulada “Los pabellones de complacencia”, en la cual se dan razones a los armadores para abanderar y asegurar este tipo de

buques en determinados países. No dudamos que obtendrán unas consecuencias muy interesantes.

V.

PSICOLOGIA

BOHM, Ewald: El psicodiagnóstico de Rorschach.—Editorial Herder, S. A. Barcelona, 1978; 175 páginas.

Como sabe cualquier lector inclinado a temas psicológicos, el test ideado por el psiquiatra suizo Hermann Rorschach sigue siendo pieza importante para la práctica del psicodiagnóstico. Este test proyectivo, basado en la interpretación de formas, ha sido tema de una gran producción bibliográfica. Sin embargo, la obra que reseñamos cubre un vacío al ofrecer al psicólogo y al psiquiatra un manual, ilustrado con ejemplos concretos, que agota todas las posibilidades del instrumento creado por Rorschach.

Ciertamente que el referido test, como otras muchas herramientas del arsenal utilizado en el psicodiagnóstico, no constituye en sí mismo una solución definitiva e infalible, sino un medio auxiliar y de eficacia estadística. De ahí que Bohm, comprendiendo el valor del análisis individual de cada personalidad, destaque la trascendencia de determinados factores mesológicos y constitucionales.

El autor, al centrar la finalidad de su libro, señala su deseo de que los ejemplos por él aportados sirvan para el propio aprendizaje y para la enseñanza a los demás, subraya la preponderancia del método original de Rorschach sobre supuestos avances extra-europeos y, finalmente, advierte que la valoración del repetido test no se basa en una mecánica mental, sino en un arte personal de igual naturaleza que el arte de la medicina clásica.

X.

BATTEGAY, Raymond: El hombre en el grupo.—Editorial Herder, Sociedad Anónima. Barcelona, 1978; 274 págs.

El éxito de las repetidas ediciones de la obra, en tres volúmenes, de este mismo título y del mismo autor, fue la

causa determinante de esta refundición o selección, en la que se recogen los aspectos fundamentales de aquel amplio estudio, si bien no puedan incluirse los capítulos relativos a métodos y experiencias especiales de grupo.

Battegay se ocupa del sistema social de referencia en el que se integra la unidad somatopsíquica del individuo; porque para conocer a éste es indispensable conocer también sus relaciones con la sociedad. Apela para ello a la psicología social, eligiendo el capítulo concerniente a la mecánica de grupo. Porque actualmente el grupo, el equipo, está asumiendo en gran medida las funciones que antes eran propias del individuo.

El autor distingue el grupo de la masa y de la multitud. El grupo es un conjunto muy organizado (vivir los unos para los otros), la masa es un conjunto poco organizado (vivir unos con otros) y la multitud es un agregado sin organización (estar juntos).

Desde esa plataforma, la obra contempla los aspectos psicológico-sociales y de la dinámica de grupo, así como los aspectos general y particular de la psicoterapia de grupo, deteniéndose en cuestiones de tanto interés como la sociometría, el desarrollo orgánico del grupo, la terapéutica social en sus distintas modalidades, la regresión, la maduración, la transferencia, el psicodrama, el adiestramiento de la sensibilidad y el difícil papel del terapeuta.

X.

RELIGION

RAHNER, Karl: Curso fundamental sobre la fe. Introducción al concepto de cristianismo.—Editorial Herder, S. A. Barcelona, 1979; 535 págs.

Karl Rahner, el jesuita suizo traducido a todos los idiomas, discípulo de Heidegger y profesor de filosofía y teología en varias universidades, entiende que entre la fe sencilla del catolicismo y la que se basa en el estudio científico muy especializado hay otra vía —la que él intenta en este libro— que podría llamarse “primer nivel de reflexión”, adecuada para quienes se

formulen seriamente esta pregunta: ¿Qué es ser un cristiano y por qué este ser cristiano puede realizarse hoy con honradez intelectual?

Para el autor, el mero hecho de que exista en todas las latitudes la palabra “Dios” es ya digno de reflexión. Enfoca a Jesús como un reformador religioso, no como un revolucionario religioso radical, si bien haya sido un reformador radical. El cristiano, en su opinión, es “conducido” a través de su historia personal; en lo que su libertad tiene de oscuridad e incompreensión, se sabe en todo momento envuelto por la gracia de Dios y tiene conciencia de que esa gracia será siempre su refugio.

Sobre esa falsilla, el profesor Rahner discurre honda y minuciosamente acerca del hombre como receptor del mensaje trascendente, del conocimiento y la relación con Dios, de la culpa, de la doctrina trinitaria, de la historia de la revelación y la salvación, de Jesucristo en todas sus dimensiones, del cristianismo como Iglesia, de la vida cristiana, de la escatología y de algunas fórmulas breves de la fe, referidas a la teología, a la antropología y a la futurología.

X.

MORALES, José: Newman, el camino hacia la fe católica (1826-1845).—Segunda edición. EUNSA. Pamplona, 1978; 191 págs.

John Henry Newman, el teólogo, filósofo, gran poeta y prosista londinense (1801-1890), sacerdote de la Iglesia Anglicana y promotor del “movimiento de Oxford”, abrazaría en 1845 el catolicismo y en 1879 sería nombrado cardenal por el Papa León XIII. Este libro del profesor Morales recoge paso a paso la trayectoria de su conversión, un camino lento, valiente y rigurosamente meditado.

Newman entiende el servicio de Dios como la libertad y la felicidad verdaderas. Tiene la conciencia de haber sido elegido para una tarea concreta y, al propio tiempo, madura en él la convicción de que el protestantismo era en el plano religioso una fuerza disolvente. Advierte cómo el catolicismo, frente al anglicanismo, le deslumbró por su pureza histórica y su solidez

doctrinal. Sin retórica y sin formalismo, medita y escribe en torno a las diferencias esenciales entre ambas Iglesias; y piensa que el racionalismo es un abuso de nuestras posibilidades, ya que la razón humana no es suficiente para desvelar la verdad. De ahí sus reparos al libre examen y a la justificación por la sola fe, sin ayuda de los Sacramentos, de la gracia y de las obras.

Junto a una simple fe muerta, predica el conocimiento y la identificación con Cristo. Pero Cristo proclamó la unidad salvadora e instituyó una Iglesia universal. El cisma, pues, es un atentado contra la gracia. Así es cómo un proceso íntimo de fina reflexión le va inclinando al hallazgo de una definitiva paz interior.

X.

JEDIN, Hubert: Manual de Historia de la Iglesia. Tomo III.—Editorial Herder, S. A. Barcelona, 1978; 835 págs.

El interés por el pretérito de nuestra Iglesia entra en efervescencia cuando los acontecimientos se tocan casi con la mano. Así sucede al entrar en el contenido de este nuevo tomo de una obra que venimos reseñando desde tiempo atrás. Porque los acontecimientos aquí recogidos caen dentro

de los pontificados de León XIII (el de la "Rerum Novarum") y de Pío X (hoy en los altares) y llegan hasta el momento en que estalla la primera guerra mundial.

Con la profundidad y el equilibrio habituales, se capta aquí la fecunda pugna que, a caballo de los siglos XIX y XX, es visible entre un tradicionalismo a ultranza y una actualización respetuosa con las esencias cristianas. Tales tensiones, por otra parte, constituyen el inmediato precedente de actitudes eclesiales que palpitan en las renovaciones de ahora mismo. Piénsese, por ejemplo, en la separación entre Iglesia y Estado, las posibilidades de unión entre las iglesias cristianas o el extraordinario desarrollo de la actividad misionera.

El equipo de teólogos e historiadores capitaneado por Jedin está integrado por Roger Aubert, Günter Bandmann, Jakob Baumgartner, Mario Bendiscioli, Jacques Gadille, Oskar Köhler, Rudolf Lill, Bernhard Stasiewski y Erika Weinzierl. Esperemos de ellos un último tomo de esta excelente obra, que abarcaría las dos grandes conmociones bélicas de nuestro siglo y nos dejaría a las puertas del Concilio Vaticano II.

X.



**REVISTA
GENERAL
DE
MARINA**

**AÑO 1979
TOMO 196
MARZO**



TEMAS PROFESIONALES

- Contralmirante Salvador Moreno de Alborán**
EL PRECIO DE LA NEUTRALIDAD 257 ✓
- Comandante de Intendencia de la Armada**
Ramón Martínez de Velasco y Juan
EL INGLES; UN SENCILLO IDIOMA EN-
DIABLADAMENTE DIFICIL 265 ✓

TEMAS PROFESIONALES

- Teniente Coronel de Infantería de Marina**
Rafael Vega Rodríguez
CONJETURA ANFIBIA 273 ✓
- Capitán de Máquinas Juan Burgoa Fer-**
nández
LA ESCASEZ DE ENERGIA 281 ✓
- Teniente de Infantería de Marina Felipe**
Chico Fernández
HELICOPTEROS NAVALES 295 ✓

NOTA INTERNACIONAL

HISTORIAS DE LA MAR

- Alferez de Navío Arturo Souto Iglesias**
LOS ULTIMOS DIAS DE UN VIAJE DE
INSTRUCCION A BORDO DEL "GA-
LATEA" 309 ✓

MISCELANEA

INFORMACIONES DIVERSAS

- M. Ramírez Gabarrús**
EL XVII SALON NAUTICO INTERNA-
CIONAL Y DEL DEPORTE INAUGU-
RADO POR EL ALMIRANTE JEFE DEL
E. M. DE LA ARMADA 333

NOTICIARIO

LIBROS Y REVISTAS

**DIRECCION
Y ADMINISTRACION**

**Montalbán, 2
Cuartel General
de la Armada
MADRID-4**

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.

EL PRECIO DE LA NEUTRALIDAD

Salvador MORENO DE ALBORAN



ESDE hace poco tiempo leemos o escuchamos, con insistente frecuencia, una serie de comentarios, declaraciones, artículos de prensa, relacionados con el futuro cometido de nuestras Fuerzas Armadas.

La nueva Constitución, en su artículo 10, nos asigna una misión con tres cometidos: "Garantizar la soberanía e independencia de España, defender su integridad territorial y el ordenamiento constitucional". Nuestro problema es cómo lograr el cumplimiento de esta misión.

Si analizamos someramente el contenido del artículo constitucional, parece desprenderse el enfoque de los dos primeros cometidos de la misión hacia la defensa de la patria contra un enemigo, o enemigos, exteriores. No cabe duda que éste es el primordial cometido de las Fuerzas Armadas. El otro se da por añadidura. Si el Ejército, la Armada y el Ejército del Aire están preparados para la acción exterior, también el tercer cometido —la defensa del orden constitucional— está asegurado. La recíproca, sin embargo, puede no ser cierta. (A modo de ejemplo, citaremos el del Ejército británico, perteneciente a las Fuerzas destacadas en Alemania, defendiendo, desde hace años, el orden constitucional en Irlanda del Norte. En mayo de 1968, el general De Gaulle restableció el orden constitucional en Francia cuando contó con la intervención del Ejército de élite de guarnición en Alemania. Por cierto, que no tuvo que emplearlo. La Unión Soviética defendió el "orden constitucional", *sui generis*, en Hungría y Checoslovaquia con las fuerzas de combate del Ejército y del Ejército del Aire.)

La definición de enemigo exterior y de sus posibles amenazas en el tiempo y en el espacio es labor que requiere un análisis constante, profundo y delicado de la situación internacional, siempre cambiante. El posible enemigo, o enemigos, *directos de España* y las posibles amenazas exteriores contra nuestra soberanía no pueden contemplarse aisladamente, porque, en el aspecto militar, ninguna nación de segundo o tercer orden puede hoy permitirse el lujo de hacer la guerra por su cuenta, sin antes contar con el respaldo económico, militar y político de una de las dos grandes potencias: Estados Unidos o la Unión Soviética, que dominan y polarizan el escenario mundial.

El almirante y diplomático norteamericano Horacio Rivero, en su interesante artículo *¿Por qué hay una Flota norteamericana en el Mediterráneo?* (1), prevé el futuro político, y consecuentemente militar,

(1) U. S. Naval Institute Proceedings, mayo 1977.

del mundo —al menos el que a nosotros nos puede afectar— en las siguientes trases:

“En la situación actual, y en la que probablemente continuará existiendo durante un período de tiempo superior a lo que resta del presente siglo, el mundo estará dividido en dos bandos capitaneados por los Estados Unidos y Rusia, irreconciliablemente opuestos en sus sistemas sociales y económicos, y en las respectivas concepciones en cuanto al orden estable que deba regir el mundo. El bando occidental está satisfecho con mantener el *statu quo* mientras confía en atraer, mediante ventajas económicas, a aquellos países que, por fuerza o por afinidades ideológicas, se han alineado con el bloque soviético, o tratan de mantener una postura independiente entre ambos bandos. El bando oriental, bajo la dirección de la Unión Soviética, adopta un punto de vista más dinámico de la historia y persigue con asiduidad el objetivo de extender su sistema político, social y económico a escala universal”. Y añade el almirante:

“En estas circunstancias, es natural y quizá inevitable que los Estados Unidos y Rusia compitan y rivalicen en todas las zonas del mundo, especialmente en aquellas donde surgen nuevos países, a veces estrenando nacionalidad, que luchan por alcanzar independencia económica, un determinado grado de justicia social o de libertades políticas. La zona del Mediterráneo y del Oriente Medio constituye, desde el punto de vista del Este y del Oeste, la zona más crítica de todas”.

En mi opinión, la visión que del mundo presente y futuro tiene el almirante Rivero, desprovista como está de carga política, se ajusta bastante a la realidad. Describe fríamente una situación.

Por consiguiente, si localizamos y definimos al enemigo o enemigos directos de España entre las naciones de segundo o tercer orden que puedan atentar a nuestra soberanía o integridad territorial, es evidente que la aventura bélica de nuestro oponente debe contar con el respaldo económico, militar y político de una de las dos superpotencias. Respaldo claro o disimulado, pero efectivo. Parece, pues, conveniente o imperativo que, en tal caso, España busque el apoyo de la superpotencia que más le convenga.

Por otra parte, la situación estratégica de España, tantas veces analizada, es de importancia tan trascendente para la confrontación entre las dos superpotencias y sus respectivos aliados —naciones de la OTAN y Pacto de Varsovia— que cualquier cambio radical en nuestra política exterior, y por tanto en nuestra estrategia militar, afectaría de un modo sensible al equilibrio de poder existente.

España, sobre todo desde el punto de vista naval, está situada en la arena de una futura confrontación este-oeste. Los buques de guerra soviéticos de la Flota del Mediterráneo utilizan fondeaderos próximos a nuestras costas en Almería, Baleares y en el mar de Alborán. Hace pocos años cayó en mis manos una fotografía de la costa española tomada desde una fragata portamisiles soviética.

Neutrales como hemos sido en las dos guerras mundiales de este siglo, apartados de los focos de decisión política y económica de la Europa occidental, parece lógico que nuestra estrategia militar continúe adaptándose a una política de neutralidad como hasta ahora.

Es decir, desde el punto de vista de una posible amenaza de una nación o naciones de segundo orden contra la soberanía e integridad de España, parece conveniente alinearnos o contar con el apoyo de una superpotencia opuesta a aquella que respalde a nuestro posible agresor, a fin de procurarnos, como mínimo, el material militar que necesitamos. Pero desde el punto de vista de la confrontación este-oeste, a gran escala, la postura neutral es, aparentemente, la que más nos conviene. Más o menos ésta es nuestra posición actual (aunque estaría por ver qué clase de ayuda, y en qué condiciones, nos prestarían nuestros aliados oficiales en caso de que España se viera atacada por una nación de segundo orden).

La duda surge al formularnos la siguiente pregunta: ¿podría España mantener una postura de neutralidad en caso de una confrontación este-oeste? Un análisis somero de la historia reciente puede, quizá, desvelarnos las dificultades que esta postura implica.

Dinamarca y Noruega decidieron ser neutrales en la pasada guerra mundial. Esta actitud favorecía a la Alemania de Hitler, por cuanto gran parte del precioso mineral de Suecia —también neutral— era importado por Alemania a través del puerto noruego de Narwick. En verano. Suecia exportaba el mineral a Alemania por el puerto de Lulea, en el Báltico; pero los hielos lo hacían inaccesible desde diciembre hasta mayo. Cuando los ingleses demostraron tener intenciones de ocupar Noruega —cuyo Gobierno era de clara tendencia aliadófila— y el destructor británico *Cossack* violó impunemente las aguas territoriales noruegas para atacar al buque nodriza alemán *Altmark*, Alemania decidió anticiparse a los aliados y puso en marcha la operación "Maniobra del Weser". Así ocupó Noruega en una operación relámpago y, de paso. Dinamarca, cuyos aeródromos precisaba la "Luftwaffe" para acortar distancia de vuelo.

En cuanto a la también neutral Finlandia, Rusia —aliada de Alemania— le declaró una guerra oportunista en noviembre de 1939. El 12 de marzo de 1940 cesaron las hostilidades por un tratado de paz suscrito en Moscú. Los soviéticos se anexionaron la parte de Finlandia que les convino y le impusieron unas duras condiciones. Si Finlandia no desapareció —como más tarde les ocurriría a Estonia, Letonia y Lituania— fue debido al heroísmo de sus habitantes, que nuevamente causaron el asombro del mundo. Vemos que no es tan fácil conseguir de las naciones poderosas que respeten la neutralidad de las más débiles.

La postura de neutralidad de España en la segunda guerra mundial no estuvo exenta de graves dificultades. Nuestra precaria situación económica y militar, así como la habilidad del generalísimo son hechos que todos hemos conocido e incluso vivido. Pero no debemos olvidar el desprecio de Hitler hacia el teatro de operaciones mediterráneo, consecuencia de su falta de visión estratégica, reflejada en el

abandono a que tuvo sometido al general Rommel y a su audaz maniobra en el norte de Africa. Nuestra benévola neutralidad (¿qué otra cosa podíamos hacer con el victorioso Ejército alemán en los Pirineos?) la pagamos a un precio elevado.

A causa de haber ayudado a Alemania —ayuda de poca monta en cuanto a su peso específico— nos vimos apartados del Plan Marshall con el que los Estados Unidos ayudaron a los vencidos y neutrales. Portugal, con un régimen político semejante al nuestro, fue tratado de distinta forma. No hubo obstáculos para el Portugal de Salazar en relación con la entrada en la OTAN. Naturalmente, Portugal ayudó a los aliados durante la segunda guerra mundial (recordemos la importancia de las bases en las Azores, de cuya utilización se beneficiaron los aliados). Nosotros, por contra, nos vimos forzados a ayudar a los vencidos.

La reconstrucción de España la hicimos los hombres de nuestra generación contra unos y contra otros. Quizá haya sido aquella época de sacrificios y privaciones colectivas el momento estelar más grande de nuestra patria en lo que va de siglo. Afortunadamente, según las memorias del mariscal Montgomery, fueron el propio mariscal y finalmente Churchill los que se opusieron al plan soviético de invasión de España como colofón a la victoria aliada.

Estos últimos ejemplos, y muy especialmente el que atañe a la difícil, frágil y hasta podíamos calificar de milagrosa neutralidad de España en la segunda guerra mundial, son los que deberían hacernos reflexionar sobre las dificultades que esta postura encierra. El Líbano, nación cosmopolita y neutral, refleja hoy las repercusiones de una guerra de la que no ha podido aislarse.

Existen en el momento presente determinados países europeos que han adoptado una postura de neutralidad. Neutralidad forzosa como la impuesta a Austria, a cambio de la retirada de las tropas de ocupación, o voluntaria, como la de Suecia. Conozco personalmente Suecia y su política militar. Creo que Suecia ostenta el segundo puesto en la relación de *renta per capita* de las naciones del mundo, inmediatamente detrás de los Estados Unidos. La defensa de Suecia está orientada a la resistencia —no a la defensa a ultranza, por imposible— contra la invasión y ocupación de su territorio. Resistencia total, impresionante, perfectamente concebida y organizada, pero, a pesar de todo, limitada en el tiempo. Convendría conocer el volumen del presupuesto sueco invertido en la Defensa... Basta saber que Suecia *proyecta y construye* sus propios aviones de combate, sus torpedos filoguiados... Empleó doce años en construir la base naval más protegida que existe en el mundo...

El potencial militar sueco no admite comparación con el de España, por estar apoyado en tecnología propia, que ocupa un puesto notorio entre las de las naciones más avanzadas industrialmente. Con todo y a pesar del aprovechamiento del terreno, de las dos mil islas que flanquean sus costas..., Suecia no confía en resistir más que un número limitado de días...

Si España decidiese adoptar una postura de neutralidad armada como

Suecia, la inversión que deberíamos hacer en el presupuesto de Defensa (¿hemos pensado en las reservas de combustible?) alcanzarían unos niveles prohibitivos. Como la geografía peninsular —por no mencionar los archipiélagos— está abierta a la invasión a través de Portugal y en determinadas zonas del Mediterráneo (tan conocidas en las Escuelas de Estado Mayor), tendríamos que levantar una especie de línea Maginot o Sigfrido en la frontera portuguesa, dismantelar las rentables instalaciones turísticas de la costa y convertir, lo más rápidamente posible, a nuestro territorio en una fortaleza inexpugnable. ¿Inexpugnable? ¿Sobrepasaríamos la fortaleza sueca? Lo dudo.

Sinceramente, nadie que posea un mínimo conocimiento del arte militar puede asegurar la neutralidad de España en un conflicto este-oeste. Ni nadie es tan ingenuo para creer y confiar en solemnes promesas de respeto a nuestra neutralidad. Por suerte o por desgracia, nuestra geografía peninsular e insular es factor importantísimo en la estrategia mundial.

Al adoptar una postura de absoluta neutralidad —neutralidad armada, por supuesto, ya que de lo contrario asistiríamos a una carrera contra reloj para ver quién ocupaba antes España— tendríamos graves dificultades en el suministro de armas y equipos de guerra procedentes del exterior. Al no participar en ninguno de los dos grandes bloques militares, es natural que nuestras adquisiciones militares sean pospuestas o relegadas.

Finalmente, ruego al lector me permita especular, no sin cierta osadía, con el pasado. Lejos de mi intención intentar inmiscuirme en el terreno político, no sólo porque afortunadamente me está vedado, sino por mi lógica incompetencia. Pero cuarenta años de servicio, con largas permanencias en el extranjero, me han permitido observar muy variadas actitudes, así como tratar de comprender diferentes puntos de vista que solamente desde fuera es posible captar.

¿Qué consecuencias de carácter general ha supuesto para España el aislamiento de los problemas europeos, incluida nuestra neutralidad en las dos guerras mundiales?

La historia de España del pasado siglo, y en gran parte del actual, se me antoja como una búsqueda de nuestra propia identidad en el sentido de querer adaptar nuestra vida nacional a los acontecimientos de orden político, cultural y social del mundo moderno. Atrás quedó la época en que España imponía la ley, las costumbres y hasta la moral. Desde entonces hemos importado modas y normas de vida del exterior, muchas veces en franca oposición y contraste con nuestra propia idiosincrasia.

La Revolución Francesa marcó un hito en la historia universal. Como cualquier acontecimiento de calibre semejante, tuvo sus partes negativas —la represión y la sangre de la anarquía revolucionaria, la persecución religiosa, el ateísmo intelectual—, pero también su faceta positiva. La Revolución acabó con el feudalismo y, habida cuenta de la relatividad de cualquier obra humana, puso punto final a los privilegios de sangre y de poder. Quizá la causa más inmediata que pro-

vocó semejante cataclismo fuese el abandono —o la prostitución— del concepto de aristocracia, que pasó de ser “el gobierno de los mejores” al disfrute de los bienes y riquezas heredados, con total ignorancia de las masas menos favorecidas.

Con la fortuna que siempre sonrió a Francia en la oportuna aparición de hombres de Estado para los momentos críticos, fue esta vez Napoleón quien encauzó todo lo que de bueno y positivo tuvo la Revolución. La difusión por Europa y América de las teorías que sustentaba la Revolución estuvo sujeta a las conmociones que su propio contenido implicaba. No todo el mundo dispuso de un Napoleón a tiempo.

España no asimiló la Revolución Francesa; tampoco participó de lleno en la otra revolución: la industrial del pasado siglo. Enferma y pobre, carente de ideales capaces de aglutinar a sus hombres en una gran empresa de resurgimiento nacional, contempló con sorpresa e indiferencia la pérdida de los restos del Imperio y el sacrificio de su Ejército y su Armada, abandonados e impotentes para conservar lo que materialmente era imposible. Tan sólo el honor de la bandera y de las armas quedó incólume a costa de la vida de aquellos soldados y marineros. ¡Qué solos nos quedamos entonces!

La neutralidad de España en la primera guerra mundial fue ocasión de reforzar nuestro aislamiento de los problemas europeos y mundiales. Cada vez nos distanciábamos más de todos y de todo. La participación activa en una conflagración de las características de la primera guerra mundial no sólo acarrió las inevitables desgracias en pérdidas de vidas humanas, heridos, mutilados, destrucciones de propiedades, etcétera, sino que produjo algunos innegables beneficios a las naciones beligerantes.

Los combatientes de los países alineados en el mismo bando tuvieron ocasión de conocer otras tierras y otras gentes, y así, la común desgracia y sufrimiento, las calamidades soportadas codo a codo con el aliado y amigo contribuyeron a crear lazos indisolubles de entendimiento y comprensión. El patriotismo, fuera de toda duda, de los franceses, ingleses, alemanes y rusos está reforzado por las calamidades que tuvieron que arrostrar contra el enemigo de la integridad de sus respectivas patrias.

Nuestra neutralidad benevolente en la segunda guerra mundial ya vimos cómo se nos pagó.

Habría que ver si las dificultades que se nos presentan para la entrada en el Mercado Común, al parecer objetivo unánime de nuestra política exterior, hubiesen sido las mismas si España se hubiese aliado con la causa aliada o, incluso, con el bando contrario, como Italia.

España, jugando con éxito la carta de la neutralidad, consiguió estar ausente de las dos guerras mundiales del presente siglo. Mas no por ello obtuvo la paz, sino que vio la guerra en su propio suelo, donde se enfrentaron españoles contra españoles. Si nuestra guerra se prolongó más de lo previsto, el motivo habría que buscarlo en las ayudas militares exteriores que alimentaron a los dos bandos contendientes.

Así resultó que nuestro viejo solar fue campo de ensayo para las potencias que se enfrentarían después en el teatro europeo. Nosotros salimos perdiendo.



No es propio de un militar consciente desear la guerra, sino estar preparado por si surge. Hitler no era militar y su ambición fue más allá de unas justas reivindicaciones, tras el Tratado de Versalles. Nadie pone en duda que él fue el causante de la segunda guerra mundial. Stalin, que tampoco era militar, programó y consiguió la ocupación de la Europa del Este. Fueron sus sucesores los que aplastaron, por la fuerza de las armas, los intentos de libertad en Hungría y Checoslovaquia.

Sí; es bueno declararse pacifista y neutral. Sólo he pretendido que estas reflexiones ayuden a valorar su precio.





EL INGLES; UN SENCILLO IDIOMA ENDIABLADAMENTE DIFICIL

Ramón MARTINEZ DE VELASCO Y JUAN



El inglés es la más rica de las lenguas existentes. Este hecho, no por poco conocido es menos cierto. Pero sucede que en el inglés corriente se desaprovecha tal riqueza, al basarse en un porcentaje de su acervo lingüístico mucho más bajo que en nuestro caso. Puede ser debido a que más de la mitad de su idioma procede del normando, que es una lengua romance, de origen latino, donde las palabras suelen ser algo más largas. Y a los ingleses parece que les gustan más los cortos y enérgicos vocablos de origen sajón, usados por el pueblo durante la dominación normanda, cuando sólo lo hablaban los nativos, lo que trajo consigo una enorme simplificación de la gramática y una enorme mutación, con el curioso fenómeno de quedar reducidas las palabras a la sílaba acentuada. Puede también que les guste porque van mejor con su tradicional laconismo y porque permiten una mayor compatibilidad con el fumar en pipa.

El inglés es, además, un idioma donde la fonética juega un papel fundamental, en contraposición con la sencillez de su gramática. Así como nuestro alfabeto se compone de 28 letras, que nos sobran para expresar los 25 sonidos que integran la fonética de nuestro idioma, el inglés, que sólo tiene 26 letras, ha de utilizarlas para expresar nada menos que 43 sonidos diferentes, la mayor parte de ellos inexistentes en nuestro idioma. Eso que se oye por ahí, que el inglés se pronuncia diferente a como se escribe, significa en realidad que una letra abarca diferentes sonidos, y que un mismo sonido se puede escribir con diversas letras. Y sin olvidar las que hacen desaparecer, como la r, pero con la consideración de dejarles su sitio reservado.

Complicado, ¿no? Tan complicado que los lexicógrafos ingleses se han visto obligados, lo que no sucede con los demás idiomas, a representar en sus propios diccionarios la pronunciación correcta de cada palabra, empleando diferentes sistemas de letras, signos y símbolos. El que ninguno de ellos haya llegado a imponerse, es prueba evidente de la imperfección de todos ellos. Y es que los sonidos que utilizan son únicos y sus matices, indescriptibles.

Esta combinación de una gran mayoría de palabras cortas con una fonética demencial es lo que hace que los angloparlantes no se enteren

de nada, a poco que los demás mortales fallen en la pronunciación, que es la base de su lenguaje. No es que sean cerrados, como se dice por ahí, es que si fallamos su fonética lo fallamos todo. No sucede lo mismo que con el español, donde nuestras normalmente largas palabras, polisílabas casi siempre, no se deforman excesivamente al errar en el sonido de una letra. En cambio, con los abundantes monosílabos ingleses, no sólo un cambio de vocal, sino incluso una leve alteración de su sonido o incluso de su duración, hacen que la palabra quede totalmente irreconocible. Una vocal pronunciada más larga, oscura o larga, puede suponer que digamos en vez de gato, corte o carro; el sonido i, a poco que lo prolonguemos, corremos el riesgo de decir oveja, en vez de barco; como lo hagamos corto al pedir una hoja, las más grandes carcajadas serán el resultado de tan escatológica y terrena petición.

Y para colmo de males, han venido los norteamericanos a introducir variaciones en la fonética, alterando uno de los pocos sonidos claros ingleses, el similar al de nuestra vocal o, que pronuncian como a; eliminando la t después de la n o pronunciándola como una r y otras lindezas por el estilo, además de haber adoptado la costumbre francesa de la *liaison*, casi tabú para sus primos del otro lado del Atlántico. No es extraño que se haya llegado a decir que son el mismo pueblo separado por el mismo idioma.

Es, por tanto, muy normal, con tales premisas se entiende, ver cómo gente que lee perfectamente el inglés, que tiene un vocabulario extensísimo, que habla y entiende con cierta desenvoltura, se desespere porque en numerosas ocasiones no se entera de nada, a pesar de que probablemente conozca todas las palabras y frases que se están manejando. Y es porque el inglés no se puede aprender en los libros, hay que aprenderlo de oído. Hay que practicarlo durante mucho tiempo, hasta que nuestros labios, paladar, lengua y dientes, acostumbrados a la paz y docilidad de unos sonidos puros, claros y definidos, tras ser sometidos a una constante gimnasia, sean capaces de adaptarse a todas las posturas que los variados y retorcidos sonidos de la lengua inglesa requieren. Recuerdo que un profesor de inglés decía que no aprenderíamos a pronunciar correctamente la palabra *bird* hasta que no fuéramos capaces de juntar la comisura izquierda con la patilla del mismo lado.

Hay una serie de etapas clásicas en el aprendizaje de la lengua inglesa. En primer lugar, suele partirse siempre del mismo error, aprenderlo en los libros para adquirir una base suficiente. Error mayúsculo, porque el inglés, precisamente por ser un idioma de tan complicada fonética, debiera aprenderse como los niños, que aprenden a hablar antes que a leer. De esta forma, lo aprendido visualmente constituye una importante rémora para el futuro.

De una forma u otra, llega uno a soltarse un poco, especialmente en conversaciones en las que se sabe de qué se está hablando. Más adelante, se empieza a cazar algo de lo que hablan los locutores de la BBC, que lo hacen en ese inglés que dicen "de la reina" y que es relativa-

mente claro. Al cabo de tiempo, esfuerzo y entrenamiento, puede llevarse a cabo con cierta desenvoltura una conversación, pero el doctorado se obtiene comiendo, cuando puedan atenderse y entenderse diversas conversaciones cruzadas; "cum laude" al entender a los niños; "magna cum laude" en el cine. Y después de todo ello soñar con que algún día pueda llegarse a entender la letra de las canciones.

De todas formas, para llegar a hablarlo medianamente bien hay que ser capaces de pensar en inglés, por lo menos al hablar. La construcción es tan diferente, la flexibilidad y poder de creación tan amplios, que no se puede ni intentar el ir traduciendo palabra por palabra, ni aun concepto por concepto. Hay que decirlo en inglés, y en inglés no se dicen las cosas con palabras diferentes, en inglés se dice diferente. Nosotros *nos peinamos* el pelo, ellos, *su pelo*; los plazos nos cumplen *antes que*, a ellos *no más tarde de*, que no es lo mismo; nuestras invitaciones suponen *gratuidad*, las suyas *no*; el jueves próximo es para nosotros *el primero que venga*, para ellos, *el segundo*; cuando *nosotros vamos*, ellos *están yendo*; están *casados a*, nosotros *con* y así hasta el infinito.

Pero alguna ventaja tenía que tener. La escasez de palabras que constituye el inglés básico y lo elemental de su gramática fundamental, hacen que resulte de lo más sencillo el aprender a leerlo y a escribirlo a nivel de andar por casa, lo que le ha ayudado en su impresionante escalada como lengua de utilización universal. Con un pequeño aprendizaje, cualquier secretaria puede hacerse cargo de la correspondencia inglesa de una pequeña firma; con algo de constancia se pueden estudiar publicaciones y libros técnicos; y una mayor práctica hace que se lleguen a leer libros y periódicos con cierta facilidad y a escribir con probabilidades de ser entendido.

Pero en cuanto a hablar y entender, sólo se llega a un balbuciente chapurreo y a coger alguna que otra palabra suelta. Y de ahí a hablarlo medianamente bien, hay un abismo; a hablarlo bien, un océano; a entenderlo todo, un espacio intergalaxial. Es decir, que, paradójicamente, es uno de los idiomas más fáciles (a nivel elemental, se entiende) de leer e incluso de escribir, y uno de los más difíciles de hablar y, sobre todo, de entender. De hablarlo y entenderlo bien, claro, porque, en cambio, es de lo más sencillo conversar en ese universal y macarrónico inglés que adopta diversas denominaciones según el país donde ilegítimamente nace: *espanGLISH*, *franGLAIS*, *inglatALIAN*, llegando a esa famosa y antigua denominación universal del *pidgin-english*, castizamente adaptada como *pichinglis* y que parece que tiene su origen en la pronunciación de los mercaderes chinos del vocablo inglés *business*.

Porque ¡qué bien se habla inglés con los que no son ingleses! Claro, construyen las frases como Dios manda y utilizan los sonidos que nos ha dado la naturaleza, especialmente esas cinco claras, puras y cristalinas vocales. Y es que el inglés, mandando a paseo su endemoniada fonética y no alambicando las frases, se convierte en un idioma de lo más sencillo, de ahí que se haya extendido universalmente para que los suecos puedan hablar con los franceses, éstos con los griegos y

así sucesivamente. De acuerdo en que "eso" no es inglés, pero funciona. Quizá, a la vista de tan buenos resultados, los ingleses tendrán también que adoptarlo en el futuro, para que incluso podamos hablar con ellos. Al igual que han tenido que decimalizar su moneda, adoptar el sistema métrico e indefectiblemente tendrán que cambiar la conducción al "otro" lado, tendrán también algún día que eliminar todo lo que no sea una letra, un sonido. Aunque para ello tenga que desaparecer ese monumental tinglado, único en la historia de la humanidad, que han montado en su país para que estudiantes de todo el mundo vayan a aprender el inglés, un idioma que ya suelen conocer bastante bien, sólo que pronunciando de manera diferente.

Pero no sólo existen tremendas dificultades a la hora de tener que hablar inglés. Iguales o mayores se encuentran a la hora de traducirlo. Y puesto que ello es un problema de rabiosa actualidad en nuestra Armada, le vamos a dedicar el resto del artículo, porque es muy posible que muy pocas personas se den cuenta, cuando dicen: *¡Que me traduzcan esto!* que ponen en marcha, en numerosas ocasiones, una maquinaria con ruedas desdentadas, engranajes cuyos pasos no se corresponden entre sí, sujeta a reacciones imprevisibles, que puede conseguir que el producto de entrada se parezca al de salida... como un huevo a una castaña.

En primer lugar, y como fallo más generalizado, hay que tener en cuenta que las palabras que se parecen, por lo general de origen latino, no suelen tener idéntico significado en ambos idiomas. A veces, la diferencia es espectacular, como sucede con *constipated*, *embarrassed* y *actual*, que todos los principiantes traducen igual, pero igual de mal, claro, porque sus significados reales son, respectivamente, estreñido, turbado y real, y no lo que parecen. En otros casos, la diferencia es más sutil, pero igualmente peligrosa, como es el caso de *argument* y *discussion*, que tienen matices totalmente inversos a los españoles, ya que el del primero es violento y el del segundo, no. Y en ocasiones puede suponer una garrafal metedura de pata, puesto que el llamar *bizarre* a un militar es tanto como tacharle de grotesco, o llegar a resultados absurdos, como el famoso *Terms of Reference*, que anda por ahí, en diversos organigramas, increíblemente traducido como Términos de Referencia, lo cual es un camelo lírico, vacío de significado alguno. ¿Que cuál es la traducción verdadera? Pues muy sencillo: *líneas de enlace*.

Como para todo en este mundo tiene que haber una razón, pudiera suceder en este caso que, como todos los angloparlantes han utilizado mucho menos la parte latina de su idioma o por lo menos ésta ha sido utilizada menos tiempo, por menos gentes y a niveles más cultos, las palabras no han sufrido sensibles alteraciones en su significado a lo largo de los siglos. En cambio, como nosotros las hemos machacado a lo largo de nuestra historia, a todos los niveles, su significado actual se ha separado notablemente del original. A ello habrá contribuido, cómo no, nuestro tradicional carácter, porque el español hace lo que le da la gana y en el lenguaje no iba a ser una excepción. ¿A quién si

no se le podría ocurrir utilizar la palabra "mono" como sinónimo de bonito?

Desde luego, hay algunas palabras cuyo significado es prácticamente el mismo, tales como *descend*, *terminate*, *intent*, etc., pero ¡vaya!, resulta que no las usa casi nadie. En fin, que de todo lo anterior surge la primera regla a tener en cuenta en las traducciones:

Salvo honrosas excepciones y palabras de aceptación universal, siempre que se traduzca una palabra inglesa por su homófona española, en el 99,9 por 100 de los casos se traducirá mal.

En segundo lugar, nos encontramos con las increíbles modificaciones que sufren los verbos ingleses al añadirles detrás una y hasta dos preposiciones. Es posible que las palabras inglesas tengan valencias y por ello su combinación dé lugar a espectaculares reacciones químicas. Existió un libro llamado *Escollos del Inglés*, muy voluminoso, que consistía exclusivamente en la relación de todos los verbos que se podían engendrar con tan increíbles apareamientos. ¡Pobre del que intente traducirlos literalmente! Algunas combinaciones producen resultados lógicos, tal y como *to go down*, evidentemente bajar, pero hasta éstas esconden sorprendentes significados, sobre todo en el lenguaje corriente y como en este caso, que significa también *tragarse una bola*. Pero otras no hay por donde cogerlas, como *to look forward*, que sorprendentemente significa *esperar con interés* o como *to give up* que, no se sabe por qué, quiere decir *rendirse*.

Los ejemplos serían interminables. Hay miles de ellos y constituyen una de las mayores dificultades en la traducción y una barrera infranqueable, incluso para los muy iniciados, máxime teniendo en cuenta que en los diccionarios, incluso los de cierta entidad, no aparecen sino las más corrientes. Y desde luego, si entra en liza el verbo *to get*, entonces apaga y vámonos. Se dice que podría prescindirse de todos los verbos ingleses mediante el uso de dicho verbo seguido de preposiciones. Así pues, expresaremos la segunda regla para las traducciones:

Todo verbo seguido de una preposición experimenta un cambio en su significado inversamente proporcional a la lógica de su traducción.

El tercer problema es común a todas las traducciones, pero parece que con el inglés sucede en mayor grado, especialmente para las palabras de raíz latina. Se trata de que, por lo general, una palabra y su traducción tienen una zona común y otras dos que no coinciden, por más y por menos. Es decir, que se solapan dejando cabos sueltos por ambos lados, por lo que muchas veces hay que recurrir a españolizar la palabra inglesa para no perder su sentido exacto, o traducir con corrección, pero a costa de perder el exacto matiz expresado en el texto original. De aquí se deduce la tercera regla, irrespetuosa e

injusta, pero muy gráfica, que se puede aplicar a todas las traducciones, pero aún más a las del inglés.

Una traducción es como una mujer, que si es bella no es fiel y si es fiel no es bella.

El cuarto problema es que el inglés no se ordena como en español. Se ordena al revés. Bueno, pero no del todo, sino a trocitos. Hay que ir invirtiendo el orden, por grupitos de palabras, dentro de cada párrafo, con infinito cuidado, pues errores en dicha agrupación traen consecuencias imprevisibles, máxime teniendo en cuenta que un adjetivo siempre precede al sustantivo y al adjetivo que lo matiza. Un buen lío, ¿no? Tanto, que cuando, por ejemplo, se lee *estimated annual payment schedule*, nunca se queda uno con la conciencia tranquila, en la duda de qué es estimado y anual, el programa o los pagos.

Y desde luego, jamás traducir palabra por palabra, defecto por el que TVE casi consigue cargarse nuestro idioma; no hay más que recordar aquella famosa frase que ha pasado a la historia de los dispartes lingüísticos: *¡Oh, qué bueno que viniste! Te ves muy bien...*

Pero volviendo al orden de las palabras, ¿qué decir de la manía de poner siempre el sujeto delante del verbo, aunque aquél sea un párrafo de varias líneas? Es grande la indignación que entra cuando, al acabar un largo párrafo, que iba saliendo bordado, de repente surge un verbo inesperado que obliga a redactar de nuevo y entera la frase que se creía tan bien encaminada. Como consecuencia, la cuarta regla:

No empezar a traducir jamás un párrafo sin antes leerlo entero y cogerle totalmente el sentido.

El quinto problema es de muy difícil solución, porque aquí entra en juego la propia naturaleza de la lengua española. Y es que otra de las gracias del inglés es su indignante y casi ofensiva capacidad para crear adjetivos y verbos a partir de sustantivos, y viceversa, para acortar largas frases haciéndolas concisas y expresivas a base de unir palabras mediante guiones, que posteriormente incluso desaparecen. Así se crean casi diariamente nuevas palabras que enriquecen el lenguaje y lo hacen más expresivo y flexible, pero que al pobre traductor le obligan a verdaderas contorsiones mentales para conseguir una versión que quiera decir lo mismo que el texto original.

Esto es quizá lo que le ha dado al inglés su enorme adaptación al lenguaje de la tecnología moderna, al ser capaz de adaptarse perfectamente a cualquier explicación, a cualquier nuevo concepto. Por eso resulta insustituible, por ejemplo, en las plaquitas de instrucciones, que pueden por ello ser cortas y tremendamente expresivas, de fundamental importancia a la hora del manejo. Esto, que es muy práctico en la vida moderna, requiere unos increíbles quebraderos de cabeza, tratando de no rebajar las bellezas de nuestra lengua, la que según Carlos I era para hablar con Dios, a las pragmáticas necesidades de la

materialista vida actual. Y es que nuestra lengua no se presta, se resiste a tamaño sacrilegio lingüístico. Lucha por decirlo con elegancia, con estilo, con suavidad. Se niega a decir *palanquear arriba para desvaporar*, aunque reconozca lo práctico del texto original, *pull up to steam off*. Pero es tan frío que preferiría decir que hay que tirar para arriba de la palanca para que escape el vapor. Pero claro; eso no cabe.

Agoreros ha habido que llegaron a predecir la muerte del idioma español a manos del inglés, precisamente por su incapacidad o su resistencia y quizá por su pudor para adaptarse a las necesidades de la tecnología moderna. Pero es la nuestra una lengua que comparten la personalidad del pueblo que la esparció a todos los confines de la tierra: orgullosa, independiente y terca, como un viejo hidalgo, encerrado en un castillo, impertérrito ante la marcha de los tiempos.

Como consecuencia de ello, nuestro noble idioma es como una nave a la que se le están abriendo numerosas vías de agua, por comodidad, por papanatismo y a veces, es preciso confesarlo, por necesidad. Y no sólo por la enorme invasión de palabras inglesas en el lenguaje diario, que por ser de uso efímero debido a modas pasajeras en su mayor parte, no llegarán a cuajar, sino por las que se traducen mal, buscando cómodamente, como se dijo anteriormente, una fácil homofonía, en lugar de molestarse en encontrar la palabra española que realmente existe y significa lo mismo. Así traducimos *code* por *código*, que un libro, en lugar de *por clave*; decimos *implementar*, que es un camelo, en lugar de *llevar a cabo*; y hasta hay quien ya dice normalmente *suceso* en vez de *éxito*. ¿A que acabamos, similarmente, diciendo *éxito de francos*? Todo ello sin que pueda servir de consuelo el que, de rebote, nos hayamos enterado que *obsoleto* estaba en el diccionario.

Otra cosa es, desde luego, la conversión al español de palabras que, por inexistencia en nuestro idioma del significado correspondiente, se acaban españolizando y perteneciendo a él, incluso con las bendiciones de la Real Academia de la Lengua. No es necesario citar ejemplos, por hartos conocidos, pero no se puede resistir la tentación de referir un par de ellos, debidos a la "guasa" del pueblo y herederos de aquel *plait plas* del oficial de los ejércitos de Napoleón, de rechazar unos caballos en venta, que dio origen a la palabra *plepa*. Dicen que la castiza expresión andaluza "estar guarnío" tiene su origen en el vocablo inglés del mismo significado *worn out*, que decían los ingenieros ingleses de la Vickers. Algo similar al caso de los helados que venden en Cartagena, que le llaman "chambis", degeneración popular de *sandwich*, aplicado a los helados al corte. Con lo que hemos llegado a la quinta regla:

Antes de crear un idioma nuevo, conviene apurar las posibilidades del existente.

Como consecuencia de los antedichos problemas, mucha gente traduce del inglés, pero poquísimos traducen bien el inglés. Quizá la causa radique en la actual avalancha de información escrita en dicho idioma,

que no da tiempo a efectuar traducciones cuidadosas, y la rapidez es siempre enemiga de la perfección. Aparte de ello, no cabe duda que el crecimiento de la demanda ha hecho bajar la calidad de la oferta, porque en las traducciones también se dan las consecuencias de la revolución de los incompletos. Antes, un pintor tenía que dominar dibujo, color, perspectiva y muchas técnicas más para hacerse famoso. Un músico, armonía, composición, contrapunto, etc. Hoy en día se hacen famosos los que no destacan sino en una faceta del arte que practican, y así vemos cantantes desafinados o afónicos que triunfan, pintores de fama que no saben dibujar o no dominan la perspectiva, etc. Las masas lo absorben todo, tanto por su falta de sensibilidad, como porque si no, los valores reales, los auténticos profesionales no darían abasto a complacer a todos. Y naturalmente, el arte de traducir, porque un pequeño arte es, no podía quedar al margen. Todo el mundo traduce y se traduce mal. No da tiempo a traducir con esmero y el que sufre es el lenguaje, al que deforman y torturan constantemente, acabando por coger vicios que luego son difíciles o imposibles de erradicar.

Se ha hecho en este artículo una referencia casi exclusiva a las traducciones directas, es decir, del inglés al español, que es nuestra lengua materna, porque para la traducción en el sentido inverso, dejémosnos de darle vueltas y seamos sinceros, hay que ser inglés. Si encima de todos los problemas apuntados, resulta que se pone a redactar el inglés un indígena del "otro" lado del canal, el resultado es desastroso. Buena prueba de ello la tenemos en los regocijantes rótulos "en inglés" de las zonas turísticas y a la inversa, en los desconcertantes folletos "en español" que vienen con algunos aparatos importados. Y eso que las traducciones técnicas suelen sufrir menos en la traducción, pero aun así también se dan fenomenales despistes, como es el caso de aquel *Barracks Ship* que se nos ofreció en venta para alojamiento de tropas. El expediente circuló por nuestros despachos, preguntándose todo el mundo qué era y para qué servía... un barco barraca.

En resumen, que las cinco reglas citadas pueden reunirse en sólo una, verdadera regla de oro de la traducción. Puede que parezca una perogrullada a primera vista, pero si se medita...

Efectuar la versión de un escrito redactado en otro idioma no consiste en traducirlo, sino en decir exactamente lo mismo, pero en español.

¿Que ello necesita de un profundo conocimiento de ambos idiomas e incluso del tema? Ya. Por eso ha pasado a la historia aquella certera frase:

Traduttore, tradittore.



TEMAS PROFESIONALES



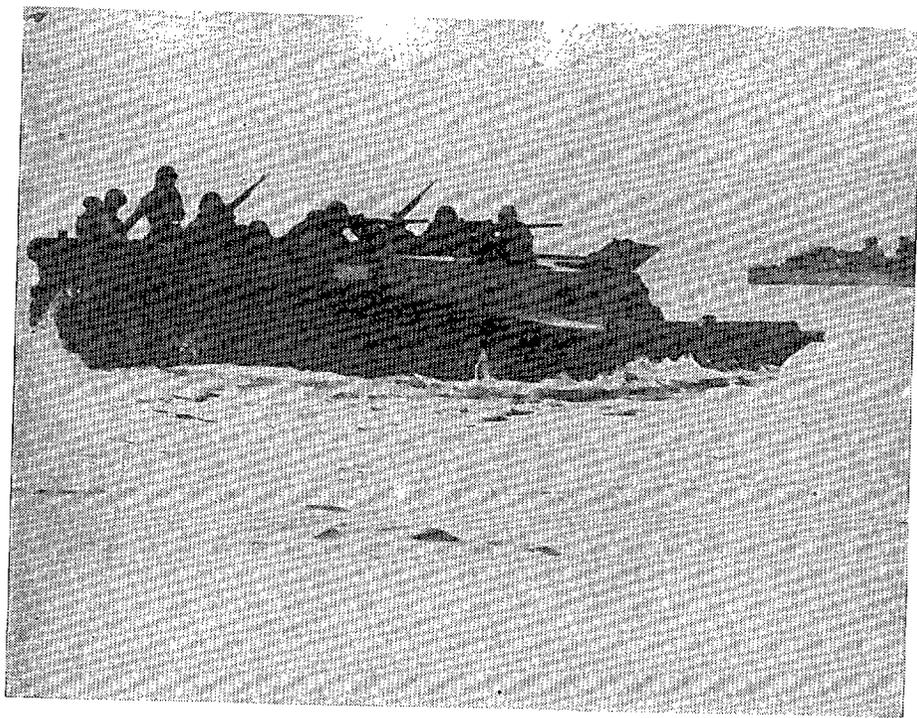
CONJETURA ANFIBIA



A rapidez con que se producen los acontecimientos y la evolución tecnológica en todos los órdenes podría llevar a confusión o a una situación de expectativa permanente. Todo ello influye de tal manera que poco tiempo es necesario para que cualquier organización quede rebasada. Sin embargo, sería error empeñarse en seguir esa evolución al mismo ritmo que se produce. Claramente se aprecia que esto es imposible. No obstante, ello no debe ser barrera infranqueable que impida una concepción dinámica de la realidad para adaptar las estructuras a ella cuando exista razonable probabilidad o se confirme una determinada tendencia. Así pues, sin pretender construir el porvenir, al menos parece debiéramos estudiar seriamente, organizadamente, la realidad vigente que más directamente nos afecta desde el punto de vista militar y cuyo conocimiento puede ser de aplicación a nuestras unidades y sobre todo a nuestros criterios. Entiendo que partiendo de lo que tenemos podrían aplicarse en profundidad los correctores oportunos que nos conduzcan a esa adaptación paulatina pero necesaria.

Desde el punto de vista de la concepción anfibia cabe formular determinadas preguntas en el marco de un futuro próximo. (¿Responderá eficazmente el actual mecanismo anfibia a los futuros conflictos? O lo que es lo mismo, con igual género de medios, ¿podremos emplearlos mañana con los criterios de hoy? Al iniciar estas consideraciones parece claro que una FAO es más un símbolo del poder nacional que

del poder naval, ya que de su intrínseca capacidad de adaptarse a la acción diplomática se deriva una efectividad política superior a la táctica.) Sin ser este el nivel donde se pretende insertar el tema, pensamos, no obstante, que en la medida que le puede afectar debería la concepción anfibia estar en condiciones de dominar problemas y conflictos que se plantearán en el futuro inmediato, lo que nos lleva a esa necesaria adaptación de nuestros criterios y de la orgánica de las unidades.



En lo que respecta a la orgánica de estas últimas es indudable que cada organización militar responde en parte a la geografía de cada país, pero descendiendo al campo concreto de las unidades son siempre posible esquemas orgánicos y criterios administrativos sencillos, poco complejos, que aumentando la eficacia de esas unidades y dando mayor densidad o ganancia a la responsabilidad de sus cuadros intermedios garantizan, además, la formación de estos mandos. En general, las actuales organizaciones a nivel de unidades operacionales adolecen de complejidad administrativa y de apoyo limitado a la función mando, es decir, existe escasa proporción o acusada ausencia de destinos de mando. Ciñendo estas observaciones a la Infantería de Marina podemos decir que diversos países ofrecen esquemas sencillos de la suya. Se podrían citar: Argentina, con cinco batallones, un batallón de comandos, un grupo de artillería de campaña, un grupo de artillería an-

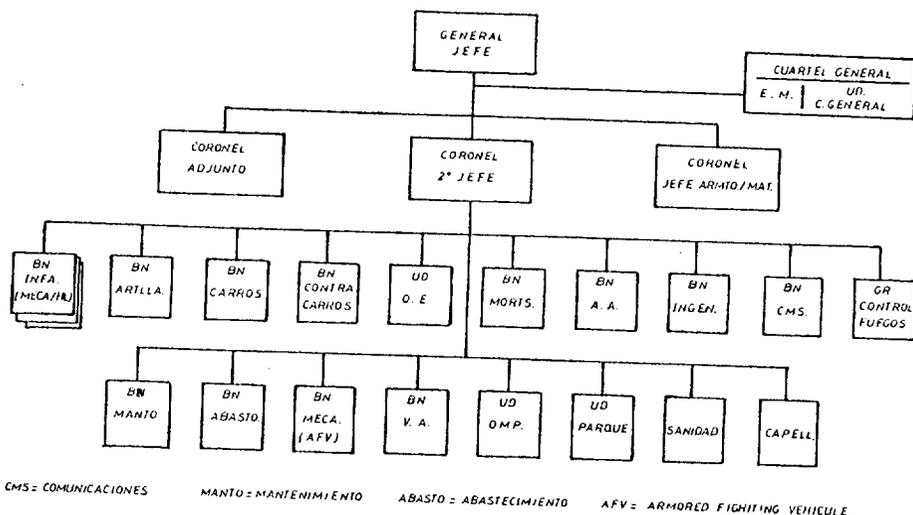
tiaérea, un batallón de Zapadores, un batallón de Transmisiones, siete compañías independientes; Inglaterra, con una brigada de cuatro batallones, un escuadrón de helicópteros, Unidades de Apoyo, etc., Corea del Sur, con dos brigadas.

La efectividad de esta orgánica general debería tener como fondo permanente el aspecto operacional de las unidades que integra. En este sentido, y por lo que respecta a la nuestra, se puede decir que la orgánica de las actuales unidades —tipo compañía— es demasiado voluminosa, especialmente ostensible al ser reforzadas para una determinada misión, resultando de difícil manejo. También nuestra orgánica y mentalidad táctica descansa, básicamente, en el infante a pie y las futuras zonas conflictivas, acaso fugaces campos de combate, van a estar invadidos y dominados por mecanizados y carros a los que habrá que oponer los medios apropiados, pero no hombres a pie. Más acorde con la realidad futura iría una decidida organización para el empleo de mecanizados y helicópteros, reduciendo sus efectivos las unidades de infantería en beneficio del incremento de unidades de mecanizados (AFV = *armored fighting vehicules*), carros, contra carros y antiáéreos. La penetración, maniobra más frecuentemente empleada en desembarco de superficie, costosa en bajas, verá reducir éstas notablemente al hacer uso masivo de mecanizados, lo que también justifica la reducción de los efectivos de aquéllas. Por otro lado, al aumentar la capacidad de defensa aérea inmediata de las unidades de la defensa, con toda la gama actual de armas antiáreas, poniendo en serias dudas la eficacia del apoyo aéreo directo es preciso compensar este desequilibrio con el incremento de la potencia de fuego del componente terrestre de infantería, que vendría dado por su mecanización. Esto no supone el abandono del infante a pie, sino que, por el contrario, aumenta sus posibilidades. La arquitectura y articulación de las unidades de infantería a nivel batallón debería admitir simultáneamente la doble condición de adaptarse a mecanizados o a helicópteros, según convenga, sin lesionar seriamente su cohesión orgánica. La coincidencia de calidad y cantidad no es fácil. Hay que mejorar, pues, la calidad y ver de qué modo se puede arbitrar un procedimiento de crecimiento o con capacidad de incremento que asegure la cantidad en el momento que interese.

Una unidad principal que agrupe este tipo de unidades específicas (Compañías) a nivel batallón facilitará grandemente su preparación y ejercicio al mismo tiempo que puede fraccionar aquéllas en el grado y medida necesarios para destacar, asignar o reforzar con el tipo o clase de fuerza preciso. Es decir, sería capaz de organizar en un momento dado la *unidad a medida* que requieran las circunstancias. Por otro lado, al ligar directamente los batallones con el jefe principal se revitaliza notablemente la cadena de mando. Pero la ventaja esencial de organizar en batallones tal unidad principal radica en que podrían instruirse en un tiempo récord el número de batallones que exigieran las circunstancias, además de las ya establecidas orgánicamente, con lo cual quedaría cubierta la "capacidad de incremento" de la unidad

principal al ser posible el generar cuantas unidades no permanentes se precisen. Se apuntan, pues, de esta forma, las diversas eficacias que definen la polivalencia y versatilidad de las unidades de hoy.

Así un esquema elemental de unidad principal con ciertas instalaciones de base, podría ser el siguiente:



Este esquema, entre otras observaciones, podría complementarse con las siguientes a destacar:

- La figura del segundo jefe en la unidad principal e igualmente en todos los batallones (siete comandantes y 11 capitanes segundos jefes de unidad).
- La figura del jefe de Armamento y Material.
- La figura del coronel adjunto al general, el cual llevaría consigo un conjunto de jefes y oficiales para enlace y formación de Planas Mayores de agrupaciones/grupos temporales; desarrollaría funciones específicas ordenadas por el general jefe en zona de vanguardia o coordinación en la de retaguardia, mando de agrupaciones/grupos de combate, funciones de envío de refuerzos, etc.
- Mando de teniente coronel en batallones de Infantería mecanizada/helitransportadas, batallones de carros (posible núcleo principal de maniobra) y manteniendo este nivel de mando en los batallones de artillería, mantenimiento y abastecimiento por llevar inherentes estos últimos funciones y actividades de base. (siete tenientes coroneles y 11 comandantes primeros jefes de unidad).
- Importancia dada a las unidades puras (compañías/batallones), es decir, de funciones específicas: fusiles, artillería, carros, an-

- ticarros, antiaéreos, morteros, vehículos, ingenieros, comunicaciones, etc. Cada una de estas funciones agrupadas en batallones, lo que facilitaría notablemente no sólo su instrucción sino también su asignación por unidades o equipos de refuerzo a las agrupaciones o grupos de combate que se organizaran.
- Planas Mayores reducidas en los batallones de maniobra o posibles núcleos de maniobra.
 - Oficinas y negociados necesarios en los demás batallones.



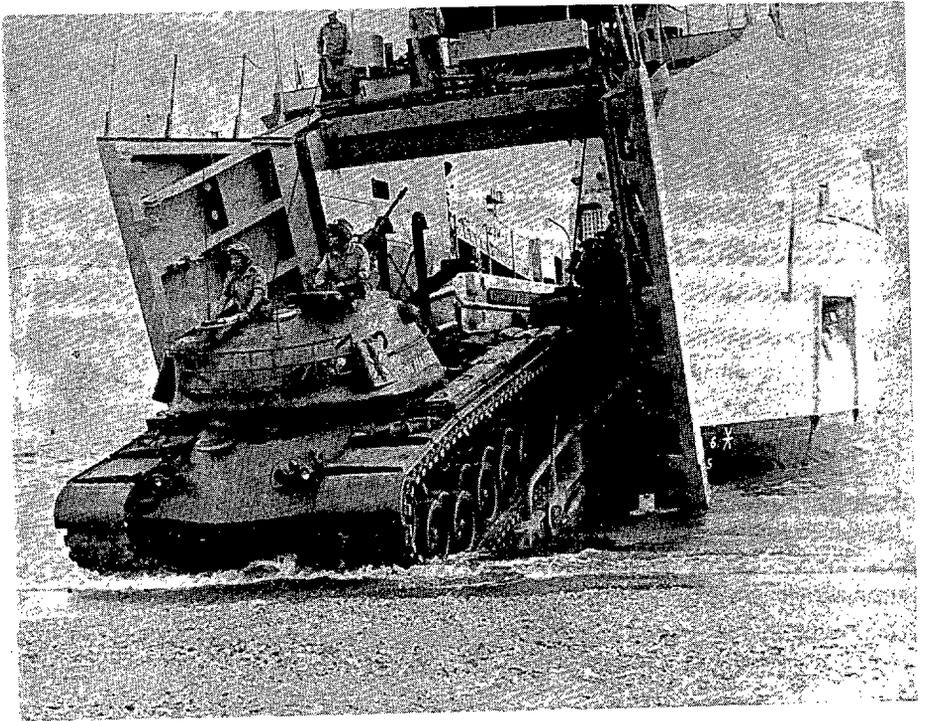
Finalmente, si se acepta que un ambiente y unas intenciones distintos en su forma y finalidad impondrán un determinado empleo de los medios, aun cuando éstos sean los mismos que en otras situaciones, se concluirá que el criterio orgánico idóneo será aquel por el que las unidades se estructuran con ideas de polivalencia y versatilidad, de adaptación permanente a la realidad del momento. Se cumplirá con la idea de polivalencia cuando se consiga que la unidad principal pueda considerarse simultáneamente como fuerza de cobertura

al mismo tiempo que fuerza de intervención, y cumplirá con la de versatilidad cuando todas las unidades que la integran actúen con plena normalidad lo mismo a pie que moto-mecanizadas o en helicópteros. Estas condiciones imponen las correspondientes tácticas que habrán de llenar esas unidades, reforzadas, componentes de la principal no como colectivos esporádicamente integrados, sino como tales unidades.

En otro orden, y en lo que respecta a la adaptación de criterios, parece evidente que habrán de basarse en aquellas realidades eficaces que sólo producen la observación o estudio de la realidad vigente. Si es importante una orgánica eficaz que imponen las circunstancias de la época, no lo es menos el escudriñar en el campo de los criterios futuros, de la estrategia operativa. Aquí parece que lindamos el ámbito de la prognosis o prospectiva y, por tanto, tener en cuenta algunos de sus principios o modelos beneficiaría el objetivo a perseguir. Sin embargo, para nadie resultan desconocidos los esquemas de estudio de la decisión y sus factores, que es en definitiva de lo que se trata. Situar tales estudios en el futuro inmediato para establecer o inventar las hipótesis posibles que den lugar a las tácticas posibles y a la posterior "táctica necesaria" es la verdadera finalidad de estos estudios de coyuntura. La herramienta estratégica que en definitiva es la Infantería de Marina ha de tener en cuenta la estrategia, no sólo la técnica y la táctica.

En esta línea, el estudio de las posibilidades operativas y logísticas de la época deberá responder a estas preguntas: ¿Qué se puede hacer en el 85, por ejemplo, con los medios y mecanismo anfibia actual? ¿Qué medios tendremos entonces y cómo podremos emplearlos? Pero antes de llegar a definir o adivinar el futuro a medio o largo plazo es preciso conocer el presente y el presente inmediato. Por ello es necesario el estudio periódico, a fecha fija, del presente, en ese nivel estratégico operativo, cuyo resultado será una hipótesis-base de maniobra. Esto exige el estudio geo-topográfico y marítimo de las zonas o áreas de interés o compromiso ampliado a otras limítrofes; estudio que quizá sería el más sencillo, aunque no el menos importante. Pero donde es preciso poner el mayor esfuerzo de imaginación y lógica es en los estudios estratégicos de la coyuntura periódica para llegar oportunamente a la decisión precisa. Hoy día la preparación o previsión se adelanta a la acción y cobra gran importancia su estudio, ya que las decisiones han de ser previamente bien calculadas en alcance y tiempo, pues es entonces en esa pre-situación cuando está en juego lo esencial y lo esencial de la decisión. Situar el problema en su verdadero terreno, en el de la psicología del adversario, exige la consideración psicológica de los conjuntos o áreas de interés, así como las vulnerabilidades en ellas observadas, lo que dará como resultado una maniobra propia en el tiempo. Los estudios periódicos simultáneamente realizados por Estados Mayores y Planas Mayores de todas las unidades, cada cual bajo el prisma de su función específica aportando cada una sus ideas, facilitaría grandemente resultados positivos. Esa maniobra en el tiempo quedaría definida por unos objetivos que podrían

ser de simple predisposición de unidades, lo cual supondría ya una postura de ventaja actualizada. Estos estudios periódicos, antídoto contra la rutina, serán la respuesta a preguntas siempre actuales, tales como: ¿Qué puede aportar la Infantería de Marina y de qué forma en la vigente coyuntura o probable situación conflictiva, repetida o nueva? ¿Cuál es su actual y real tiempo de reacción? ¿Se pueden establecer sin demora las ARG's (*Anfibious Ready Groups*) y las agrupaciones/grupos de combate temporales necesarias?



Las presiones o amenazas sobre las zonas de compromiso no se anunciarán y la presteza con que puedan realizarse operaciones previas relacionadas con la necesidad de posible intervención es una garantía concreta, real y firme resultado efectivo de una organización ágil y eficaz. La decisión o hipótesis obtenida habrá de tener en cuenta no sólo el modelo de la dialéctica actual, según la cual los conflictos surgen casi repentinamente y duran días o semanas pero no meses, sino que tendrá como fondo permanente la variable continua que impone el progreso tecnológico. Así pues, habrá de considerarse la influencia, más o menos próxima, que anuncian los progresos técnicos con el correspondiente cambio de escala, o lo que es lo mismo, el extraordinario incremento de la dimensión del espacio a manejar que supondrá la existencia y empleo de futuros V. A., LCAC (*Aircushion Landing Craft*), los cuales preludian una notable ampliación de las

posibilidades anfibia al hacer factible la acción desde detrás del horizonte visible. Consecuentemente esto multiplica las posibles zonas de desembarco aumentando el grado de sorpresa y permitiendo contar desde el primer momento de la operación con potentes elementos de choque mecanizados-acorazados y con la artillería de apoyo precisa al ser posible cruzar la línea mar-tierra sin solución de continuidad.

Los estudios estratégicos sucesivos y periódicos a fecha fija con el fin de marchar con la evolución socio-política y militar obtendrían hipótesis posibles para cada zona de interés, de tal forma que cada una responda efectivamente a una situación actual y cuya vigencia limitaría el estudio siguiente. Es en el plano de las posibilidades y objetivos, situado en el futuro inmediato, donde deben realizarse los estudios obteniendo las conclusiones en función de factores logísticos y tácticos (capacidad ofensivo-defensiva, volumen de fuerzas en función del espacio, movilidad táctica y estratégica) que determinarán el tipo de operaciones (de desgaste o rápidas). Es el estudio constante y periódico de la realidad cambiante que reflejará en una hipótesis la maniobra de vigencia limitada. Es lo que permitirá una posición mental de previsión de la situación polarizando la atención hacia una realidad concreta y actualizada. Es decir, los estudios sucesivos deben dar como resultado un método o procedimiento de argumentación mental concordante con las posibilidades operativas de la época o del momento, que nos permitan, al menos, afrontar los acontecimientos inmediatos probables en vez de sufrirlos o soportarlos sin una respuesta calculada, cristalice o no en una misión. Marcarán los hitos de nuestra dinámica racional de la realidad vigente y abren camino en el futuro. Darán, igualmente, un ordenamiento sucesivo de las necesidades. La hipótesis periódica debe ser la réplica anfibia del momento y su conocimiento constituir una ampliación del pensamiento en esa línea de estrategia operativa.

En conclusión, la observación periódica de la realidad nos conducirá a nuestra propia estrategia y a introducir en nuestra orgánica las adaptaciones más oportunas. Salir del "impasse" actual y cabalgar a lomo de nuestro tiempo exige estudios sucesivos de la inmediata realidad futura, lo que significa buscar y tener la estrategia adecuada. Mejoremos, pues, la calidad mediante una decidida mecanización de las unidades, aseguremos nuestra capacidad de incremento por una estructura en batallones y estudiemos periódica y sistemáticamente las coyunturas futuras.

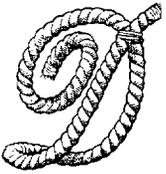
Sin duda, aquella organización que cumpla estas condiciones de polyvalencia y versatilidad apoyada en hipótesis periódicas, verdadera armadura mental y moral de la corporación, ostentará ya una notable capacidad de disuasión.

Rafael VEGA RODRIGUEZ



LA ESCASEZ DE ENERGÍA

Introducción.



URANTE la última década el mundo desarrollado se ha enfrentado con una serie de, al parecer, crisis de difícil remedio. En primer lugar surgió la amenaza de la degradación del medio ambiente. A continuación se presentó la crisis de la energía y, por último, estamos asistiendo al inesperado debilitamiento de la economía.

Estas tres crisis o dificultades están interconectadas entre sí: el control de la contaminación reduce los suministros necesarios de la energía; las medidas de conservación de energía se traducen en pérdida de puestos de trabajo. Inevitablemente, las propuestas de solución en un caso se convierten en oponentes de otras, con lo que se paralizan las acciones correctoras.

La energía desempeña un papel decisivo en las interacciones entre estos tres sistemas: su uso intensivo es responsable del rápido agotamiento de sus fuentes y de casi todos los problemas de contaminación ambiental, así como su aplicación a gran escala a los procesos de producción se halla asociada íntimamente a los problemas presentes de la economía (desempleo, escasez de capital, etc.).

Perspectivas de la energía.

La dependencia de la humanidad hacia la energía, en sus diferentes manifestaciones, es hoy en día total y absoluta. Desde el punto de vista económico, la energía ocupa una posición fundamental, ya que constituye el factor básico de todos los procesos productivos. Desde un punto de vista estratégico, el hecho de contar con los necesarios suministros energéticos es un factor esencial para la salvaguardia de la soberanía nacional. Por último, la energía es un factor decisivo para el bienestar general por su contribución al transporte, producción industrial, habitabilidad, calefacción y alumbrado, etc.

El consumo de energía en el mundo se ha incrementado de manera paulatina; durante la década 1960-1970 creció a una tasa del 5,6 por 100 anual, mientras que en España, durante el mismo periodo, lo hizo a una tasa, también anual, del 7,8 por 100.

Durante el año 1974 el consumo mundial de energía se ha calculado

TEMAS PROFESIONALES

en 7.952 millones de *tec* (1) procedente de los siguientes recursos primarios:

Petróleo	49,9 %
Carbón	32,1 %
Gas natural	20,3 %
Otros	2,7 %

Por otra parte, en España el consumo total de energía, durante el año 1975, fue de 88,5 millones de *tec*, distribuidos de la forma siguiente:

Petróleo	67,9 %
Carbón... ..	17,5 %
Gas natural	1,4 %
Energía hidráulica	10,5 %
Energía nuclear	2,7 %

Hay que tener en cuenta que la energía nuclear y la energía hidráulica sólo tienen actualmente la aplicación directa de su transformación en energía eléctrica, con la excepción de la energía nuclear aplicada a la propulsión naval nuclear. Por otra parte, por lo que se refiere a España, y tal como se desprende del cuadro anterior, el consumo de energía de procedencia fósil en sus diferentes manifestaciones constituyó más del 86 por 100 del total, lo que hace que el transporte, la producción industrial, los usos domésticos, etc., sean altamente dependientes de este tipo de energía.

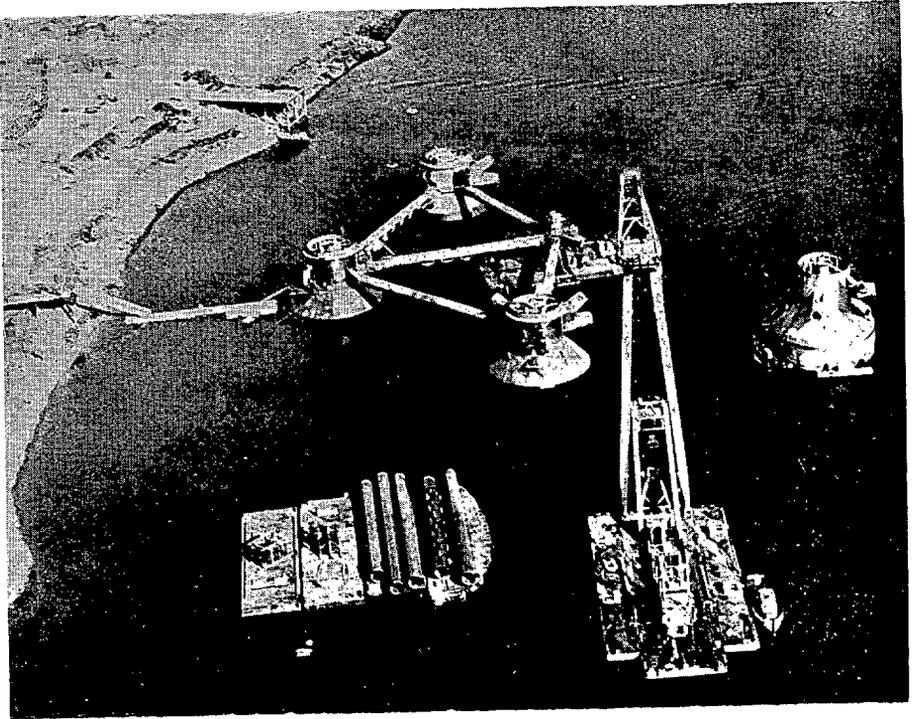
El progreso económico exige un aumento en el consumo de energía *per capita*, por lo que una limitación radical e indiscriminada del consumo energético produciría un estancamiento o, incluso, una regresión del crecimiento económico con repercusiones negativas como podrían ser disminución del ritmo de la actividad industrial, aumento del desempleo, retraimiento de la iniciativa privada e inversión y, en resumen, disminución del nivel de vida.

La causa principal de la actual crisis de la energía ha sido el embargo de petróleo por parte de los países árabes, a partir de noviembre de 1973. Además, esta crisis se ha visto agravada por otros factores concurrentes, tales como el crecimiento demográfico, el aumento de consumo energético *per capita*, la creciente productividad y, desde luego, el derroche de energía.

Esta crisis del petróleo ha afectado a España de una manera muy directa; la subida de los precios de los crudos ha aumentado los pagos en divisas por las importaciones de aquéllos. El pago en divisas al exterior por las importaciones de petróleo, que en 1973 supusieron un coste de 63.000 millones de pesetas, se elevaron drásticamente a continuación de la crisis; alcanzando en 1976 la cantidad de 300.000 millones de pesetas, lo que representa más del 25 por 100 del coste de las impor-

(1) *Tec* = tonelada equivalente de carbón de 7.000 Kcal/Kg de poder calorífico, unidad energética utilizada para referir las distintas formas de energía a un patrón común.

taciones españolas en el año. Hay que tener en cuenta que, según estimaciones recientes de la propuesta del Plan Energético Nacional 1977-1987 (PEN), el conjunto de recursos energéticos primarios actuales de nuestra nación es inferior al 1 por 100 del total mundial, mientras que el consumo interno bruto español de energía primaria representa una cantidad del orden del 3 por 100 mundial.



A raíz de la mencionada crisis del petróleo y pasado un tiempo prudencial, se ha constatado que las medidas coyunturales adoptadas han sido insuficientes, por lo que el futuro apunta hacia una nueva situación configurada como una etapa de transición hacia nuevas maneras en la obtención y el uso de la energía, con costes cada vez mayores y con grandes incertidumbres en materia de precios y posibilidades de aprovechamiento.

De esta nueva situación se desprende la necesidad de adopción de ciertas medidas para la disminución o la limitación del consumo energético, tanto mediante medidas de "conservación de energía" como por el empleo de los recursos alternativos de energía.

Con respecto al consumo y abastecimiento energético para un próximo futuro, los expertos de la Comunidad Económica Europea evalúan, hasta el año 1985, un crecimiento anual acumulativo de su PIB (Producto Interior Bruto) del 3,7 por 100, con un aumento del 3 por 100 también anual del consumo de energía primaria. Los porcentajes del balance energético de la citada previsión aparecen en la tabla siguiente:

TEMAS PROFESIONALES

	1974 (real)	1980 (previsto)	1985 (previsto)
Petróleo	57 %	53 %	52 %
Carbón	23 %	20 %	17 %
Gas natural	15 %	19 %	19 %
Hidráulica y otras	3 %	3 %	3 %
Energía nuclear	2 %	5 %	9 %

En lo que a España se refiere, las previsiones de la propuesta del Plan Energético Nacional ya mencionado evalúan el crecimiento anual acumulativo del PIB hasta 1987 en un 3,72 por 100, con un aumento anual del consumo de energía primaria del 4,3 por 100. Los porcentajes desglosados del balance energético aparecen a continuación:

	1977 (real)	1982 (previsto)	1987 (previsto)
Petróleo	66,3 %	60,1 %	53,8 %
Carbón	15,2 %	16,7 %	16,6 %
Gas natural	1,9 %	5,1 %	6,5 %
Energía hidráulica	14,5 %	9,9 %	8,9 %
Energía nuclear	2,1 %	8,2 %	14,2 %

Entre las consideraciones de la propuesta del PEN citado destaca la afirmación de que la energía nuclear es indispensable y que sin ella la nueva era de transición y de crisis energética no presenta posibilidades de superación, al no existir otra fuente más accesible, viable y plenamente desarrollada desde ahora al año 2000.

Independencia y conservación energética.

El potencial mundial de recursos convencionales energéticos ha sido objeto de numerosos estudios, ofreciendo cifras de evaluación muy distintas, dados los diferentes criterios aplicados para expresar su dimensión. El inventario que se presenta en la tabla siguiente se refiere a las cifras máximas, que incluyen las llamadas reservas probadas y las suplementarias o diferidas, siendo sus cifras comúnmente aceptadas por los principales organismos internacionales ocupados del tema:

Clase de combustible	Potencia (en millones de tec)	% sobre el conjunto
Petróleo	330.000	1,74 %
Carbón	8.460.000	44,74 %
Gas natural	180.000	0,95 %
Uranio	9.940.000	52,57 %
TOTAL	18.910.000	

Por lo que a España respecta, el potencial de recursos energéticos convencionales se presenta en la siguiente tabla:

Clase de energía	Potencia (en millones de tec)	% sobre el conjunto
Petróleo	70	0,011
Carbón	2.540	0,43
Gas natural	2,3	0,0004
Uranio	596.000	99,56
Hidráulica (al año)	20	—

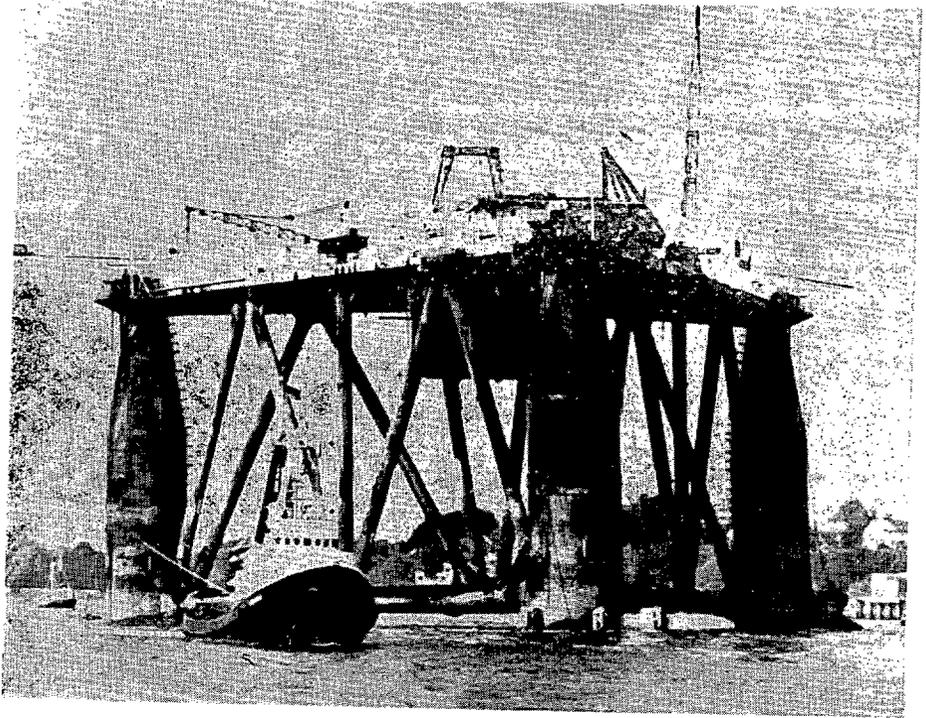
De la consideración de los datos anteriores se concluye que España es un país relativamente bien dotado de recursos uraníferos e hidráulicos, mientras que su potencial en combustibles fósiles (sólidos e hidrocarburos) es muy débil. En el momento actual el potencial específico relativo a los recursos de uranio, expresado en Tm/km², se considera quince veces superior al valor medio mundial.

La energía hidráulica presenta una serie de ventajas incuestionables: no se consume ningún tipo de combustible, nuestra nación es autosuficiente en tecnología y realización de saltos hidráulicos, los riesgos de averías y las paradas por mantenimiento son más pequeñas que las de centrales de otro tipo, su versatilidad de adaptación a la demanda de carga es mucho mayor, el esfuerzo financiero que requieren es grande sólo durante la construcción y, por último, no dejan residuos, ni contaminan (aunque su influencia en el paisaje es considerada en algunos casos como tal contaminación). De todas maneras, aunque las disponibilidades potenciales de energía hidroeléctrica en España son de interés elevado, con ello no se puede cubrir más que una parte de las necesidades energéticas de la nación, estando además sometidas al yugo del régimen pluviométrico estacional.

La energía nuclear ofrece perspectivas halagüeñas para su implantación en nuestra nación, aunque esta implantación presenta una serie de condicionantes como son el rechazo de este tipo de energía por parte de la sociedad y los problemas derivados de la reelaboración del combustible y la gestión de los residuos. La reelaboración del combustible irradiado está seriamente dificultada por razones tecnológicas y políticas, estas últimas ligadas al problema de la proliferación de las armas nucleares. La gestión de los residuos radiactivos requiere una acción vigorosa generalizada para establecer y poner en marcha las técnicas de transformación de los residuos y la construcción y explotación de los necesarios almacenamientos.

Por lo que se refiere a los hidrocarburos (petróleo y gas natural) el potencial específico español es de unas 17 veces inferior al valor medio mundial, considerándose de poca entidad nuestro inventario, incluso teniendo en cuenta los sondeos en tierra y "offshore" en curso y los previstos, así como el aprovechamiento de petróleo a partir de arenas

bituminosas y esquistos. Para el carbón se considera que el potencial específico nacional es aproximadamente trece veces inferior al valor medio mundial, caracterizándose, además, los yacimientos por una geología irregular con estratos de poca potencia, con grandes inclinaciones y muy dispersos.



A la vista de lo expuesto es indudable la necesidad de adoptar una política de independencia y conservación de la energía, iniciada ya en varias naciones desarrolladas, con una serie de criterios contemplados en la propuestas del PEN y que pueden resumirse en:

- Garantizar la continuidad de los suministros energéticos necesarios para el desarrollo económico.
- Reducir al mínimo compatible con este desarrollo las importaciones de productos energéticos.
- Promover el ahorro y uso racional de la energía con las medidas y estímulos necesarios.
- Diversificar en la medida de lo posible las fuentes y naturaleza de los recursos energéticos.
- Reducir la dependencia tecnológica en el sector de la energía, impulsando los estudios, investigación y desarrollo en este campo; y
- Establecer una política de precios de las distintas clases de energía de acuerdo con sus costes reales.

Descendiendo al campo concreto de la conservación de energía se han tomado una serie de medidas, y están elaborándose otras, para el ahorro y la mejor utilización de aquélla. En el sector industrial está en vigor la contingentación de entregas de combustibles con penalización del consumo excesivo, mientras que está en estudio la utilización de instrumentos fiscales para las industrias de alto consumo de energía y el establecimiento de normas sobre aislamiento térmico y calefacción de edificios industriales. En el sector transporte está en aplicación la limitación de velocidad en carretera, en potenciación la vigilancia del estado actual de los vehículos y parcialmente en vigor un programa para mejorar el servicio de los transportes del Estado. En el sector doméstico se ha limitado el consumo de energía mediante la contingentación de las entregas de combustible y la limitación a 20° C. de las temperaturas en locales públicos y se encuentra pendiente de desarrollo la normativa para la instalación de aislamientos térmicos en edificios, tanto nuevos como ya existentes. Por último, en otros sectores se han tomado medidas como son la reducción del alumbrado público y la modificación estacional de la hora oficial.

Fuentes alternativas de energía.

Las fuentes alternativas de energía significan una reconsideración de las posibilidades técnicas de los recursos energéticos. Ante la presencia de estas nuevas fuentes alternativas de energía es interesante hacerse una serie de preguntas:

- ¿Pueden estas fuentes alternativas suministrar la energía necesaria a un precio razonable, aproximadamente igual al de los recursos actuales?
- ¿Estas alternativas tecnológicas están suficientemente desarrolladas para ser capaces de contribuir en una proporción significativa a nuestras necesidades energéticas?
- ¿Es aceptable su impacto sobre el medio ambiente?

Una característica de estas fuentes de energía, en su estado de desarrollo actual, es el hecho de su dispersión, así como el pequeño tamaño de sus instalaciones. Sin embargo, estas características pueden representar, en cierta medida, una ventaja para determinadas aplicaciones ya que permite su utilización en pequeña escala en lugares aislados en los que no se justifique la gran inversión requerida por otros sistemas de generación energética. Un segundo rasgo diferenciador de estas fuentes es su limpieza, lo que las convierte en particularmente adecuadas para zonas de elevado nivel de contaminación. Como última característica está el hecho de que, en su mayoría, son fuentes consideradas inagotables.

Pese a todo lo anterior este tipo de energías no han alcanzado su umbral económico de utilización, encontrándose bastante lejos de que

puedan contribuir de una manera significativa al necesario suministro de energía. Por todo ello, su estudio y desarrollo en sus diferentes fases de experimentación, plantas piloto y primeras etapas industriales proporcionará un mejor conocimiento de sus posibilidades técnico-económicas, una mejor definición de sus campos de aplicación y la estimación de los posibles efectos de su aplicación futura.

La energía solar incide sobre la tierra en grandes cantidades, pero su aprovechamiento presenta dificultades debido a su baja concentración, a su carácter intermitente y al problema de su almacenamiento. Dos son las maneras en que esta energía puede ser aprovechada: su utilización térmica directa y la producción de energía eléctrica.

La utilización térmica directa consiste en la captación de la radiación solar mediante colectores planos o parabólicos. La principal aplicación de este sistema es la calefacción y acondicionamiento de edificios, el calentamiento del agua y la potabilización de aguas salobres. Este sistema se encuentra en una fase de desarrollo industrial primario y prácticamente cerca del umbral económico de su aplicación, siendo su principal inconveniente los largos períodos de amortización del equipo necesario.

La producción de energía eléctrica a partir de la energía solar puede hacerse de dos maneras principales: mediante la conversión térmica y por conversión directa fotovoltaica. El sistema de conversión térmica presenta variantes según el fluido empleado para la transmisión del calor. Para la concentración se emplean campos de heliostatos, que requieren una amplia extensión de terreno, y los espejos parabólicos. En cuanto a los fluidos utilizados, el empleado preferentemente es el agua, aunque se investigan otros fluidos de características especiales, tales como el sodio líquido. El coste de generación de electricidad por este sistema se considera de 20 a 50 veces mayor al de la obtención por medios convencionales, esperándose que en plazos del orden de veinte años puedan ser rentables instalaciones de hasta 5 Mw en lugares de alto nivel de insolación.

La conversión directa de energía solar en energía eléctrica utilizando el efecto fotovoltaico, se encuentra en un proceso de investigación y desarrollo de las células solares de silicio, actualmente de coste muy elevado y con un rendimiento en las mismas del 8 al 10 por 100, así como en una fase de estudio de los concentradores que aumentan la cantidad de energía incidente sobre las células. Otro problema que se presenta en este tipo de conversión es el del almacenamiento de la energía obtenida para su utilización en las horas de ausencia de radiación solar, apuntando de momento las soluciones al almacenaje químico de la energía.

Dentro de Europa, España presenta las mejores perspectivas para la utilización de este tipo de energía, habiéndose ya realizado una serie de acciones que han tenido como resultado la creación de la Plataforma Solar de Almería, en la cual se construirán dos plantas solares de una potencia de 500 Kw cada una, según proyecto multinacional de la Agen-

cia Internacional de Energía, y una planta solar de 1.000 Kw de tecnología nacional, esperándose que entren en funcionamiento en 1981.

La energía geotérmica es una fuente autóctona de energía y que puede ser competitiva en ciertas condiciones favorables. El vapor procedente de los pozos geotérmicos se puede utilizar directamente para mover un turbogenerador o alternativamente este vapor puede utilizarse para calentar otro vapor que se utiliza luego en la turbina.

Los yacimientos geotérmicos de baja entalpía contienen el agua a temperaturas entre 60° y 150° C., siendo su aplicación principal la calefacción. Los yacimientos de alta entalpía, con temperaturas entre 200° y 300° C., son explotados para la producción de electricidad, bien directamente o por medio de un ciclo indirecto según el grado de salobridad del yacimiento.

Las instalaciones existentes hasta el momento son de pequeño tamaño, del orden de 50 a 100 Mw, con rendimientos de conversión del 15 al 20 por 100. De los estudios realizados en nuestra nación se deducen que zonas con yacimientos explotables de alta entalpía se encuentran en Olot (Gerona), zonas de la Cordillera Bética y especialmente en las islas Canarias. Las investigaciones más avanzadas se llevan a cabo en la Montaña del Fuego (Lanzarote), donde se pretende que para el año 1982 se pueda disponer de una potencia instalada de unos 15 a 20 Mw.

La energía eólica ha sido corrientemente utilizada a lo largo de la historia, ya que al tratarse de una energía mecánica su conversión en trabajo útil es relativamente fácil. Sin embargo, sus características de dispersión, sin posibilidad de concentración, hacen que sus posibles aplicaciones queden reducidas a máquinas generadoras de poca potencia, considerándose en este momento el umbral de 5 Mw por consideraciones mecánicas de soporte del conjunto hélice-generador.

En este campo España puede considerarse como un lugar poco ventoso, aunque existen zonas como Aragón, el delta del Ebro, Gibraltar, Finisterre y las islas Canarias que pueden alcanzar altas potencias específicas y donde podrían plasmarse una serie de programas llevados a cabo en este momento por el INTA y otras industrias nacionales.

El aprovechamiento de los residuos sólidos urbanos (RSU) supone, además de su utilización como fuente potencial de energía, la reducción del problema de su eliminación. Su tratamiento incluye un mecanizado previo, que permite recuperar el vidrio, los metales y otras materias, con procesos posteriores de incineración, fermentación anaerobia o pirólisis.

La fermentación anaerobia de la materia orgánica produce metano y dióxido de carbono, con rendimientos entre el 60 y el 80 por 100. El proceso de pirólisis permite la conversión de la materia orgánica en combustibles sólidos, líquidos y gaseosos aunque es necesario un control complejo de la operación debido a la falta de homogeneidad de la mezcla, requiriéndose además la adopción de medidas estrictas para evitar la contaminación.

El aprovechamiento de este tipo de energía puede producir resultados de cierta entidad a un plazo relativamente corto. En España está en función una planta de incineración en San Adrián del Besós (Barcelona) alimentando una central de 18 Mw de potencia, mientras que la Empresa Nacional Adaro está poniendo a punto una planta piloto en las afueras de Madrid.

Otros sistemas de utilización de energía como son la de los mares (en sus vertientes de mareas, corrientes y gradientes térmicos), la bioconversión (en sus facetas de conversión de biomasa y carbones en combustible por la utilización de calor y el mismo proceso por la utilización de microorganismos), la utilización de derivados clorofílicos en células fotoeléctricas, la producción de hidrógeno a partir del agua, las pilas de combustible, etc., se revelan con pocas posibilidades de introducción en el contexto actual.

Las instalaciones de estas fuentes alternativas de energía son de pequeña potencia comparándolas con la potencia de 1.000 Mw que suministran las modernas centrales nucleares. Por otra parte, es necesaria una gran objetividad en el estudio de las nuevas fuentes energéticas, optimizando al máximo los costes de desarrollo para su futura implantación.

Energía nuclear. Economía y fiabilidad.

A nivel mundial y a la vista del inventario de los recursos energéticos, se pueden prever ciertas tendencias generales de los mismos, bien hacia su agotamiento o hacia su estabilización. Estas tendencias, de manera resumida, son:

- La previsible aparición del problema de suministro de petróleo a partir de 1985 e incluso a partir de 1980.
- La aparición de problemas en el suministro de carbón, aunque en un plazo mayor que el del petróleo.
- La estabilización, seguida de disminución relativa, de la utilización del gas natural.
- El agotamiento de las posibilidades rentables de nuevas centrales hidráulicas.
- La no inmediata viabilidad de la utilización en gran escala de los recursos alternativos de energía considerados en el punto anterior.

Por todo ello la energía nuclear aparece como la gran posibilidad adicional de producción de energía (singularmente eléctrica), con cuya incorporación al sistema de recursos energéticos se amplía enormemente el campo y las expectativas de la energía para los próximos cuarenta o cincuenta años.

La propuesta del Plan Energético Nacional concede una gran importancia a las centrales nucleares por una serie de razones. En primer término, permiten una reducción importante de las importaciones de

combustible fósil, en el cual nuestra nación es muy deficitaria. En segundo lugar facilitan la diversificación de los suministros energéticos. Por último, permiten la reducción del precio del kilovatio-hora en comparación con los costes de otros medios de producción.

Los costes comparativos de producción de energía eléctrica, según los diferentes tipos de central, varían continuamente como consecuencia de cambios en los precios de los distintos combustibles y de la variación de las monedas nacionales en el mercado internacional.

La comparación de costes fijos o de capital (fundamentalmente de inversión en la central, teniendo en cuenta su amortización), costes de explotación y mantenimiento y costes de combustible, que componen el coste total para las centrales nucleares y de petróleo, es la siguiente:

Tipo de central	Costes de capital	Explotación y mantenimiento	Combustible
Nuclear	77 %	5,6 %	23 %
Petróleo	31 %	2,2 %	69 %

Es decir, mientras que en una central térmica de petróleo el combustible representa casi las tres cuartas partes del coste de la energía producida, en una central nuclear el combustible sólo representa la cuarta parte del mismo. De esta manera, la variación de los precios de combustible afecta mucho menos a una central nuclear, lo que constituye una ventaja económica por la situación mundial de incertidumbre de precios y de tipos de cambio.

Estimaciones recientes realizadas en España sobre costes de la generación de energía eléctrica en una central nuclear y en centrales térmicas de carbón y de petróleo dan como valores respectivos para el precio del kilovatio-hora, 233, 243 y 252 céntimos, para utilizaciones de 6.000 horas/año. Por otra parte y siempre que la utilización no baje de 4.500 horas/año una central nuclear produce energía más barata que las centrales térmicas convencionales.

Aun a un plazo relativamente corto, como el que la propuesta del PEN 1977-1987 considera, las previsiones de coste de combustible son difíciles de realizar. Sin embargo, se puede asegurar que los precios de petróleo, por su escasez, se encarecerán progresivamente, mientras que se limitará su consumo para las necesarias aplicaciones como materia prima en la petroquímica. Por otra parte, en lo que al combustible nuclear se refiere, el coste del mineral concentrado representa un tercio del coste total del combustible, quedando los dos tercios restantes como costes de los procesos industriales, que se supone podrán ser reducidos en el futuro por el progreso tecnológico y la generalización de los citados procesos.

Las reservas evaluadas en España de uranio del tipo de lo que se ha convenido en llamar primer escalón de costes (por debajo de 15 dólares

TEMAS PROFESIONALES

la libra de $U_3 O_8$) son del orden de 20.000 Tm. En el segundo escalón de costes (con valores entre 15 y 30 dólares la libra de $U_3 O_8$) se estima un total de 93.500 Tm, existiendo además un tercer escalón de reservas de unas 97.500 Tm de $U_3 O_8$. Todo ello hace que las reservas de nuestra nación sean de unas 210.000 Tm, que, como anteriormente hemos dicho, suponen un potencial específico quince veces superior al valor medio mundial.

Desde que en 1956 se inauguró oficialmente la primera central nuclear de producción de energía eléctrica en Calder Hall, con cuatro reactores de 35.000 Kw cada uno, este tipo de centrales se ha ido incorporando en número cada vez mayor hasta llegar a la situación actual en la que el número de unidades en explotación, construcción y proyecto constituyen la garantía de la seguridad de esta fuente energética, habiendo sido necesarios más de treinta años para llevar a su estado de madurez actual esta tecnología.

Según fuentes de 1977 el resumen de energía generada por centrales nucleares en el mundo y en los países más importantes en este campo es el siguiente:

	Explotación Mw	Construcción Mw	Proyecto Mw	Total Mw
Estados Unidos ...	42.886	85.757	71.363	199.986
Francia	4.598	21.450	2.500	28.548
Alemania (R. F.)	7.335	9.521	10.104	18.708
Japón	8.211	8.593	1.904	18.708
URSS	7.085	—	9.830	16.915
España	995	6.555	6.882	14.432
Canadá	4.004	3.724	4.108	11.836
Reino Unido ...	8.080	3.700	—	11.780
Suecia	4.649	2.700	2.060	9.409
Mundial	96.379	167.931	126.872	391.182

Los reactores de centrales nucleares más utilizados son los de tipo de agua ligera, tanto en su variante de agua a presión (PWR), único tipo utilizado en los submarinos de propulsión nuclear, como los de agua en ebullición (BWR). Les siguen en importancia los de grafito-gas (GCR), agua pesada (HWR), avanzado de gas (AGR) y refrigerado por gas a alta temperatura (HTGR), con implantaciones diversas según las diferentes naciones.

Existen también varios diseños de reactores reproductores rápidos en los que se espera un aprovechamiento del uranio de 50 a 70 veces mayor que el actual. Estos reactores, cuya diferencia esencial respecto a los anteriores es la utilización de neutrones rápidos, por lo que no necesitan moderador, además de producir energía térmica como aquéllos, consiguen, con una adecuada disposición, producir más combustible del que consumen. Todo ello explica los grandes esfuerzos en investigación y des-

arrollo que los países más avanzados dedican a este tipo de reactores, todavía en período de prueba.

La producción masiva de energía necesaria en el futuro podrá obtenerse por medio de los reactores de fusión, en los que se verifique la unión de núcleos atómicos ligeros, mediante plasmas gaseosos a temperaturas de millones de grados, generando enormes cantidades de energía, en un proceso similar al producido en el interior del Sol. La utilización de reactores de fusión controlada presenta de momento una serie de dificultades científicas y tecnológicas, muy especialmente en lo que se refiere al confinamiento del plasma a tan elevada temperatura. De todas maneras no se prevé la utilización comercial de este procedimiento antes de principios del próximo siglo, en cuyo momento se habrá dado un paso definitivo para solucionar la crisis energética, ya que el combustible utilizado (el deuterio) se encuentra uniformemente repartido en el agua del mar, con un contenido energético que se considera suficiente para abastecer a la humanidad durante un tiempo superior al transcurrido desde la formación de la Tierra hasta el momento actual.

España se incorporó al grupo de países de energía nuclear con la puesta en servicio de la central de Zorita (Guadalajara), en agosto de 1969. Las centrales que se encuentran actualmente en explotación se muestran en el cuadro siguiente:

Emplazamiento	Tipo de Reactor	Potencia en Mw	Puesta en servicio
Zorita (Guadalajara) ...	PWR	160	Agosto 1969
Garoña (Burgos) ...	BWR	460	Mayo 1971
Vandellós (Tarragona).	GCR	375	Julio 1972

La segunda generación de centrales nucleares son las que se encuentran en construcción en estos momentos y se muestran en el siguiente cuadro:

Emplazamiento	Núm. de unidades	Tipo de reactor	Potencia en Mw	Puesta en servicio
Almaraz (Cáceres) ...	2	PWR	2×930	1979
Lemóniz (Vizcaya) ...	2	PWR	2×930	1979-80
Ascó (Tarragona) ...	2	PWR	2×930	1979-80
Cofrente (Valencia) ...	1	BWR	975	1981

Por último, la tercera generación la constituyen una serie de centrales de los tipos PWR y BWR, con potencias de alrededor de 1.000 Mw cada unidad y cuya relación es la siguiente: Valdecaballeros (Badajoz), 2 unidades; Sayago (Zamora), 1 unidad; Trillo (Guadalajara), 2 unidades; Vandellós (Tarragona), 2 unidades y Regodola (Lugo),

1 unidad. Esta serie de centrales, que tienen concedida la autorización previa, deberían entrar en servicio a partir de 1983, estando pendiente su autorización definitiva de la aprobación del PEN.

Colofón.

El 2 de diciembre de 1942, fecha en que Fermi y sus colaboradores pusieron en funcionamiento el primer reactor nuclear, representó el comienzo de una nueva era en la utilización de energía. Durante los diez años siguientes se invirtieron enormes esfuerzos técnicos y económicos en el desarrollo de la incipiente tecnología nuclear, guardada celosamente por el secreto militar.

La primera Conferencia para la Utilización Pacífica de la Energía Nuclear, celebrada en Ginebra en 1955, marcó el fin del período de secreto inicial, pasando la energía nuclear de ser una técnica fundamentalmente militar a constituir la base de amplios programas de investigación con múltiples aplicaciones científicas e industriales.

Como ya se ha dicho, han sido necesarios más de treinta años para llevar la tecnología nuclear a su estado de madurez actual, por lo que parece lógico suponer que el desarrollo de cualquier otra fuente alternativa de energía requiera períodos de tiempo del mismo orden.

Si bien la producción de energía eléctrica es la aplicación más conocida de la tecnología nuclear, no se deben olvidar otras aplicaciones y contribuciones al progreso, como son el uso de isótopos radiactivos en procesos industriales, las aplicaciones en la medicina nuclear, la irradiación de alimentos y plantas y, por supuesto, la propulsión naval nuclear. En este sentido debe recordarse que se encuentran navegando siete buques de guerra de superficie de propulsión nuclear (y cuatro en construcción) todo ellos de la Marina de los Estados Unidos y más de 250 submarinos (y más de 100 en proyecto) de las Marinas de Estados Unidos, Rusia, Inglaterra y Francia. Este es el reto con el que tal vez en un futuro no muy lejano se encontrará nuestra Marina.

Juan BURGOA FERNANDEZ



BIBLIOGRAFIA

- Propuesta del Plan Energético Nacional 1977-1987.* Ministerio de Industria y Energía. Diciembre 1977.
- Simposio Internacional sobre Fuentes de Energía y Desarrollo.* Libros de Ponencias y Coloquios. Octubre 1977.
- Nuclear Power and the Environment.* American Nuclear Society. Junio 1976.
- Política Estratégica de la Energía.* Boletines Informativos del Alto Estado Mayor.
- La energía nuclear en España.* Forum Atómico Español. 1978.
- La escasez de energía.* Plaza y Janés. Barry Commoner. Septiembre 1977.
- Energy Conservation and the Consumer.* Science. B. Hannon. Julio 1975.

HELICOPTEROS NAVALES



I bien la función primordial del glorioso Cuerpo al que pertenezco no tiene relación con el tema, mi afición con todo lo relacionado con estas aeronaves, que pueden desarrollar muchos y valiosos cometidos en la Armada, me lleva a presentar las características generales de algunos de los modelos de helicóptero que más pueden adaptarse a las necesidades navales.

La importancia de los helicópteros en la Marina de Guerra es creciente y existe una tendencia de trasvase del "LOH" hacia el "ASH" y del "UH" hacia el "UTTAS" (1).

Así, vamos a tratar aquí someramente de dos modelos de la Casa inglesa Westland, en esta línea: el *Lynx* y el *Sea King*.

Westland "Lynx".

Este nuevo helicóptero de avanzada tecnología está diseñado para requisitos operacionales de la Marina Real y el Ejército británico. El *Lynx* tiene dos récords mundiales de velocidad, consiguiendo una velocidad máxima de 321 Km/h.

Entre sus características más notables se pueden considerar las siguientes: Sistema completo de armas antisubmarinas, diseñadas para operaciones en todo tiempo. Radar, equipo de búsqueda y torpedos, y un sistema de mandos de vuelo automático. Papeles alternativos son el transporte de heridos, escolta armada, búsqueda y salvamento. Multi-misión con diez hombres completamente armados con un alcance de 400 Km. En misión antisubmarina más de dos horas sobre la zona de operación con un radio de acción de noventa kilómetros.

El *Lynx* fue proyectado inicialmente como helicóptero naval de la Armada británica, posteriormente adaptado para su empleo en tierra. Ciertamente, dicha adaptación se ha traducido en un empobrecimiento de sus cualidades logístico-tácticas, sobre todo en lo que se refiere a su tonelaje y costos. El motivo estriba en el hecho de que, como la experiencia ha demostrado ampliamente, los helicópteros que se diseñan expresamente para ser utilizados con fines navales poseen unas

- (1) "LOH".—Helicóptero ligero de observación.
 "ASH".—Helicóptero de exploración avanzada.
 "UH".—Helicóptero utilitario.
 "UTTAS".—Sistema aéreo de transporte táctico utilitario.



El *Lynx*, helicóptero embarcado.

características peculiares que les hacen poco adecuados para su uso en tierra.

De hecho, el helicóptero naval es un medio de búsqueda, así como un vector de armas sofisticado de gran autonomía, con escasas propiedades de rendimiento logístico, las cuales son, en cambio, fundamentales cuando se utilizan en tierra.

Westland "Sea King".

Es un helicóptero avanzado de 9.545 Kg., principalmente ideado para misiones antisubmarinas, búsqueda y salvamento, puede operar en todo tiempo, tanto de día como de noche, entre sus papeles secundarios incluye transporte de tropas, carga y evacuación de heridos.

Su característica principal (misión-táctica), radar integrado, sonar, sistema de vuelo automático completo y una variedad de armas. El *Sea King* es capaz de detectar y destruir submarinos modernos en todas las condiciones atmosféricas. Puede amarrar y despegar con 22 pasajeros. Su velocidad máxima es de 208 Km/h, con un radio máximo de acción de 570 Km y 18 supervivientes.



Un *Sea King* en misión de salvamento

Los helicópteros Westland.

El origen de la compañía se remonta al año 1915, cuando *Petters*, una compañía industrial situada en Yeovil, estableció los Talleres *Westland* para la fabricación de hidroaviones para la Marina Real.

El primer helicóptero fue el *Westland Dragonfly*, una versión bajo licencia del *S-51*, estableciendo la línea de producción en 1950. *Westland* equipa a las fuerzas armadas británicas y también realiza considerables exportaciones.

Por otra parte, uno de los mayores intereses de *Westland Aircraft Limited* es el *Hovercraft*. Su compañía subsidiaria, *British Hovercraft*, es la primera del mundo en el diseño, fabricación y venta del *Hovercraft* de gran velocidad y completamente anfibia para una variedad de fines civiles y militares.

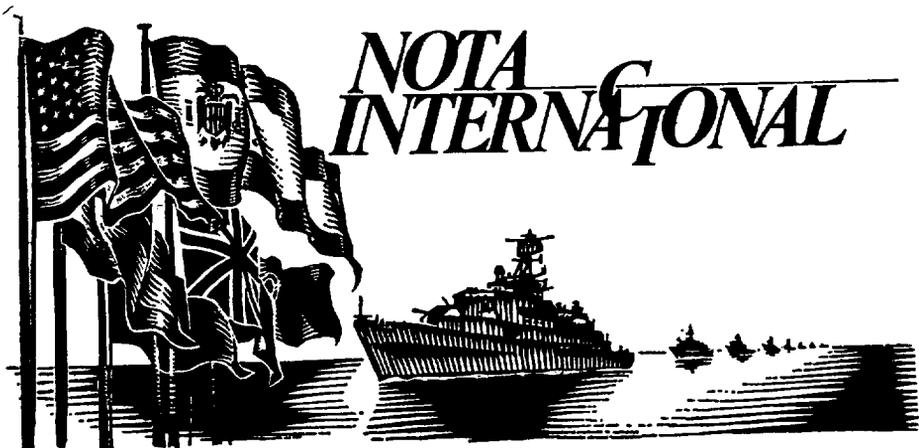
Felipe CHICO FERNANDEZ



A NUESTROS COLABORADORES

- El acuse de recibo de los artículos 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 tamaño folio, y al final deberá constar la firma de su autor. La extensión de los citados trabajos no podrá exceder de veinte folios.
- Los autores deberán dedicar unas líneas finales al resumen o conclusión del tema tratado. Por otra parte, es aconsejable la cita de la bibliografía consultada.

NOTA INTERNACIONAL



El asedio a Occidente.

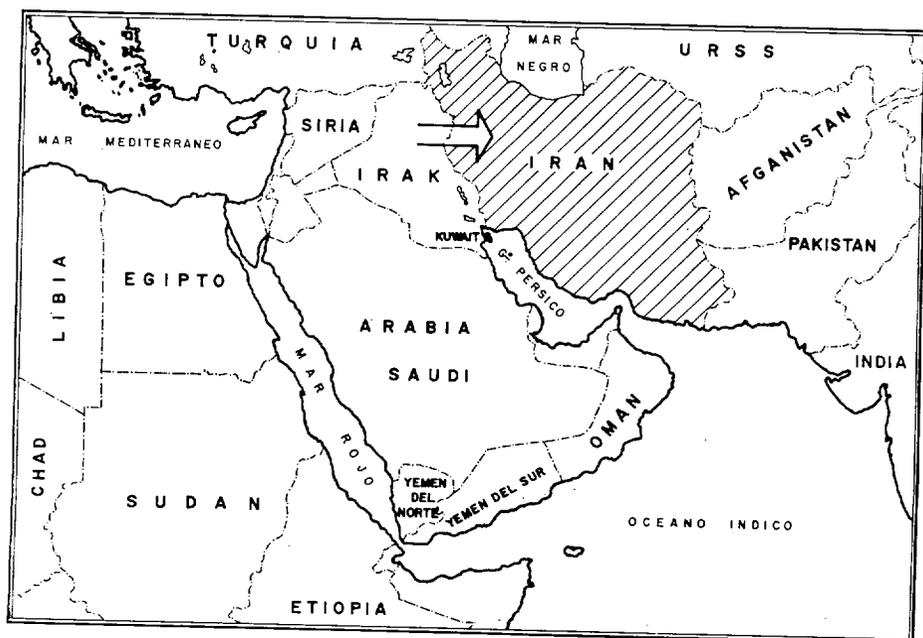
En muy poco tiempo se han producido una serie de hechos llenos de una dinámica imparable y creciente que constituyen la materialización de lo que pudiéramos llamar un asedio en toda regla a Occidente, gestado y montado con evidente maestría por la Unión Soviética, y sin que se haya dejado al azar ningún factor. Estos hechos a los que hacemos referencia se contraen, como sabe el lector, a Irán, Camboya y el acercamiento China-Norteamérica, que aunque parezca paradójico, favorece de rechazo los intereses de Moscú, ya que le sirve para ir realizando con plena justificación su arte de lo posible o política internacional, por lo que de cautela ha de tener para Washington este acercamiento a Pekín, pese a las buenas perspectivas que en principio ofrece.

¿Qué influencia negativa puede tener la revolución iraní sobre Occidente? La importancia es fundamental en cuanto a la neutralización del golfo Pérsico como consecuencia inmediata, y a que el vacío de poder allí ocasionado sea llenado por Irak, que mantiene una línea dura e intransigente dentro del mundo árabe, ahora reforzada por su unión con Siria, el otro polo de la dureza e intransigencia, frente a otros moderados, como Kuwait, Jordania y principalmente Arabia Saudita, cuya influencia en las decisiones del ente islámico ha podido ir prevaleciendo hasta ahora, y todo ello en beneficio de Occidente. El gran peligro, además, es que los acontecimientos desencadenados en la antigua Persia pueden muy bien ser la antesala de una guerra civil si se rompe la disciplina entre las unidades del Ejército, y más ahora con la existencia de dos gobiernos en la misma nación. Así las cosas, estamos ante un nuevo caso de la acción de las fichas de dominó, que en tiempos de la presencia norteamericana en Vietnam pronosticaron los estrategas. Las realidades de entonces no tardaron en demostrar la exactitud de tales augurios en la que fue Indochina —otra de cuyas fichas, Camboya, acaba de caer— y ahora el clima parece también pro-

NOTA INTERNACIONAL

picio para una repetición en el mundo árabe, ya que en su parcela de moderados la situación presente en esos países que cooperan con el mundo occidental es mucho más vulnerable que la del Irán hace un par de años, pues sus estructuras políticas tradicionales, su escasa densidad en habitantes y su política exterior al servicio de la moderación les dejan expuestos, tras el desplome de Teherán, a los impulsos de las mismas fuerzas que destruyeron el régimen del Sha Pahlevi y su política favorable al denominado mundo libre, porque hay que tener en cuenta que esta política exterior moderada estaba moral y materialmente respaldada precisamente por la presencia iraní en la orilla meridional del golfo Pérsico. Hoy, según se van sucediendo los acontecimientos, esa presencia antes amiga y alentadora, se ha convertido en hostil y de signo totalmente opuesto a lo que antes representaba.

¿Y cuál va a ser el futuro del Irán? Se trata de un futuro ya inmediato o presente. El regreso del dirigente chiíta Jomeini hace muy difícil una regresión al próximo pasado, pero que, como hipótesis, no se puede descartar en modo alguno, ya que aún no están muy claras las cosas allí, principalmente en lo que se refiere a la actitud final de las Fuerzas Armadas. De todas formas, lo más probable es que la línea preconizada por el imán religioso se imponga más o menos exactamente, tras una breve transición, posiblemente previamente pactada, si bien hemos de pensar que esa línea de acción política tenga una cierta apertura más acorde con la vida moderna, ya que su aplicación estricta equivaldría a extraer de este siglo a una nación rica y poderosa hasta hoy. Su defensa a ultranza de la interpretación de la letra coránica, sin concesiones de ninguna clase a nada ni nadie sería con-



traproducente a la intención redentora de su preconizador, o así lo hemos de creer al menos, pues una regresión a costumbres y ejecutorias ya superadas por el transcurso de los siglos, supondría la entrega atada de pies y manos, a la Unión Soviética, vía el partido comunista persa, que ya ha enseñado los dientes en varias de las manifestaciones habidas días pasados, antes del regreso del líder religioso.

La otra ficha de ese dominó fatídico para Europa y, por consiguiente, para el mundo libre, aunque distante en la geografía, se llama Camboya, que ahora ha adoptado el nombre de Kampuchea. Desde el momento en que los rebeldes provietnamitas ocuparon la capital de la nación, la partida quedó decidida, y el nuevo dirigente revolucionario Heng Samrin, en una rueda de prensa organizada pocos días después de la ocupación virtual de todo el territorio, tras reconocer las dificultades que había de superar el nuevo régimen, ha anunciado como primera medida las siguientes acciones:

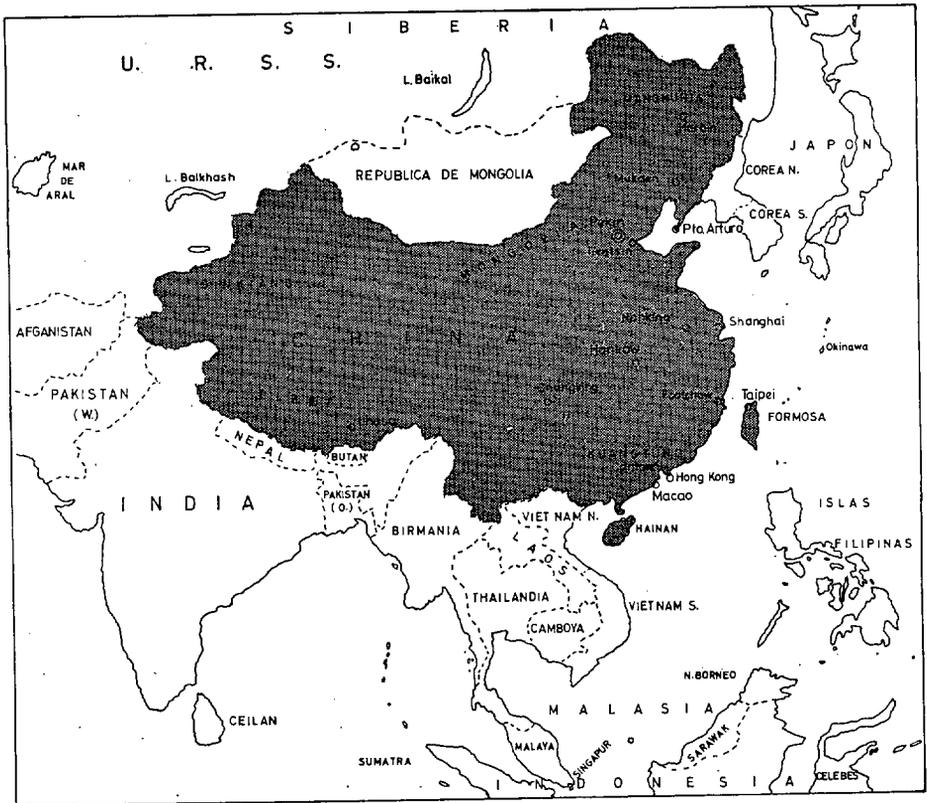
- Aplastar toda tentativa de sabotaje a la revolución. A nuestro juicio, ello indica el reconocimiento de la existencia de una fuerte oposición por todos los medios al nuevo régimen, incluida la guerrilla, que al parecer ya está organizada parcialmente y actuando en diversos puntos del territorio camboyano, especialmente en las zonas limítrofes con Tailandia.
- Aniquilar a los enemigos que se opongan de cualquier forma al poder popular, lo que es índice de una depuración a gran escala entre la ya diezmada población en este sentido desde y antes de la retirada norteamericana del Vietnam.
- Consolidar la unión popular.
- Resolver los múltiples problemas de la población dispersa y huida, principalmente los habitantes de las ciudades que las han abandonado masivamente durante el avance de los rebeldes provietnamitas.
- Empezar una revolución agrícola que haga cultivables de nuevo los campos, hoy yermos y abandonados.
- Desarrollar los lazos de amistad y solidaridad con todas las naciones, especialmente con las fronterizas y vecinas como son Vietnam, al que rinde público tributo de agradecimiento por la ayuda prestada en todos los órdenes al nuevo régimen, Laos y Tailandia. A este respecto conviene señalar que tras la caída de la capital camboyana, el primer ministro de Tailandia, que se encontraba en Japón en viaje oficial, hizo una severa advertencia en el sentido de que cualquier intento de agresión a su territorio, venga de donde venga, sería rechazado con la máxima energía.

Evidentemente, las cosas se ponen mal para el gobierno de Bangkok, que ahora se encuentra en sus mismas puertas con un ejército multinacional bien adiestrado y pertrechado, ejército que por su composición no es el más adecuado para una permanencia estática y pasiva en una frontera que por su forma geográfica ya constituye de

por sí una cuña natural, muy fácil, por otra parte, de dinamizar mediante movimientos penetrantes por ambos flancos que harían reventar el centro, teniendo en cuenta además que tanto el ferrocarril como la carretera principal internacional coinciden en la parte meridional de dicha zona central. Cabe ahora preguntar cuál sería la actitud de Occidente, concretamente los Estados Unidos, ante este nuevo planteamiento estratégico en el sudeste asiático, una zona que ya parecía relativamente tranquila, por no decir neutralizada ante el equilibrio Vietnam (apoyado por la URSS)-Camboya (apoyada por China). Lo ocurrido en la nueva Kampuchea ha sido simplemente el resultado de una acción soviética con dos objetivos perfectamente definidos: por una parte, una prueba de fuerza con Pekín, en la que éste ha salido indudablemente malparado, y en segundo lugar, un apuntalamiento peligroso hacia la occidentalista Tailandia, que queda en un equilibrio inestable al ser también ficha de dominó apoyada en sus cantos y teniendo que resistir la fuerza del derrumbe de Camboya. Además, sabemos que la estrategia soviética estudia y pondera todos sus pasos; pensamos, por tanto, que esta acción no va a quedar aislada, sino que seguirá la trayectoria en su momento oportuno, de un determinado eje que ahora también cuenta con el correspondiente y esencial apoyo naval de la Flota soviética que al parecer ha sido reforcada en aquellos aguas occidentales del Pacífico, y así China queda atenzada en su sector sudoccidental; como lo estará pronto por el sudoriental, pues hay ciertos indicios de que el pleito entre las dos Coreas va a reavivarse. Y unas dificultades de este tipo para Pekín desembocan inevitablemente en una mayor libertad de acción para Moscú en otros teatros de operaciones estratégico-políticas, es decir, que mientras su acción en Oriente Medio y Africa es clara y directa, en el sudeste asiático es, en cambio, de puro corte de estrategia indirecta para facilitar sus maniobras en zonas lejanas, siendo además de doble efecto positivo.

Por todo ello, no es de extrañar el viraje sensacional de la República Popular China hacia los derrotados de Occidente en busca de una protección en profundidad —militar, económica y tecnológica— que la ampare contra las bien tendidas redes de la Unión Soviética, y consecuencia de todo es la propuesta hecha pública por el vicepresidente chino Teng a la revista "Time" pocas horas antes de partir en viaje oficial a los Estados Unidos, en el sentido de que las relaciones entre ambos países deberían desembocar en una alianza para contrarrestar y frenar la política hegemónica de Moscú. Consecuentemente, la reacción soviética no se hizo esperar, y utilizando un medio análogo de difusión, en un editorial del periódico estatal "Pravda" se señalaba que los Estados Unidos deben de optar por dialogar con Rusia o hacerlo con Pekín, con todas las consecuencias que tal actitud puede suponer para la distensión Este-Oeste. La respuesta norteamericana aún no se ha producido, pues está en el aire el difícil equilibrio que supone el jugar la baza china ante el deseo de Pekín de jugar a su vez la baza americana. Washington mantiene una postura difícil, ya que alcanzan bastante intensidad las dos corrientes de opinión acerca de este tema. Los conservadores aceptan la argumentación china: el

no confiar en la distensión, que no es más que una cortina de humo detrás de la cual se ocultan intenciones agresivas por parte del Pacto de Varsovia. Por lo pronto, esta facción pretende dos objetivos inmediatos que los Estados Unidos accedan a vender armas a China, y que le otorgue a efectos comerciales la cláusula de nación más favorecida, lo que no le fue concedido a Moscú en su día. La otra opinión de corriente es más cauta y no acepta el dicho de que el enemigo de tu enemigo es tu amigo, por las sorpresas desagradables que puede en-



trañar y acarrear esta filosofía sibilina. No hay que olvidar a la hora de la verdad, que a Norteamérica le interesa estar a bien con la Unión Soviética, pues a fin de cuentas es el único país en compartir con ellos la categoría de superpotencia.

¿Cuál sería la actitud más lógica de los Estados Unidos? Sencillamente el potenciar una política de reconciliación entre China y Rusia, y todo ello en su propio interés. Lo que no sabemos es si los otros dos lados de este triángulo hegemónico en sus componentes piensan lo mismo y prefieren, Moscú así al menos lo está haciendo, seguir con una política que refuerce y consolide su voz y decisiones en la política internacional. China, por ahora, no puede, mientras conserve el incó-

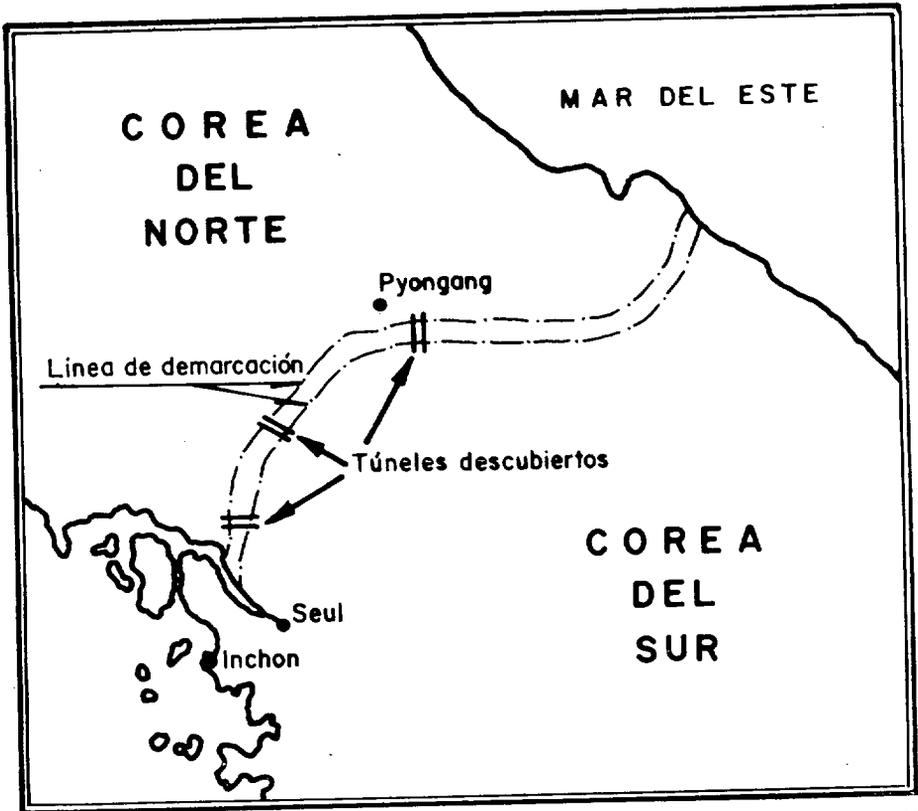
modo dogal que le han puesto en sus extremos meridionales, y no podemos asegurar si caso de no tener esta cortapisa mantendría o no una política análoga a la de la Unión Soviética. Lo que sí está claro por ahora es que no se perfila con nitidez ni una *pax americana* ni un condominio soviético-norteamericano.

Antes de finalizar este breve análisis, diremos dos palabras acerca de la situación en Corea, en donde empiezan a percibirse ciertos signos alarmantes de un nuevo posible enfrentamiento, pues mientras el comunismo empuja por el Norte, los americanos preparan su retirada, y la amenaza de invasión desde el Norte es constante, habiéndose descubierto tres túneles, en distintas épocas, bajo la zona desmilitarizada, el último de ellos, preparado incluso para el paso de tanques. Es un esfuerzo constante que hasta ahora no ha dado resultados, pero que bien puede materializarse en un futuro no muy lejano. Desde que el régimen comunista de Kim Sung se negara en 1948 a participar en las elecciones generales, las intenciones expansionistas del Norte, que desea reunificar el país por medio de las armas, se ha estrellado contra la presencia del Ejército norteamericano que, de acuerdo con las teorías de Carter, deberá retirarse en corto plazo, tal como lo hiciera recientemente en Formosa. El actual presidente surcoreano, Park Chung Hee, intentó terminar con esta tensión en 1974, proponiendo a Kim Sung un tratado de no agresión y coexistencia pacífica similar al que existe entre las dos Alemanias, como único medio de evitar un posible conflicto del que podría surgir una guerra mundial. La respuesta del gobierno del Norte fueron nuevas hostilidades e incluso atentados como en el que perdió la vida, hace cuatro años, la esposa del presidente Park.

Mientras Corea del Norte insiste en que es el único y legal Estado soberano en la península de Corea, el Sur está dispuesto a reconocer los derechos de su vecina en el seno de las Naciones Unidas. Pero, mientras tanto, la línea divisoria entre ambas es la más fortificada del mundo, según afirman expertos en estos temas. Se extiende a lo largo de unos trescientos kilómetros de Este a Oeste, con un ejército bien armado de medio millón de hombres a cada lado, con unas doscientas fortificaciones del lado comunista, defendiendo la zona desmilitarizada de Panmunjon, a setenta kilómetros de Seúl, sin contar que los norcoreanos pueden eludirla fácilmente atacando al Sur por aire y mar. Como ya hemos dicho, gran número de túneles subterráneos fueron excavados por los norcoreanos con el fin de introducir subrepticamente soldados armados, incluso tanques, y lanzar un ataque sorpresa contra la república meridional. Según desertores norcoreanos se han llegado a construir hasta nueve túneles de éstos, de los cuales fueron descubiertos tres precisamente por comandos de las Naciones Unidas, el último mes de junio, en forma puramente accidental cuando una explosión subterránea puso de manifiesto su existencia. El túnel en cuestión estaba labrado a 73 metros de profundidad, con una longitud de 1.650 m. capaz de dar paso a treinta mil hombres completamente armados en una hora. Este proyecto sin terminar deja en evidencia la existencia de un auténtico telón de acero en Corea, agujereado por el Norte, en

contra de todos los acuerdos internacionales. Tenemos, pues, un lejano país dividido en comunistas y occidentalistas, donde ni la reunificación ha sido posible, ni los comunistas del Norte reconocen de hecho la división en dos países, como sucedió en Alemania. La evolución de los dos últimos años demuestra cómo el comunismo asiático, quizá por su situación geográfica aislada de centros de poder occidentalistas, se resiste a estas divisiones, manteniendo sangrientas luchas, como ha sido el caso de Vietnam, Camboya y Laos, e invadiendo Estados vecinos. Corea, por ser uno de los primeros países donde chocaron de frente comunistas y anticomunistas, no puede ser una excepción a esta corriente. El empujón parece mantenido, y la presencia norteamericana ha frenado cualquier intento de invasión; ahora las cosas empiezan a cambiar. Después de Formosa, la retirada de los Estados Unidos llegará a Corea. Una vieja lucha podría renacer y un fondo de guerra latente, pese a todos los acuerdos, está a punto de resurgir con una onda de influencia de gran alcance que podría llegar también a Pakistán y la India. Corea del Sur tiene un potente ejército y una nación entera dispuesta a combatir y preservar su libertad, aunque todo ello, sin el apoyo internacional, podría no ser suficiente.

En definitiva, y para concluir, hay que resaltar el hecho de que es



nula la respuesta occidental —Europa y los Estados Unidos— a esas actividades. Como ejemplo de lo que decimos, baste señalar que de Norteamérica solamente llegó el gesto intrascendente de enviar a Arabia Saudita una docena de aviones F-15 sin armamento, como respuesta a la campaña desencadenada en contra de Ryad, campaña que cuenta con emisiones de radio desde distintos países más o menos limítrofes, pero árabes, en las que se imparten cursos completos sobre la organización de huelgas, manifestaciones de masas y fabricación de explosivos.

Hay que reconocer que sí se juega a la teoría del dominó en la propia antesala de Europa, en la zona geopolítica esencial para la supervivencia de su economía. El temor serio en algunas capitales como Londres es que Estados Unidos se limite a presenciar el espectáculo triste, que ha adquirido ya carta de naturaleza, de la caída en cadena de los regímenes amigos. De hecho, la suerte de Oriente Medio no afectaría directamente a la prosperidad norteamericana, que puede alimentarse, como señalábamos el mes pasado, de las reservas de crudos descubiertas en territorio mejicano. Pero para Europa el Oriente Medio es una cuestión vital, y para el otro continente es simplemente un problema de interés que no vale tanto como la campaña de divulgación de los derechos humanos que puede herir a naciones amigas como Kuwait o Arabia Saudita, pero que nunca altera otras que no lo son.



El sucesor de Bumediam.

Benjedid Chadly, decano en edad, aunque sólo tiene cincuenta años, de los coroneles, parece haber jugado fuerte desde mucho antes de la apertura del congreso que lo ha elegido, y ha terminado por imponerse como la figura indiscutible del ejército para el primer período del postbumedianismo. Todo parece indicar que el comandante militar de Orán ha sabido contabilizar en su favor la división existente entre los dos sectores políticos, el nacionalista-islámico dirigido por el también coronel, aunque más político que hombre de armas, Mohamed Yahiaui, máximo responsable del Frente de Liberación Nacional, y el sector más liberal u occidentalista, Buteflika, a quien la participación en el congreso de un sector tecnocrático de altos funcionarios y embajadores, y que se reconocen todos ellos en Buteflika, no parece que haya servido de mucho.

Ahora se especula con la posibilidad de que gracias a una modificación de la Constitución que sería realizada por el Congreso en tanto que órgano soberano, el número de vicepresidentes sea de dos, en cuyo caso esta segunda vicepresidencia sería ocupada por el anteriormente citado coronel Yahiaui, quien se ocuparía muy especialmente del sector político, siempre dentro de un esquema de reparto de poder. Si a todo esto se añade que el ejército parece exigir un tercio, es decir, 50 miembros de la composición del Comité Central del Partido, es fácil poder llegar a dos consecuencias. La primera es que el ejército

está dispuesto a ceder el timón a un F. L. N. renovado y revitalizado por su cuarto congreso. Los militares argelinos estiman, en efecto, que la existencia de un partido político encargado de los destinos de la nación otorga a ésta una mayor imagen de credibilidad en el extranjero. La segunda conclusión o consecuencia a que se llega es que el ejército, efectivamente, cede el poder, pero marcará muy de cerca a sus detentores. Marcaje que, por otra parte, se inspirará siempre en las mismas coordenadas: nacionalismo, independencia económica con un no rotundo a la afluencia de capital extranjero, todo ello dentro de una línea socialista. Todo esto constituye las apreciaciones, a priori, de lo que puede ser la futura Argelia, sin Bumedian, y el tiempo y los acontecimientos corroborarán o no lo anteriormente expuesto, que se basa precisamente en noticias y comentarios emanados de los propios medios oficiales argelinos, ya que como balance final puede hablarse del triunfo de una línea más bien moderada, o si se quiere, pragmática, encabezada por el coronel Chadly, para quien, por cierto, no han sido demasiado benevolentes algunos observadores extranjeros que lo han calificado de antemano como el Sadat argelino. Chadly está rodeado de hombres de su misma línea de pensamiento y modo de actuar, y juntos deberán evolucionar en el marco de un comité central que puede presentarles dificultades, salvo si este comité no pasa de ser un organismo presente solamente en un papel. En el caso contrario, estas dificultades pueden ser graves si el renacimiento del partido que ha supuesto este cuarto congreso pasa del papel, en donde aún se encuentra, a los hechos reales y tangibles.



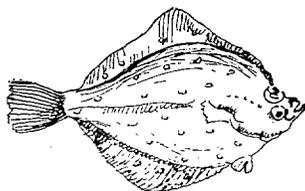
Marina Mercante soviética.

Los bajos fletes de la Marina Mercante soviética inquietan, y muy seriamente, al comercio de Occidente. Las compañías marítimas soviéticas desempeñan ahora un importante papel en el tráfico marítimo internacional. La actividad de estas compañías adquirió un gran impulso a partir de 1976, en que empezaron a sumarse buques suplementarios a los que servían 14 de las 33 rutas marítimas regularmente explotadas. En contexto tan desfavorable a la actividad naval como el que se siguió a la recesión económica de 1974, tanto auge puede sorprender, pero sería olvidar que la rentabilidad no es un imperativo en las naciones de comercio de Estado y, especialmente, en la Unión Soviética. En la mayoría de los casos, los barcos rusos operan al margen de las conferencias, es decir, sin respetar los acuerdos tarifarios concluidos por los navieros en cada ruta marítima. Según la OCDE, tal actitud les permite aplicar tarifas o fletes del diez al veinte por ciento más baratas, y en algunos casos pueden llegar al cuarenta por ciento en estas reducciones. La competencia se instauró principalmente en el transporte de mercancías de Extremo Oriente a Europa y los tráficos llamados "terciarios", en los que las mercancías son transportadas por barcos de un país que no es ni el

expendedor ni el destinatario. En otras rutas, como es la del Atlántico Norte, también los buques soviéticos multiplicaron su actividad en los últimos años. Los mayores progresos se realizaron en las rutas entre la costa este de los Estados Unidos y la República Federal Alemana, y a título indicativo diremos que la URSS controla actualmente un catorce por ciento de este mercado de transportes marítimos. Igualmente sucede en las rutas transpacíficas, siendo lo esencial de sus progresos en los transportes entre Australia, Japón y Norteamérica. Asimismo, en el tráfico Europa-Africa, las compañías soviéticas, con reducciones superiores al treinta por ciento, han hecho perder muchos millones de dólares a las compañías occidentales que las sirven, cada vez con menor porcentaje de tráfico y contenido. Es de señalar que esta ofensiva marítima soviética tiene otro punto de apoyo en la mejora del llamado puente terrestre transiberiano, ya que ha sido notablemente mejorado con la creación de puertos para contenedores, y a ello añadido la entrada en servicio de ferrocarriles mucho más rápidos, ha hecho que la Unión Soviética se haya hecho con más del veinte por ciento del tráfico de grandes envases metálicos entre Europa y Extremo Oriente.

Se trata, en definitiva, de una auténtica tiranía comercial, pues las compañías extranjeras no están autorizadas a abrir agencias en la URSS. ¿Subsiste posibilidad de llegar a un acuerdo? Hasta ahora las negociaciones no han dado resultado, pero los gobiernos empiezan a sentir esta inquietud económica y de una forma u otra se verán obligados a tomar serias cartas en el asunto. Ahora que el conjunto del sector naval —construcción y reparación— pasa por una grave crisis en las naciones industrializadas e incluso en el Japón, pese a la baratura de su mano de obra, la amenaza de extensión de la actividad marítima soviética enturbia aún más el horizonte. La situación es tan alarmante que no quedará más remedio que aplicar severos controles a los buques soviéticos, pero ¿cómo aplicarlos dentro de la picaresca que mantiene siempre el usuario de estos transportes? Siempre habrá la trampa que desenfile a la ley.

J. L. T.





LOS ULTIMOS DIAS DE UN VIAJE DE INSTRUCCION A BORDO DEL GALATEA



El día 17 de diciembre, último puerto que tocaríamos antes de retornar a nuestra base en El Ferrol del Caudillo el día 17 de diciembre.

Era costumbre en el *Galatea*, sobre todo a finales de año, efectuar los exámenes finales de curso anticipadamente, ante el temor de encontrarnos más al Norte con fuertes temporales del N y NW, muy corrientes en estas latitudes en la época invernal. Dichos exámenes fueron realizados sobre las tranquilas aguas de la bahía de los Cristianos, en los dos primeros días desde nuestra salida.

Realizada la “descubierta” en la tarde del día 23 por los respectivos gavieros, se tocó “maniobra general”, dándose todo el aparejo de cruz, la cangreja y los foques, aprovechando el viento favorable que teníamos del SW. A un largo por babor y a todo trapo se deslizaba majestuosa y silenciosamente el *Galatea* sobre las movidas aguas de un océano, de cuyos fondos se veían emerger las islas de nuestro archipiélago canario en el crepúsculo de la noche.

A los dos días de navegación fue disminuyendo la fuerza del viento, por lo que la corredera de barquilla no daba más que un nudo o nudo

y medio de velocidad. Tras un día de completa calma, empezó súbitamente a bajar el trazo del barómetro, lo que era señal de un cambio brusco de tiempo o vendaval. El viento roló al N arreciando en fuertes rachas del NW, acompañadas de fuertes chubascos que nos obligaban a cambiar de rumbo. Ante tal cariz se ordenó aferrar el aparejo de juanetes, los focos de fuera y la cangreja. Por último, se estabilizó el viento en el N-NW, pudiendo así navegar nuestro buque de orza por la amura de estribor durante varias horas, aunque con un abatimiento al W, que nos alejaba mucho de nuestra derrota.

El personal de guardia en la rueda del timón iba siguiendo las indicaciones del cabo para mantener el rumbo de aguja dado y haciendo todo lo posible para que no tocase el viento por el revés las gavias. En cubierta, mientras tanto, se tomaban precauciones en el trincado de botes, balsas, etc., tendiéndose sobre las cubiertas los pasamanos de emergencia (barloas) para que nos sirvieran de apoyo y seguridad en navegaciones con mal tiempo.

Tras efectuar varias viradas para cambiar de barlovento durante dos días y dos noches, aguantar los fuertes chubascos, las mojaduras y las duras guardias de mar en dos turnos babor y estribor, la situación tendía a mejorar, pudiéndose efectuar las correspondientes correcciones en la situación geográfica durante la hora de la "meridiana", pues la navegación de estima era mala de llevar al haber tanto abatimiento. Tras una pequeña calma, el viento pasó suavemente del NW al SW, dándose de inmediato el aparejo de juanetes y navegando a un largo por babor, logrando una velocidad de tres a cuatro nudos.

Un compañero anónimo nos custodia durante tres horas.

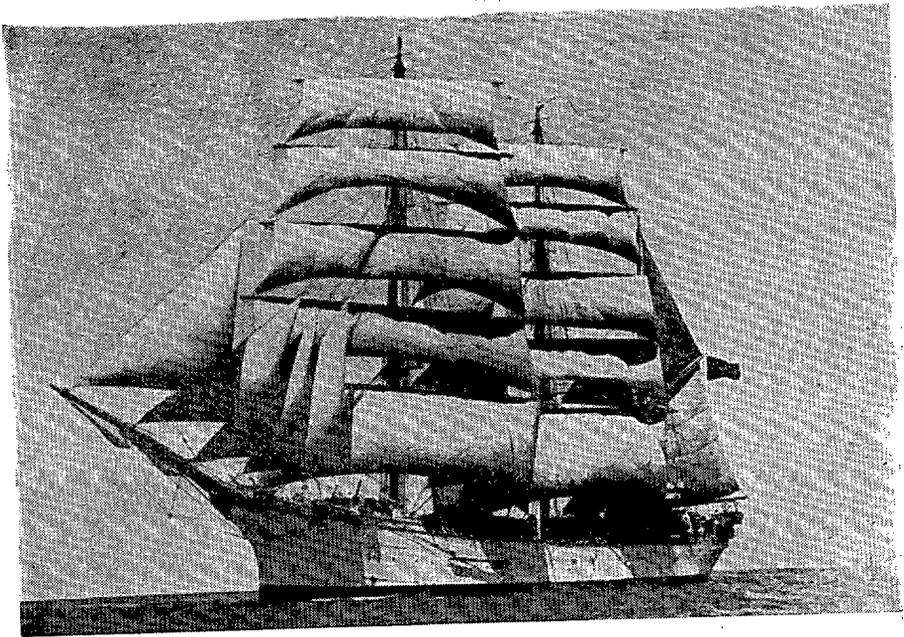
A medianoche del día 27-28, cuando no hacíamos más que tomar la sopa de ajo y relevar a la guardia saliente bajo un cielo sin luna y sin estrellas, una mar oscura y tenebrosa. La voz de los serviolas del castillo rompen el silencio, cantando al puente —"Puente-Castillo", un bulto oscuro y chapoteando agua se aprecia por la amura de babor, "Puente enterado, sigan sus movimientos"—, creyendo la mayoría que se trataba de un ballenato, muy comunes en aquellas aguas. Presto el oficial de guardia en el puente, pudo rectificar de que no se trataba de un ballenato o ballena, sino de la torreta de un submarino que, emergiendo para reconocernos, había soplado los lastres a unos doscientos metros de nuestro costado. Al poco comenzaron a oírse los zumbidos de los diesel, llamándose al comandante, mientras el personal de cubierta observábamos en su torreta unas luces tenues de color azul y las puntas de cigarrillos encendidas.

Pequeñas olas se alternaban con otras más grandes acariciando los costados con sordo ruido, deslizándose el *Galatea* entre el chirrido de la jarcia firme y volante y las orfadas de la proa.

El silencio de los hombres que íbamos a bordo se hizo absoluto. El nerviosismo hacía estremecer nuestro cuerpo desde capitán a paje. Las órdenes de relevar los puestos, cobrar o arriar escotas, se daban con la

mayor cautela, por temor a que nos oyeran hablar desde el submarino. Este seguía manteniéndose prudentemente a la misma distancia y al mismo rumbo. ¿Por qué este silencio de convento de clausura...?

No sé por qué me parecía advertir en todos los semblantes cierta expresión de temor y nerviosismo. El oficial de guardia (alférez de navío don Benito Tomé) con el comandante, el segundo y el oficial de derrota don José Luis Liaño, cambiaban impresiones en silencio, escudriñando con los prismáticos los movimientos del submarino y de sus hombres. Los contra maestres de guardia estaban bajo el espartel del combés, atentos a la voz del oficial de guardia del puente. La marinería y personal de guardia de escuelas sin puestos de vigilancia seguíamos con interés e inquietud la marcha de los acontecimientos. De cuando en cuando veíamos caer al mar las colillas encendidas de unos hombres desconocidos, cuyas puntas dejaban tras de sí una pequeña ráfaga luminosa, mientras el ruido de los motores seguía escuchándose estrepitosamente.



Así pasaron tres largas horas de tensión, horas en los que ni ellos ni nosotros hacíamos señales de saludo o de reconocimiento, pues ¿quién se atrevía en estas condiciones y en plena guerra a mover el pulsador del "scot"...?, más por temor a cometer una imprudencia, descubriéndolos a nuestro costado, que a un acto de cortesía marítima.

¡Qué espectáculo, Dios mío! ¡Qué tensión cubría nuestros rostros por temor a un fatal desenlace! Solos, en medio de un océano, alejados muchas millas de la costa más cercana y teniendo a nuestro lado un misterioso navío al que no se le divisaba bandera alguna, mientras el viento suave iba empujando el velamen del navío. ¿Hacia dónde...? Nadie sa-

bía nuestro final en aquellas largas horas de anónima compañía. El que más y el que menos pensábamos y estudiábamos mentalmente y a la llamada nuestro propio salvamento si lográbamos salir con vida.

En esta ocasión, el tecele de las dinamos se veía vacío, cuando corrientemente, y si nos lo permitían nuestros mandos subalternos, nos metíamos en él unos cuarenta o cincuenta hombres de la guardia de cubierta, a fin de resguardarnos del frío o secarnos sobre el propio cuerpo las mojaduras, aprovechando aquel tufillo caliente que despedían los motores de las dinamos, tecele del que luego saldríamos mareados y medio atontados por el olor del gasoil.

En el citado tecele tomábamos las posturas anatómicas más dispares, pues basta decir que un espacio de cinco metros cuadrados reposábamos cuarenta o cincuenta hombres.

De pronto, el ruido de los motores aumentó y seguidamente dejaron de oírse, confundidos con las masas de agua que ocupaban el vacío al sumergirse el submarino, quedándonos sin conocer si era inglés o alemán, aunque muy posiblemente fuera inglés, toda vez que los alemanes, en otras ocasiones, nos saludaban al reconocernos desde sus torretas, ya fuera de noche o de día. Bastaba que descubrieran las banderas pintadas sobre nuestras amuras y aletas de los dos costados.

El "extra" de los viernes con baldeo general.

Todos los días, y como de costumbre, se efectuaba el baldeo de las cubiertas de madera en la guardia de alba; sin embargo, los viernes se hacía uno general con lavado de cois, oreo de colchonetas y mantas y limpieza y desinfección de interiores, que en esta ocasión coincidía en visperas de la entrada en puerto.

Le llamábamos el "extra de los viernes", porque este día nos daban siempre de comida, sopa, ropa vieja y fritos. Algunas veces, acompañado el menú con vino peleón, que le servía en garrafas, al emprender viaje en El Ferrol, al cabo de compra "Campillo, el padre del actual político y diplomático ferrolano Raúl Morodo.

El equipo del baldeo "extra" lo efectuaban unos quince hombres, al mando de un cabo y el respectivo contramaestre de guardia, provistos todos ellos de cubos, escobas de brezo y una mezcla de polvos de gas y arena de playa. Los nombrados en la guardia de alba para el baldeo cotizábamos entre sí los cubos y las escobas de brezo, pues ya sabía uno lo que le tocaba si caía en sus manos una escoba gastada y con sólo 40 centímetros de longitud y dándole movimientos de babor y estribor y viceversa, con el cuerpo en posición de "bisagra". Movimientos de los que quedaba uno "baldado" de la región lumbar, como suele decirse en el argot marinero. Finalizado aquel baldeo con la guardia entrante, sobre las once de la mañana, se pasaba revista de enseres y cois, acabando con un apetito que nos doblaba el alma.

No cabe duda que aquellos baldeos eran inútiles en muchas ocasiones y, sobre todo, para los actuales tiempos que corremos, en que gozamos de más medios y detergentes económicos. En lugares donde no era posible

fregar con la escoba de brezo, se mandaba dar "taco" a los arrestados o castigados por pequeñas faltas. Este medio no era otro que un ladrillo refractario o un taco de madera al que se iba embadurnando de arena y polvos de gas, frotando con él sobre la cubierta de pino nórdico.

El "veña, veña..."

Así discurría, igual que otros viernes, aquella mañana, bajo los silbidos acompasados de un silbato y las voces del "veña, coño, veña", que un viejo contraмаestre tenía siempre en la boca como el padrenuestro para imprimirnos acción en cualquier faena marinera o de cubierta que se hiciera bajo su mandato. Voz que se hizo popular en todo el buque y hasta sirvió para escribir canciones a muchos aficionados a la música.

Por cierto, dicho contraмаestre era muy buena persona y sabía comportarse como un padre para todos nosotros, no así para los que le hacían cualquier "perrada". Como era instructor de la brigada de aprendices, nos apoyaba y ayudaba durante los exámenes. Era un hombre muy preocupado por su destino en la toldilla. En más de una ocasión le vimos caer las lágrimas al ser reprendido delante de nosotros por el contraмаestre de cargo don Leopoldo Costas (q. e. p. d), al que conocíamos por "rostro de acero", gozando de tener siempre en sus bolsillos el "rebenque" y un "ajo macho".

El buen contraмаestre de la toldilla sufría mucho con su inmediato superior, bastaba simplemente que le consumiera una madeja de merlin o piola en renovar las ligadas abotonadas de los flechastes de la jarcia de mesana, para recibir de él una fuerte bronca.

El contraмаestre de cargo era de los llamados "muy económicos"; baste decir que tenía de su mano a un corpulento marinero de Finisterre como pañolero y en él confiaba más que en el viejo cabo Otero. Bastaba una pitada de silbato para que Lago acudiera a su lado o comprendiera ya de antemano lo que le solicitaba del pañol. Cierta día le encargó de la maniobra de foques, mandando al camarote al contraмаestre del castillo por un fallo que tuvo durante la maniobra.

La vida en los primeros tiempos después de la guerra era muy dura y sacrificada en el *Galatea*; sin embargo, las circunstancias nos obligaban a ser sumisos y obedientes en todo, aunque en ocasiones fuéramos tratados como corderos.

Al *Galatea* venían embarcados como personal de dotación muchos hombres con conductas muy dudosas que estaban destinados en el Arsenal. Nada más iba a emprender el *Galatea* un crucero de instrucción, allí iban el oficial de cargo y el alférez de navío (antiguo contraмаestre don Benito Tomé) a la leva de gente al cuartel viejo, seleccionando el personal a embarcar como dotación.

En esta leva o selección de marineros se escogían los de profesión marinera, pescadores de las Rías Bajas, hombres curtidos por la brisa salobre, fuertes y robustos. No importaban sus conductas, lo que más interesaba eran hombres que por su fortaleza pudieran izar las gaviyas y

aferrar las mayores en los puños de escota. Hombres que, a nuestro lado (me refiero a los aprendices), nos veíamos como niños. como así éramos en realidad, por no decir “la una y cuarto”.

Entre estos hombres había uno conocido por Currubedo y al que conocíamos de apodo por “Chepa” El pobre padecía de un defecto anatómico en sus espaldas (joroba) y dormía como otros muchos sobre el duro suelo del sollado número 2, pues los ganchos de colgar el coi y las bolinas escaseaban ante los desvelos y economías del contra maestre de cargo.

Cierto día, el pobre “Chepa” notó al levantarse al toque de diana que no podía apoyar los talones en el suelo, al tener los carcañales de los pies sangrantes. Fue trasladado a la enfermería por dos compañeros y allí pudo comprobar el practicante don Ramón Vizoso, con una lupa, que las finas dentelladas de las ratas habían hecho mella en las durezas de los talones del infortunado marinero, el cual no había notado en absoluto el suculento banquete que se dieron las ratas a cuenta de sus carcañales.

Estas durezas de los pies eran normales en nosotros, al estar ordenado navegar siempre descalzos y prestos para toda maniobra en los palos y cubierta. Ello nos acarrea ciertas sorpresas al llegar a puerto, toda vez que no podíamos calzarnos las botas para salir de francos de paseo al haber ensanchado éstos. No era, por tanto, extraño ver, en ocasiones, a alguno de nosotros de regreso al buque con las botas en la mano y caminar descalzos sobre el pavimento pétreo.

Pero prosigamos nuestra marcha de recuerdos y anécdotas, fugazmente pasados en los primeros tiempos de nuestra vida militar y en aquel viaje de instrucción del que sin querer desviamos nuestra atención.

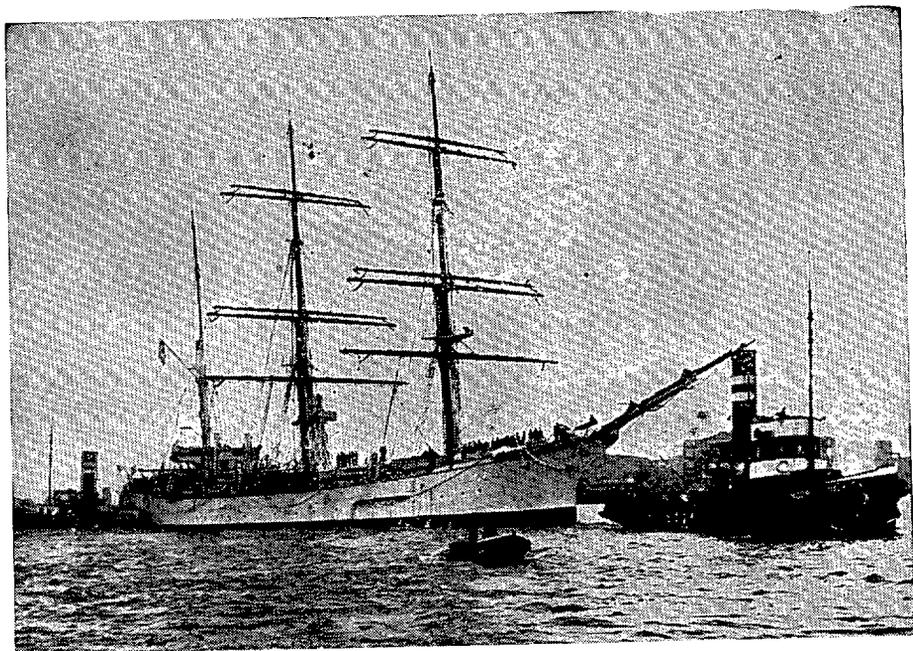
Ametrallados por los yanquis.

Los preparativos para la entrada en puerto continuaban durante la jornada del viernes y la noche siguiente en todas las secciones del buque, aprovechándose los respectivos contra maestres durante las guardias para dar brillo a la cera de los cabilleros y propaos, metales, etc.; por otra parte, los barberos de cada guardia iban trasquilando por turno y números de brigada a todos los aprendices y personal de la dotación, cortándonos el pelo al “cepillo” a los primeros y al “alfonso” a los segundos.

Todo transcurría sin novedad a bordo, mientras el buque iba acercándose lentamente con el aparejo de juanetes a las islas Azores. En la madrugada del sábado se tocó diana a las 06,30 horas, y tras el aferrado de cois para la entrada en puerto y desayunar, se ordenó “maniobra general”, saliendo todo el personal a ocupar sus respectivos puestos en maniobra.

Los contra maestres de cada palo iban pasando la novedad y disponiendo al mismo tiempo a sus hombres, dándoles instrucciones para efectuar un aferrado perfecto. Ya estaba a medio aferrar el aparejo de cruz por unos sesenta hombres en lo alto de las vergas, siguiendo

las instrucciones desde cubierta de los contramaestres, mientras al fondo y por la proa del buque se veían parpadear las luces de los faros de las islas Santa María y San Miguel, cuando de pronto aparece en escena, a baja altura, un avión de reconocimiento norteamericano, dándonos dos pasadas en caliente y desapareciendo poco después, tras izarse nuestra numeral internacional (E. B. C. A.) y extendiendo una bandera nacional sobre la toldilla sobre la que se dirigía el haz de luces de un proyector. No pasaron unos cinco minutos, cuando apareció en el cielo otro avión más rápido que el anterior, haciéndonos unas señales raras con luz que eran desconocidas para nosotros y disparando en vuelo rasante por nuestra proa varias ráfagas de ametralladora.



Esta inesperada acción bélica contra un pacífico velero de una nación neutral y que navegaba con todas las normas previstas para la navegación de barcos de países neutrales y no beligerantes, era un abuso de poder, que nos dejó a todos entumecidos sobre las vergas por unos momentos, mientras el personal del castillo se guarecía bajo su cubierta esperando lo peor. Entre este personal estaba "Paquillo", el maestro velero con graduación militar, asimilado a la categoría de brigada contramaestre, aunque pertenecía a los servicios del C. A. S. T. A., usaba sable y pistola reglamentaria. Era andaluz, fuerte y grandullón, se metió al oír las ráfagas de ametralladora del avión entre el hueco de dos cudernas del pique de proa y luego no podía salir de entre ellas, teniendo que ser ayudado por varios hombres. Fue tanto el pánico que cogió que cada vez que en otras navegaciones se daba la señal de "avio-

nes a la vista”, el pobre hombre salía disparado como un cohete hacia su camareta.

La reacción del oficial del puente no se hizo esperar ante los hechos, dando la voz por el megáfono de “gaveros y juaneteros, abajo”, sin pasar por otras voces intermedias y reglamentarias previstas en las maniobras de los grandes buques veleros y mixtos. Los hombres de las vergas corrían hacia la cruz de las mismas sobre los marchapiés para tomar seguidamente las jarcias y bajar apresuradamente antes de que apareciera de nuevo el osado y atrevido avión. Gracias a Dios no volvió a darnos un nuevo susto.

Si bien es cierto que el *Galatea* navegaba por aguas muy peligrosas, también se asemejaba a un buque “trampa” o “corsario”, aunque la realidad era otra, dado que nada tenía que ver con las partes contendientes en la segunda guerra mundial.

Meditándolo un poco, era un atrevimiento y una osadía de los mandos de la Armada que sobrepasaba límites inconcebibles, al trazar sus viajes de instrucción o derrotas a seguir por zonas de mayor peligro y en las que habían sido hundidos muchos navíos mercantes y de guerra, e incluso neutrales, saliendo de estos atolladeros el *Galatea* indemne, salvo con toda valentía.

A las pocas horas, y tras recoger al práctico portugués y al oficial de enlace, nos adentramos en la bocana del puerto, saludando al cañón con salvas de 21 cañonazos a la plaza y atracando de continuo al muelle comercial, ante la mirada fija y clavada en nosotros de centenares de marinos alemanes e italianos prisioneros de guerra a bordo de unos buques transportes fuertemente vigilados. ¿Cuántos de aquellos hombres, quizá, nos vieron más de una vez desde sus propios navíos antes de caer prisioneros y ser náufragos en un mar de fuego?...

El paseo de los cuarenta en Punta Delgada.

Finalizadas las operaciones de atraque y las visitas protocolarias reglamentarias de unas y otras autoridades, nos encontrábamos a la espera de poder salir a tierra de paseo. Una vez regresó el comandante a bordo, se reunió con el segundo y con los oficiales en su cámara; seguidamente ordenó el oficial de guardia “llamada y tropa”, leyéndonos los oficiales de las brigadas diversas instrucciones que debíamos tener presentes en tierra. Una de estas instrucciones era de que no podíamos salir a tierra más de cuarenta hombres de la dotación y aprendices cada día o bien por turnos de cuatro horas. Se optó por salir por turnos de a cuatro horas, de esta forma podíamos disfrutar todos los componentes de la dotación y escuelas de unas horas de asueto, de descanso y de compras, amén de dar satisfacción a nuestros estómagos degustando una opipara merienda o cena, así como fumar unas olorosas farias conocidas con el nombre del “premier” inglés sir Winston S. Churchill, después del racionamiento que veníamos sufriendo en nuestro país.

La ciudad de Punta Delgada estaba controlada militarmente por las tropas inglesas y norteamericanas, existiendo zonas prohibitivas para

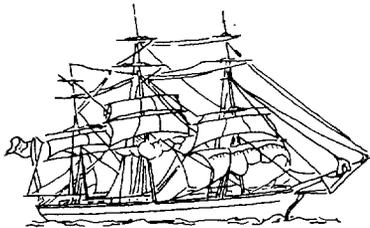
todo movimiento nuestro y de la población civil. No existían medios de diversión o distracción. Nuestros movimientos eran vigilados, cuando de nosotros nada podían temer. ¿Qué claras ideas podríamos tener de espionaje y acciones conflictivas?... Lo que deseábamos después de las duras jornadas de navegación era disfrutar de unas horas libres y felices, degustando aquellos chorizos de rajo de cerdo, que era el menú privilegiado para nosotros por su gusto y riqueza vitamínica, amás de ser económico para nuestras mermaidas economías.

Así fueron discurriendo los cuatro días de estancia en puerto, entre el salir y entrar a bordo de los "cuarenta". Por otra parte, no podíamos andar solos por lugares de dudosa condición y a oscuras, ante el peligro de ser desvalijados de todo cuanto llevábamos en bolsillos y paquetes. Algunos, además de ser desvalijados, les dieron una soberana paliza por el mero hecho de ser españoles.

A nuestro nombrado contramaestre de la toldilla le sucedió uno de estos percances, después de acompañar a una "rapariga" portuguesa. Pero no acabó todo así, sino que encima lo tiraron al agua en las cercanías del muelle pesquero, siendo rescatado por unos pescadores portugueses que lo trajeron a bordo en lamentable estado. Como era de suponer, los mandos del buque denunciaron estos hechos ante las autoridades de la isla y del cónsul español.

Hace treinta y cinco años de estos hechos que son para muchos de los que aún vivimos momentos de recuerdos y también de nostalgias, cuando los cabellos plateados y la calvicie hacen mella en nuestro cuero cabelludo, agotados ya por el cúmulo de años pasados vistiendo el uniforme azul oscuro de nuestra Marina de guerra.

Arturo SOUTO IGLESIAS







Virgen quedó firmemente adherida sin precisarse sustancia extraña alguna. El alabastro se unió firmemente al alabastro. Los milagros habrían de seguir; hay que dejarlos para ser mencionados en otra ocasión.

Y es historia, que no leyenda, los rezos de Colón ante esta imagen, y los de los hombres de sus dotaciones rogando a María su protección...

C. M.-V.

20.068.—Fantasía.

los soles de Andalucía; y con ellos sus mujeres y sus hijos..., y los pardos y burdos sayales de los hijos de San Francisco, los reguladores de todo esto... Y los blancos uniformes de los hombres de la Armada; junto a la sagrada imagen una escolta de honor de marineros marcha con acompasado paso.

La procesión se hace marítima, fluvial más bien, pues embarcada la milagrosa imagen surca las aguas del río Tinto y las de la confluencia con el Odiel..., allá Saltés..., riberas que emocionados miraron Colón y sus hombres en la despedida y en la alegría de la llegada, verdadera victoria sobre dificultades, sobre conflictos humanos, sobre los peligros del mar Tenebroso que dejó de serlo por el valor y la tenacidad de los nuestros... Refresca el viento de poniente y las embarcaciones más pequeñas de la marítima comitiva cabecean...

La Virgen de los Milagros, de la Rábida, Patrona de Palos, su imagen, tiene una tradición marinera en lo que a su descubrimiento se refiere. Dice la leyenda que la sacaron del mar unos pescadores, y en un segundo lance sacaron al Niño que faltaba en su parte alta; y... ¡empezaron los milagros!: ajustada su imagen sobre la de la



En Barcelona, allá por el siglo XVII, se publicó un opúsculo acerca del Pece Nicolao, cuyo título es elocuente: *Relación de cómo el Pece Nicolao se ha aparecido de nuevo en el mar y habló con muchos marinos en diferentes partes, y de las grandes maravillas que les contó de secretos importantes a la navegación. Este Pece Nicolao es medio hombre y medio pescado, cuya figura es ésta que aquí va retratada.*

Lamentamos no poder aportar el retrato del Pece Nicolao, pero no es difícil imaginarlo como una sirena, pero en "travestí".

P. C.

20.069.—Fermosura.



Bien dijo el poeta que todo es según el color o el talante con que se mira. Las circunstancias en que Bartolomé Díaz halló en 1486 el cabo de Buena Esperanza hicieron que lo bautizase con el apellido adusto "de las Tormentas". Sin embargo, los hombres de Francis Drake que pasaron ante él en 1580, de vuelta de hacer perrerías a los españoles en Indias, lo calificaron así:

Es el espectáculo más majestuoso y el cabo más bello que vimos en toda la circunferencia de la Tierra.

A. L.

20.070.—Código de señales.



De la venida a España desde Nápoles del nuevo rey Carlos III, en 1759, que le valió al jefe de la Escuadra, marqués de la Victoria, el grado de capitán general de la Real Armada y la gran Cruz de la Orden de San Genaro y al comandante del navío *Fénix*, don Gutierre de Hevia, merced de título de Castilla con la denominación de marqués del Real Transporte y vizconde del Buen Viaje, escribe Vargas Ponce.

La condición marítima de Carlos III debe ser de eterna memoria en la Armada Real y de particular mención en la vida del marqués. Además de su augusto objeto fue cuando por primera vez con sanción real, y dejándola en uso para lo sucesivo, se practicaron las señales por el invento del marqués de la Victoria. Esto es por banderas numeradas que, dispuestas con el más feliz artificio y superior claridad, han simplificado y adelantado de tal manera el lenguaje de navío a navío y los movimientos de escuadras; punto de apoyo en la gloria de Navarro, paso interesante hacia la perfección de su oficio, y de que es deudor el mando marino.

R. B.-M.

20.071.—Oquendo.



Es fácil confundirse con los Oquendo porque hubo dos Antonio y dos Miguel, los cuatro marinos, aunque unos más famosos que otros.



El más desconocido fue el primero de esta dinastía marinera, don Antonio de Oquendo y Oyanguren. Alcanzó el grado de capitán de mar y sirvió a los reyes castellanos a finales del siglo xv.

Hijo de éste, fue don Miguel de Oquendo y Domínguez de Segura; llegó a almirante y formó en la Gran Armada contra Inglaterra a las órdenes del duque de Medina Sidonia. Su fama la adquirió en el combate de las Terceras junto a don Alvaro de Bazán.

Pero el de mayor lustre de todos fue el tercero, don Antonio de Oquendo y Zandátegui, hijo del anterior. Vivió entre 1577 y 1640. Concurrió a numerosas acciones de mar, entre las que destacan el combate de Pernambuco contra el holandés Hans-Pater. Era ya almirante, aunque el capitán general del que dependía y ante quien hizo

juramento y homenaje fue don Fadrique de Toledo. Apuró el cáliz de la derrota en la batalla de las Dunas, donde logró salvar su nave —el galeón *Santiago*— y su estandarte. A los treinta y un años era ya capitán general de la Escuadra de Cantabria.

El cuarto de esta dinastía fue don Miguel de Oquendo y Molina, hijo bastardo del famoso don Antonio. Llegó a general de la Escuadra de Cantabria y su mérito principal acaso sea el de haber sido biógrafo de su padre.

Aún podríamos contabilizar dos Oquendos más, ambos hijos del segundo don Miguel, el mayor, llamado Miguel Carlos, y el menor, José. Se tienen noticias que mandaron sendas naves de la escuadra de su padre, pero ya sin relieve alguno en la historia.

¿Puede extrañar a alguien que tengamos un buque que ostente el apelido de esta gloriosa dinastía?

P. C.

20.072.—Vía.



No hablamos ahora de una vía de agua, sino de la vía férrea, cuya distinta anchura ha provocado sus problemas en nuestras fronteras pirenaicas. Si bien la generalidad de los ferrocarriles europeos tienen un ancho de vía de 1.435 mm, el español mide 1.672 mm. Y no fue por simple cabezonada. La ley general de ferrocarriles de 1855, con el recuerdo puesto en la aventura napoleónica de cuarenta y tantos años antes, utilizó criterios estratégicos para optar por un sistema distinto.

Vaya usted a saber lo que podría dar de sí un tren echando humo por arriba y escupiendo fuego a banda y banda.

A. L.

20.073.—Soneto.



Conocida es la figura del teniente general de la Real Armada don José de Espinosa y Tello (1763-1815). Colaborador de Tofiño en el levantamiento de cartas hidrográficas de nuestras costas; participante en la expedición de Malaspina; secretario del Almirantazgo y jefe de la Dirección de Hidrografía; comisionado en Londres, tras su fuga de Madrid ocupado por los franceses, para dirigir los trabajos de las cartas marítimas españolas, etc. Con motivo de su fallecimiento, el teniente de fragata don Ramón Tamayo y Calvillo publicó un *Elogio póstumo*, que finaliza con el siguiente soneto:

“Las crueles *Parcas* con rigor tirano un héroe derribaron eminente, a quien *Neptuno* le cedió el Tridente, qual a experto *Colón* y diestro *Cano*. ¡Oh, Musas! Vuestro auxilio soberano imploro humilde con amor ferviente, a fin que del *Levante* al *Occidente* el orbe sienta mi lamento insano.

La diosa *Tetis* se cubrió de luto gimiendo inconsolable, y tan llorosa que su rostro jamás se verá enxuto.

Y la *Náutica* dice congojosa:

¿a dónde buscaremos sustituto del gran marino don José Espinosa?”

J. F. G.

20.074.—Temporal.



Comenzó con un trueno y rayo que quebró sobre nuestras cabezas, tan bajo y horrible que pareció haberse abierto el mar en un abismo de fuego, quedando todos atornados y fuera de sentido, y mirándonos unos a otros, no nos conocíamos;

y cada ola nos comía, y una nos enca- pilló por la cuadra siniestra de popa, y metió el bordo de la diestra hasta medio puente, debajo de la mar. En- tonces todos nos tuvimos por anegados, y llamando a Dios, nos pusimos a tra- bajar, echando a la mar el ganado y lo demás que estaba sobre cubierta, cajas y vestidos y cueros; y con esto la naveta comenzó a enderezarse por la misericordia de Dios y comenzamos a correr, árbol seco, donde el viento que- ría.

El expresivo relato es de Pedro Sar- miento de Gamboa y se refiere a una travesía desde Río de Janeiro al Ma- gallanes, en febrero de 1585. Obser- ven los aficionados al léxico marine- ro el uso de “diestra” y “siniestra”, por “estribor” y “babor”.

A. L.

20.075.—Envidia.



No se puede decir que el conde-duque de Olivares muestra- se predilección por la Armada, al me- nos al famoso don Fadrique de Toledo, triunfador de la jornada de Pernam- buco contra los holandeses, lo persi- guió con la saña propia de la envidia.

Después de treinta años de servicio continuado en la mar, don Fadrique pidió una licencia de dos meses para ordenar su desarreglada hacienda, li- cencia que fue ampliada en quince días más a petición propia. Transcurridos éstos se le obligó a reincorporarse a su cargo. No sirvieron de nada los memo- riales que don Fadrique presentó alegando su precaria salud y lo mucho que se había gastado de su propio peculio en mantener el lustre de sus hombres y de la escuadra. El conde-duque le contestó que si alegaba méritos tam- bién había ganado caudal y honores.



Don Fadrique, ante tamaña villanía, escribió al secretario del rey una car- ta en la que, entre otras cosas, decía *que había servido a S. M. gastando su hacienda y su sangre y no hecho un poltrón como el conde-duque.*

El todopoderoso conde-duque de Oli- vares metió en prisión a don Fadri- que, que no pudo soportar tal humi- llación. Cayó gravemente enfermo y murió.

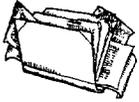
La envidia del privado era tal que le negó honores, e incluso le quitaron, por su orden, el bastón que llevaba en el féretro entre sus manos. Pero lo que no pudo impedir el conde-duque fue la manifestación popular en el en- tierro, que fue tumultuosa y en el que la multitud coreaba:

¡Murió de la envidia de un valido!
¡Murió de la envidia de un valido!

Ni que decir tiene que con estas in- justicias, cinco años después se hundía el poder marítimo español.

P. C.

20.076.—Donde las dan...



Aludíamos el mes pasado a una réplica del almirante Lobo,

dirigida en términos de auténtica indignación, a Mr. Hutchinson por su libro sobre la América hispana, en el que este "hijo de Inglaterra" vertía conceptos en contra de la colonización española, además de cometer graves errores —gazapos—, producto unas veces de su ignorancia y otras de su desconocimiento del español.

Hoy queremos dar a conocer algunos argumentos de Lobo contra Hutchinson. Por ejemplo, dice el *míster* en su libelo que los españoles, en la colonización, lo único que hicieron fue levantar cruces sobre los cerros, edificar capillas en adecuados parajes y cambiar los nombres primitivos por otros de santos.

Nuestro ilustre almirante se exaspera y dedica diez páginas a replicarle a Hutchinson hablando de la lengua, de la mezcla de sangres, de la legislación, de la administración, de las grandes catedrales y hermosos edificios, de la religión, de los estudios científicos, de las universidades, etc., para concluir transcribiendo lo que un obispo inglés dijo desde el púlpito de la catedral de Manchester por aquellos días, al referirse al dominio de Inglaterra en la India. Merece la pena oír a Lobo:

"Ahora, y siguiendo el criterio del señor Hutchinson, podríamos también nosotros repetir sentándolo como dogmático, lo que sobre el dominio de Inglaterra en la India, y de los vestigios que del mismo dominio quedarían, caso de que hoy terminase, dijo, a fines del último marzo, desde el púlpito de la catedral de Manchester, nada menos que el obispo de aquella diócesis, con motivo de una cuestación para ali-

vio de los habitantes de la India, presa, en estos momentos, del hambre: *¿Qué podemos señalar*, dijo el prelado, entre otras cosas, *que hemos hecho desde entonces* (refiriéndose a la fecha en que se dio la batalla de Plassey, batalla que aseguró a Inglaterra la posesión de Bengala, y como consecuencia de ello, quedar dueña de los destinos de la India) *por aquella lejana tierra, que pueda considerarse como monumentos de nuestro benéfico dominio en ella? No pretendo que sea verdad, pero díjose en Manchester el otro día ser común entre los naturales de la India la sarcástica especie de que si mañana fuesen expelidos los ingleses de la India, la única señal que de su victoriosa ocupación dejarían, sería un inmenso montón de botellas vacías...*"

Y concluye Lobo con estas palabras del obispo inglés: *¿qué hemos hecho por la India? Esta misma India ha sido plantel de grandes soldados, administradores, rentistas y estadistas; y sin embargo, hasta ahora apenas si ha sido gobernada con miras más elevadas que la de considerarla como un campo en que puedan mejorar sus fortunas los segundones de las familias inglesas; o como un mercado en que los comerciantes ingleses pueden vender ventajosamente sus mercancías.*

No cabe duda que el Mr. Hutchinson "ve la paja en el ojo ajeno y no la viga en el propio".

P. C.

20.077.—Ignorancia.



Grande es la indignación del almirante Lobo con Hutchin-

son, pero su irritación alcanza las cotas más altas cuando el inglés alude al combate de El Callao de 1866, porque no en vano nuestro almirante fue testigo de excepción por ser el mayor general de la Escuadra del Pacífico.

Por cierto que Hutchinson —como buen británico— tiene una cierta tendencia a utilizar mal la *r* y la *ñ* cuando transcribe un nombre en castellano. Lobo lo subraya, porque no pierde oportunidad de atacarle. Dice:

“Por supuesto, que la erudición filólogo-castellana del señor Hutchinson, cuya muestra puede decirse, tenemos ya de cuerpo presente, nada tiene que ver con que sin permiso de la Academia Española suprima una de las letras del alfabeto castellano: la *ñ*. Y no contento con este destierro *ab irato*, imponéselo también a una de las *r*, cuando dos de ellas tienen la desgracia de figurar juntas en una palabra española”.

A un ingeniero peruano de apellido Carrillo le llama Carillo, y al pez *mojarilla* lo bautiza con *mojarilla*. Imaginemos la ira de Lobo cuando a su antiguo jefe don Casto Méndez Núñez le llama *Castro Méndez Núñez*; así, con esa *r* intercalada en el nombre, y con *n* en lugar de *ñ*.

Muy bien, almirante, esa ira le honra. Y la Marina ha sabido honrarle a usted perpetuando su nombre en uno de sus buques. Por esto y por otras muchas cosas... Naturalmente.

P. C.

20.078.—La cámara del Prat.



La Cámara de oficiales del Aeródromo del Prat era de lo más acogedora; confortable en su sencillez, no muy grande, pero con evidente personalidad, aunque ciertos motivos de su decoración, nada tuvieran que ver con los aviones.

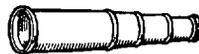
Presidía la Cámara un retrato de Juan Manuel Durán, “el niño”, lo llamaban sus compañeros. Para los que

no llegaron a conocerlo, era todo un símbolo; su juventud y simpatía se reflejaba en la fotografía y no inspiraba sino confianza y optimismo; estaba colocada encima de una sencilla chimenea, frente a la cual corría, a todo lo largo y a media altura, una franja con unos estupendos dibujos de Ricardo Marín, de toros, que hizo —al parecer— por una apuesta; en otro testero, una cabeza de toro, disecada, quizá con historia y que, aunque parezca raro, encontrábamos muy natural. Unos cómodos butacones, una gramola y un agradable rincón con una mesita de juego, aparte de la inevitable mesa de comedor, completaba la Cámara, que daba paso, por ambos lados, a los camarotes, y por otro, a la entrada a la misma desde el exterior.

Una cristalera de colores, emplomada, rodeaba al rincón en que se encontraba la mesita de juego, y representaba las carabelas de Colón, obra del entonces teniente de navío Guillén, que ya había demostrado su innata condición de artista, con una capacidad creadora de la que dejó numerosas pruebas, tanto en el Aeródromo del Prat, como en el *Dédalo*, en donde estuvo embarcado en varias ocasiones.

R. G. P.

20.079.—Optica.



En 1 de julio de 1341 dos naos aportadas por el rey de Portugal salieron de Lisboa para las islas Canarias, recién descubiertas, llevando por dotación *florentinos, genoveses, castellanos e outros hespanhoes*. Después de recorrer 13 islas (debieron de añadir las Salvages), de las cuales sólo cinco estaban habitadas, las cartas de los comerciantes florentinos establecidos en Sevilla nos sorprenden con este relato:

Hallaron también otra isla en la que no desembarcaron porque se ve en ella una cosa maravillosa. Dicen que hay en esta isla un monte que por estimación, tendrá de altura 30 millas o más, que se ve desde gran distancia, en cuyo vértice aparece una cosa blanca, y siendo la montaña compuesta de peñascos, parece aquella cosa blanca tener la forma de un castillo; con todo aseguran que no es castillo, sino un peñasco agudísimo en cuya cima tiene un palo como el palo mayor de una nao, del que pende una entena con una vela como de una gran embarcación latina, que se hincha con el viento, y se extiende mucho y después parece irse encogiendo poco a poco, y del mismo modo el palo mayor, que era como el de una galera, vuelve a elevarse, y así anda continuamente, y rodeando la isla por todas partes se observará lo mismo: Jugando este prodigio como obra de encantamiento no se atrevieron a desembarcar en ella.

En la mar estimarían muy bien la distancia navegando, pero anda que en altura ¡30 millas el Teide!

R. B.-M.

20.080.—Angaria.



Si no nos rectifica el general auditor Azcárraga Bustamante,

autor de una notable monografía sobre el tema, la angaria es el derecho de requisita ejercido por un beligerante sobre buques mercantés neutrales que se encuentren en aguas de su soberanía, para servirse de ellos mediante indemnización.

- Parece que la voz griega *angareía* (servidumbre obligatoria) es madre de la latina *angariae* (alquilar, obligar a transportar en carro o caballería y, por extensión, la silla de ésta para lle-

var la carga). Variantes del mismo origen son *angarillas* y *árganas*, que nada tienen que ver con *arganeo*, probablemente derivado del francés *organeau*, de igual significado.

La lengua portuguesa conserva muy vivas las voces *angária* (antigua servidumbre, precio de alquiler de bestias de carga) y *angariar* (halagar, atraer con promesas, reclutar, adquirir, alistar).

A. L.

20.081.—Ojo clínico.



El licenciado Juan Menéndez Nieto refiere en su obra *Discursos medicinales* el porqué de la muerte del general de galeones don Juan de Velasco. La explicación que el licenciado da está llena de gracejo y socarronería como podemos ver. Dice:

En Cartagena de Indias se prohibía el vino y este preceto parecía duro a muchos, mayormente al general, que no sabía beber agua y no contentaba con beber vino a la española, sino que bebía al modo de Flandes, en una taza de asiento muy alta de pie, que puesta en el suelo llegaba arriba del brazo de la silla en que estaba sentado, haciendo por vaso una pileta como de agua bendita, que tenía de porte largo dos azumbres. y hinchándosela al principio de la comida, bajaba la cabeza y metía el hocico como buey cuando quiere beber, y desta manera íbale dando jaques hasta que del todo le daba mate, y lo peor era que comía muy poco, y para poder acabar la taza se estaba una hora royendo avellanas hasta que le daba fin. Y hallándome un día a verlo comer don Francisco de Leyva, proveedor de la

Armada y yo, me preguntó qué me parecía la manera de comer del señor general. Y yo le respondí en alta voz para q.º lo oyese el mismo general y los que con él estaban, q.º si por aquel orden procediese todo el tiempo q.º allí había de estar, q.º tenían gral. hasta la Habana, y que no sería poca ventura si llegase allá. A lo que respondió el Sr. General que si no sabía más de echar calzas a pollos que de aquello, que no sabía mucho, porque aquel era su natural y lo con que se había criado. No se habló más de ello, y él pasó adelante con su dieta, y por no hacerme mentiroso acabó en la Habana de unas serias calenturas que el dios Baco le había fabricado, y salieron al camino y le saltaron.

Para asombro de todos diremos que cada azumbre eran unos dos litros, así que el señor general de galeones se bebía en cada comida cuatro litros de vino. Y además "al modo de Flandes", que ya es difícil...

P. C.

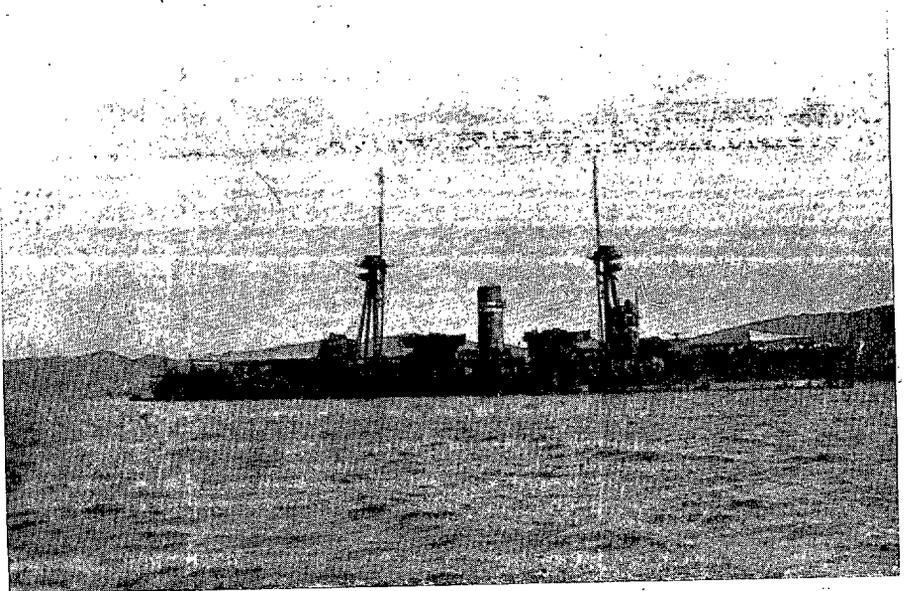
20.082.—Cena.



En noviembre de 1922 el acorazado Jaime I viajó hasta Constantinopla. Allí, el Comité Administrativo de la Casa de España ofreció una cena en el "Pera Palace Hotel" al comandante y oficiales del buque.

El menú, aunque no tan copioso como otros que hemos traído a estas páginas, no era nada despreciable teniendo en cuenta, sobre todo, que se trataba de una cena. Veamos:

- Entremeses
- Sopa madrileña
- Filete de lubina salsa Mousseline
- Pava asada
- Trianon de verduras
- Ensalada
- Arroz blanco a la sultana
- Helado de frambuesas
- Dulces
- Cesta de frutas
- Café



La cena estuvo rociada con *Chablis frappé Margaux* y champagne *Piper Heiseick* seco.

Nada despreciable, ciertamente.

P. C.

20.083.—Tiro.



Dice el profeta Ezequiel, al referirse a esta ciudad fenicia:

“Fue dirigida la palabra de Yavé, diciendo: Tú, hijo de hombre, haz a Tiro una elegía. Di a Tiro: ¡Oh tú, la que te asientas a la entrada del mar, la que comercias con los pueblos de numerosas islas! Así habla el Señor, Yavé: Tiro, tú te decías: Yo soy de perfecta hermosura, *mis dominios están en el corazón de los mares*: los que te edificaron te hicieron perfectamente hermosa; de cipreses de Sanir hicieron tus quillas; de cedros del Líbano, tus mástiles; tus remos, de encinas de Basán; tus bancos, de boj incrustado de marfil, traído de las islas de Quintín.

De lino recamado del Egipto eran tus velas y tus toldos; de jacinto y púrpura de las islas de Elisa tus pabellones. Los habitantes de Sidón y de Arvad eran tus remeros, y los más expertos entre ti, ¡oh Tiro!, tus pilotos. Ancianos de Guebal con sus más hábiles obreros calafateaban tus juntas. Todas las naves del mar, con sus navegantes, estaban dentro de ti para cambiar sus mercancías”.

J. F. G.

20.084.—Ailuk.



Este atolón del archipiélago de las Marshall, cadena de

Ratak, cae aproximadamente por los 10° 30' de lat. N. 169° 50' de long. E. Fue visto el 10 de enero de 1565 por

Miguel López de Legazpi, en su viaje de Puerto de la Navidad (Jalisco) a Filipinas. El descubridor español lo bautizó *Placeres* y también *Arrecifes*. A dos de las isillas bajas que lo integran rotularon los hombres de Legazpi *San Pedro* y *San Pablo*, porque así se llamaban la capitana y la almiranta de la expedición descubridora.

Ailuk también recibe los nombres de Tindal y Watts.

A. L.

20.085.—Animo.



Modelo de arenga que el comandante de una nao debe dirigir a su tripulación, cuando se vea atacado por un corsario, según Escalante y Mendoza.

¡Ea hermanos, hoy es el día en que se deben señalar y mostrar los hombres de honra y de vergüenza, porque bien veis que este navío que aquí viene es de corsario y que vienen con ánimo y determinación de robarnos y quitarnos nuestra nao y honra, vidas y haciendas; pues que ellos vienen a ello, justo será que nosotros las defendamos y nos dispongamos a morir sobre ello, siendo necesario, porque más vale morir peleando como hombres de bien, que sufrir, que después de vendidos, ellos mismos nos maten a palos, o de otra más vil manera como quisieren; y si de nuestra parte hacemos el deber, y lo que somos obligados, nosotros triunfaremos de ellos, como ellos pretenden triunfar de nosotros, que ladrones son y desanimados vienen por más osadía y fiereza que muestren.

Y prometo que al que pelear y hiciere lo que debe a hombre de bien, de honrarle y darle mi propia hacien-

da, y el que no pelear como debe, aparéjese, que luego ha de morir a mis manos, y para ello he de andar muy vigilante sobre todos vosotros.

Escribiendo no era Valle Inclán, pero no se andaba con rodeos.

R. B.-M.

20.086.—Porte.



El porte de un buque era lo que después vino en llamarse, en horrendo galicismo, tonelaje, y posteriormente, los más doctos definen como “peso muerto”, en traducción directa del inglés, y en flagrante delito lexicográfico.

Esto viene a cuento porque es bien sabido que cuando comenzó el auge de la Armada inglesa preferían los buques de menor porte a los grandes. Por aquella época —hablamos de los comienzos del siglo xvii— existía en España el cargo de príncipe de la mar, cuyo único titular fue Manuel Filiberto de Saboya, a quien nuestro rey Felipe III le concedió ese honor por su gran afición a las cosas de la mar. Era primo hermano del monarca.

Pues bien, este príncipe de la Casa de Saboya tuvo relaciones epistolares con don Antonio de Oquendo, y en una de sus cartas decía el príncipe al almirante:

Los barcos deberán ser más pequeños, de poco porte, por ser más eficaces para castigar corsarios.

Lo cual demuestra que el príncipe de la mar no era lerdo.

P. C.

20.087.—Orca.



La orca, que puede alcanzar una longitud de diez metros, es el mayor de los delfínidos. Si bien muchos dudan de su mala reputación como animal agresivo (las focas y las ballenas nunca lo dudaron, ya que son víctimas preferidas de sus dentelladas), queremos recordar que en la mañana del día 15 de junio de 1927, en aguas de las Galápagos, un grupo de orcas atacó y hundió en un minuto al yate *Luccete*, de tres metros de eslora. Lo tripulaban Dougal Robertson y varios miembros de su familia.

A. L.

20.088.—Iglesias.



En 1876, además de las capillas de los arsenales, la Marina tenía iglesias propias abiertas al público en los Departamentos de Cádiz y Ferrol, con el carácter de Parroquias Castrenses, y a cargo del Cuerpo Eclesiástico de la Armada.

La dotación de las Parroquias Castrenses se componía del cura párroco, del teniente cura, de un sacristán y del personal subalterno necesario para el servicio del templo. Además se hallaban adscritos a ellas todos los capellanes de la Armada que se encontrasen sin destino, debiendo asistir a las funciones y festividades que se celebrasen en la Parroquia del Departamento, en la forma que dispusieren los teniente vicarios.

Los gastos de oblata de las Parroquias Castrenses, incluso los que ocasionan las festividades religiosas de dotación, se costeaban por cuenta de la Hacienda, sufragándose el importe de las demás funciones de iglesia y de los sermones, luces, adornos, utensilios, etcétera, por el fondo de fábrica que

administraban el párroco y teniente cura, cuyas cuentas se sometían trimestralmente al examen y juicio de las intervenciones de los Departamentos como oficinas fiscales y representantes de la Hacienda en ellos.

El patronato de las iglesias castrenses perteneció por mucho tiempo a los intendentes de los Departamentos, en representación de la Corona y después a la autoridad de los capitanes generales, jefes de la única jurisdicción de Marina en los Departamentos e inspectores natos de todos los ramos y dependencias del servicio marítimo a la comprensión de su mando.

A. R. D.

20.089.—Vida de una nao.



Naturalmente, la vida media de una nao o de una galera variaba mucho según las maderas empleadas en su construcción.

El contador de la Armada del Mar Océano don Tomás Ibio decía sobre este asunto en una carta a Oquendo:

Una nao de 600 toneladas cuesta 22.000 escudos, o más, de esas que hacen en Cantabria y venden a Andalucía para las Indias, y por no gastar 1.000 escudos más en buen material, el comprador se ve obligado a desembolsar de 12.000 a 14.000 en mejorarla, y nunca queda segura para poder hacer seis viajes: a lo sumo sirve para dos, pero con riesgo de perderse.

Aconsejaba también que las maderas debieran estar seis meses en agua de mar y dos años al sol, antes de utilizarlas en la construcción, como se hace en el Norte, y les dura un navío veinte y hasta treinta años.

No cabe duda, lo barato es caro.

P. C.



MARINOGRAMA NUMERO 146

Por DOBLAN

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

DEFINICIONES

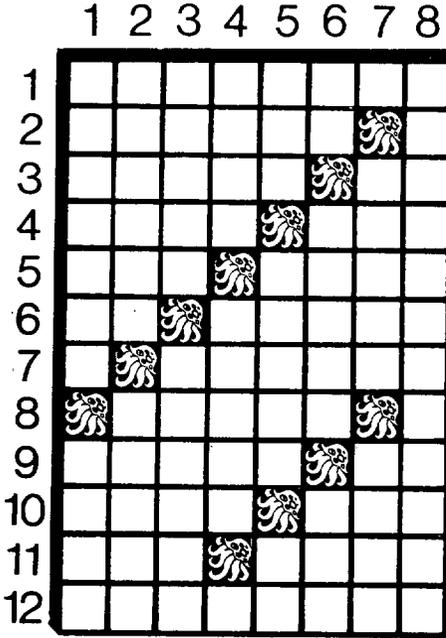
PALABRAS

- A.—Cobertizo que se colocaba en la popa de la embarcación 27 35 60 9 20
- B.—Capitán de la Marina Real de Dinamarca (1708-1742). Recorrió Egipto, remontando el Nilo. En 1740 hizo la guerra contra España, al servicio de Inglaterra 72 33 12 55 50 79
- C.—(Marina.) Recogiese formando roscas un cabo, cadena o vela enrollada 29 6 28 21 67 75 40
- D.—(Marina.) Conjunto de nubes
- E.—Ingeniero Naval (1830-1906), uno de los creadores de la flota acorazada inglesa. Dejó publicadas varias obras sobre construcción naval 37 47 16 53 73 11
- F.—(Marina.) Arrías un poco un cabo para disminuir su tensión y trabajo 23 76 1 63
- G.—(Marina.) Plataforma giratoria sobre la cual se coloca un cañón de artillería 54 14 5 30 69 61
- H.—Marino español fallecido en 1797. Tomó parte en las expediciones contra Argel con Barceló; se halló en la toma de Tolón y defensa de Rosas 32 24 66 49 8 78
- I.—Alquila la nave o alguna parte de ella para conducir personas o mercancías 15 71 57 38 51
- J.—Cabo que sujeta la cabeza de un mástil al pie del más inmediato 48 43 56 13 26
- K.—Marino español del siglo XVI. En 1587 fue nombrado gobernador y capitán general de Venezuela. Fundó la ciudad de La Guaira 7 25 52 44 62
- L.—Embarcación filipina parecida a la panca 4 68 80 46 58 17
- M.—Funto de mayor curvatura de cada cuaderna de un buque 70 36 2 31 18 45 19 65 41
- N.—Vicealmirante inglés. En 1771 fue nombrado comandante general de las Fuerzas Navales británicas del Mediterráneo 64 34 59 74 22
- 77 42 39 10 3

(La solución, en el próximo número.)

PAÑOL DE VOCES NUMERO 66

Por J. y A. M.



Horizontales.

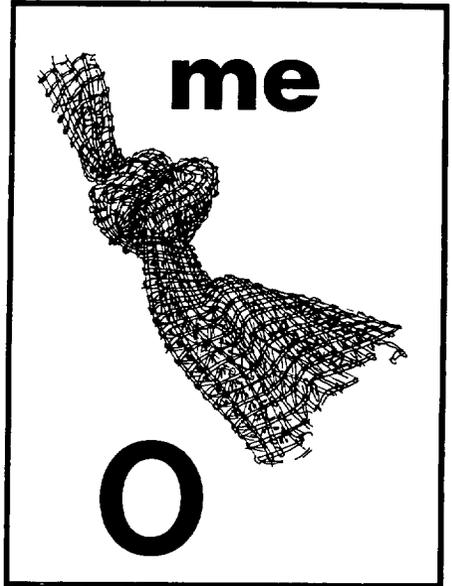
1. Figura decorativa en ciertos barcos.—2. Puerto portugués.—3. Natural de cierta república africana. Antigua nota musical.—4. Puntas de los arpeos. Onomatopeya de líquido.—5. Apócope. Surcar.—6. Símbolo de elemento químico. Cante de cierta manera.—7. Cier-to desinfectante.—8. Busca.—9. Dulce pasiego. Voz para alarmar a los animales (al revés).—10. Novillo con me-nos de dos años. Espacio de tiempo.—11. Donar. Utilizar.—12. Sobresaltado.

Verticales:

1. Invertebrado, generalmente con concha. Fibra textil.—2. Agrupar. Póli-po que vive en colonias.—3. Amasan mucho el pan. Plato regional.—4. Arma blanca filipina. General.—5. Lío. Doy prisa. Matrícula (al revés).—6. Letra griega. Desazón. Pronombre demostra-tivo.—7. Soldado de Caballería. La-brad.—8. Admitido en país extranjero.

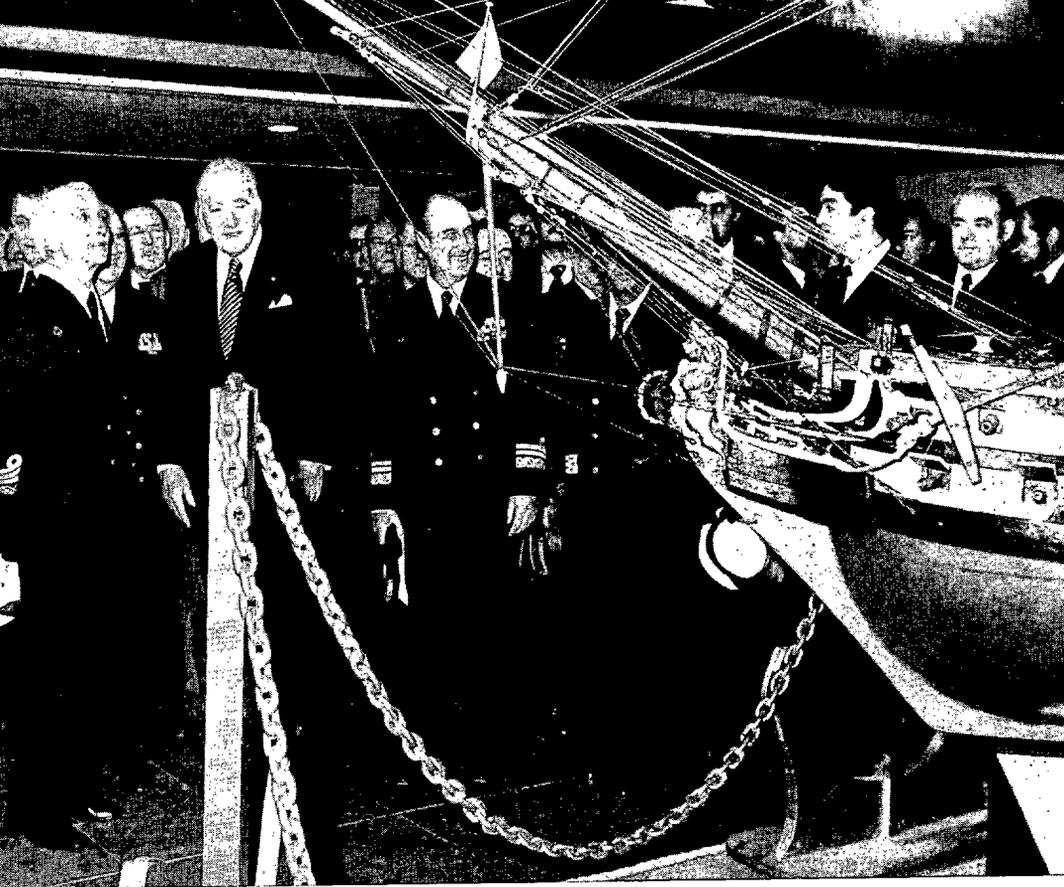
NAUTRAPELIA NUMERO 66

Por J. y A. M.



Vaya lío.

(Las soluciones, en el próximo número.)



EL XVII SALON NAUTICO
INTERNACIONAL Y DEL DEPORTE

INAUGURADO POR EL ALMIRANTE JEFE DEL E. M. DE LA ARMADA



El día 20 de enero abrió sus puertas al público, en el recinto ferial de Barcelona, el XVII Salón Náutico Internacional y del Deporte. El acto inaugural corrió a cargo del jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante don Luis Arévalo Pelluz, quien lo hizo en nombre de Su Majestad el rey.

A las doce horas, el almirante Arévalo Pelluz llegó a la avenida de María Cristina, donde una compañía de Infantería de Marina del Tercio de Levante, con bandera, escuadra y banda, le rindió honores y a la que pasó revista en compañía del capitán general de la Zona Marítima del Mediterráneo, almirante don Juan Carlos Muñoz-Delgado y Pintó. Seguidamente, el jefe

INFORMACIONES DIVERSAS

del Estado Mayor de la Armada saludó a las primeras autoridades que le aguardaban ante la entrada del Palacio de Congresos: capitán general de la IV Región Militar, teniente general Ibáñez Freire; presidente de la Generalitat de Cataluña, señor Tarradellas; jefe del Sector Naval de Cataluña, contralmirante Martín Allegue; jefe del Sector Aéreo, general de división Ibarra Pellón; subgobernador civil, señor Ferrer Panadés; alcalde accidental, señor Font Altaba; presidente del Salón Náutico, señor Ballesté Perarnau, y otras personalidades y representaciones.



El presidente Sr. Tarradellas felicita al almirante Arévalo Pelluz, Jefe del EMA, por la excelente presentación del "stand" de la Marina

A continuación, en el salón de actos del Palacio de Congresos, la banda de Infantería de Marina del Tercio de Levante interpretó un selecto repertorio de música popular que fue largamente aplaudido por las autoridades y público que llenaban la sala. Seguidamente, el almirante Arévalo Pelluz subió al estrado para decir:

La inquietud marítima de Barcelona es un ejemplo que arrastra a otras ciudades de la patria común y constituye un motivo de legítimo orgullo para la Armada, la cual os ofrece todo su apoyo para la solución de cuantos problemas se os plantean en el importante ámbito de la marina deportiva, que es la que se expone en este magnífico Salón Náutico. Que el éxito os acompañe porque todos resultaremos beneficiados. Quiero agradecer la presencia de las primeras autoridades de Cataluña que dan especial realce a este acto y, en particular, al señor presidente de la Generalitat, quien por primera vez acude a una inauguración de este Salón Náutico. Estoy seguro de que la asistencia de tan ilustres personalidades a este acto servirá de estímulo para acentuar aún más si cabe



Vista general del último Salón Náutico de Barcelona

la afición al mar de este gran pueblo. Muchas gracias por acompañarnos. En nombre de S. M. el Rey y en el de la Armada española, me honro en declarar inaugurado este decimoséptimo Salón Náutico Internacional y del Deporte.

El mar, vínculo entre la Marina y el pueblo.

Posteriormente, las autoridades visitaron con especial detenimiento las diversas dependencias del Salón y más tarde les fue ofrecido un almuerzo en un moderno hotel de la ciudad. Al terminar el ágape, el presidente del Salón Náutico, señor Ballesté Perarnau, pronunció unas palabras para agradecer a la Armada su presencia en el certamen, a las que correspondió el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante Arévalo Pelluz, con estas otras:

Nunca sabrá agradecer la Marina en su auténtica dimensión el esfuerzo que desarrollan los organizadores del Salón Náutico. La inquietud marítima no se siembra solamente con discursos y buenos propósitos, ni siquiera se alcanza a golpe de decreto, es preciso estimularla con una labor aparentemente callada que sepa llegar a la mente de los españoles y les haga ver la imperiosa necesidad de una política naval

consecuente con la fundamental condición marítima de España, que abre tantos horizontes a la patria. Sin duda, esta labor persuasiva se consigue con mayor éxito en un pueblo en que se fomenta su afición a la mar. Es el terreno fértil donde la semilla mejor germina. Los frutos vendrán más tarde. Esta es, a mi juicio, la misión fundamental que el Salón Náutico ejerce.

Todos nosotros hemos experimentado en alguna ocasión la corriente de simpatía que surge cuando damos a conocer nuestra profesión a alguien que tiene afición a la mar. Parece como si esa afinidad de sentimientos hiciese más firme la incipiente amistad. Y si traigo aquí este sintomático ejemplo es porque pienso que representa la mejor prueba del vínculo que la afición al mar establece entre los hombres. Si la afición a la marina deportiva crece, todos estos hombres sabrán comprender mejor los problemas e inquietudes que la Armada siente en su afán de alcanzar una España más marinera que sería, en definitiva, una patria más próspera, más segura y más estable.

Los españoles estamos necesitados siempre, y ahora más que nunca, de motivos y factores de unión. La mar es precisamente eso: un elemento que genera comprensión, amistad, cooperación y compañerismo. Recientemente, apenas hace un mes, hemos asistido en Madrid a un acto de hermandad en el que la compenetración de la Marina de guerra y la marina deportiva fue patente. Los capitanes de yate han rendido el mejor homenaje que la Armada podía recibir: el de darla a conocer en las páginas de un espléndido libro. Podréis creerme que las palabras de su presidente con ese ofrecimiento de entrega a todo lo que suponga enaltecer la Armada han dejado profunda huella en nosotros.

Ese es el camino que habéis emprendido hace más de tres lustros los organizadores del Salón Náutico y estoy seguro de que todos estamos ya recogiendo los primeros frutos. Vosotros, porque con esfuerzo perseverante habéis fomentado y logrado un creciente y progresivo número de aficionados a la mar. Y nosotros, porque hemos podido comprobar cómo los hombres de tierra adentro son hoy más sensibles a los problemas de la mar que muchos habitantes del litoral.

La "expo" náutico-deportiva.

El XVII Salón Náutico Internacional y del Deporte ocupó una superficie real de 32.000 metros cuadrados repartidos entre cinco palacios; de ellos, 22.840 dedicados a la náutica, 8.100 a caravanas y casas prefabricadas y 1.060 a expositores varios. Participaron 320 firmas nacionales y extranjeras.

En la muestra estuvieron presentes todo tipo de embarcaciones de vela (ligeras, medianas y de crucero, de clases olímpicas y monotipos), embarcaciones de motor (dentro y fuera borda), motores, lanchas neumáticas, material para actividades subacuáticas, esquí náutico, aparejos, accesorios, aparatos electrónicos y de precisión, etc.

Cabe destacar como hecho interesante el "boom" que ha experimentado el llamado *wind surfing*, navegación sobre tabla deslizadora con una pequeña vela y cuyo número de practicantes aumenta día a día



Sección dedicada a la Escuela Naval Militar, en el pabellón de la Armada

en nuestras playas. En el certamen se expuso abundante material para la práctica de esta nueva actividad.

Muy curiosa resultó la llamada “scooter del mar”, especie de minúscula moto provista de dos pequeños esquís, que se desliza a buena velocidad y tiene capacidad suficiente para arrastrar hasta dos esquiadores náuticos.

Desde luego, hay que reconocer que el Salón Náutico de Barcelona ha imprimido un auge, imprevisible hace unos pocos años, a la práctica de la náutica y deportes marítimos en general. Aunque no existen estadísticas que puedan definir la situación en que se hallaba la navegación deportiva y de recreo en 1963 —cuando se celebró el primer certamen—, toda vez que éstas no empezaron a confeccionarse hasta 1965, podemos establecer el índice de crecimiento apoyándonos en dos datos significativos: En 1963, la Comandancia de Marina de Barcelona tenía registradas 120 embarcaciones de recreo. En 1977, la zona norte del Mediterráneo —es decir, Cataluña— tenía inscritas 13.855 embarcaciones.

La presencia de la Armada.

Como todos los años, la Marina de Guerra aportó una doble contribución al mayor éxito del Salón Náutico: el propio pabellón en el Palacio de Congresos y la presencia de unidades navales en el puerto.

El stand estuvo dedicado a la Enseñanza Naval en todas sus facetas. Con sobriedad, pero con el exquisito gusto a que ya nos tiene acostumbrados ese inquieto marino-artista que es el teniente coronel de Intendencia Antonio Molíns Ristori, la Armada estuvo dignamente presente en el Palacio de Congresos, donde se ubican, precisamente los llamados stands de prestigio.

Una reproducción de la puerta de Carlos I de la Escuela Naval Militar delimitaba el ángulo más noble del pabellón; en grandes paneles se ofrecían gráficamente, y con extraordinaria claridad, los caminos de las distintas carreras que pueden cursarse en la Armada, mientras en otras secciones se mostraban al público las particularidades de otros centros docentes: la Escuela de Submarinos, la E. T. E. A., etc., sin olvidar al hermoso y gallardo *Juan Sebastián de Elcano*.

En aguas del puerto estuvieron el destructor *Jorge Juan*, el patrullero *Laya*, el buque de salvamento *Poseidón* y la flamante corbeta lanzamisiles *Descubierta*. Esta última, que realizó su



Pórtico del pabellón de la Armada, proyectado por el teniente coronel de Intendencia don Antonio Molíns Ristori

primera visita a Barcelona, llegó el día 18 (dos meses justos tras su entrega a la Marina) y permaneció en la Ciudad Condal hasta la clausura del Salón Náutico. Huelga decir que tan prolongada estancia en Barcelona —pues no es corriente que los buques de guerra españoles permanezcan más de cuatro o cinco días en estas aguas— sirvió para que gran cantidad de amantes de la mar y de los barcos se acercaran a contemplar la más moderna y bonita unidad de nuestra Armada, fruto de la industria naval nacional.

M. RAMIREZ GABARRUS

NOTICARIO



ACCIDENTES

Marea negra en el Noroeste.—Aunque todo parecía indicar que en el accidente del petrolero **Andros Patria** las costas españolas no serían afectadas por el crudo vertido en la mar, algunas manchas de petróleo afectaron la zona costera comprendida entre Burela y la playa de Areaoura.

Concretamente, en El Barquero y en las playas de Arealonga y Silloi las manchas de crudo llegaron a alcanzar los 20 centímetros de espesor.

El capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico, almirante De la Guardia y Oya, visitó la zona afectada, acompañado por el gobernador civil de la provincia de Lugo y el comandante militar de Marina de El Ferrol del Caudillo.

Tras la visita, el almirante De la Guardia y Oya ordenó que un nuevo remolcador se incorporase a las tareas de limpieza, en las que ya intervenían diversas unidades de la Armada, remolcadores privados y pesqueros.

Pérdida de un buque de cabotaje.—Se trata del **Barredos**, de 309 toneladas, de la naviera Mastell, que varó a causa del mal tiempo en la playa de Rostro, unas cuatro millas al norte de Finisterre, cuando se dirigía desde Sada, La Coruña, al puerto marroquí de Casablanca, con 160 toneladas de madera.

Parece ser que el buque será desguazado en la misma playa en que varó.

Nafragio en el mar del Norte.—El carguero sueco de 3.612 toneladas de porte **Alstern** se hundió en el mar del Norte, tras haber sido abandonado por los ocho hombres y cuatro mujeres que se encontraban a bordo y que fueron recogidos por un mercante británico que navegaba hacia el puerto de Aberdeen.

Violenta toma de cubierta.—Un helicóptero de la compañía Helicsa cayó sobre la cubierta del superpetrolero **Macoma**, cuando se disponía a aterrizar en él para prestar diversos servicios de apoyo.

El accidente, que por fortuna no revistió especial gravedad, se produjo a unas seis millas de Las Palmas de Gran Canaria.

Pérdida de un avión ruso.—Se trata de un aparato de patrulla del tipo **Bear**, de la Aviación Naval soviética, que se estrelló contra una colina de la isla de Hopen, del archipiélago de Spitzberg.

En el accidente, debido a la niebla, perdieron la vida los siete tripulantes del avión.

Los aparatos tipo **Bear**, proyectados por el famoso ingeniero Tupolev, son

cuatrimotores turbo-hélices de patrulla marítima y guerra electrónica, cuyo prototipo data del año 1955.

Pesan 165 toneladas y pueden alcanzar una velocidad máxima de 550 nudos, siendo su velocidad de crucero de 440 nudos. Van armados de seis ametralladoras de 23 milímetros.



Port-de-Bouc, Francia.—El buque-tanque italiano **Giulia Berlingieri**, especializado en el transporte de productos químicos, varó a causa del mal tiempo en los bajos de La Gracieuse, cerca del puerto de Port-de-Bouc, del Departamento de Bouches du Rhône.

El **Giulia Berlingieri** había salido de Génova con destino a Lavéra, donde debía cargar 1.000 toneladas de acrilonitrilo para Turquía.



Palamós.—La fotografía muestra la situación en que quedó el carguero de 6.000 toneladas **Bensu**, matrícula de Bilbao, tras embarrancar en las rocas

de Es Monestri, en la riera de Albi, de la playa de Palamós.

AERONAUTICA

Helicóptero contracarro "PAH-2".—Este helicóptero entrará en servicio en 1988 y no en 1986 como estaba previsto, ya que el Ministerio de Defensa alemán ha tenido que modificar sus planes presupuestarios a corto plazo para financiar la compra de los aviones **AWACS** del OTAN y un lote importante de camiones para la Bundeswehr.

El **PAH-2** podrá operar de noche y reemplazará al **PAH-1**, que sólo es operativo durante el día.



Fin del "Tupolev".—Según leemos en el diario "Informaciones", la Unión Soviética ha renunciado por ahora a la puesta en servicio de su avión comercial supersónico **Tupolev-144**, conocido por los comentaristas occidentales con el nombre de **Konkordanski**, que tuvo un trágico bautizo en 1973, cuando hizo



explosión durante una demostración en el salón aeronáutico de Le Bourget.



Versión trimotor del "DC-3.—La sociedad Specialised Aircraft presentó en la exposición de Farnborough el prototipo del **Tri-Turbo 3**, trimotor **DC-3**, de patrulla marítima.

El radio de acción del aparato es superior a 2.600 millas utilizando sólo dos de sus motores.

Litton Systems of Canada suministra el radar de vigilancia marítima, cuya antena, de 106 centímetros de diámetro, está alojada en un **radomo** ventral del avión.



Bombardero soviético "Backfire".—

En esta noticia, un bombardero **Backfire**, de las Fuerzas Aeronavales soviéticas, fotografiado sobre el Báltico por el piloto de un **Draken** sueco.

Según publica la "Revista Internacional de Defensa", en caso de guerra, la tarea principal de los tres escuadrones de **Backfire**, basados desde hace dos años en el occidente de la URSS, consistiría en atacar los buques de la Armada estadounidense en el Atlántico, particularmente los portaaviones.

El armamento normal de estos bombarderos consiste en misiles aire-superficie (dos AS-6 **Kingfish** o un AS-4

Kitchen) y un cañón doble de 23 milímetros, montado en cola en una torreta. El radar de tiro es un **Fan Tail**.

ARMAS

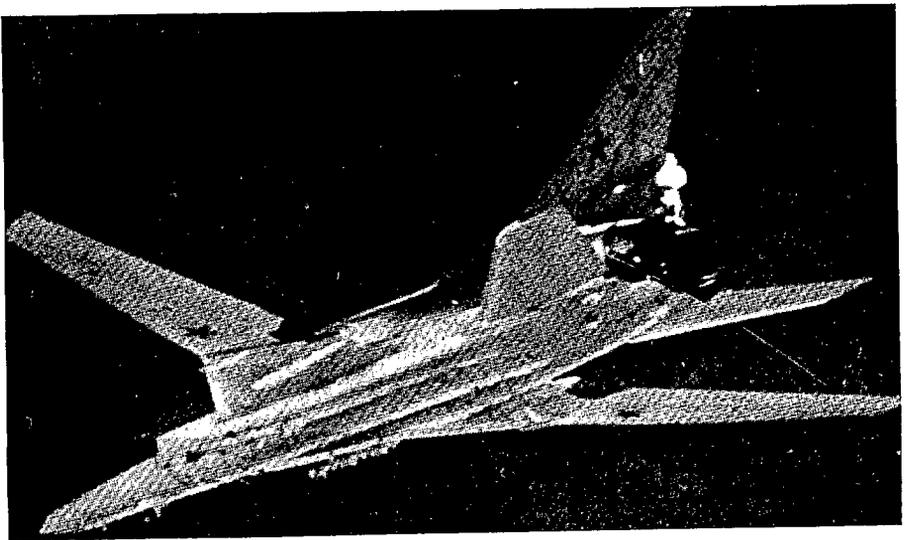
Nuevos blindajes soviéticos.—Según recogemos de la "Revista Internacional de Defensa", el blindaje de los nuevos carros rusos **T-64** y **T-72**, de cuyo despliegue en Alemania Oriental informábamos a nuestros lectores en el "Noticiero" del mes de octubre pasado, es capaz de resistir no sólo a los proyectiles de pequeño calibre y a las armas de carga hueca del OTAN, sino también al misil **TOW**.

De confirmarse esta noticia, el OTAN se vería obligado a modificar o reemplazar la casi totalidad de sus cabezas anticarro.



Hacia un proyectil perforante europeo.—En estos momentos están en período de evaluación por el IEPG (Grupo de programa europeo independiente) los tres tipos siguientes de proyectiles perforantes de 105 milímetros: el **M-735** norteamericano, el **PPL-64** británico y el **IMI**, desarrollado por Israel Military Industries, y propuesto por firmas alemanas y belgas.

En su forma actual, todos estos proyectiles poseen una varilla perforante de acero al tungsteno estabilizada por



NOTICARIO

aletas, aunque se considera que el **PPL-64** y el **IMI** pertenecen a una nueva generación, por montar una varilla monobloque de forma más adecuada desde el punto de vista balístico. No obstante, el proyectil americano presenta la ventaja indudable de ser un modelo de eficacia comprobada.

ASAMBLEAS

Veto soviético en la ONU.—Según leemos en el diario "ABC", la Unión Soviética vetó en el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas una resolución en la que se pedía la retirada de todas las tropas extranjeras de Camboya.

Esta resolución había contado con 13 votos a favor y sólo dos en contra, los de la URSS y Checoslovaquia.

ASTILLEROS

Contratos para exportación en 1978. Durante el año pasado, los astilleros nacionales obtuvieron contratos para

exportación de buques por un total de 29 unidades, con 39.164 toneladas de registro bruto.

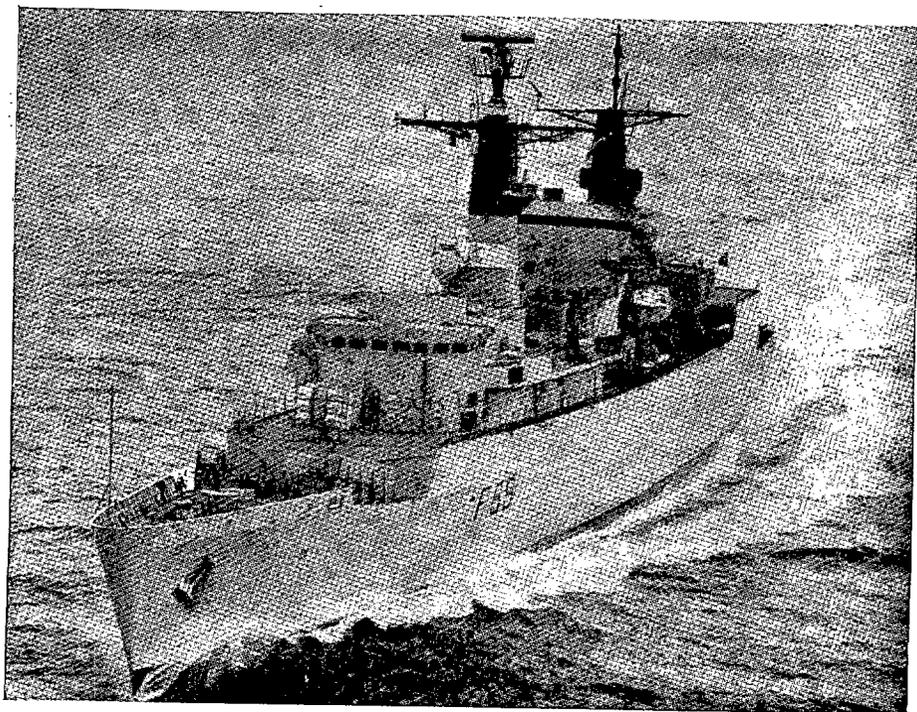
Ha predominado la contratación de pequeños buques pesqueros para Argentina, Marruecos, Senegal y la URSS. Los encargos de buques comerciales han sido: dos unidades ro/ro para Brasil, un transbordador para Ecuador, una barcaza para Bermudas y un carguero para Madagascar.

El conjunto de estos contratos, según el "Boletín de Información" de CONSTRUAVES, supone una cifra de casi 95 millones de pesetas, algo más del tercio de la correspondiente al año precedente.

BUQUES

Fragata inglesa "Broadsword".— La fotografía que ilustra esta noticia recoge un momento de las pruebas realizadas por esta nueva unidad de la Armada británica, primera de la serie denominada **Tipo-22**, que reemplazará a las fragatas de la clase **Leander**.

Aunque de diseño fundamentalmente antisubmarino, las fragatas del **Tipo-22**



montarán también un importante armamento anti-buque y antiaéreo, consistente en misiles **Sea Wolf** y **Exocet**. Desplazan 3.500 toneladas.

—

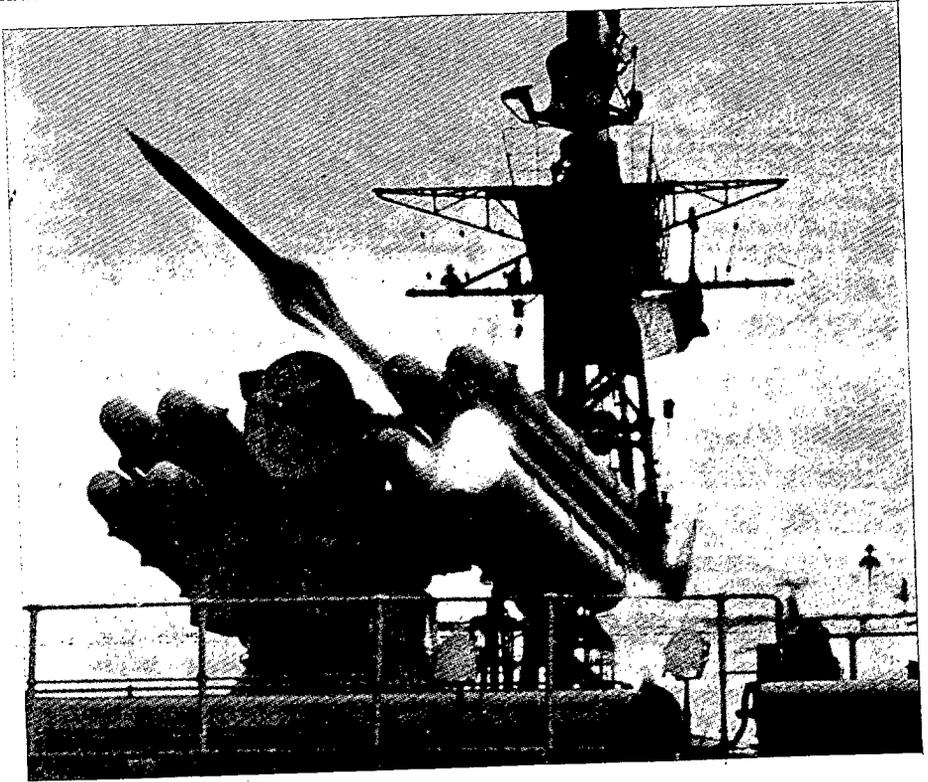
Transformación del "Urquiola".—En la factoría de El Ferrol del Caudillo de la Empresa Nacional "Bazán" continúan las obras que transformarán al petrolero **Urquiola** en un carguero en orre de más de doscientas mil toneladas.

El modelo **04T** sería propulsado por un turborreactor y constituiría el armamento principal de los patrulleros **Spica II**.

Caso de prosperar esta propuesta, la Armada sueca podría prescindir de la adquisición de los misiles estadounidenses **Harpoon**.

—

Pruebas del "Crotale Naval". — El programa de pruebas, que comprende tiros contra blanco aéreo, comenzó en



COHETES

Nueva versión del "Rb-04".—Según publica la "Revista Internacional de Defensa", la firma Saab Scania ha propuesto a la Administración sueca el desarrollo y producción de una nueva versión del misil antibuque **Rb-04**, que sería designada como **04T** y que derivaría en gran parte de la versión **04E** que monta el avión de ataque **Viggen AJ37**.

mayo del pasado año y proseguirá hasta mediados del año en curso.

En la fotografía, uno de los primeros lanzamientos del misil superficie-aire **Crotale Naval**, con cabeza de combate, efectuado en octubre último desde la corbeta francesa **Georges Leygues**, de la clase **C-70**.

—

Nuevos misiles estadounidenses.—Según recogemos del diario "El País", el

Departamento de Defensa estadounidense ha emprendido las primeras acciones para desarrollar un nuevo misil de alcance intermedio (IRBM), de hasta unos 5.000 kilómetros de alcance, que estaría destinado a aliviar la preocupación que existe entre los mandos del OTAN ante los proyectiles móviles soviéticos SS-20, de ojivas múltiples.



Nuevas perspectivas para el "Trident II".—Según publica la revista "Maritime Défensé International", parece probable que los misiles **Trident II**, de 6.000 millas de alcance, proyectados para reemplazar a los **Trident I** en los nuevos submarinos nucleares estadounidenses, sean adoptados como armas ICBM en las principales bases de lanzamiento en tierra.

Los **Trident II** servirán también para reemplazar los misiles de 12 submarinos nucleares que montan proyectiles **Poseidón**.

COMBUSTIBLES

España comprará petróleo mejicano. Al término de unas conversaciones celebradas en Madrid entre una delegación de Petróleos Mexicanos y altos directivos de Campsa, el ministro de Comercio y Turismo, señor García Díez, manifestó que España adquirirá hasta cinco millones de toneladas anuales de crudo mejicano, durante un periodo de cinco años.

Asimismo, Petróleos Mexicanos (Premex) tomará una participación del 15 por 100 en la refinería bilbaína de Petronor.



Pekín.—En 1985 China espera llegar a una producción de 200 millones de toneladas de petróleo, lo que la colocará entre los grandes productores de crudo.

COMERCIO

Irán comprará menos armamento.—El nuevo Gobierno iraní tiene el propósito de revisar todos sus contratos

para la compra de armamento, que ascienden a un total de unos 10.000 millones de dólares.

Los países principalmente afectados por esta revisión serían Estados Unidos y Gran Bretaña.

CONFLICTOS

Ayuda soviética a la guerrilla.—Según notificó el ZAPU, movimiento militante indigenista rhodesiano, la URSS ha enviado a esta organización diez toneladas de medicinas y víveres.

Estos suministros responden a un llamamiento hecho por el ZAPU (Unión de Pueblos Africanos).



Disturbios en Irán.—Tras la salida del Sha Reza Pahlevi del Irán, información que nuestros lectores pueden leer en el apartado "Política" de este mismo Noticario, continuaron en casi todo el país las manifestaciones multitudinarias contra el régimen imperial y se produjeron frecuentes enfrentamientos entre los manifestantes y las Fuerzas gubernamentales, en los que se registraron, al parecer, numerosas víctimas.



Evacuación de personal norteamericano.—Ante la degradación progresiva de la situación en Irán, el Gobierno de Washington ordenó la evacuación de todos los ciudadanos estadounidenses que residían en dicho país, a excepción del personal diplomático y militar imprescindible.



Incurción israelí en el Líbano.—Comandos aerotransportados, apoyados por la artillería, atacaron y destruyeron las bases de guerrilleros palestinos emplazadas en las aldeas libanesas de Arnun, Aishpa y Mahmudia, situadas unos 15 kilómetros al norte del río Litani.

Esta es la incurción más profunda llevada a cabo por unidades israelíes en el Líbano meridional desde la realizada en marzo del año pasado.

Al parecer, esta operación militar es una respuesta a un atentado palestino contra un mercado de Jerusalén.



Aumenta la resistencia en Camboya. Tropas leales al derrocado régimen de Pol Pot continuaron la lucha contra las tropas vietnamitas en la zona norte del país y en la isla de Kong, en el golfo de Siam.

Analistas militares de Bangkok estiman que las fuerzas insurgentes no pudieron dejar suficientemente protegida su retaguardia, durante el rápido avance sobre los núcleos urbanos, circunstancia que permitió a las fuerzas leales contraatacar con relativo éxito.



Guerra en Camboya.—Contra lo que parecía preverse tras la rápida ocupación de las principales ciudades camboyanas, las fuerzas del derrocado primer ministro Pol Pot parecen haber obtenido importantes victorias sobre las tropas vietnamitas y haber recuperado virtualmente todo el sudeste de Camboya, encontrándose a unos 10 kilómetros de Phonm Penh.

CONSTRUCCION

Alemania Oriental y Polonia, en buen momento.—Los astilleros de estas dos naciones comunistas han batido todas sus marcas anteriores, a pesar de la crisis general de la construcción naval en el mundo.

Las razones de este buen momento de la construcción naval en Alemania Oriental y en Polonia hay que buscarlas en que ambas naciones habían evitado la construcción de petroleros, sector muy gravemente afectado por la crisis, y que habían aumentado en un 50 por 100 su capacidad de producción de buques especializados que adquiere la URSS.



Cádiz.—Según informó el ministro de Industria, Rodríguez Sahagún, el

INI construirá en Cádiz una factoría para el desguace de buques y otra dedicada a reparaciones navales.

El ministro señaló también que no será desmantelado ninguno de los astilleros actualmente existentes, aunque sí se llevarán a cabo reducciones de capacidad que oscilarán entre el 40 y el 50 por 100.

CONVENIOS

Acuerdo pesquero hispano-mauritano.—Según recogemos del diario "Informaciones", ha sido firmado el nuevo acuerdo pesquero con Mauritania, que tendrá una duración de dos años, contados a partir del 1 de febrero pasado.

Entre los aspectos más importantes del acuerdo figuran: el aprovisionamiento de la sociedad Imapec, del Instituto Nacional de Industria, con 21.000 toneladas anuales de pescado de superficie y 4.500 de fondo; la distribución de los barcos en las zonas norte y sur; el mantenimiento de las líneas de base a lo largo del litoral, y la creación de un sistema objetivo para el tratamiento de los posibles litigios.

CURIOSIDADES

Ovejas "atropelladas" por una gabarra.—La noticia la recogemos del diario "ABC" y tuvo lugar en un canal de Leeuwarden, Holanda, donde una gabarra se precipitó por distracción del timonel sobre un rebaño de ovejas, que se había aventurado sobre la superficie helada del agua.

Resultado de esta extraña colisión fueron 16 ovejas muertas, suponemos que ante el estupor de pastores y marineros.



Ambicioso proyecto.—En la desembocadura del río Fluvia, en San Pedro Pescador, Gerona, se proyecta crear una urbanización marítima residencial, que contará con una exposición permanente de embarcaciones deportivas y con un club náutico con una sección de escuela de náutica, vela, vela ligera, escafandrismo y esquí acuático.



- Contralmirante De las Heras Palacios.
- General subinspector de Sanidad de la Armada García Pomareda.

ECONOMIA

Ayuda occidental a Turquía.—Por iniciativa del canciller federal Helmut Schmidt, aprobada en la reciente cumbre de Guadalupe por los jefes de Estado y Gobierno de Estados Unidos, Francia y Gran Bretaña, expertos de las cuatro grandes potencias occidentales discutirán las vías por las que la OTAN, la OCDE y el Banco Mundial pueden proporcionar una ayuda masiva al Gobierno de Ankara.

✍

Presupuesto estadounidense.—El presidente Carter propuso al Congreso un presupuesto para 1980, que asciende a un total de 532.000 millones de dólares.

Este presupuesto, cuyo año fiscal comienza el 1 de octubre próximo, reduce prácticamente todos los programas federales sociales y públicos, a excepción de los de Defensa.

Sin embargo, la cifra propuesta representa 38.000 millones de dólares más que en 1979; es decir, un 7,7 por 100 de aumento, del que un 3 por 100 corresponde a los gastos de Defensa.

Carter justificó este aumento del 3 por 100 en los gastos de Defensa basándolo en los compromisos adquiridos con los miembros de la OTAN y el deseo de mantener el equilibrio de fuerzas entre el Este y el Oeste.

✍

Críticas checas a Pekín.—El órgano del Comité Central del Partido Comunista checoslovaco "Rude Právo" informó recientemente que los gastos militares de China Popular son diez veces más altos que los de Japón, cuatro veces superiores a los de Alemania Federal y el doble que los de Estados Unidos.

Esta noticia nos deja un poco perplejos, pues siempre habíamos creído que los dos presupuestos de Defensa más grandes del mundo correspondían a Rusia y Estados Unidos.

DEPORTES

Sidney.—En la fotografía, una vista aérea del yate **Anaconda II** durante la regata de 630 millas entre Sidney y Hobarts, celebrada este año.

El **Anaconda II**, con sus 83 pies de eslora, fue el velero de más porte en esta prueba deportiva.

DISTINCIONES

Orden de San Hermenegildo.—Les fue concedida la Gran Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo a los siguientes oficiales generales de la Armada:

- Contralmirante Orté Lledó.
- General de brigada de Infantería de Marina Hervella Tovar.
- Intendente de la Armada Martínez-Cabañas y Martínez.
- General auditor de la Armada De Azcárraga y Bustamante.
- Contralmirante Cruz Requejo.
- General de Infantería de Marina Yáquez de Sobrino.

ELECTRONICA

Sistema sonar "AN/SQS-56". — La compañía estadounidense Raytheon ha obtenido un contrato de casi 60 millones de dólares de la Marina norteamericana para la producción de un sistema sonar, dirigido por computador, que con las siglas AN/SQS-56 será instalado en las fragatas lanza-misiles de la clase **Oliver Hazard Perry**.

En el apartado "Buques" del Noticiario del mes de noviembre último dábamos información sobre esta nueva serie de buques estadounidenses.

Detector de radares de Thomson-CSF.—Al parecer, esta sociedad francesa ha desarrollado un nuevo detector de radares destinado a ser instalado en buques, submarinos, aviones y helicópteros.

El nuevo sistema completaría al actual detector **DR-2000**, realizado por la citada sociedad y proporcionaría mayor capacidad de vigilancia e información electrónica.

ENCARGOS

Guardacostas para Argentina.—"La Voz de Galicia" publicó una noticia, según la cual la factoría ferrolana de la Empresa Nacional "Bazán" construirá los cinco guardapesca contratados por la Prefectura Naval Argentina.

Estas unidades, diseñadas para vigilancia de pesca y lucha contra el contrabando, desplazarán 900 toneladas y darán una velocidad superior a los 20 nudos.

Su construcción está dentro del marco del protocolo de cooperación económica, comercial, industrial y tecnológica firmado por los Gobiernos de España y Argentina con motivo de la visita de los Reyes de España a la República Argentina.

Diez atuneros para Ecuador.—Durante la visita del ministro español de

Comercio, García Díez, a Ecuador se llegó a un acuerdo con el Gobierno ecuatoriano para la venta de una flotilla atunera de 10 buques a dicho país sudamericano, por un importe total de unos 15 millones de dólares.

Portacontenedores en aumento.—Según informó el Instituto de la Industria del Transporte Marítimo de Bremen, los pedidos de buques portacontenedores son los únicos que están registrando un cierto incremento en el decaído mercado mundial de las construcciones navales.

Actualmente, este tipo de buques representa el 8,4 por 100 de los pedidos mundiales de nuevas unidades

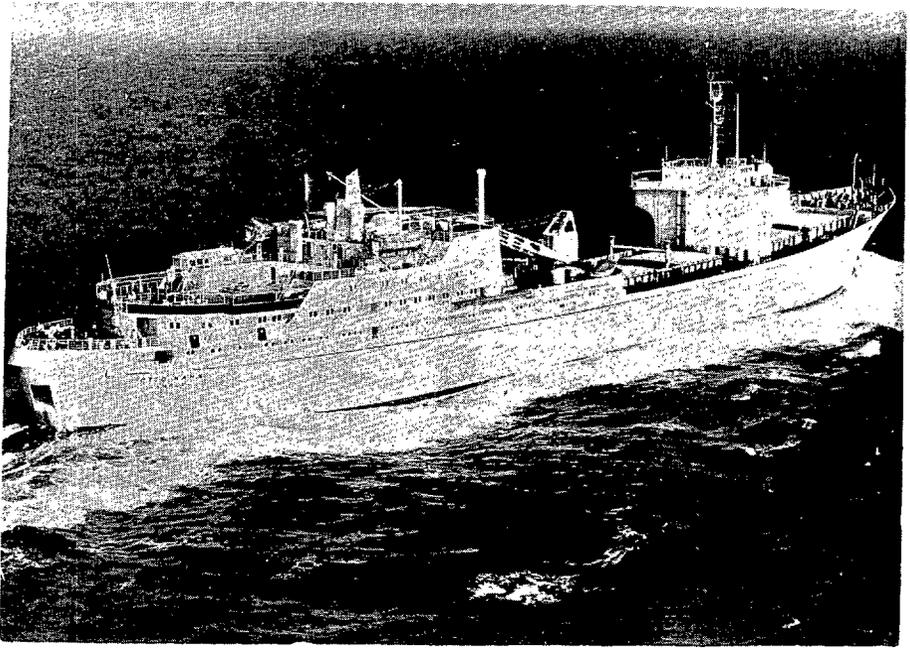
ENERGIA NUCLEAR

Prueba subterránea soviética.—El observatorio del Ministerio de Defensa sueco en Hagfors informó que la URSS había hecho detonar en la región de Jazaskstan un artefacto nuclear de pequeña potencia.

Desechos nucleares.—Según el Instituto de Investigaciones de Energía Atómica británico, la transformación de los residuos radiactivos en un vidrio resistente a la corrosión, que pueda ser enterrado de forma segura sin riesgo de contaminación, podrá ser un procedimiento comercial para la eliminación de los desechos radiactivos dentro de unos diez años.

Al parecer, los investigadores británicos han puesto ya a punto la tecnología de vitrificación de los residuos radiactivos, pero necesitan continuar sus estudios durante unos años para conocer con certeza si este método permite una conservación segura a largo plazo.

Próximo desguace del "Otto Hahn". Este mercante de la República Federal va a ser desguazado en breve por no desempeñar ya ninguna misión cientí-



fica, según manifestó el ministro alemán de Investigación y Tecnología.

También indicó el ministro que durante los veinte o treinta años próximos no tendrá ningún sentido económico la propulsión nuclear de los buques mercantes.

En estas páginas, una fotografía de archivo del **Otto Hahn**

ESTRATEGIA

Estrecho de Gibraltar.—Según una noticia de Efe, que recogemos del diario "Informaciones", el aspirante republicano a la presidencia de Estados Unidos en 1980, John Connally, en unas declaraciones a la cadena de televisión norteamericana CBS afirmó que el deseo ruso de obtener el dominio del estrecho de Gibraltar suponía una amenaza para España y Marruecos.

John Connally, cuya experiencia internacional es muy limitada, afirmó también que la URSS está interesada en Pakistán, Afganistán, Irán, Etiopía y el golfo Pérsico.

Pekín.—El viceprimer ministro chino, Teng Hsiao-ping, manifestó que era

favorable al reforzamiento de la presencia naval estadounidense en el Pacífico occidental.

El señor Teng hizo estas declaraciones con motivo de una entrevista mantenida con un grupo de senadores norteamericanos.

de

Protesta griega.—Según leemos en el diario "ABC", Grecia advirtió oficialmente a los Estados Unidos que el incremento de la ayuda militar y económica a Turquía constituía una amenaza para el equilibrio de fuerzas en la zona, con detrimento griego.

INDUSTRIA

Empresa Nacional "Bazán".—El Instituto Nacional de Industria autorizó los nombramientos realizados en el seno del Consejo de Administración de esta sociedad, mediante los cuales se crean las direcciones de Producción, Programas Navales, Fabricación y Comercial.

Como directores de las mismas fueron designados: Monterde Aparici, doc-

tor ingeniero naval; Barón González-Tablas, capitán de navío ingeniero; García Vicente, doctor ingeniero naval; y Blanco Traba, capitán de fragata ingeniero.

Man de 7.500 BHP, a 450 r.p.m., alcanzan una velocidad de 15,7 nudos, con una autonomía de 12.000 millas.

MARINA MERCANTE

Reunión sobre la OTAN.—Tuvieron lugar en el Palacio de Santa Cruz, sede del Ministerio de Asuntos Exteriores español, unas sesiones de trabajo informativas sobre temas de la OTAN, entre una delegación española y otra estadounidense.

Disminuye el tonelaje amarrado.—El número de petroleros amarrados por falta de fletes descendió, en el período comprendido entre el 1 de diciembre y el 1 de enero pasado, de 213 a 181, lo que representa una disminución del tonelaje inactivo mundial de 24.544.417 toneladas a 22.203.621.

LANZAMIENTOS

Gijón.—En los astilleros de Juliana, Constructora Gijonesa, fue lanzado el buque de 14.900 toneladas de porte **Finnarctis**, construido para la firma finlandesa Thomesto Oy.

Las características principales del buque son las siguientes: Eslora, 149 metros; manga, 21; y velocidad, 16 nudos.

En total, los buques mercantes amarrados pasaron de 316 (31.393.405 toneladas) a 266 (27.369.921 toneladas).

En el almacenamiento de petróleo continúa empleándose en todo el mundo 40 petroleros, que totalizan 7.856.079 toneladas.

Vigo.—En los astilleros Enrique Lorenzo tuvo lugar el lanzamiento del buque ro/ro de 4.900 toneladas de porte **Roll Man**, construido para la naviera Interroll, S. A.

Las principales características del nuevo buque son las siguientes: Eslora, 112,80 metros; manga, 18,35; velocidad, 18 nudos; y capacidad para 92 remolques y 170 coches de tamaño europeo.

Flota petrolera española.—Según un informe publicado por el diario alemán "Handelsblatt", que recogemos de "La Voz de Galicia", la flota petrolera española ocupa el noveno lugar en el mundo, con una capacidad de cinco millones de toneladas.

La primera flota petrolera mundial es la de Liberia, con 49,78 millones de toneladas; seguida de la japonesa, con 16,39 millones; la británica, con 14,78 millones, y la noruega, con 13,89 millones.

El Ferrol del Caudillo.—En la factoría de la Empresa Nacional "Bazán" tuvo lugar el lanzamiento del carguero polivalente **Gabriel Pérez**, construido para la Naviera Marítima de Arosa.

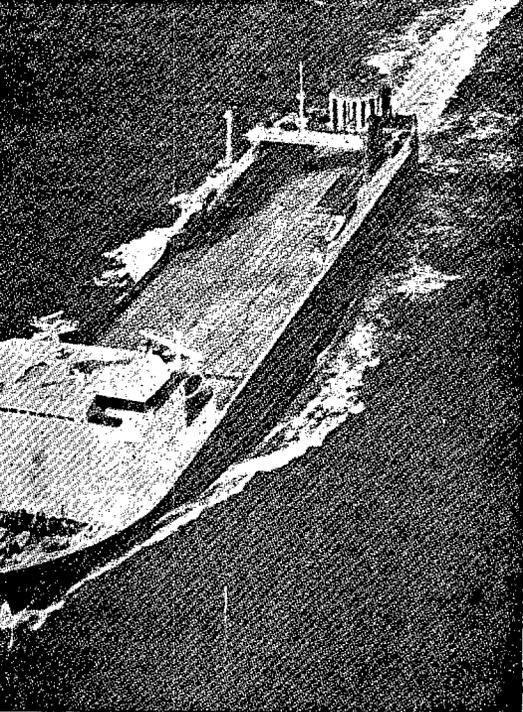
Este buque es el último de una serie de cuatro, construidos para la misma naviera y que pertenecen al denominado tipo **Cartago**, desarrollado por la Empresa Nacional "Bazán".

Las principales características de estos cargueros multipropósito son: eslora, 140,80 metros; manga, 19,20; puntal, 12,40; calado, 8,05, y porte, 12.850 toneladas. Propulsado por un motor **Bazán**

Buques daneses de cabotaje.—Según todas las apariencias, la flotilla de buques de cabotaje daneses, una de las más modernas del mundo, podría desaparecer prácticamente en 1979, ya que un 75 por 100 de su tonelaje está en venta.

La flotilla en cuestión contaba hace algunos meses con 611 buques, que totalizaban 330.000 toneladas de arqueos y daban empleo a unos 4.000 ó 5.000 marinos daneses.

La situación económica del cabotaje danés es muy grave, lo que ha movido a la Asociación de armadores del sector a solicitar ayuda gubernamental.



la casa armadora bajo los nombres de **Thebeland, Tyrusland y Timmerland.**

Melbourne.—La Australian National Line, propiedad del Gobierno australiano, anunció que el mes de abril próximo pondrá en servicio dos nuevos buques mercantes para el transporte de mineral de hierro en la línea Australia-Japón.

Indonesia adquirirá petroleros.—Según leemos en "Informe Económico", Indonesia necesitará adquirir durante los próximos años unos 50 petroleros, para la sociedad estatal Pertamina.

Diez de ellos, de 15.000 toneladas cada uno, serán entregados a lo largo del año en curso.

Moderna unidad ro/ro.—En la fotografía, el buque de la naviera Seespeed Services of Greece, **Seasped Asia**, segunda unidad de una serie de tres construidas en los astilleros de Kawasaki Heavy Industries.

Esta unidad, que ha sido afectada al servicio entre Japón y Oriente Próximo, se caracteriza por el hecho de tener concentrada en su proa la casi totalidad de su superestructura, disposición ésta muy poco frecuente en buques destinados a la navegación marítima, aunque bastante común en los utilizados en los Grandes Lagos norteamericanos.

Pueden verse en la zona de popa dos chimeneas muy aplastadas, unidas por una pasarela que atraviesa todo el buque, y el portarrampas de popa, capaz de soportar un vehículo de hasta 70 toneladas.

Presencia sueca en el Mediterráneo. La firma armadora sueca Broström va a poner en servicio seis buques ro/ro de 11.700 toneladas cada uno, con tripulación de sólo 16 hombres.

De estos seis buques, que serán asignados al tráfico con el Mediterráneo, tres deben haber sido ya entregados a

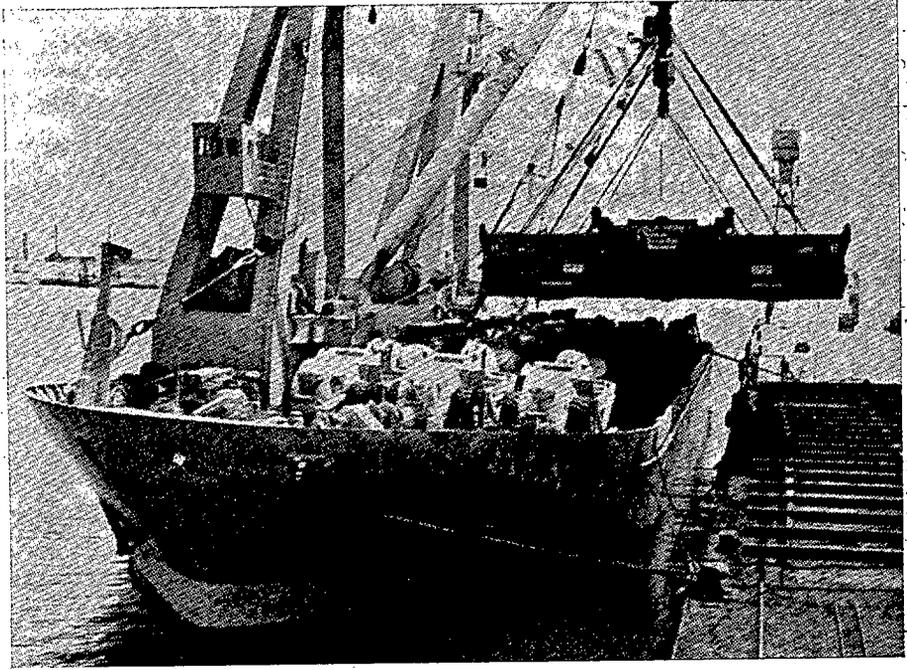
La ZIM israelí amplía su flota.—La naviera ZIM va a llevar a cabo un programa de expansión de su flota, que prevé la adquisición de 15 nuevos buques en los próximos tres años.

Una vez realizada esta compra, la ZIM dispondrá de 110 unidades.

Desciende el tonelaje sueco.—La Oficina Central de Estadística sueca informó que la Marina Mercante de dicho país había experimentado un descenso del 19 por 100 en el tonelaje de buques en servicio de más de 100 toneladas.

Teniendo en cuenta esta reducción, la Flota Mercante sueca cuenta actualmente con 5,5 millones de toneladas.

Transporte de grandes pesos.— El campeón mundial de lo que pudiéramos denominar buques-machina es el **Gloria Virentium**, cuya fotografía, muy poco impresionante por cierto, ilustra esta noticia. Sin embargo, este buque altamente especializado tiene una capacidad de elevación de pesos de hasta 800 toneladas y puede recibir cargas



deslizantes de hasta un millón de kilogramos.

El **Gloria Virentium** pertenece a la naviera holandesa Holscher Shipping, de Rotterdam, y entre sus características más destacadas figura su gran estabilidad, conseguida gracias a una excelente relación eslora-manga de 80,3/20 metros y un calado de 4,15.

En cubierta dispone de una superficie de carga de 75 x 15 metros, dada la disposición lateral de las dos torres de carga. Una bodega única le permite transportar bajo cubierta dos conjuntos de más de cinco metros de diámetro por 40 de largo.

METEOROLOGIA

Lluvia artificial. — España será el centro de uno de los más ambiciosos estudios científicos emprendidos a nivel internacional, para determinar hasta qué punto es posible la producción de lluvia artificial.

La zona elegida por el Instituto Nacional de Meteorología para llevar a cabo este estudio, con la colaboración de la Organización Meteorológica Mun-

dial, está situada en la cuenca del Duero y abarca unos 20.000 kilómetros cuadrados.

NAVEGACION

Canal de la Mancha y mar del Norte. Según recogemos del "Boletín Informativo" de ANAVE, los ministros de Transportes de los países del Mercado Común acordaron que los buques que naveguen por estas aguas estarán obligados, a partir del 1 de enero de 1980, a llevar un práctico a bordo. Igualmente, se exigirá un **estado técnico** a todos los petroleros de más de 1.600 toneladas de arqueo.

Canal de Europa.—Avanza a buen ritmo la construcción del enlace fluvial entre el río Main y el Danubio, de unos 200 kilómetros de longitud, en el tramo Bamberg-Nuremberg-Ratisbona.

Una vez finalizada esta obra, hacia los años 80, el denominado "Canal de Europa" abrirá paso a la navegación directa entre el oeste y el sureste europeos.

Adecuación del canal Fos-Port de Bouc.—Según leemos en el “Journal de la Marine Marchande”, va a ser restablecido el enlace fluvial entre Fos y Port de Bouc, que había quedado interrumpido con motivo de las obras de construcción del puerto de Fos.

En otoño próximo comenzarán los trabajos de ampliación del canal, que tendrá 35 metros de anchura en su fondo y 4,5 metros de calado.

La entrada en servicio de esta vía fluvial de navegación repercutirá favorablemente en el tráfico del río Ródano.



La “Derrota del Ron”.—También conocida por la “Derrota de los Filibusteros”, ha sido una importante competición deportiva en la que participaron 13 trimaranes, un catamarán y 24 yates del tipo clásico.

La salida tuvo lugar el 5 de noviembre de Saint-Malo, Francia, con destino a Pointe-à-Pitre, en la isla de Guadalupe.

Resultó ganador Michael Birch, a bordo del trimarán más pequeño de los

participantes, el **Olympus Photo**, cuya fotografía ilustra esta noticia; seguido de Malinovsky, a bordo de un velero clásico, el **Krite V**.

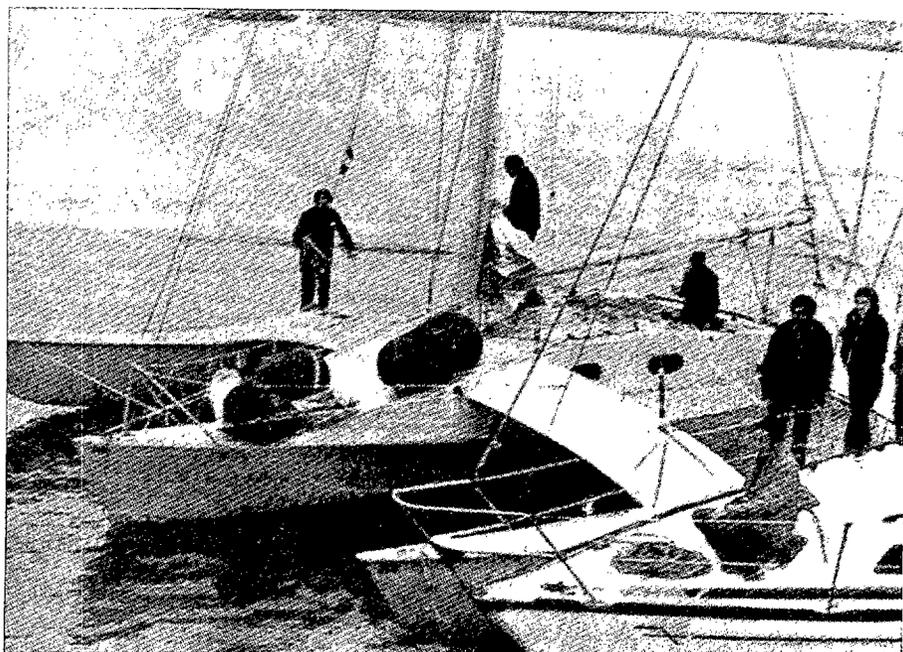
En esta competición desapareció el famoso navegante francés Alain Colas.

NAVIEROS

Madrid. — Según publicó el diario “Informaciones”, la Asociación de Navieros Españoles afirmaba en uno de sus Boletines Informativos que, ante la nueva etapa política que abrían las elecciones, “sería interesante considerar un replanteamiento de la actual Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante, creando una Secretaría de Estado para la Marina Mercante que tratase cuantos temas nos afectan...”.



Amenaza soviética.—Según leemos en “Informe Económico”, la Unión Soviética amenaza con cancelar los acuerdos comerciales existentes con las compañías extranjeras de navegación caso que fuera puesto en práctica el plan de



vigilancia de fletes presentado a principios del año en curso por la CEE y que a juicio de la URSS constituye una discriminación contra el pabellón soviético.

ORGANIZACION

Nuevas Ordenanzas. — El "Boletín Oficial del Estado" publicó las Reales Ordenanzas de las Fuerzas Armadas, aprobadas recientemente por las Cortes Españolas.

Las Ordenanzas Militares constan de doscientos veinticuatro artículos, divididos en los siguientes títulos: de la institución militar, del militar, de los niveles de la jerarquía militar, de las funciones militares, de sus deberes y derechos y de los deberes y derechos del militar de carrera.

PESCA FLUVIAL

El salmón irlandés en peligro.—Según el corresponsal de "Hoja del Mar" en Londres, el Consejo Nacional irlandés para la Protección de la Trucha y el Salmón publicó recientemente un detallado informe en el que denuncia los excesos cometidos por grupos de pescadores furtivos y el peligro de extinción que corre el salmón irlandés, al ser muy pocos los ejemplares que llegan a remontar el río y llevar a cabo el desove.

POLITICA

Relaciones hispano-soviéticas.—Tras la visita del ministro español de Asuntos Exteriores Marcelino Oreja a la capital rusa, el órgano oficial del Ministerio soviético de Asuntos Exteriores "Tiempos Nuevos", dedicó grandes elogios a España y a su pueblo, e hizo un balance extraordinariamente positivo de la visita efectuada por el jefe de la diplomacia española.

El Sha abandona Irán.—El Sha Mohamed Reza Pahlevi, acompañado de su esposa, la emperatriz Farah, salió de

Teherán por vía aérea en dirección a Egipto.

Según las informaciones difundidas por las Agencias de Prensa, sólo estuvieron presentes, en la breve y emotiva ceremonia de despedida, el primer ministro Shapur Bajtiar, algunos funcionarios de la Corte y los presidentes de las dos Cámaras del Parlamento.

Un Consejo de Regencia recién formado tendrá a su cargo asegurar la continuidad de la monarquía en el país.

Argel.—El Congreso del Frente Nacional de Liberación argelino designó al coronel, de cincuenta años de edad, Benjadid Chadli candidato único a la presidencia de la República de Argelia.

Los observadores políticos consideran que la elección de Chadli representa una continuidad de la línea política del difunto presidente Bumedian y el triunfo del sector moderado del Ejército.

Refugiados vietnamitas en Hong Kong. Trescientos refugiados vietnamitas, que se encontraban a bordo del carguero **Huey Fong**, podrán solicitar asilo en la colonia británica. No así los 2.400 chinos que con ellos viajaban, quienes primero deberán dirigirse a Taiwan, según declaraciones de un funcionario del Gobierno de la colonia, que recogemos del diario "Informaciones".

Groenlandia, por la autonomía.—En un referéndum celebrado en esta isla, el 70 por 100 de los votantes fue favorable a una fórmula de autogobierno que sólo les ligará a Dinamarca en los grandes temas económicos, defensivos y de política exterior.

El proceso autonómico había comenzado en 1975 y había sido planteado de forma escalonada y con las mayores facilidades por parte del Gobierno danés.

Groenlandia, con 2.175.600 kilómetros cuadrados, es la isla más grande del mundo. Danesa desde el siglo XVIII, cuenta con 45.000 habitantes de origen esquimal y 8.000 de origen danés.

Conseguida su autonomía, Groenlandia podría abandonar el Mercado Común, por el que sus habitantes no sienten una especial simpatía.



Propuesta del Gobierno iraní. — El primer ministro de Irán, Shapur Bajtiar, sugirió la posibilidad de formar un Gobierno de unión nacional y ofreció abrir su actual Gabinete a miembros de la oposición religiosa.

Por su parte, el **ayatollah** Jomeini hizo público que no celebrará ninguna entrevista con el jefe del Gobierno iraní hasta que éste no presentara su dimisión.

PROGRAMAS

Modificaciones al programa "Spruance".—El grupo Litton Industries recibió recientemente dos contratos complementarios al programa de construcción de 30 destructores de la clase **Spruance**:

- Uno de ellos prevé la modificación de los 14 últimos buques, para instalar en ellos otros sistemas de armas.

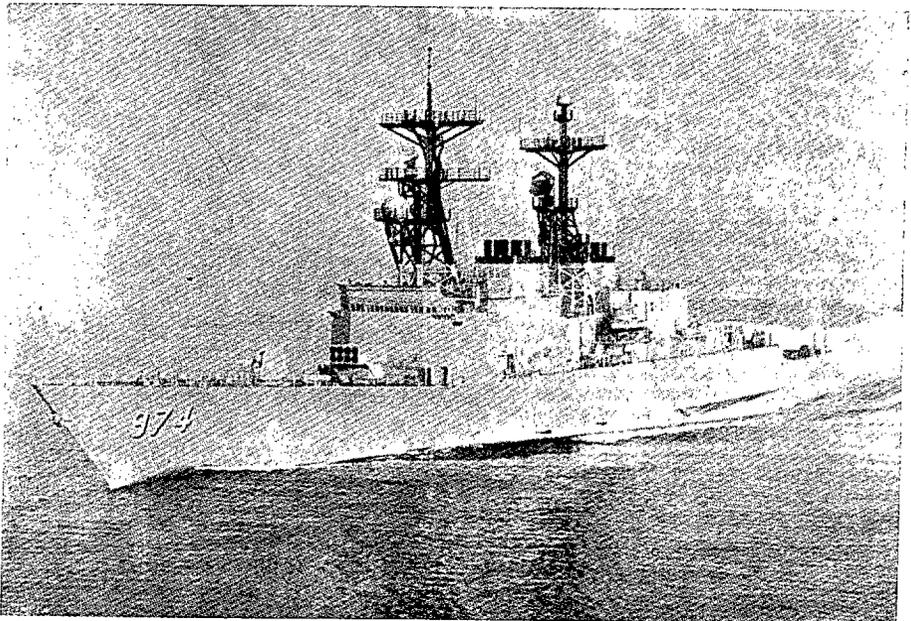
- El otro se refiere a la construcción de un treintaiunavo destructor.

En estas páginas, nuestros lectores pueden contemplar una fotografía del destructor de la serie, DD 974 **Comte de Grasse**, que entró en servicio el 5 de agosto pasado.



Hacia portaaviones más pequeños.—Según una información que recogemos de "El País", el presidente Carter rechazó una petición del secretario de Defensa, Harold R. Brown, para que fuera construido otro portaaviones de 90.000 toneladas. En cambio, ordenó al Pentágono que comenzara el estudio correspondiente al proyecto de una nueva generación de unidades más pequeñas, de hasta 60.000 toneladas, que reemplazarán en su día a los 13 grandes portaaviones actualmente en servicio.

Los partidarios de construir unidades más pequeñas afirman que éstas resultarían mucho menos onerosas al tesoro público y que harían menos vulnerable a la Flota estadounidense en caso de conflicto.



Plan británico de anticontaminación.

En vista de los desastres ecológicos provocados por el **Amoco Cádiz** y el **Eleni V**, el Departamento británico de Comercio anunció un nuevo plan de seis puntos, que tiene por objeto mejorar las posibilidades del Reino Unido en la lucha contra la contaminación de las aguas marinas por hidrocarburos.

Para ello, en el seno de la división "Marina" del Departamento de Comercio será creado un organismo cuya función específica consistirá en organizar y dirigir las operaciones destinadas a combatir las situaciones de emergencia que se presenten en la mar en el caso de vertido de crudos.

Asimismo, se estudiará la posibilidad de mejorar las técnicas actuales, tanto en la limpieza de las aguas como en la de las playas; y conseguir una mejor coordinación de los recursos disponibles en el país.

La necesidad de mejorar los métodos de defensa frente a la contaminación por hidrocarburos quedó plenamente demostrada en el accidente del **Amoco Cádiz**, en el que las posibilidades conjuntas de Inglaterra y Francia quedaron muy por debajo de las necesidades reales para hacer frente al petróleo derramado.

PROYECTOS

Madrid.—Según leemos en "Informe Económico", la primera fase de los estudios realizados para la posible construcción del gasoducto del Mediterráneo occidental ha terminado con resultados optimistas, pues parece haber grandes posibilidades de que exista un corredor directo entre las costas españolas y las argelinas, apto para el tendido de tuberías submarinas, con profundidades máximas de 2.100 metros.

En este proyecto están interesadas Argelia, Francia y España.



Nuevos enlaces con Ceuta y Melilla.

Leemos en el "Boletín Informativo" de ANAVE que la sociedad Intercontinental de Navegación, S. A., ha presentado un proyecto para unir Algeciras con Ceuta y Málaga con Melilla, así como Almería con Málaga, con un servicio de aerodeslizadores fabricados en astilleros españoles y con capacidad para 200 pasajeros.

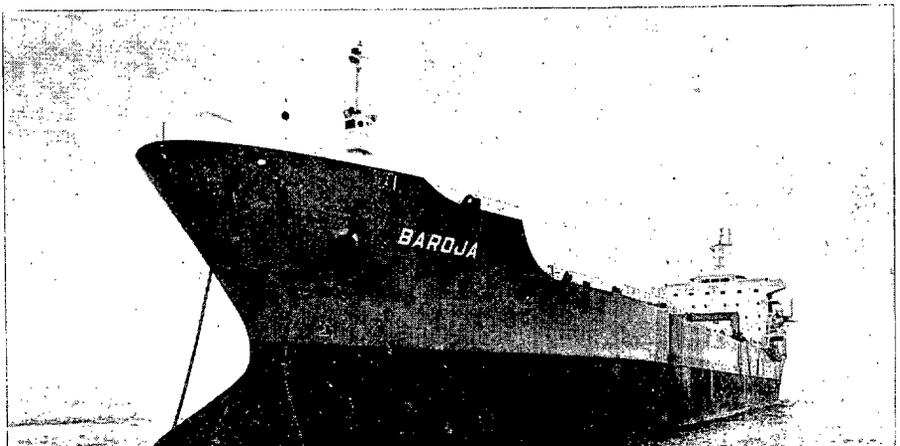


Protección del Mediterráneo.—En el curso de una mesa redonda celebrada dentro del programa de actividades de "Expoquimia-78", los representantes de las naciones ribereñas del Mediterráneo expusieron los difíciles problemas que plantea la creciente industrialización de la zona y propugnaron la creación de un organismo internacional que proteja la ecología del "Mare Nostrum".

PRUEBAS

Puerto Real, Cádiz.—Tuvieron lugar las pruebas oficiales de mar del carguero en orre, cementero, de 38.000 toneladas de porte **Baroja**, construido por la factoría de Astilleros Españoles, S. A., para la naviera española Transportes Navales, S. A.

Las principales características del nuevo buque, cuya fotografía ilustra esta noticia, son las siguientes: eslora máxima, 186,65 metros; manga de tra-



zado, 29; puntal, 16; calado, 9,75. Va propulsado por un motor AESA-Sulzer de 9.900 BHP, a 150 r. p. m.

PUERTOS

Bilbao.—Tras la catástrofe registrada en el puerto irlandés de Bantry Bay, de la que informamos a nuestros lectores en el Noticiario anterior, el puerto de Santurce y las instalaciones de la refinería de Petronor han sido autorizados para realizar aquellas operaciones que ahora no pueden efectuarse en el puerto irlandés, por haber quedado inutilizado el atraque para superpetroleros.

Los Cristianos, Tenerife.—Unos 300 metros del muelle-dique de este puerto fueron destruidos por el temporal que azotó el archipiélago canario a mediados del mes de enero. También sufrieron desperfectos de consideración diversas instalaciones portuarias y gran número de buques pesqueros y yates que se encontraban amarrados en Los Cristianos.

Según informaciones publicadas por el diario "ABC", las pérdidas provocadas por el temporal en el muelle-dique pueden estimarse en unos 130 millones de pesetas.

Hamburgo.—Las tarifas de este puerto y de los de Bremen y Lübeck fueron aumentadas entre el 9 y el 10 por 100 el día 15 de enero último.

Por lo que respecta al tráfico total durante el año 1978, parece que se llegará a los 55,3 millones de toneladas, cifra que representa el mejor tráfico en la historia del puerto de Hamburgo.

Congestión en Karachi. — Unos 70 buques llegaron a estar atracados en los muelles de la zona de anclaje exterior y otros 13 a la espera, en lo que se considera la peor congestión sufrida por el puerto de Karachi y que fue debida a la continua llegada de buques con cargamentos de cereales, cemento, fertilizantes y coque.

SALVAMENTOS

El caso "München".—La desaparición en el Atlántico del porta-gabarras alemán München, del que dábamos información en el Noticiario del mes de febrero, dio lugar a una operación de búsqueda que ha sido considerada como la más importante de todos los tiempos.

En ella, intervinieron: por parte alemana, cinco aviones **Breguet-Atlantic** y tres **Transall**; por parte inglesa, varios aviones del tipo **Nimrod**; un avión **Hércules** de la Fuerza Aérea estadounidense; así como más de veinte buques de diversos países.

Desgraciadamente, la operación de búsqueda y salvamento no dio ningún resultado positivo y la desaparición del München pasará a engrosar la ya larga lista de siniestros de los que el mar guarda celosamente el secreto.

Buques sumergibles de salvamento. Según leemos en el "Journal de la Marine Marchande", la sociedad holandesa **Wijsmüller** ha encargado a los astilleros japoneses **Sumitomo Heavy Industries** dos buques sumergibles del tipo **Ocean Servant**.

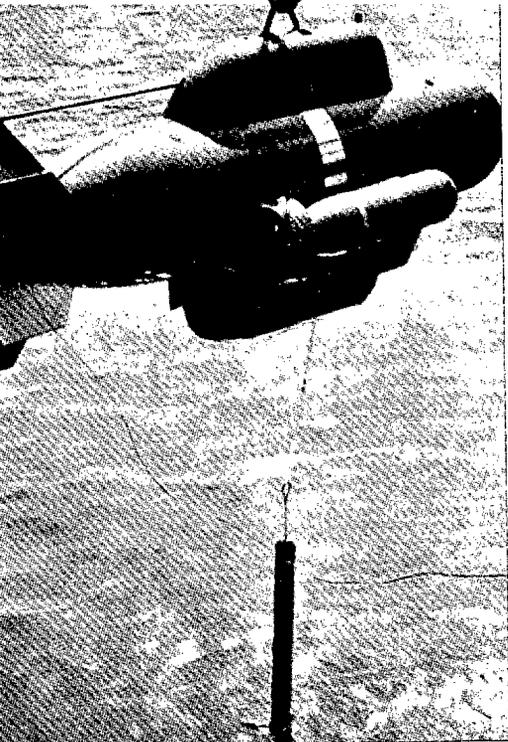
Estas unidades, de 12.500 toneladas de porte, presentan la particularidad de que, debidamente lastradas, pueden servir para poner a flote otros buques mediante el rápido soplado de sus lastres.

Localización de aviones accidentados. Según **Edward Bobyne**, jefe de investigación del Ministerio de Defensa canadiense, Estados Unidos, Francia y la URSS han aceptado participar en un proyecto canadiense para poner en servicio una red de vigilancia, mediante satélites, que permitiría la localización en el suelo de todo avión accidentado, pocos minutos después de su caída.

Este sistema de localización podría entrar en servicio a partir de 1980.

SUBMARINOS

Minisubmarino contra-minas. — Se gún recogemos de la "Revista Internacional de Defensa", el vehículo subma-



rino de destrucción de minas **PAP-104**, adquirido por varias naciones de la OTAN, pesa 700 kilos y monta dos motores eléctricos alimentados con baterías, que le permiten alcanzar una velocidad de cinco nudos durante veinte minutos.

En la fotografía, se ve claramente el cable de lastre, que actúa como detector y permite al submarino mantenerse a determinada distancia del fondo del mar; el hilo de guiado, y la carga de destrucción, de 140 kilos, fija bajo el vientre del artefacto.

TRAFICO

Santander.—Según noticia que publica el "Boletín Informativo" de ANAVE, durante los ocho primeros meses del año 1978, el volumen total de mercancías movidas en este puerto sufrió un retroceso de 147.000 toneladas respecto al mismo período del año anterior.

La baja de movimiento en el puerto de Santander hay que explicarla por la recesión económica que sufre la nación y por las deficientes comunicaciones por tren y carretera que tiene con el resto de la península.

Vía marítima del San Lorenzo.—Gracias a una temporada de navegación de 267 días en 1977, que ha sido la más larga hasta el presente, 63,3 millones de toneladas de mercancías fueron transportadas a través de la sección Montreal-Lago Ontario, lo que representa un aumento del 16,4 por 100 respecto a la temporada precedente.

Las cifras correspondientes al canal de Welland señalan también un aumento del 11,5 por 100 respecto a las de 1976.

Principales puertos franceses.—Del primero de enero de 1978 al 31 de octubre del mismo año el tráfico comercial de mercancías en los principales puertos franceses alcanzó las cifras siguientes:

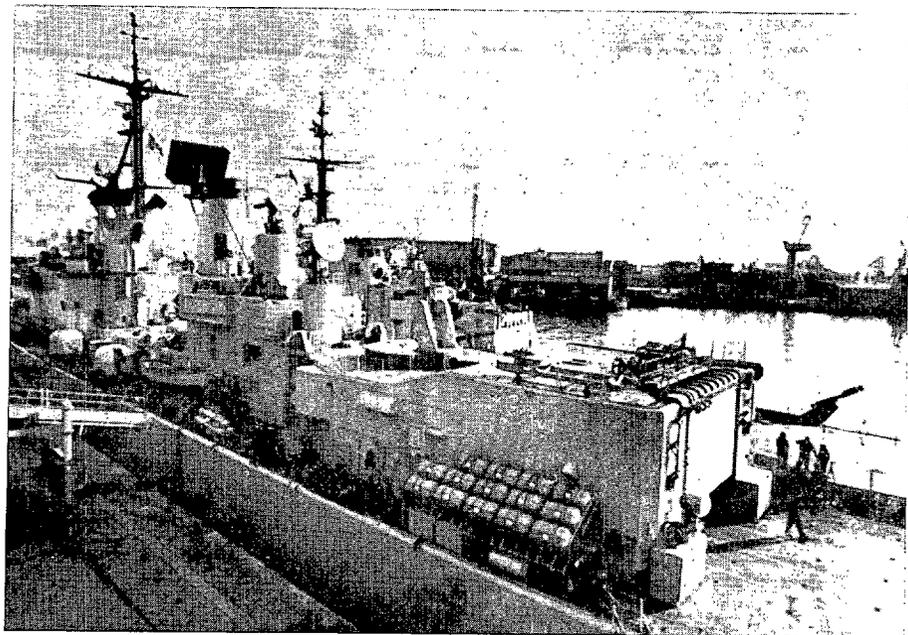
- Marsella: 75.247.074 Tm. (— 9 %).
- El Havre: 58.139.117 Tm. (— 10,6%).
- Dunkerque: 29.012.421 Tm. (+8,6%).
- Rouen: 15.602.203 Tm. (+ 10,7%).
- Nantes-Saint Nazaire: 12.690.859 Tm. (— 0,7 %).
- Burdeos: 9.547.221 Tm. (+ 5,1 %).

Los tantos por ciento de variación se refieren al mismo período de tiempo del año anterior.

El petróleo de Alaska.—Según leemos en el "Journal de la Marine Marchande", a raíz de un estudio efectuado por el Instituto Marítimo holandés con motivo de una encuesta realizada por un Tribunal marítimo de los Países Bajos sobre la varada del petróleo **Metula** en el estrecho de Magallanes en 1974, los petroleros encargados del transporte de los crudos de Alaska a la costa este de los Estados Unidos podrían tomar la derrota del cabo de Hornos en vez de atravesar el estrecho de Magallanes, derrota que exige de los oficiales de puente una prolongada y agotadora atención.

VISITAS

Barcelona.—Una agrupación italiana, integrada por el destructor **Audace** y la fragata **Carabinieri**, efectuó una visita de cortesía a la Ciudad Condal.



La fotografía recoge a los dos buques atracados en el muelle de la Estación Marítima.

El **Audace** desplaza 4.400 toneladas y va armado con un lanza-misiles **Tartar**, dos cañones de 127 milímetros, cuatro cañones de 76 milímetros, cuatro tubos lanza-torpedos antibuque y seis tubos lanza-torpedos antisubmarinos.

La **Carabinieri**, por su parte, desplaza 2.689 toneladas y va armada con seis cañones de 76 milímetros y seis tubos lanza-torpedos antisubmarinos.



Palacio de la Zarzuela.—Su Majestad el Rey Don Juan Carlos recibió al jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante Arévalo Pelluz, para despachar, al parecer, sobre temas que afectan al Cuartel General de la Armada y a la Marina, dentro del marco de las audiencias que Su Majestad viene concediendo a los jefes de Estado Mayor de los tres Ejércitos.



El ministro de Defensa, en Irak.—El teniente general Gutiérrez Mellado, vi-

cepresidente primero del Gobierno y ministro de Defensa español, realizó una visita oficial de tres días de duración a Irak, durante la que se entrevistó con el vicepresidente iraquí, Taha Mohieddine Maarouf, y el ministro de Defensa de esta nación, Adnan Kheirallah.

Con motivo de su estancia en Irak, el teniente general Gutiérrez Mellado visitó en Sala-Jeddin la División Acorazada y la Escuela de las Fuerzas Armadas.



Hsiao-ping, en Washington.—El vicepresidente primero del Gobierno chino, Teng Hsiao-ping, visitó oficialmente los Estados Unidos, en lo que puede ser calificado de momento histórico y trascendental para todo el orbe.

El vicepresidente Hsiao-ping fue recibido en Washington por la primera familia norteamericana, el Gobierno en pleno, dirigentes del Congreso y otras personalidades de la vida política estadounidense.

En los discursos oficiales, tanto Carter como el vicepresidente chino hablaron de paz y de cooperación entre las dos naciones.



El Ferrol del Caudillo.—Entraron en este puerto el petrolero de apoyo logístico **Durance** y el submarino **Requin**, de la Marina de Guerra francesa, que atracaron en el muelle de Fernández Ladreda.

La primera de estas unidades estaba al mando del capitán de fragata Poirrier y la segunda del capitán de corbeta Gerard.

Con esta escala se trataba de proporcionar un descanso a las dotaciones, que totalizaban 219 hombres.

de

SOLUCION AL MARINOGRAMA NUMERO 145

*El naufragio en ese mar de melaza
que es la sonrisa de la Gioconda, ya
no podrá salir de él.*

CAMÓN AZNAR

SOLUCION A LA NAUTRAPELIA NUMERO 65

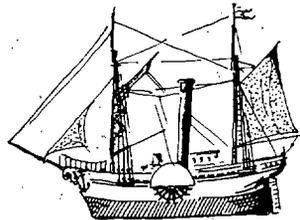
Confidencial.

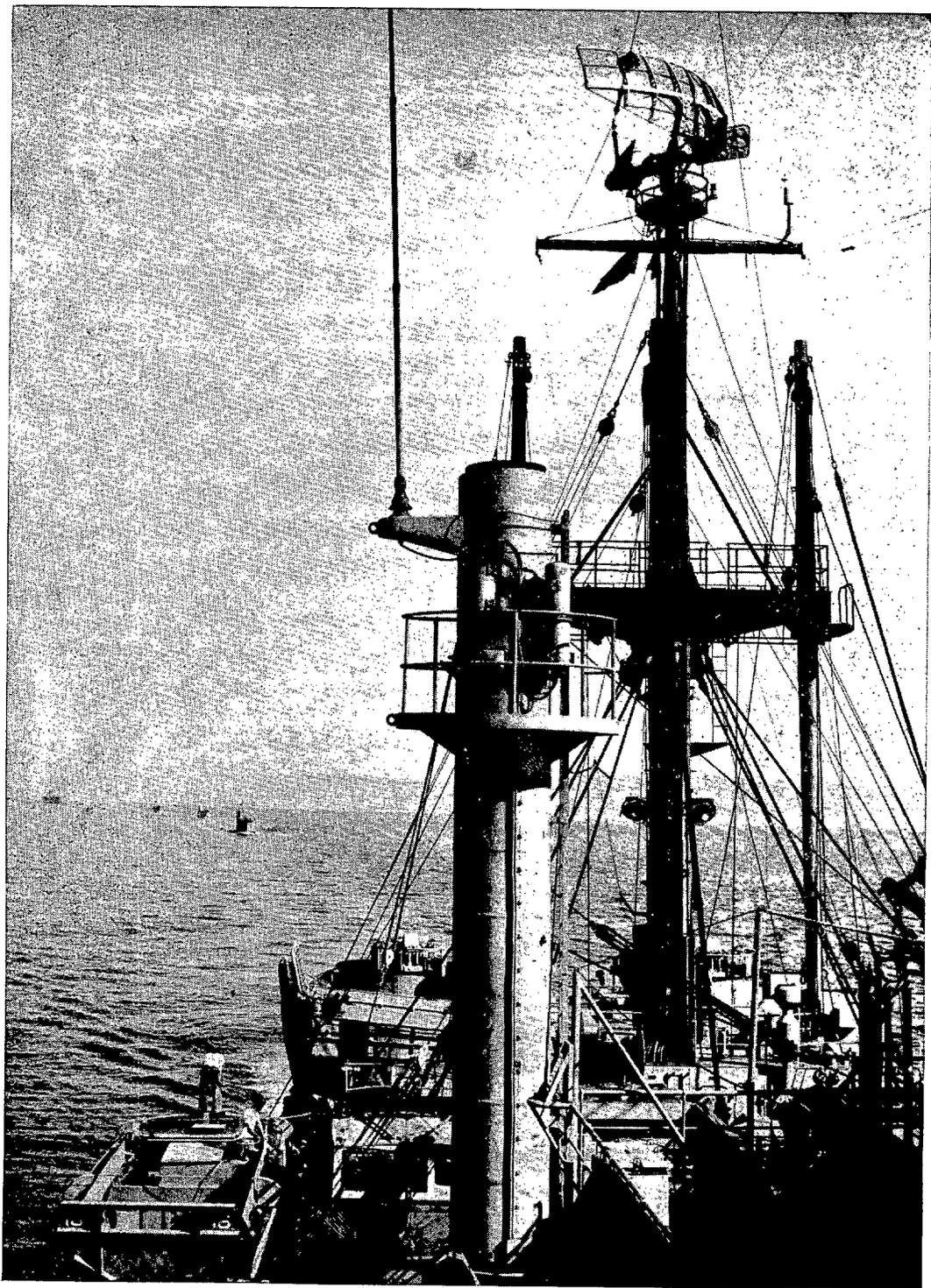
SOLUCION AL PAÑOL DE VOCES NUMERO 65

1. Fragatas.—2. Ligare. A.—3. Afano. Ol.—4. Mapa. Aja.—5. Use. Omim.—6. Le. Brava.—7. A. Araran.—8. Afora. Q.—9. Asume. Cu.—10. Mora. Cae.—11. Ola. Cíes.—12. Rastrera.

Barcelona.—El capitán general de la Zona Marítima del Mediterráneo, almirante Muñoz-Delgado y Pintó, llegó a la Ciudad Condal en su primera visita oficial, a bordo de la corbeta **Descubierta**, entregada recientemente a la Armada por la Empresa Nacional "Bazán".

La fotografía recoge un momento de la entrevista que mantuvo con el presidente de la Generalitat, Josep Tarradellas.





LIBROS Y REVISTAS



COMENTARIOS

GONZALEZ ECHEGARAY, Rafael: "Alfonso XIII". Un rey y sus barcos.—Edición del autor. Santander, 1978; 209 págs.

Nunca pagaremos bastante a Rafael González Echegaray sus desvelos por nuestra historia marinera. Apenas conseguido el Premio "Virgen del Carmen" de 1978 por dos de sus obras (*Balleneros cántabros* y *La Marina Mercante y el tráfico marítimo en la guerra civil*), salta a las librerías otra muestra de su vocación investigadora.

Se trata en esta ocasión de un jugosísimo estudio en el que se hermanan la biografía de Alfonso XIII y la de los ocho buques que llevaron su nombre. Justo homenaje a un monarca resueltamente inclinado a las cosas de la mar, a cuyo entusiasmo deben atribuirse una estimable reconstrucción de nuestra Escuadra —prácticamente inexistente tras el puntillazo finisecular—, la creación de la industria de construcción naval y el florecimiento de la flota mercante.

El rey Alfonso pisó por vez primera un buque —el *Conde de Venadito*— en 1892, cuando contaba seis años de edad, con motivo del IV Centenario del Descubrimiento de América, para viajar con su madre de Sevilla a Huelva. Siendo un mozo de quince años, embarca en el aviso *Giralda* y visita todos los puertos del Norte y Noroeste. En 1906 empieza a patronear balandros en diversas regatas y viaja por mar a Canarias e Inglaterra; años después lo haría a Italia, Alemania, Escocia y, final y tristemente, a Francia. En lo sucesivo no perderá ocasión de asistir a maniobras navales, navegar en nuestros buques de guerra e incluso descender al vientre oceánico, como hizo en 1919, a

bordo del submarino A-1, mandado por el entonces capitán de corbeta don Mateo García de los Reyes, con quien brindó posado sobre el fondo de aguas santanderinas por el futuro de la Marina española. Como tampoco renunció a volar, en 1929, en un hidroavión de la Aeronáutica Naval que le llevó de Santander a Bilbao.

Son los años del Plan Ferrándiz (1907), continuado por el Plan Miranda (1912) y por la Ley de Escuadra de Primo de Rivera (1926), este último modificado en 1928 y cuyos frutos verían aún los oficiales de ahora mismo. Es también el tiempo de la segunda República y del destronamiento y destierro definitivo del rey, cuando don Alfonso, el 15 de abril de 1931, pisa por última vez la cubierta de un buque de guerra español, para sumirse en la oscuridad de una amanecida marselesa. Un triste episodio del que González Echegaray hace crónica puntual y emocionada.

El autor, con el formidable bagaje que le sitúa en el primer lugar de los españoles conocedores de la vida y milagros de cada unidad naval, pasa luego a biografiar todos los buques que fueron bautizados con el nombre de aquel monarca. Y empieza por el de mayor importancia, el acorazado de 15.000 toneladas *Alfonso XIII*, fruto de la Ley de Escuadra de 1907 —como sus dos gemelos—, botado en mayo de 1913 y entregado en agosto de 1915, primer buque español de guerra que tocó en Cuba después del desastre, viaje en el que también visitaría San Juan de Puerto Rico y Nueva York.

Nuestro acorazado tuvo su bautismo de fuego en la campaña de Marruecos (Mar Chica, Nador, Gurugú, Alhucemas, Río Martín); en 1931 la República cambió su nombre por el de *España*, y su actividad habría de adormilarse hasta el estallido de 1936, que le dará nueve meses de ajetreada vida militar. Bloqueo, cañoneos sobre territorio y buques adversarios, no pocos apresamientos, con el adqbo de un torpedeamiento enemigo que no llegó a dañarle, llenan la hoja de servicios del *abuelo*, su apodo cordial. Hasta su fatal encuentro con una mina propia, que le sepultará para siempre, a cinco millas de la costa santanderina. Fue el 30 de abril de 1937. González Echegaray cuenta el drama con minuciosidad de historiador cabal, que el lector agradece enormemente.

El segundo *Alfonso XIII* aquí biografiado es un crucero sin suerte, que ni siquiera se incorporó a la Escuadra como tal crucero. Tuvo su cuna en Ferrol, donde se le botó en 1891, con sus 4.826 toneladas de desplazamiento. De los 20 nudos proyectados, en pruebas no llegó a los 14. Falto de estabilidad (como su infortunado hermano el *Reina Regente*), con máquinas mal montadas, sin alcanzar ya los 12 nudos en su brevísima situación de actividad. fue jubilado a los dos años y condenado luego a ignominioso desguace. Gajes de una industria naval incipiente.

Un primer vapor correo *Alfonso XIII*, con 5.000 toneladas largas, se lanza en astilleros escoceses para la Trasatlántica y se entrega en Cádiz, en 1889. El precioso barco se incorpora a la línea Cantábrico-Habana-Veracruz, y en 1893 sería testigo próximo y dolido de la tra-

gedia del *Cabo Machichaco* en el puerto de Santander, así como víctima también de la explosión, ya que casi todos sus tripulantes murieron cuando trataban de atajar el fuego en el buque incendiado. Durante la guerra de Cuba fue transformado en crucero auxiliar y, fondeado frente a San Juan de Puerto Rico, fue alcanzado sin graves consecuencias por los cañones enemigos. En 1915 moriría en aguas cántabras, vapuleado por un surazo traicionero.

Le sucedió para la propia Trasatlántica otro vapor correo homónimo, comprado en el mismo 1915 a una naviera de Brooklyn. Antes se había llamado *Scot* y *Oceana*; tenía ya un cuarto de siglo de vida, su registro bruto era de 8.062 toneladas y por su consumo resultaba francamente antieconómico. Navegó desde el Cantábrico a Cuba, Méjico y más tarde a Nueva York. Finalmente cambió su nombre por el de *Vasco Núñez de Balboa* y en 1927 se vendió a industriales italianos para su desguace.

El tercer vapor correo *Alfonso XIII*, también de la Trasatlántica, se construyó en Sestao y se entregó en agosto de 1923. Era para entonces un barco lujosísimo, de más de 10.000 toneladas de registro bruto, primorosamente decorado. Navegó desde nuestros puertos norteños a La Habana y Veracruz. En 1931 pasó a llamarse *Habana* y durante la guerra civil sirvió en Bilbao como alojamiento de refugiados, como buque hospital y como transporte de evacuados civiles. Terminada nuestra contienda, sufrió en Sestao un endiablado incendio que aconsejó transformarlo en carguero; más tarde se le habilitaría como mixto de carga y pasaje, pero su bajo rendimiento le condenó a un largo amarre en la ensenada viguesa de Rande. Pescanova, a la vista del buen estado de su casco, lo transformó con el nombre de *Galicia* en factoría flotante, para manipulado y conservación de pesca (1964), e hizo hasta 1975 excelentes campañas en los mares de Africa del Sur. Finalmente, hace apenas un año, se autorizó al desguace de este buque que flotó durante más de medio siglo.

Y siguen las movidas historias de un bou, un ballenero y un bacaladero que honrarían sus costados con el nombre de *Alfonso XIII* y cuyas vicisitudes les llevarían a servir, como patrulleros, a diversas Marinas militares.

Rafael González Echegaray, a veces con el sabor entrañable de las crónicas provincianas, nos ofrece a la chita callando una admirable síntesis del acontecer marinero de España durante el primer tercio de nuestro siglo. Sus ilustraciones fotográficas tienen, en gran parte, el valor de un documento histórico. Y su acreditado garbo literario, tan expresivamente marinero, hace de estas páginas un amenísimo recreo para el aficionado a los temas de la mar.

A. L.



Balance militar 1978-79.—Revista "Ejército", noviembre 1978; 200 págs.

He aquí un nuevo número extraordinario de la revista española "Ejército", en el que se nos ofrece la versión en castellano de *The Mi-*

litary Balance 1978-1979, publicado por el Instituto Internacional de Estudios Estratégicos de Londres. La obra, además de un editorial introductorio, contiene un prólogo del referido Instituto, fechado en septiembre último, unas notas aclaratorias sobre determinados términos y conceptos, un índice de abreviaturas, los últimos datos correspondientes a cada uno de los países, cuadros comparativos de elementos marciales de los principales bloques y, finalmente, dos expresivos análisis en torno al balance este-oeste en Europa y en la mar.

No es posible, en un breve comentario, reflejar el valor y el interés de los datos aquí contenidos, y que la revista "Ejército", en el otoño de cada año sucesivo, nos ofrecerá en nuestro idioma. Pero es evidente que la obra proporcionará a todos los militares españoles un estimabilísimo instrumento informativo, cuyos datos, también de significación política, económica y social, pueden proyectarse hacia ámbitos extracastrenses.

Entre las afirmaciones de la página editorial española, queremos anotar las siguientes: El Instituto Internacional de Estudios Estratégicos londinense viene mejorando, año tras año, su información, sus procedimientos analíticos, su visión de los problemas y la exposición o presentación de los mismos. Entre las novedades de este último *Balance*, deben destacarse el análisis comparativo Este-Oeste de las páginas finales, el cuadro 6 de "misiles guiados" (terrestres, navales y aéreos) y el cuadro 7, que responde a la creciente atención de muchos países hacia las unidades navales ligeras (lanchas rápidas lanzamisiles).

El rigor de este texto es tan evidente como la cautela de sus conclusiones. Por ejemplo, al evaluar las actuales posibilidades de la OTAN y del Pacto de Varsovia, subraya la complejidad de una comparación, para la cual no sólo han de ponderarse el monto del personal, las unidades de combate o el distinto material, sino factores cualitativos tan inmensurables como la moral, el adiestramiento o la iniciativa táctica. No obstante, se hacen las siguientes afirmaciones: a) la potencia defensiva de la OTAN es suficiente para creer improbable una agresión abierta por parte de sus adversarios; b) la OTAN, para compensar su desventaja numérica, ha dado preferencia a la calidad de su armamento, material y adiestramiento, si bien tal calidad está en trance de igualarse por el bloque oriental; c) al menos aparentemente, el Pacto de Varsovia manifiesta estar más satisfecho que la OTAN con la actual relación de fuerzas.

En cuanto al ámbito marítimo, y toda vez que en el primer momento los medios occidentales estarían desplegados por todo el globo, parece claro que las fuerzas del Pacto de Varsovia podrían concentrarse con gran efectividad en zonas seleccionadas. Si la OTAN lleva a cabo una concentración semejante, en las mismas zonas, tiene grandes probabilidades de éxito; pero acaso sus intereses le impongan siempre una mayor dispersión, aunque si amenazasen a determinados objetivos terrestres podrían forzar a los elementos soviéticos a una confrontación nada fácil para ellos.

Una guerra larga en el mar supondría una posición ventajosa para Occidente, al obligar al adversario a intentar un control general de

grandes zonas oceánicas. En una confrontación de desgaste, los factores geográficos estarían del lado de la OTAN y resultarían compensadas las pérdidas del choque inicial. Con todo, es innegable que el continuo incremento de los elementos marítimos soviéticos, así como la posibilidad de que se provean de bases ultramarinas, nubla las perspectivas de las naciones occidentales y les obliga a un constante esfuerzo de superación.

Pero el *Balance Militar* es mucho más que cuanto aquí se glosa. En su consulta hallará el profesional de la milicia datos de actualísimo interés.

F. J. C.



Los intrépidos. Aventura y triunfo de los grandes exploradores.—“Selecciones del Reader's Digest (Iberia), S. A.”. Toledo, 1978; 384 págs.

He aquí uno de los mejores logros editoriales de “Selecciones del Reader's Digest”, que ha sabido proporcionarnos una síntesis admirable, en ejemplar presentación tipográfica, del afán descubridor del hombre.

Si bien la versión original del texto procede de más allá de nuestras fronteras, justo es reconocer que la epopeya marítima española se recoge de manera digna y respetuosa. Los pocos reparos que cabría hacer a la excelente traducción rozan lo cuantitativo, lo erudito o lo discutible. Así, la glorificación de Magallanes casi oculta el nombre de Elcano, consumidor de la circunnavegación; en la derrota de la Gran Armada no se menciona la adversidad de los elementos, tan virtual en nuestro desastre —al menos— como la acción defensiva de los buques isabelinos; el descubrimiento de Australia por los holandeses no puede afirmarse sin olvidar que, en 1606, la expedición española de Váez de Torres descubrió el estrecho del mismo nombre, entre Australia y Nueva Guinea y, en fin, decir que James Cook fue el primer blanco que vio las Hawaii es ignorar que en la cartografía de los siglos XVI y XVII ya aparece aquel archipiélago, al que se rotula con nombres tan españoles como Mesa, Desgraciada, Monjes, Volcanes, Farfana, Vecina o San Francisco.

La obra, de gran formato y amenizada con excelentes ilustraciones en color, no deja de recordar ninguno de los grandes intentos exploratorios. Por sus páginas desfilan el cartaginés Hannón, Piteas de Mesalia, los traficantes europeos de la ruta de la seda hasta China, los vikingos halladores de Vinelandia y la larguísima aventura de Marco Polo. El formidable esfuerzo lusitano de ultramar, promovido por don Enrique el Navegante, tiene aquí el eco debido: Bartolomé Díaz y Vasco de Gama, precedidos de un largo esfuerzo en las costas occidentales de Africa, inauguran la llamada “edad de los descubrimientos”,

en la que los nombres de Portugal y de España se inscriben con caracteres indelebles.

Los cuatro viajes colombinos aparecen tratados con rara atención, destacándose el consiguiente cambio en el curso de la historia, pese a que don Cristóbal hubiese ignorado siempre la realidad del Nuevo Mundo. Sus dotes náuticas se ponderan al glosar su capacidad de hallar una y otra vez, navegando por fantasía o estima, los puntos de arribada tanto en las Indias como en España. La gran empresa de Magallanes, al hallar el ansiado paso entre Atlántico y la Mar del Sur e iniciar el camino de la primera circunnavegación, se estudia también detenidamente.

Un capítulo especial está consagrado a los conquistadores españoles del suelo americano, buscadores de almas para Dios, oro para la bolsa y fama para la posteridad, autores de las hazañas guerreras más asombrosas de la historia: La fundación de Santa María la Antigua, en Darién, primera capital colonial en tierra firme; el trabajoso hallazgo del Pacífico por Vasco Núñez de Balboa; la increíble conquista mejicana de Cortés, la peruana de Pizarro y el durísimo viaje de Vázquez de Coronado al ignorado sudoeste norteamericano.

Francis Drake, con sus viajes, sus piraterías y su perpetua enemistad hacia España, tiene aquí largo recuerdo. Como lo tienen Henry Hudson, navegante por la región más septentrional del Nuevo Mundo, buscador del legendario paso del Noroeste, seguido luego por Barents, Frobisher y tantos más; y Samuel de Champlain, padre de la canadiense Nueva Francia, descubridor de los Grandes Lagos; y el señor de La Salle, visionario de los bosques y fundador de Louisiana.

Con especial interés se adentra el lector en el capítulo dedicado a los marinos y hombres de ciencia que hicieron descubrimientos y exploraciones por el Pacífico. Porque junto a nombres egregios ajenos a nuestro ámbito nacional, se reseñan los de un puñado de excepcionales navegantes españoles que dejaron para siempre, en aquel vastísimo océano, testimonio de su abnegación y su bravura. Ciertamente, sin embargo, que tal reseña ha de buscarse frecuentemente en la "letra pequeña" del atlas biográfico final, consagrado a los forjadores del mapamundi. ¿Es que las campañas descubridoras de Espinosa, Loaisa, Saavedra, Grijalva, Villalobos, Urdaneta, Mendaña, Quirós, Torres y algunos más no merecían figurar junto a las de Bering, Bougainville e incluso junto a las meritisimas de Cook?

La obra nos lleva después por caminos de secano, no menos interesantes, pero acaso menos sugestivos para la generalidad de nuestros lectores habituales. De una u otra forma, el texto nos acerca a las impresionantes hazañas de cuantos se afanaron por descubrir todos los secretos del planeta, subiendo a cumbres que parecían inaccesibles, adentrándose en las simas oceánicas y aun proyectándose hacia cuerpos extraterrestres.

Quien guste de paladear la aventura humana, hallará en los últimos capítulos una crónica cumplida sobre los viajes de Mackenzie a

través de América del Norte, de Lewis y Clark por el oeste estadounidense, de Burke y Wills desde el norte al sur de Australia, del matrimonio Baker en busca de las fuentes del Nilo, de Livingstone por el sur de Africa, de Stanley a la conquista del Congo, de Nansen y de Peary al Artico, de Amundsen y de Scott al Polo Sur y, ya casi en nuestros días, de cuantos se arriesgaron a explorar y conquistar las alturas y las profundidades.

Libro amenísimo y didáctico, con una estructura y unos índices que permiten utilizarlo como obra de fácil consulta.

A. L.



RESEÑAS

AERONAUTICA

O'ROUKE, G. C.: **El VSTOL** y la U. S. Navy. — "Marine Corps Gazette". Enero 1979.

El avión de despegue vertical ha originado una larga disputa sobre sus ventajas e inconvenientes en numerosos países. Las discusiones sobrepasan las esferas militares y entran en los campos políticos y económicos.

El capitán de navío autor de este artículo es un acérrimo defensor del avión VSTOL ("vertical and short take-off and landing"). Hace una crítica severa de los pensadores de la estrategia actual y futura y los acusa de pensar en la guerra de los años treinta. A lo largo de un extenso trabajo que publica en la revista de la Infantería de Marina norteamericana, pues es la única que emplea semejantes aviones en los Estados Unidos, O'Rouke plantea la cuestión bajo el prisma de un profundo conocedor de la aviación naval y la guerra en la mar, su evolución, desarrollo y situación actual.

Aporta innumerables y sabrosos comentarios sobre la política de construcción naval y su relación con las responsabilidades que tiene y tendrá la Marina norteamericana durante largo tiempo. No dudamos que para los lectores interesados en la aeronáutica naval constituirá este artículo una fuente de documentados razonamientos para conocer las ventajas del empleo del avión de despegue vertical en la Armada.

V.

ARTE

Arte Galicia.—Revista de información sobre las artes plásticas en Galicia. Editada por la Sociedad Artística Ferrolana. Año I, número 1, diciembre-enero 1979; 59 páginas.

La Sociedad Artística Ferrolana (SAF), fundada en 1970, abrigó desde

su nacimiento un deseo que acaba de hacerse realidad: la edición de una revista en torno a la vida artística de la región gallega. En este primer número, dignamente presentado y con profusión de ilustraciones gráficas, colaboran Fernando Mon, Filgueira Valverde, Anxeles Penas, Carlos García Bayón, Evaristo Acevedo, Mayte Suárez, Merchet, Fernando Mora, Carlos Barcón, Fraga de Lis, Ramón Sánchez, Laureano Alvarez y Carlos P. Perille.

Entre los distintos temas tratados figuran las Bienales de Arte en Pontevedra, la pintura de Carlos Sobrino, la obra abierta, Oliveira y sus esculturas de caballos, el pintor Manuel Aramburu, el Museo Español de Arte Contemporáneo, el posible museo ferrolano, así como una larga crónica sobre exposiciones, premios, subastas y concursos, amén de una cumplida reseña de libros y revistas de arte.

La nueva publicación ferrolana, coordinada por Carlos Barcón, merece el aplauso y el apoyo de todos los aficionados al arte. Esperemos que la sociedad editora, presidida por el profesor don Manuel Pérez de Arévalo, consiga la colaboración necesaria para que "Arte Galicia" alcance una vida larga y venturosa.

X.

BIOLOGIA

ROUX, Charles: La herencia.—Editorial Herder, S. A. Barcelona, 1978; 143 págs.

La herencia, entendida como la transmisión de los caracteres normales y patológicos de generación en generación, es el medio que asegura, al mismo tiempo, la permanencia de las características de las diferentes especies vivientes y las variaciones individuales. Partiendo de las leyes de Mender, que señalan el nacimiento de la genética moderna, el pediatra Charles Roux, profesor de embriología y genética de la facultad de Medicina de París, sintetiza aquí las aplicaciones médicas de aquella ciencia a fin de tratar las perturbaciones de la herencia.

En un marco sucinto y divulgador, el autor discurre sobre los cromosomas (genotipo y fenotipo, genes dominantes y recesivos), la estructura y fun-

ción de los cromosomas (el ácido desoxirribonucleico, la síntesis de las proteínas y la diferenciación celular), la transmisión de los caracteres hereditarios (meiosis, fecundación, herencia ligada al sexo), las aberraciones cromosómicas (mongolismo, abortos espontáneos, etc.), las enfermedades genéticas y las mutaciones.

En un capítulo final de gran interés práctico, el profesor Roux hace una serie de consideraciones en torno a la prevención y tratamiento de casos patológicos, con referencias a su proyección psicológica y jurídica. La obra se completa con muchas ilustraciones, esquemas sinópticos y un glosario final de términos cuyo esclarecimiento no sobra para el lector profano.

X.

BUQUES

SHEVLIN, P. J. M.: El nuevo buque anfibio (LSH).—"Navy International". Enero 1979.

El capitán de fragata de la Marina australiana autor del artículo que publica la revista británica, expone el proyecto australiano para construir un buque anfibio de características muy versátiles y apropiadas a la Marina del país oriental.

Fue encargado a los astilleros nacionales en 1977 y se espera que entre en servicio con el Escuadrón Anfibio en 1980.

El *Tobruk* será un buque de porte medio (5.800 Tm) y una velocidad de 17,5 nudos.

Su importancia reside en la posibilidad de transportar y lanzar toda clase de medios anfibios: helicópteros, embarcaciones, vehículos anfibios, carros de combate, etc.

El trabajo es sorprendentemente extenso para hacer referencia a un buque solamente. De ello el lector puede obtener notables e interesantes conclusiones sobre la trascendencia del proyecto para Australia.

El citado buque está siendo un medio de grandes posibilidades para los constructores navales, toda vez que aportan trabajo no excesivamente cualificado en tecnología y de gran aceptación entre las Marinas de países

modestos que aspiran a contar con medios adecuados para la guerra anfibia.

V.

CONSTRUCCION NAVAL

MINGONI, Giorgio: La industria de construcción naval de la Comunidad Económica Europea en vísperas de los 80.—"Revista Marítima". Enero 1979.

El artículo considera la situación de la industria naval y las perspectivas de los astilleros de la Comunidad Económica Europea en las proximidades de los años 80. Hace unas previsiones económicas y productivas del sector para la próxima década. En particular, examina la actual disminución de la actividad de los astilleros y la incidencia de tal fenómeno en la política general de la Comunidad Económica Europea y en la ocupación de la mano de obra especializada.

Pone de manifiesto, entre otras cosas, la imperiosa necesidad de reconvertir a más de 60.000 trabajadores de la construcción naval y las necesidades que comporta este objetivo.

Consecuentemente, informa sobre las medidas en marcha para salvaguardar la actividad de los astilleros europeos y las intervenciones de la Comunidad en materia de estructuras, de mano de obra y de estímulo de la demanda.

Concluye trazando, en base a la última información disponible hoy en día, las líneas que van a marcar la política de construcción naval en los países que componen la Comunidad Económica Europea.

V.

CULTURA

VARIOS AUTORES: Madrid. — Espasa Calpe, S. A. Madrid, 1978; coleccionable de 100 fascículos, de 20 páginas cada uno.

Bajo el patrocinio del Ayuntamiento de Madrid, Espasa Calpe ha comenzado la publicación de esta obra sobre la

Villa y Corte, en fascículos semanales, cuya edición completa constará de cinco tomos, más un volumen con semblanzas y retratos de cien madrileños ilustres.

El primer envío que ha llegado a nuestras manos y que ahora comentamos consta de diez fascículos, cada uno de ellos con una monografía sobre temas madrileños que comprenden —o comprenderán— facetas tan variadas como historia, arte, literatura, tradición, naturaleza, urbanismo, industria, cultura, etc., abarcando incluso aspectos conflictivos como puedan ser problemas de asentamiento urbano, urbanizaciones equivocadas, nudos de tráfico, etc.

Es importante señalar que no se trata de un diccionario, sino de una colección de textos monográficos debidos a la pluma maestra de diversos autores, todos ellos de acreditada erudición en temas madrileños y cuyos trabajos ofrecen una atrayente amenidad. No tiene, pues, esta obra la frialdad de un diccionario.

Estas primeras diez monografías (en realidad son once porque con el primer fascículo entregan otro sobre el bicentenario de la Puerta de Alcalá), están dedicados a lugares tan atractivos como son la plaza de Oriente, el barrio de San Ginés, la plaza Mayor, la calle del Sacramento y su entorno, la plaza de Santiago y sus proximidades, el paraje de las Vistillas y el Viaducto, la Almudena, la calle de Toledo y Puerta Cerrada. Entre sus autores figuran cronistas de la Villa, catedráticos e investigadores en cuestiones madrileñas. Hay nombres como José Montero Alonso, Federico Carlos Sainz de Robles, Antonio de Obregón, Ballester, Bonet, Fradejas, Simón, Corral, Agulló, Chueca y Margarita Jiménez. Con este plantel de primeras figuras la garantía de la obra bien hecha es completa.

No podemos olvidar aquí otro aliencie nada desdeñable en esta ambiciosa obra, las ilustraciones. Numerosas y espléndidas fotografías a todo color animan el texto.

Un gran acierto del Ayuntamiento madrileño y una estupenda realización de Espasa Calpe. Quienes no conozcan Madrid a fondo tienen aquí una magnífica oportunidad de hacerlo.

Z.

DEPORTES

VILA, José María: **Surf a vela.**— Editorial Noray. Barcelona, 1978; 63 páginas.

Cualquiera que haya veraneado en una playa de nuestras costas en los últimos años habrá visto cómo ha proliferado este tipo de embarcación elemental que es el "surf" a vela. Y se habrá admirado de la habilidad de algunos de sus tripulantes para lograr que la embarcación se deslice cuando la vela entra en viento.

Es un deporte todavía incipiente pero por la cantidad de modelos que se han exhibido en el último Salón Náutico de Barcelona creemos que se le ofrece un futuro prometedor. Aunque es de origen norteamericano —parece que fue ideado en 1966 por Hoyle Schweitzer— no tomó carta de naturaleza hasta que llegó a Europa donde se generalizó a comienzos de los años 70.

Este pequeño manual de José María Vilá es más que suficiente para instruirse en su manejo. Describe Vilá cada una de las piezas que componen la embarcación, cómo se aparejan la vela y la botavara, la escota, el puño de amura, la driza, etc. Da una serie de consejos sobre la navegación, en especial, la forma de arbolar el palo, operación en la que conviene adiestrarse en tierra porque es la que entraña mayor dificultad. Pero, sin duda, la habilidad se adquiere a fuerza de práctica... y de remojes.

Un libro muy útil para iniciarse en este nuevo deporte de la vela.

Z.

TABARLY, Eric: **De la vuelta al mundo a la Transat.**—Editorial Noray. Barcelona, 1978; 203 páginas.

La intrépida aventura de las regatas trasatlánticas es el tema de este libro de Eric Tabarly, un auténtico apasionado por el mundo de la vela. El autor nos narra minuciosamente las experiencias de sus participaciones en pruebas tan importantes como la de las Bermudas y la del triángulo del Atlántico, y todavía conserva el re-

cuerto de su vuelta al mundo a bordo del *Pen Duick*. Pero el motivo del libro es la famosa regata "Transat" (Plymouth - Newport), con el mismo *Pen Duick* de otras veces, pero con algunas modificaciones.

El mérito de esta regata trasatlántica es que ha de hacerse en solitario y por consiguiente es preciso aparejar la embarcación con un sistema especial que pueda acoplarse al molinete e imprimirle distintas velocidades, cada una de ellas adecuada a la maniobra que se pretenda realizar (izar las velas, cazar o largar las escotas, etc.), y, por supuesto, dotarla de piloto automático además de un avisador para los cambios de rumbo exagerados. Todo ello con la restricción de no poder disponer de un generador eléctrico como no sea el movido por el viento, por hélices sumergidas a modo de corredera, o por placas solares. No olvidemos que esta regata dura más de tres semanas y el solitario tripulante necesita de la automatización para obtener algunas horas de obligado sueño.

La regata que nos cuenta Tabarly —dura ya de por sí— comienza con una serie de averías en los sistemas automáticos que le hacen pensar en desistir de la arriesgada empresa, pero su tesón y experiencia le ayudan a sobreponerse y alcanzar el primer puesto en la clasificación general, con veintitrés días, veinte horas y doce minutos.

Este es el libro de Tabarly y es fácil comprender que su entretenida narración despierte el interés entre los aficionados al deporte de la vela. Aconsejamos su lectura a éstos porque de ella obtendrán buenas enseñanzas.

ECOLOGIA

MARTRAY, Joseph: **Protección de los mares (en las 200 millas).**— "Revue Maritime". Enero 1979.

El autor menciona primero las principales disposiciones que actualmente hacen referencia a la protección del mar para evitar su contaminación, tanto la que realizan los buques, como la del vaciado de residuos procedentes de la industria y las plataformas que investigan las profundidades marinas.

Martray es un experto en la materia y ha ejercido la presidencia del Comité de Utilizadores de la Mar, en el mes de octubre pasado.

Se describen las distintas disposiciones que en Francia regulan jurídica, administrativa y operativamente todas las acciones que puedan afectar a la polución del medio ambiente marítimo. Existe un plan de la Marina para luchar contra la contaminación.

Finaliza con unas conclusiones concretas: la necesidad de conjuntar todos los esfuerzos nacionales y aun continentales, para luchar contra los desastres de los grandes petroleros, y la necesidad de proseguir buscando y aplicando procedimientos que eviten la progresiva contaminación del Mediterráneo, especialmente en los estrechos.

FILOSOFIA

AGAZZI, Evandro: **Temas y problemas de filosofía de la Física.** Editorial Herder, S. A. Barcelona, 1978; 470 págs.

Recientemente comentamos en estas mismas páginas una obra de Tresmontant ("Ciencias del universo y problemas metafísicos") de la que ésta de Agazzi viene a ser un complemento, aunque sólo desde una faceta, acaso la más difícil, la de la física. Ya en sus primeras líneas Agazzi plantea la dificultad de relacionar la ciencia y la filosofía como Tresmontant afirmaba.

Pues bien, este profundo trabajo de Agazzi pretende sentar las bases del tratamiento filosófico de las teorías físicas a partir de un análisis preliminar de las estructuras y del valor cognoscitivo de la ciencia. Este propósito, señalado en el prólogo, da idea de la ingente labor que se le presenta al autor para desarrollar sus tesis.

En la primera parte Agazzi demuestra cómo los problemas filosóficos relacionados con la ciencia se reagrupan en dos, uno relacionado con la filosofía del conocimiento, y otro con la filosofía de la naturaleza. Los del primer tipo, es decir, los de la filosofía del conocimiento, que en definitiva vienen a ser los de la estructura de la ciencia, los analiza el autor en la se-

gunda parte. Con ayuda de las modernas técnicas metodológicas llega al concepto de teoría, en su aceptación más amplia, conclusión que le sirve de cauce para definir el concepto de teoría física.

La tercera parte estudia la otra vertiente del problema, o sea, la filosofía de la naturaleza, o lo que es lo mismo, la estructura del mundo físico. Tras una detenida discusión entre el lenguaje común y el lenguaje científico, o entre los propios lenguajes científicos, discusión necesaria para precisar el sentido de las afirmaciones y el significado de los términos sin que pueda haber lugar a equívocos, el autor agrupa en dos los tipos de problemas filosóficos específicos suscitados por el contenido de la ciencia: los que afectan a la teoría de la relatividad y los que se refieren a la teoría cuántica. Deja de lado las cuestiones relacionadas con la relatividad, todas ellas ya muy discutidas en el último medio siglo, y presta atención exclusivamente a la física cuántica.

Si bien el trabajo del autor es digno de admiración, hemos de reconocer —como puede colegirse del esquemático resumen que se ha hecho del libro— que como toda obra de filosofía bien construida, no es asequible más que a lectores que estén impuestos en estas cuestiones.

Z.

FLOTAS

ALDEN, John D.: *La flota de mañana*. — “Proceedings”. Enero, 1979.

Los problemas de renovación de la Flota constituyen en todos los presupuestos de las Marinas de Guerra el más importante capítulo de atenciones. Todos los años se producen los relevos de buques que han cumplido su servicio a la nación en la mar, y otros, recién estrenados, ocupan su lugar con nuevos bríos que se desprenden de más modernas maquinarias y mayores capacidades de efectividad. Todo ello constituye un complejo problema de programación a largo plazo en el que han de sopesarse muchos factores para que en su debido tiempo se obtengan los efectos deseados.

El capitán de navío Alden presenta una serie de especulaciones sobre los medios navales que conforman la “Navy” actual y su trayectoria futura en función de los pensamientos de la generalidad del Pentágono y del Congreso norteamericano.

En sucesivos apartados del texto va presentando opiniones sobre los portaaviones, los cruceros, los destructores, fragatas portamísiles, submarinos, buques anfíbios y otros tipos de unidades. Termina exponiendo el programa de construcción de buques del año fiscal 1978.

V.

HISTORIA

BEERMAN, Eric: *Malaspina at Monterey in 1791*. — “Noticias del Puerto de Monterey. A Quartely Bulletin of Historic Monterey Issued by The Monterey History and Art Association”. Vol. XXII, número 3; septiembre 1978.

El investigador norteamericano Eric Beerman viene consagrando su inquietud histórica a temas relacionados con las empresas náuticas españolas en el Pacífico. En este artículo, tras un apunte biográfico de don Alejandro Malaspina, recuerda el famosísimo viaje de la *Descubierta* y la *Atrevida*, en la última década del siglo XIX, cuyas derrotas pasaban por aguas de Uruguay y Argentina, por el estrecho de Magallanes, por los puertos californianos y por las latitudes de Canadá, Alaska, Marianas, Filipinas, Nueva Zelanda y Australia.

Berman se detiene preferentemente en la estancia de la expedición española en la bahía californiana de Monterey (que no debe confundirse con el Monterrey mejicano de tierra adentro), así como en sus campañas hacia Nutka, en la isla de Vancouver, en la que convergían las apetencias españolas, rusas y británicas, y su exploración septentrional hasta los 60° N. de la bahía Yakutat, en Alaska.

Recuerda el autor la recepción de los marinos por el gobernador de California, José Darío Arguello, la presencia cercana del misionero fray Junípero Serra, los trabajos de corrección car-

tográfica realizados por los hombres de la expedición, la formidable tarea espiritual, social y económica de los franciscanos españoles, así como el triste final de Malaspina, perseguido por sinrazones políticas y cuyo gran viaje no pudo ser publicado sino en 1885, por el meritisimo Novo y Colson.

Expresemos nuestra simpatía a este género de trabajos, que tanto contribuyen a divulgar nuestras glorias preteritas.

X.

LITERATURA

VALVERDE, José María: Antología de sus versos.—Ediciones Cátedra, S. A. Madrid, 1978; 164 páginas.

Una introducción del propio autor, nacido en la cacereña Valencia de Alcántara en 1926, vierte luz sobre sus caminos y su obra. Pese a la heterogeneidad de esta muestra, pese a las varias voces que hablan en algunos poemas, pese a que no sea el propio escritor su mejor antólogo, estas páginas condensan las tensiones y etapas líricas de un poeta excepcional.

Si hubiésemos de sintetizar las notas más características de la poesía de José María Valverde no podríamos olvidar su serio y castizo conocimiento del idioma. Las expresiones parecen recién inventadas, la adjetivación es tan cabal y precisa como el golpe de una azada, y muchas de sus palabras cobran una frescura olvidada.

El verso de Valverde carece de servilismo formal y aconsonantado; sus latidos son hondos y metafísicos. Nada es aquí deleznable, ramplón o vulgar. Amén de escarceos sociales, búsqueda honrada de las verdades inaccesibles, aparece aquí una poesía religiosa hasta el tuétano. Dios es como un mar lejano que a veces no se oye ni se entiende, como un latido mudo del tiempo, pero que de pronto se sienta a nuestro lado y nos inunda en una marea de esperanza y de amor sin cauce.

La ternura del poeta se encuentra en el eco del rumor de las pantuflas maternas que besan el suelo, o en el humilde asombro de un muerto cualquiera que de pronto se supo santo.

X.

ISLA, Padre: Historia del famoso predicador fray Gerundio de Campazas. — Editora Nacional. Madrid, 1978; dos tomos, 870 páginas.

Con una valiosa y esclarecedora introducción de Luis Fernández Martín, se alza el telón de esta nueva salida de la obra del jesuita leonés, en la que brilla su aperturismo, su talante satírico y zumbón, así como su inquina hacia los predicadores "gerundios", vanos, conceptistas y charlatanes que inundaban los púlpitos españoles.

El P. Isla, de igual forma que Cervantes apuntilló con su gran novela los libros de caballerías, quiso despeñar, con el arma de la ironía y del sarcasmo, a la altisonante vacuidad que estaba destiñendo la palabra de Cristo. Siete años invertiría en componer su libro que tardó lo suyo en conseguir editor y licencias, así como en librarse de la suspensión decretada por el Consejo de la Suprema Inquisición.

No puede ocultarse que las largas y eruditas digresiones de la novela obligan al lector a ejercitar su paciencia. Pero ello no contradice la jugosa amenidad del texto, tocado de gracia llana y popular, próximo siempre a nuestra mejor literatura picaresca, festiva y optimista.

Concluyamos esta reseña, escrita para lectores marinos, con un ejemplo de la retórica gerundiana: "Este será el arduo empeño en cuyo golfo desplegará las velas el bajel de mi discurso; y para que lo haga viento en popa, será preciso que sople por el timón el aura benéfica de aquella défica Emperatriz de los mares, implorando su protección y su gracia con el acróstico epinicio del celestial paraninfo". Amén.

X.

AYALA, Francisco: La cabeza del cordero.—Ediciones Cátedra, Sociedad Anónima. Madrid, 1978; 279 páginas.

Rosario Hiriart ha prologado y anotado esta primera edición española completa de "La Cabeza del Cordero", integrada por cinco novelas cortas independientes, si bien vinculadas por el

telón de fondo de nuestra guerra civil, tratada como una reflexión melancólica que dejó en el escritor una huella amarga y perenne. Nota común, también, a los cinco relatos es el hecho que no se describa nunca el carácter de sus personajes, que habremos de conocer a través de diálogos, monólogos y sucesos llenos de amenidad.

Sería mucho pedir que Ayala, con un largo exilio a sus espaldas, mostrase una aséptica objetividad al referirse a la conmoción española de 1936-1939. Creemos ver en sus páginas una espontánea y a veces cautelosa parcialidad. Los horrores, asesinatos y vilezas que él recuerda casi siempre tuvieron como escenario la España franquista. Quizá porque el autor no sabía lo que se guisaba en la España republicana, a la que él sirvió entonces como funcionario de Relaciones Exteriores en la Legación española en Praga.

Cuidando de no confundir la historia con las historias, el buen castellano de Ayala —que a veces puede recordar el de su casi homónimo Ramón Pérez de Ayala— es un deleite para el lector. Como lo es la originalidad y la intriga de "El mensaje", el llano dramatismo de "El Tajo", el sórdido humor de "El regreso" (si bien ignore modismos locales que hubieran dado más sazón al relato), el amargo simbolismo de "La cabeza del cordero" y la realidad calderoniana y tragicómica de "La vida por la opinión".

X.

JOYCE, James; Retrato del artista adolescente.—Alianza Editorial S. A. Madrid, 1978; 288 págs.

Es curioso anotar que la versión española de esta novela del famosísimo escritor irlandés está hecha, en la década de los años veinte, por Dámaso Alonso, hoy director de la Real Academia Española. Y a buen seguro que don Dámaso usó, al autorizar la reedición, de su conocida humildad; porque el medio siglo transcurrido deja aflorar en el texto algunos pecadillos gramaticales.

En esta obra, seis años anterior al celeberrimo "Ulises", está ya esbozada la técnica literaria que habría de consagrar a Joyce como un espontáneo y magistral vanguardista. Hay aquí pal-

pitaciones autobiográficas, vivencias de infancia y juventud contadas con el estilo saltarín e informal del narrador dublinés. Su prosa —aunque alguna vez pueda pecar de discursivamente plúmbea— borbotea sin disciplina lógica ni formal y su fuerza expresiva inunda y conmueve la sensibilidad del lector.

Joyce hace una morosa y honda radiografía de un alma joven, rebelde ante la rutina y apabullada por su desvío religioso. Los sarcasmos y virulencias de la tendencia subversiva que le rodea van fermentando lentamente en su cerebro. Quería adquirir su propia sabiduría errando entre la realidad del mundo. Huía de los mitos y de los encasillamientos, huía de las redes de la propia nacionalidad y de su propio idioma, en busca de una manera de vida en la que su alma pudiera expresarse a sí misma con ilimitada libertad. Todo ello aun a costa de abandonar un aparente absurdo para abrazar otro más ilógico y desesperante que el anterior.

X.

AZUA, Félix de: Conocer Baudelaire y su obra.—DOPESA. Barcelona, 1978; 124 págs.

Conocer al Baudelaire hombre despierta ya de por sí enorme interés. Su biografía —aunque aquí no aparezca más que apuntada— comprende tal cantidad de contradicciones y genialidades que es obligado conocerla para poder interpretar su personalidad. Pero el fin que persiguió Félix de Azúa en este libro no es precisamente el de ser su biógrafo, "sólo pretende encender la curiosidad, provocar la familiaridad con los poemas de Baudelaire y volver al olvido".

Este poeta, calificado de maldito durante generaciones, fue el fundamento de la poesía moderna, inventando "un cierto extremismo de los sentidos" en el que la imaginación (creadora de novedad) predominase sobre la memoria (recuerdo de lo antiguo). Para él la modernidad era "la aspiración a una perpetua novedad". Es el poeta de lo artificial en el que la Naturaleza ha muerto; pero entonces, ¿dónde está el paraíso, dónde la salvación? Su esperanza se halla en lo nuevo, en "unos

paraísos artificiales que nos preparan al magno Paraíso natural”.

De esta forma, Félix de Azúa nos va introduciendo en esa enmarañada contradicción artística que es la obra de Baudelaire, donde por un lado aparece un ansia de eternidad constante y, por otro, el fracaso en conseguir su proyecto está siempre presente.

En la segunda parte Azúa nos habla del proceso de transformación de la obra de Baudelaire, en especial de *Las Flores del Mal*, colección de poemas considerados como pornográficos en su época y cuyo éxito fue un misterio. Acaso en este misterio esté su atractivo. Concluye el autor con un estudio sobre la obra crítica de Baudelaire, crítica más bien negativa en la “que resultan más estimulantes sus hachazos a los consagrados que sus alabanzas a los poco apreciados”.

El profundo conocimiento que Félix de Azúa muestra de Baudelaire sabe acercarnos certeramente a su obra. Como era su propósito.

Z.

LE CARRE, John: Asesinato de calidad.—Editorial Bruguera, S. A. Barcelona, 1978; 187 págs.

Tras el éxito de “El espía que surgió del frío”, John Le Carré, cuyo nombre auténtico es David Cornwell, dejó su destino del servicio diplomático británico en Hamburgo y se dedicó de lleno a la novela de intriga. Por entonces (1964) ya había escrito aquella célebre obra y ésta que hoy reseñamos.

Un homicidio al que seguirá otro más. Hombres y mujeres aparentemente inocentes, pero en cuyo pasado hay zonas oscuras que dejan paso a la sospecha. Un policía jubilado e intuitivo, a quien rodea un puñado de tipos bien caracterizados. Todo ello guisado con la sensibilidad de Le Carré, siempre orlada de ironía y, por supuesto, muy inglesa.

El drama se desarrolla en el ámbito cerrado y puritano de una “public school”, donde toda hipocresía y toda maledicencia tienen asiento. El autor maneja el escalpelo con minuciosa habilidad, de tal forma que las mezquinidades y miserias humanas salgan a flo-

te y dejen al descubierto un mundo miserable y orgullosamente envarado.

Y el misterio se desvanece por fin, no merced a un proceso lógico al estilo de Sherlock Holmes, sino gracias a un chispazo casi mágico, próximo a la parapsicología o a los extraños caminos de la intuición.

X.

RELIGION

REDONDO, Gonzalo: La Iglesia en el mundo contemporáneo.—EUNSA. Pamplona, 1979; dos volúmenes de 291 y 333 págs.

Estamos ante una síntesis, ajustada y honda, que comprende el acontecer de la Iglesia Católica desde el pontificado de Pío VI hasta la elección de Pío XII (1776 a 1939). Su autor, profesor de Historia de la Iglesia en la Edad Contemporánea en la Universidad de Navarra, estudia sistemáticamente los cambios consecuentes a la irrupción de la concepción liberal de la vida, así como los ataques de las distintas corrientes ideológicas contra la esencia del catolicismo y la serena respuesta de la Iglesia a tales ataques.

Sin lugar para una detallada enumeración de los temas desarrollados por Gonzalo Redondo, reseñemos cuando menos algunos de los grandes epígrafes de su excelente y didáctica obra: La Iglesia y las primeras revoluciones modernas (cambio social, independencia norteamericana, sínodo de Pistoya, Revolución Francesa...), la época de la restauración (Congreso de Viena, restauración de los Estados Pontificios, nuevas revoluciones), catolicismo y liberalismo, catolicidad y sociedad burguesa (proletariado, enseñanza, misiones), el pontificado de Pío IX, el Concilio Vaticano I, la pérdida de los Estados de la Iglesia, León XIII (marxismo, laicismo, democracia, política cristiana, la “Rerum novarum”), San Pío X, la codificación canónica, la primera guerra mundial, comunismo y fascismo, la Acción Católica y el corporativismo, las dificultades y la persecución religiosa en el mundo moderno.

El notable libro de Gonzalo Redondo, presentado con gran calidad tipográfica, está avalado además por muy

buenas ilustraciones en blanco y negro y por muy útiles tablas cronológicas e índices de mapas, nombres y conceptos.

X.

SOCIOLOGIA

LOUBET DEL BAYLE, Jean-Lois:

La institución militar y su función de integración de la sociedad.—“Défense Nationale”. Enero 1979.

La primera versión de este artículo fue publicada con ocasión de un informe presentado en 1976 durante el coloquio de Manchester, del Seminario Interuniversidades de Gran Bretaña.

Expone el propósito integrador que se deriva de la función de las Fuerzas Armadas y los beneficios que ello produce en una sociedad de carácter global.

En este fenómeno integrador, cabe distinguir un aspecto de incidencia externo y otro de carácter interno.

La función de integración externa es aquella que, según el autor, ejerce la institución militar sobre aquellos miembros de la sociedad que tienen relación con la milicia, pero están fuera de ella.

La función de integración interna es la que ejerce sobre sus propios miembros, pero con la consideración de elementos constitutivos de la sociedad global. A partir de esta distinción, el informe hace una relación de las diversas formas de realizar el ejercicio de la función integradora en todos los campos concretos o simbólicos, manifiestos o potenciales, etc. Termina exponiendo unas conclusiones sobre los diversos aspectos que pueden modificar favorablemente este fenómeno de incidencia de la milicia en la sociedad global.

V.



REVISTA GENERAL DE MARINA

TEMAS GENERALES

Almirante Enrique Barbudo Duarte
UN LIBRO ANTIGUO DE MARINA Y UN
MANUSCRITO NO CONOCIDO 379

Capitán de Corbeta Luis Cebreiro Rivera
ASIGNACION DE UNIDADES Y BASES 385

AÑO 1979

TOMO 196

Teniente de Navío José María Treviño Ruiz
LA VUELTA AL MUNDO EN 288 DIAS 393

ABRIL

TEMAS PROFESIONALES

Coronel Auditor de la Armada Nicolás Por-
tals Míguez
LA "MUTUA" INFORMA 405

Capitán de Corbeta Ingeniero Carmelo Sán-
chez Valdés
EL ALUMINIO EN LAS COMPOSICIONES
EXPLOSIVAS 411



NOTA INTERNACIONAL

LEXICOGRAFIA

Amalia Vilches de Sánchez-Moraleda
ANDALUCISMO DEL ESPAÑOL DE AME-
RICA 421

DIRECCION
Y ADMINISTRACION

Montalbán, 2
Cuartel General
de la Armada
MADRID-14

MISCELANEA

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.

UN LIBRO ANTIGUO DE MARINA Y UN MANUSCRITO NO CONOCIDO

Enrique BARBUDO DUARTE



El año 1790 se publicó en Madrid un interesante libro, titulado *Viaje a Constantinopla en el año 1784*, escrito "de orden superior" por Joseph Moreno, en el que figura una dedicatoria al excelentísimo señor conde de Floridablanca, primer secretario de Estado y del Despacho. Es un tomo tamaño folio en buen papel de la época y fue impreso en la Imprenta Real de Madrid. En sus 360 páginas contiene la descripción detallada del viaje; completan el libro dos apéndices, con un total de XXXIII páginas más. El primero de estos apéndices está constituido por los derroteros de este viaje; en el apéndice II figura un "Resumen de otro viaje a Chipre y las costas de Siria en 1788". En la obra se encuentran multitud de viñetas y grabados realizados por los mejores dibujantes y grabadores de la época.

Relata este libro el viaje a Constantinopla de la escuadra mandada por el jefe de escuadra don Gabriel de Aristizábal, como continuación de la paz firmada con Turquía en 1782, y con la misión no sólo de enviar unos regalos a la Corte otomana, sino de mostrar el pabellón español en las aguas orientales del Mediterráneo y de recoger información sobre la constitución política y militar de los turcos.

La escuadra se alistó en Cartagena, formándola el navío *Triunfante*, mandado por el capitán de navío don Sebastián Ruiz de Apodaca; el navío *San Pascual*, mandado por el capitán de navío don Francisco Javier Winthuysen, y el bergantín *Infante*, al mando del teniente de navío don Juan María de Villavicencio. Posteriormente se le agregó la fragata *Santa Clotilde*, mandada por el capitán de fragata don Bartolomé Ribera. Para resaltar la importancia de la comisión se concedió al comandante general la facultad de poder elegir los oficiales para su escuadra. Esta salió de Cartagena el 24 de abril de 1784, entrando de regreso en el mismo puerto, finalizada su comisión, el 31 de mayo de 1785.

Este libro me era conocido, pues tengo la suerte de contar en mi biblioteca con un buen ejemplar; y, además, lo había leído detenidamente, cosa que no ocurre con todos los libros que uno posee. Por ello, conservaba en mi memoria una idea general del texto y de sus ilustraciones, lo cual me fue de gran utilidad en la circunstancia que voy a relatar a continuación.

Me encontraba en el año 1963 destinado en Londres como agregado naval a la Embajada de España, cuando, entre las invitaciones que me llegaban, recibí una para asistir a un refresco en la *country-house* que el duque de Wellington posee en Reading. Era para el 21 de junio y pude saber que, por tratarse del aniversario de la batalla de Vitoria, en nuestra guerra de la Independencia, el duque tenía la costumbre de invitar a miembros de la Embajada y de la colonia española, en ese día, para mostrarles los cuadros y obras de arte que, pertenecientes a museos y colecciones españolas, se llevaba José Bonaparte a Francia como botín de guerra y que, al ser derrotado en dicha batalla, fueron "recogidos" por el vencedor duque de Wellington y llevados a Inglaterra. Por esta victoria recibió del rey de España el empleo de mariscal de campo y el regalo de una finca cerca de Granada.

Estos cuadros, pertenecientes a particulares y al Patrimonio Real, eran en total 165 y habían sido sacados de sus marcos los pintados sobre cobre o madera; en cuanto a los pintados sobre lienzo, habían sido cortados para separarlos de sus marcos. Según la información británica, habían sufrido bastante daño en general y ello motivó su traslado a Inglaterra para su restauración. Además de estos cuadros, en el botín capturado a José Bonaparte figuraban "otras piezas de valor", cuyo detalle no parece conocerse.

Se rumoreó entonces y en varias ocasiones, según las propias fuentes inglesas, que el duque consideró esta colección de cuadros como botín de guerra y que la conservaba en su poder como tal. Pero, también según fuente inglesa, la verdad es que el duque no pensó nunca en quedarse con ella y que en 1814, un año después de la batalla, informó al rey de España, Fernando VII, a través del embajador británico en Madrid, de su propósito de devolver los cuadros a España; el duque ya los había restaurado a su costa. Pero el rey de España concedió que el duque de Wellington los conservase en su poder. Existe en el archivo de éste una carta en la que el conde de Fernán Núñez escribe al duque: "Su Majestad, impresionado por su delicadeza, no desea privarle de aquello que ha llegado a su posesión por medio tan justo como honorable". Los 165 cuadros se encuentran hoy repartidos entre la *country-house* de Reading y el *Wellington Museum*, abierto al público en *Aspley House*, número 1, Picadilly, Londres.

Pero volviendo a mi relato, encontrándome aquel día en Reading, una persona de gran amistad con el duque de Wellington le pidió que, siendo yo marino, me mostrase los libros españoles de Marina que poseía. Inmediatamente, con gran amabilidad, dispuso sacaran varios libros antiguos y me los fueron mostrando. Uno de los primeros que me enseñaron me llamó extraordinariamente la atención y me detuve a examinarlo. Se trataba de un magnífico manuscrito, que me recordó en seguida los del marqués de la Victoria existentes en nuestro Museo Naval. En muy buen estado de conservación, se trataba de un gran folio con considerable cantidad de dibujos a pluma y en color de vistas de costas, ciudades, paisajes, figuras, etc. Era un tomo bastante grueso, con clara escritura de buen pendolista, que repasé todo lo que pude y del que me hubiese gustado tomar notas, pero no resul-

taba correcto ni había tiempo para ello. Solamente retuve y anoté su título: *Extracto del diario de navegación del viaje a Constantinopla de la escuadra de don Gabriel de Aristizábal en 1784-85.*

Al ir repasándolo rápidamente, me recordó el libro impreso que yo había leído y tenía en España, pero no me acordaba bien ni de las fechas ni de los nombres; pensé desde luego que podía tratarse del manuscrito original del mismo viaje. En consecuencia, le escribí al Museo Naval, informando sobre ello y pronto recibí una amable contestación del querido padre Vela, subdirector del Museo, que me decía:

“Madrid, 31 de julio de 1963. Mi querido amigo: contesto su carta del 8 de julio y le agradezco mucho las noticias que en ella me da. Efectivamente, está comprobado que en los últimos meses de la presencia francesa en España fue sorprendido por Wellington el botín que se llevaba a Francia José Bonaparte: en dicho botín figuraban numerosos cuadros de gran valor, robados por los franceses en el Palacio Real, museos y casas particulares. Estos cuadros, en un rasgo real censurable, los concedió el rey Fernando VII al duque de Wellington, que nos ayudó a expulsar a los franceses.

”Me habla usted del *Extracto del diario de navegación del viaje a Constantinopla de la escuadra de don Gabriel de Aristizábal en 1784-85.* El Museo posee un gran libro, al parecer editado por Ibarra, tamaño folio, con viñetas y grabados alusivos a Turquía, etc., obra de gran valor. Esta obra fue redactada por el secretario de la Academia de San Fernando, don José Moreno, sobre un *extracto* circunstanciado de todo el viaje redactado por el comandante general don Gabriel de Aristizábal: el mismo jefe, además de los derrotados de ida y vuelta,



El duque de Wellington

recogió datos sobre la constitución política y militar de los turcos; estado de sus rentas y población y costumbres civiles y religiosas.

"Es posible que el original que posee el duque de Wellington actual sea copia del extracto entregado al rey por Aristizábal, si bien pudiera ser también regalo directo del rey al mismo. Habría que consultar en la Biblioteca de Palacio si existe o no el original. El hecho de llevar dibujos a pluma y en color, de la ciudad y alrededores, hace suponer que sea efectivamente el original.

"Como usted vio el ejemplar y no habrá olvidado las láminas que en él figuran, cuando venga usted a España y pase por Madrid le mostraré el libro que nosotros poseemos y podrá confirmarnos si el libro del duque se parece mucho al nuestro.

"Como le digo, el viaje tuvo lugar los años 1784-85; la obra que nosotros poseemos se publicó en Madrid, en 1790, y en cabeza de la misma figura una preciosa carta plana de los derroteros de ida y vuelta desde Cartagena a Constantinopla. Consta la obra de 360 páginas, con dos apéndices con grabados en negro."

Hace ya años que ocurrió todo esto, pero ahora, repasando mis papeles viejos y con mucho tiempo libre, he vuelto a tomar el asunto y a estudiarlo, teniendo a la vista el ejemplar impreso del *Viaje a Constantinopla en el año 1784* escrito por don Joseph Moreno.

En este libro figuran varias referencias al informe que el jefe de escuadra Aristizábal presentó al rey y que, naturalmente, fue manuscrito. Así, en la página tercera de la Introducción dice: "...su comandante general presentó al Rey un extracto circunstanciado de todo el viaje. Junto a él, y con los dibujos cuya enumeración puede verse al final de los derroteros...". También en la página b) de la Introducción declara Joseph Moreno que ha utilizado para escribir esta obra: "las noticias presentadas al Rey por el jefe de escuadra don Gabriel de Aristizábal, comandante de la que hizo el primer viaje a Constantinopla, después de las paces, en 1784".

Pero, principalmente, en el apéndice I, expresa claramente: "El extracto del Diario, presentado a S. M. por el comandante general, nos suministra la materia de este apéndice que formamos copiando literalmente sus palabras y su ortografía". Al final del apéndice I, página XXIII, dice: "Hasta aquí el extracto del Diario del comandante general que copiamos". Más adelante agrega: "El lector habrá visto citadas en el cuerpo de nuestra relación histórica varias estampas de los planos y diseños con que el comandante general acompañó el extracto del Diario; y aunque las circunstancias de la obra y otras razones no han permitido hacer uso de todos, el público no debe de ignorar que su número ascendió a 47. En ellos se comprendían una carta de la derrota (que hemos incluido reduciéndola); otra corregida del archipiélago; siete dibujos con vistas de tierra, con especialidad de las costas de Sicilia y de las principales islas de archipiélago en distintas enfilaciones; otras vistas en perspectiva de Constantinopla y otros sitios; diseños de algunas antigüedades y edificios; planos en grande de varias fortalezas, etc."

UN LIBRO ANTIGUO DE MARINA Y UN MANUSCRITO NO CONOCIDO

Después de todo lo expuesto, parece no haber duda de que el manuscrito en poder del duque de Wellington, en mi impresión personal, es el original del *Extracto del Diario de Navegación del viaje a Constantinopla de la escuadra de don Gabriel de Aristizábal en 1784-85*, y que con gran probabilidad pudiera proceder del botín capturado a José Napoleón en la batalla de Vitoria.

De todas maneras convendría, como sugería el padre Vela, consultar si en la Biblioteca del Palacio Real existe un original, o si hay alguna constancia de que existiera antes de 1813.

En cualquier caso, siempre resultaría de interés que se pidiera permiso al duque de Wellington para que algún experto de nuestro Museo Naval pudiera examinar tan valioso manuscrito; e incluso, tratar de buscar, de mutuo acuerdo, alguna fórmula que permitiera reintegrarlo a España. Si ello no pudiera lograrse, no creo que fuese difícil conseguir autorización para obtener una copia, utilizando los avanzados medios de reproducción actuales.



A NUESTROS COLABORADORES

- El acuse de recibo de los artículos 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 tamaño folio, y al final deberá constar la firma de su autor. La extensión de los citados trabajos no podrá exceder de quince folios.
- Los autores deberán dedicar unas líneas finales al resumen o conclusión del tema tratado. Por otra parte, es aconsejable la cita de la bibliografía consultada.

ASIGNACION DE UNIDADES Y BASES

Luis CEBREIRO RIVERA



OMO consecuencia de su posición geográfica, España se encuentra obligada a intervenir navalmente en amplios ámbitos marítimos. Por un lado, en el Atlántico, en razón a sus costas peninsulares e insulares, y, por otro, en el Mediterráneo, como llave de la entrada y salida de Poniente de este mar.

Esta diversidad de zonas exige una Armada más equilibrada, mejor distribuida y con más medios que la actual; sin embargo, al no poseerla, me siento tentado a hacer una distribución que me parece más lógica que la actual en lo que se refiere a bases y unidades. No es que quiera enmendar la plana a nadie, únicamente exponga mis ideas, que pueden ser o no acertadas. Si lo fuesen, sí sería lógica, es decir: Disposición natural para discurrir con acierto sin auxilio de la ciencia. ¡De ilusión también se vive!

El Mediterráneo, y, en especial, las aguas de responsabilidad española, se extienden desde el golfo de Cádiz hasta el de León, con posibilidad de influencia y presencia española que alcance hasta Sicilia. Esta zona de responsabilidad se extiende, pues, en una longitud de 950 millas y una anchura variable entre 300, a levante de Baleares, y a las 90 de promedio del mar de Alborán. El área comprendida entre estos límites, por la proximidad de las costas y su capacidad de reacción sobre el mar, impide el empleo en ella de grandes unidades que pueden verse hostigadas desde diferentes puntos, y lo que es más grave, localizadas puntualmente por un posible enemigo. Asimismo, su utilización sería difícil debido a los enormes intereses económicos en juego por parte de las grandes potencias, al ser el punto focal más fértil del mundo con un tráfico de cientos de millones de toneladas anuales, y por el que llega al sur de Europa la mayor parte de las materias primas de otros continentes y desde el que salen esos productos, una vez manufacturados. Estas razones, expuestas a vuela pluma y de forma somera, aconsejan no emplear en este mar grandes unidades ni formaciones masivas de buques salvo en el caso de un conflicto muy localizado que tendría que ser de muy corta duración, por la influencia que sobre él tendrían las grandes potencias que controlan este mundo bipolar que vivimos y que, en especial, sufrimos los europeos.

Actualmente, soportamos la panacea de las lanchas portamisiles, al igual que nuestros abuelos aguantaron la de los torpederos. Quizá el em-

pleo de la aviación embarcada, la de patrulla marítima y las contramedidas electrónicas, han impedido que esta apología de la unidad menor alcance cotas insospechadas. Sin embargo, ¡cuántos ríos de tinta y cuántísimas tonterías se han escrito sobre el hundimiento del destructor israelí *Eliath* y sus consecuencias! Las marinas menores parecía que habían encontrado la piedra filosofal. Cualquier nación, por pequeña que fuese su Marina de Guerra, si contaba con las famosas lanchas, podía barrer a las grandes flotas de combate; todo consistía en un ataque masivo de estas unidades y las arrogantes superestructuras de portaaviones, cruceros y fragatas se vendrían abajo estrepitosamente despedazadas por el poder de los misiles de los pequeños buques. Afortunadamente, no es así; podrán, si acaso, obtener algún impacto afortunado como el egipcio (en tiempo de pre-guerra y ejecutado por técnicos soviéticos), pero su futuro no se prevé tan brillante, más bien tienen pocas posibilidades, excepto en pasos difíciles, estrechos y zonas de geografía arbitraria y salpicada de islas como Grecia, pese a lo difícil que se lo han puesto las unidades aéreas de patrulla marítima y las contramedidas electrónicas.

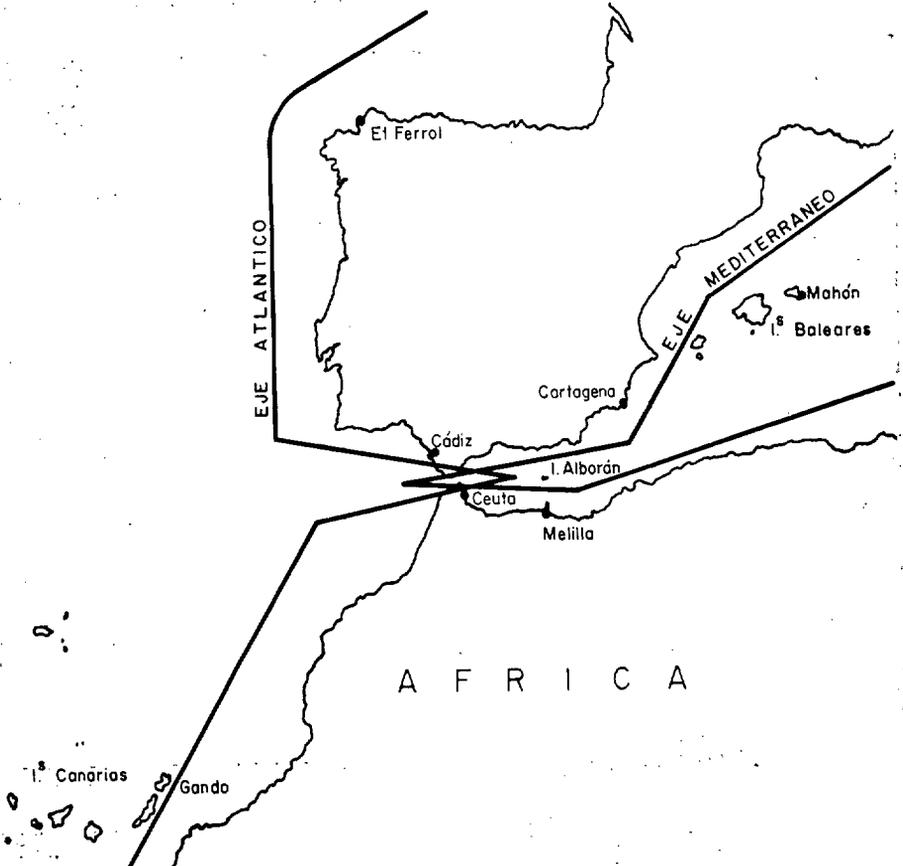
Pese a ello, la zona mediterránea española se presta al empleo de estas unidades basadas o emboscadas en las innumerables calas e islotes de las Baleares, así como en el estrecho de Gibraltar. Sin embargo, esto traería consigo únicamente una especie de dominio negativo de la zona, y España —que por desgracia ocupa una situación geoestratégica envidiable, que no puede explotar suficientemente por falta de disponibilidades económicas y de visión secular de sus gobernantes—, necesita mostrar el pabellón y mantener un dominio que si bien no puede ser permanente por la imposibilidad física que esto conlleva, sí, al menos, debe controlar su área vital, económica y de responsabilidad y, en especial, su “sanctuario”.

Por tanto, parece adecuado, en principio, ubicar en la Zona Marítima del Mediterráneo, patrulleros, corbetas modernas y submarinos, apoyados por aviación de patrulla marítima no excesivamente sofisticada y que estén al alcance del presupuesto de la Armada. Emplear unidades mayores como fragatas y portaaviones es factible, pero sólo en ocasiones esporádicas y en conflictos muy limitados. Para emplear estas unidades que se indican, y, en especial, los patrulleros modernos dotados de misiles, es necesario reforzar y reformar las estructuras e instalaciones navales de las Baleares. Este archipiélago presenta unas magníficas características como plataforma de empleo de unidades menores de intervención inmediata y de aviación de ataque y patrulla marítima. No cuenta con infraestructura ni apoyo de ningún tipo, salvo las modestas instalaciones de Mahón, puerto muy apto para lanchas y quizá submarinos. Las Baleares flanquean las principales rutas marítimas del tráfico mediterráneo y geobloquean el norte de Africa en su parte occidental. Sus islotes, pasos y pequeñas calas con capacidad para unidades menores hacen de ellas una Base natural y lógica para nuestros patrulleros, que, por otra parte, no pueden prácticamente operar en las zonas atlánticas por el fuerte oleaje que en ellas es corriente y las características marineras de estos buques. Las corbetas y submarinos nacidos en Cartagena tienen

ASIGNACION DE UNIDADES Y BASES

en esta Base principal su apoyo logístico natural, facilidad de adiestramiento y base de reparaciones lógica. Podíamos, pues, pensar en la conveniencia de basar todos los patrulleros modernos entre Baleares y Cádiz apoyándose opcionalmente en Tarifa. Corbetas y submarinos menores en Cartagena y Baleares, con lo que resultaría una distribución homogénea y apropiada.

La zona atlántica, por la vastedad de su área, rutas a proteger zonas económicas y de responsabilidad nacional presenta unas características

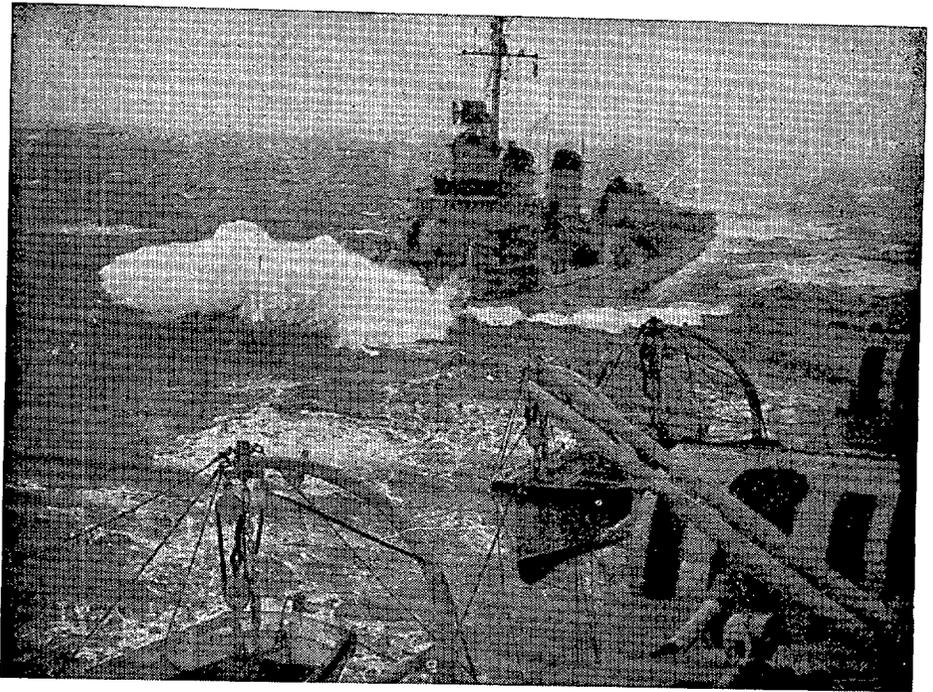


Las dos cuñas dinámicas del Estrecho, nacidas y contenidas en los dos ejes de la responsabilidad naval de España

mucho más diferenciadas. Inicialmente, parece conveniente encontrar Bases principales, operativas y de reparación y construcciones. Esta última, por el volumen de sus astilleros, tecnología, capacidad de muelles e instalaciones, así como solera en construcciones y reparaciones, no puede ser otra que Ferrol; por tanto, sólo falta encontrar las operativas, ya que siempre hay que apoyarse en más de un punto, máxime

en zona tan amplia y esto sólo se consigue en tiempo de paz; luego, ya es demasiado tarde.

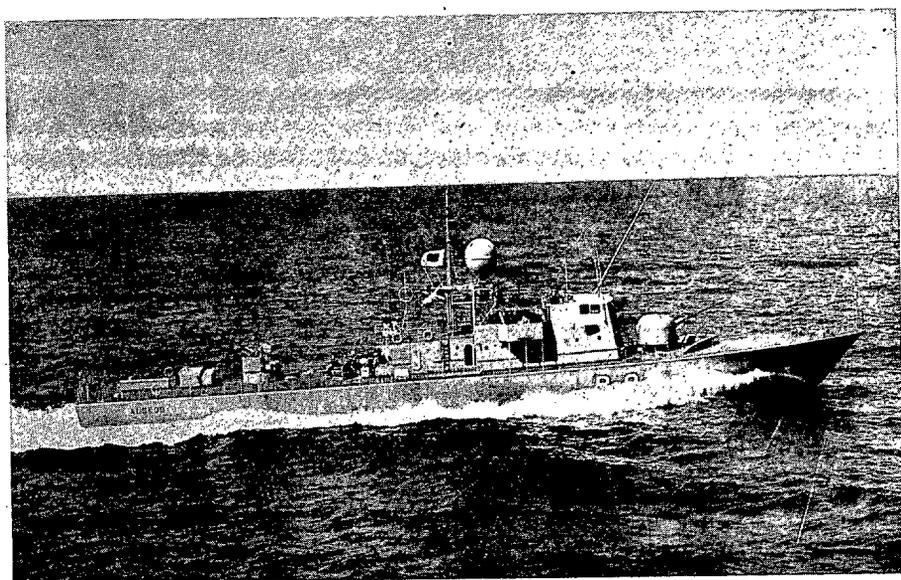
La principal y sede del grueso de la Flota, para que España pueda hacer valer sus derechos y pesar en el ámbito internacional dentro de sus posibilidades, no cabe duda que ha de estar situada en el punto neurálgico de su zona de influencia, y éste no es otro que el estrecho de Gibraltar. Es de razón, por tanto, que lo situemos en la bahía de Cádiz, y dentro de ella, en Rota. Quizá el problema de la Zona Marítima del Estrecho es la enorme dispersión de sus instalaciones y establecimientos navales: Puntales, para el Mando Anfibio; San Fernando, para la



Capitanía General; La Carraca, para el Arsenal; El Rancho de la Bola, Instituto...

Algún día la Armada debe afrontar con decisión, y de una vez por todas, el problema de La Carraca. Si ya estaba anticuadísima, fácil de embotellar, con calados cada vez más insuficientes que obligaban a continuos dragados, ahora, con la tremenda servidumbre del puente sobre la bahía, la hacen totalmente desaconsejable como Base Naval. Hay que mentalizarse e ir disminuyendo paulatinamente su importancia hasta eliminarla completamente. Comprendo la cantidad de personas, familias e intereses que se verán perjudicados con una medida de este tipo; además, San Fernando ha sido, es y seguirá siendo cuna de marinos ilustres y de gran tradición marinera; me siento orgulloso de muchos de ellos que me honran con su amistad, y que espero no perder con es-

tas modestas cuartillas, pero las circunstancias estratégicas y tácticas cambian con los años, lo que era bueno en los siglos xvii y xviii, puede no serlo en el xx y xxi, que ya se nos viene encima. No se concibe en la actualidad una Base Naval con una entrada y accesos como los de La Carraca. Salvaguardando los intereses de las personas, compañeros con los mismos anhelos, inquietudes y deseos de una Armada mejor, no hay más remedio que atacar de frente este problema que va siendo ya un lastre, renunciar a instalaciones viejas y antieconómicas y volcar todo el esfuerzo en Rota, para que cuando caduquen los tratados hispano-americanos —que llevan consigo innegables servidumbres— hacer



de ella la Base Aeronaval principal de la nación, sede del grueso de la Flota y de su Comandancia General, alejada hoy de sus principales unidades y del lugar idóneo para desde él ejercer el Mando de la Flota. Rota podría albergar el Grupo de Combate y los submarinos oceánicos que componen la espina dorsal de nuestra Marina, así como las unidades mayores del Mando Anfibio.

La otra Base principal y alternativa de Rota tiene que ser Canarias, por los intereses nacionales implicados y por que, basándose en el eje Canarias-Cádiz-Ferrol, el Grupo de Combate puede desarrollar su misión, sin riesgo inminente de ataque procedente de tierra o detección permanente, y encontrar el apoyo necesario, ya que por su entidad, y al no disponer más que de uno por ahora, no se le puede aventurar en el Mediterráneo más que para una acción breve, pues, como ya dijimos anteriormente, la reacción de la tierra sobre el mar es muy grande y su localización sería fácil y continua, gravitando sobre él una amenaza permanente.

Si Canarias ha de ser una Base principal, y alternativa de Rota, urge cuanto antes iniciar las obras de la Base de Gando, ya que las actuales instalaciones de Las Palmas resultan a todas luces insuficientes, y, por ende, están en pleno corazón de la ciudad, con lo peligroso que resulta para sus habitantes y para la seguridad y discreción de las instalaciones militares y movimientos de unidades.

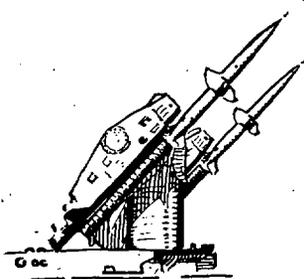
Hipotéticamente aceptadas estas dos Bases operativas de la Flota, habrá que asignarle unidades a Canarias. Podría ser base de los actuales integrantes de la 21.^a Escuadrilla de Destruidores, tienen poco consumo, gran velocidad y son el alma y solera de nuestra moderna Marina, pudiendo desempeñar la misión de protección a la pesca y a los intereses económicos nacionales en espera de nuevos buques que las relevasen. También algunas unidades menores del Mando Anfibio deben permanecer en continuidad en las islas por razones obvias.

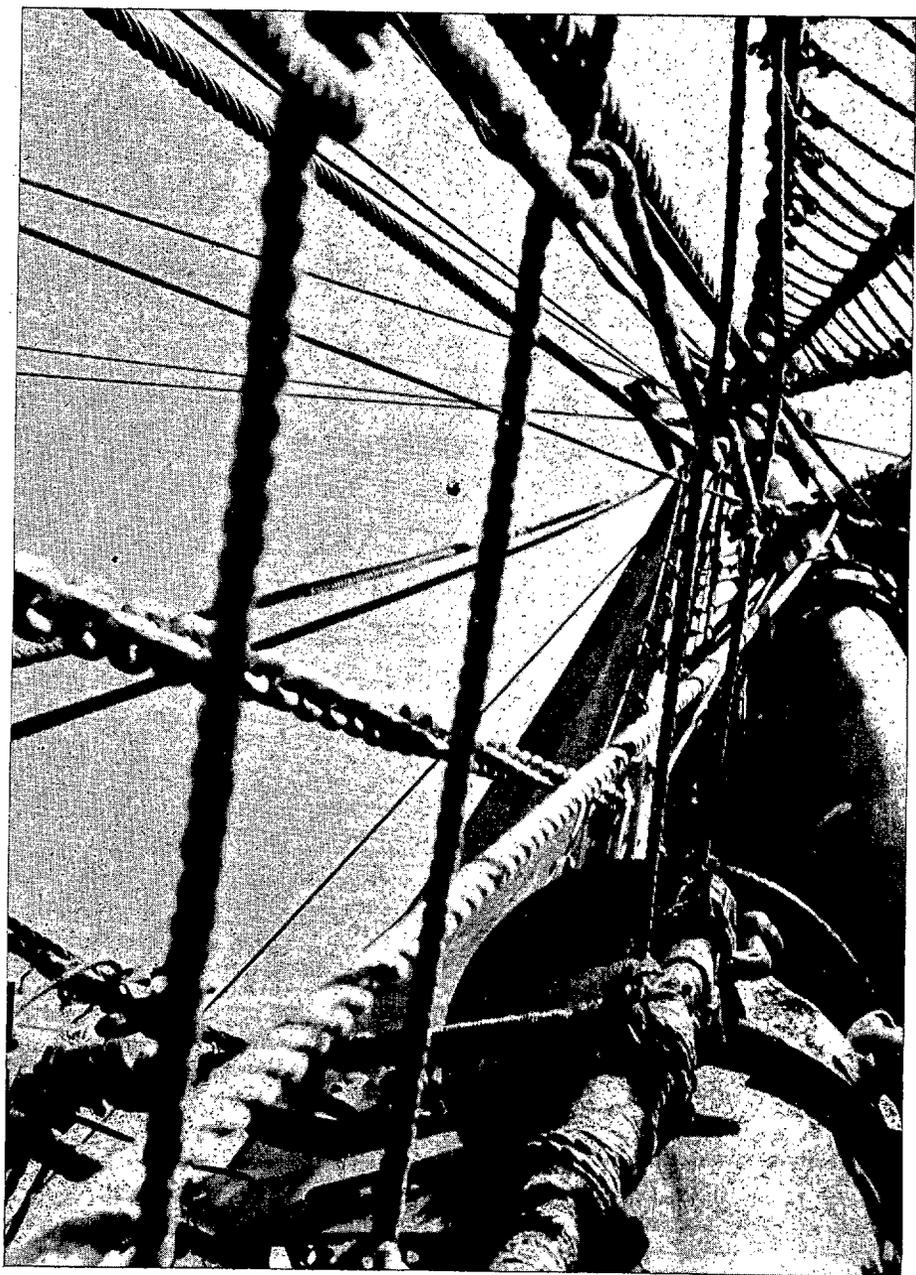
Queda pendiente de asignación de buques la Zona Marítima del Cantábrico, donde también existen grandes intereses pesqueros y económicos, así como una dilatada zona de responsabilidad. El Ferrol, hoy en día, ha dejado de ser un punto vital en la estrategia nacional, y tal como se apuntaba antes, quedaría únicamente como Base de reparaciones y nuevas construcciones; por tanto, no se le deben asignar grandes unidades, ni los modernos patrulleros que soportan mal la mar de aquella zona. De igual forma, el Cuartel General de la Flota mal puede cumplir su misión en Ferrol, por lo que debía trasladarse a Rota. No obstante, al tener una dilatada costa y zona de responsabilidad con continuos conflictos pesqueros, es necesario asignarle unidades que permitan gran permanencia en la mar, que cueste poco su mantenimiento y que posean buenas características marineras en razón del medio en que han de desenvolverse. Actualmente, las únicas que reúnen esos requisitos son las corbetas antiguas, que resultarían las más apropiadas para esta misión, mientras no se cuenta con otros buques más modernos que reúnan los requisitos expuestos con anterioridad de economía, autonomía, altas cualidades marineras y que a la vez resulten cómodas en lo que se refiere a habitabilidad. Existió un proyecto de patrulleros de ese tipo sobre 400 toneladas, del que desconozco si tuvo luz verde o no.

Toda esta reestructuración que se apunta lleva consigo, por supuesto, infinidad de problemas. Entre los principales serían los Mando Tipo, que se verían afectados, aunque en todo caso siempre cabría variar los nombres o siglas, y más o menos seguiría igual. Las fuerzas del Mediterráneo podrían constituir un Mando en el que se incluiría el CIAF con todo lo que esto arrastra. De igual manera, los destructores tipo *Lepanto* seguirían como otro Mando Tipo, operando desde Canarias. Esto en lo que se refiere a operatividad pura, pero como es notorio, esta operatividad es función de las posibilidades del bienestar de las dotaciones, lo que a su vez llevaría consigo nuevos gastos en construcción de viviendas, etc. Una verdadera cadena, y, en suma, un gasto elevado, pero que en principio sólo sería necesario efectuar en Canarias y que a la larga habrá que hacerlo. Por ello cuanto antes se realice más económico resultará.

Si algún lector ha tenido la suficiente paciencia para llegar hasta aquí, lo que me congratularía, puede pensar que todo lo anterior es producto de fantasías o ganas de notoriedad; y no lo es, pero también pudiera ser que se mostrase más o menos conforme. Por supuesto, que con los retoques que cada uno da a las cosas que no son propias, por la dificultad que existe para que haya unanimidad de pareceres entre dos personas para asunto tan delicado, complicado y discutible. A los que así piensan, no tengo nada que decirles, en el fondo coincidimos; a los que disientan totalmente, sólo les ruego que lo piensen y saquen conclusiones constructivas.

Finalmente, a unos y otros, si les hice meditar en la necesidad de reestructurar la Flota, las Bases Navales y las misiones asignadas hoy en día a nuestros buques, me doy por muy satisfecho.





“Jarcia”, de Carlos Molinero Gamio, estudiante (Madrid).

LA VUELTA AL MUNDO EN 288 DÍAS

José M.^a TREVIÑO RUIZ



Un oficial del "Elcano", en tarea de corresponsal espontáneo, nos envía esta primera crónica trimestral sobre la actual circunnavegación del buque-escuela, que, Dios mediante, rendirá viaje en Cádiz el 15 de agosto próximo.

I. De Cádiz a Valparaíso.



IA 1 de noviembre de 1978. Al oír la voz "plancha en tierra" una extraña sensación nos invadió; comenzaba un viaje de nueve meses y medio alrededor del mundo, en el cual tan sólo Dios sabía lo que nos podía deparar la suerte.

Su Majestad el rey de España, haciendo gala de su gran amor por la Armada, tuvo a bien desplazarse en la mañana del día 1 a la Base Aeronaval de Rota, desde Madrid, sacrificando un día de merecido descanso. A las once en punto pisaba la cubierta del *Juan Sebastián de Elcano*, desembarcando del patrullero *Alsedo* que lo había trasladado desde Rota a Cádiz.

Una vez a bordo, visitó detenidamente el buque-escuela, apreciando las mejoras introducidas desde el viaje anterior, durante más de un año de intensos trabajos en los que se dotó al buque de una moderna planta de aire acondicionado, cocina general para toda la dotación, estación radio renovada, nuevas taquillas y armarios para guardiasmarinas, sustitución del motor auxiliar número 3 y cambio de planchas y cuarnas del casco, entre otras muchas mejoras.

Después de dirigirse a toda la dotación y público en general, S. M. el rey don Juan Carlos departió unos momentos en la camareta de guardiasmarinas, recordando su viaje como alumno de cuarto curso de la Escuela Naval Militar, y saludando uno a uno a los 58 componentes de las promociones del Cuerpo General, Infantería de Marina, Máquinas e Intendencia. Poco después, en la camareta de suboficiales, dirigió unas palabras a todo el personal de suboficiales y Maestranza, y saludó cordialmente a nuestro mayordomo Alfonso, con más de veinte viajes en su haber, y cuyos bocadillos y guisos había degustado Su Majestad como guardiamarina.

A las doce en punto, Su Majestad reembarcó en el *Alsedo*, después de despedirse, diciendo: "Al deseáros un viaje muy feliz recibir todos un fuerte abrazo, como Rey, como jefe y compañero vuestro y como amigo. Que Dios y la Virgen del Carmen os acompañen siempre".

Al ordenarse "maniobra general", todo el barco se convirtió en un hacendoso hormiguero, con laboreo de drizas, amantillos, escotas y escotines, para dar luego el aparejo entre puntas. Atrás quedaba el muelle de Cádiz, con más de diez mil personas despidiendo al mejor embajador de España, como bien han dicho relevantes personalidades del Cuerpo Diplomático.

Una última mirada hacia nuestras familias, que empezarán a contar uno a uno los días que faltaban hasta el 15 de agosto. Muchos de nuestros hijos de corta edad posiblemente nos miren como extraños después de tan larga ausencia, y las novias de los oficiales solteros, guardiasmarinas y hombres de la dotación deberán llenar folios y más folios expresando lo que de palabra no pueden decir. Es duro perder el contacto con los seres queridos durante tanto tiempo, pero así lo exige el servicio.

Al perder de vista Cádiz y su bahía comienza una dura etapa. En la dotación, aparte de los caballeros guardiasmarinas, hay algunos marineros y cabos embarcados en fecha reciente y hay que someterlos a un duro adiestramiento que durará hasta Santa Cruz de Tenerife y que se perfeccionará durante el resto del viaje. El viento nos acompaña y podemos dar el aparejo. Después de siete días de navegación, en que los caballeros han hecho sus pinitos con el sextante, el barco entra en la mañana del 7 de noviembre en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, ciudad cuya Corporación Municipal ha tenido a bien conceder la Medalla de Oro de la ciudad al *Juan Sebastián de Elcano* en su 50 aniversario.

Presidido por el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, y en un brillante acto en el Palacio Municipal, el capitán de navío comandante don Angel Luis Díaz del Río Martínez recibió la citada Medalla de Oro, agradeciendo el almirante Arévalo en nombre de la Armada española y el capitán de navío Díaz del Río en nombre del barco, y con emotivas palabras, la distinción al buque-escuela, recordando que hace cincuenta años Tenerife fue el primer puerto visitado en su viaje inaugural y que a lo largo de sus 50 cruceros de instrucción ha sido el puerto más visitado por el buque. Al margen de los actos oficiales, la dotación entretuvo su tiempo libre visitando la isla en excursiones organizadas, comprando en sus mil y una tiendas y haciendo sus escarceos con las bellas tinerfeñas, no del todo insensibles a los marinos del *Juan Sebastián de Elcano*.

10 de noviembre; ante nosotros un mes de navegación. Ahora sí que ha comenzado el viaje hacia tierras extrañas. En el muelle, los coros de la Agrupación de Infantería de Marina de Guanarteme entonan sus isas de despedida; en la mar, el destructor *Galiano*, con la insignia del comandante general de la Zona, y el patrullero *Recalde* nos dan una apretada pasada en avance toda, como postrer saludo de buques hermanos, cuyos mandos recuerdan con nostalgia sus tiempos de guardiasmarinas en las cubiertas de madera de nuestro velero.

Los vientos alisios nos son favorables y conseguimos recalcar en Cabo Frío, a 70 millas a levante de Río de Janeiro, sin apenas tocar el quinto cangrejo (nuestro sufrido *Sulzer-Bazán*, de 15.000 CV). Nuestro home-

naje al rey Neptuno al cruzar el paralelo 0°, el día 23 de noviembre, tuvo lugar al día siguiente con bautizo de todos los neófitos ecuatoriales y, como colofón, una representación artístico-musical a cargo de los caballeros y dotación en la que, como siempre, la sufrida raza de los "protos" aguantó carros y carretas; a la par que contramaestre de cargo y ayudantes sufrían algún que otro embate.

La recalada en el continente americano se efectuó el 7 de diciembre, fondeando en la protegida bahía de Cabo Frío, donde nos encontramos a nuestro buque hermano la fragata argentina *Libertad*, que nos

saludó con la bandera pirata. Durante los días 7 y 8 que permanecemos fondeados pintando los brotes de óxido del costado, con participación de los caballeros (alguno de los cuales salió más pintado que el costado), los intercambios con el buque-escuela argentino fueron constantes; allí nació una amistad que se vería reforzada en Río de Janeiro, para culminar con la estancia común en Buenos Aires.

Río de Janeiro.

El día 9 de diciembre, y dejando atrás 30 singladuras de cielo, viento y mar, entra gallardo en la hermosa bahía

de Guanabara el *Elcano*, saludando al cañón a la plaza; le contesta una batería en tierra de la Escuela Naval, en la Ilha de Villegaignon.

Río de Janeiro, la *cidade maravilhosa* posee una de las bahías más bonitas del mundo; bahía llena de innumerables islas de exuberante vegetación, cruzada por una maravilla de la ingeniería actual, el puente Río-Niteroi que une las dos ciudades. La bahía se ve coronada por el famoso Pan de Azúcar, a cuya cima se puede acceder por medio de un teleférico para gozar de una visión inenarrable. En el corazón de la ciudad de Río se yergue el gigantesco monte *Corcovado*, culminado



por la figura de Cristo Redentor, accesible por carretera para poder gozar de la vista que tantas veces hemos contemplado en la pantalla o en fotografías.

Es Río de Janeiro una ciudad de contrastes. Frente a los hoteles y apartamentos de lujo de las playas de Copacabana, Ipanema, Leblón, Botafogo, etc., se alzan los barrios periféricos de *favelas*, donde las condiciones higiénicas dejan mucho que desear. Sin embargo, posee Río una infraestructura moderna, con espléndidos paseos cara a la bahía de Guanabara y al Atlántico, con terrenos a veces ganados al mar; posee numerosos parques de césped bien cuidados (Tijuca, Flamengo, etcétera), espléndidas avenidas como Río Branco o Presidente Vargas, donde se desarrolla el carnaval carioca. Si tuviese que definir a Río lo haría con dos palabras: ritmo y playas.

Es, además, Río la base principal de la *Marinha do Brasil*. En la Ilha das Cobras se encuentran los astilleros navales y arsenal. Próxima al aeropuerto Santos Dumont se encuentra la Escuela Naval "La Galera", donde tuvimos oportunidad de presenciar la entrega de sables (ceremonia similar a nuestra entrega de despachos) a la *turma* saliente, compuesta por 172 *guardiasmarinhas*. En las proximidades del puente Río-Niteroi se halla la Base y Escuela de Submarinos, y en una pequeña isla próxima a la de las Cobras se encuentra el Centro de Instrucción y Adiestramiento (C. I. A. W.).

En nuestra estancia en Río coincidimos con los buques-escuela argentino *Libertad* y el francés *Jeanne d'Arc*. La Marina brasileña tuvo a bien dar en honor de los jefes y oficiales de los tres buques una cena en el Yacht Club, amenizada por el ballet folklórico OBA-OBA, dirigido por Sargentelli y cuya visión constituye un recuerdo inolvidable, ya que es la expresión más ortodoxa de la samba, ejecutada por mulatas dignas del cincel de Fidias.

Actos dignos de mención fueron la celebración de una emotiva jura de bandera por parte de mozos españoles residentes en Río, una ofrenda floral al almirante Tamandaré, héroe de la Marina brasileña y el tradicional coctel a bordo ofrecido a las autoridades locales.

Y llegó el día de partir. Algún que otro miembro de la dotación dejó su corazón prendido en las redes de alguna linda mulata que vino a despedirle. Nuestros hermanos de la *Libertad* nos precedieron un día en la salida; nosotros salimos el viernes 15 de diciembre.

Nos acompañó un viento de 25 a 30 nudos durante toda la travesía hasta Buenos Aires, de forma que el día 23 nos encontrábamos en las proximidades del estuario del Río de la Plata, cuando súbitamente saltó un pampero con vientos de más de 50 nudos que nos obligaron a dar la capa y poner rumbo opuesto a tierra para evitar los peligrosos bajos. Toda la noche del 23 al 24 la pasamos capeando el temporal; pero allá en las alturas, acordándose que era Nochebuena, tuvieron compasión de nosotros y amaneció un día 24 soleado y con viento fresquito que nos permitió arrumbar hacia el Río de la Plata. Tuvimos un festival de villancicos en el que los caballeros y la marinería (sector galeico) se lucieron, y por la noche, una vez fondeados en las proximidades del buque-pontón argentino de prácticos de recalada, frente

a Montevideo, cenamos y celebramos la Nochebuena como Dios mandó. Muy temprano, y con práctico a bordo, comenzamos la subida del Río de la Plata, subida bastante penosa por una estrecha canal de 120 millas de longitud, con fuertes corrientes y viento, señalizada con balizas numeradas en kilómetros y marcadas con numerosos naufragios, ya que fuera de la canal la sonda baja rápidamente hasta tres o cuatro metros.

Buenos Aires.

Por la noche fondeamos en prácticos "de Intersección", llamado así porque la canal se divide en dos brazos que van al Norte y al Oeste. Una embarcación de motor nos trajo al agregado naval y a personal del consulado con cartas e información. Al día siguiente, 26 de diciembre, a las nueve de la mañana, quedábamos atracados en la Dársena Norte de la ciudad de Buenos Aires, junto al Apostadero Naval de Tandanoor.

En el muelle nos esperaban los agregados naval y militar de España, representación de la Marina argentina y del Consulado de España y... las intrépidas esposas de dos tenientes de navío de la dotación del *Elcano* desplazadas desde Cartagena y Tenerife para pasar con sus maridos el fin de año. La emotiva escena del encuentro fue retransmitida por la televisión y prensa argentinas con los siguientes titulares: "La colonia española recibe a los marinos del *Juan Sebastián de Elcano*".

Buenos Aires, ese monstruo que alberga al 40 por 100 de la población argentina, con sus 10 millones largos de habitantes, es una ciudad que en nada difiere de las europeas. Es más, callejeando por sus limpias avenidas da la impresión de encontrarse en cualquier capital de provincia española: los rótulos, las gentes (de raza blanca, sin advertirse mestizos o negros), las costumbres, los trajes, etc.

En sus calles aún se advertían fotografías y posters de Sus Majestades los Reyes de España (y de todos los argentinos, como más de uno apuntó). Raro es el argentino que en sus ascendientes no cuenta con sangre española; raro era no encontrarse una o varias veces al día con españoles que nos manifestaban sus deseos de volver a la Madre Patria, a la que nunca habían podido olvidar. Es de destacar la extrema amabilidad y simpatía de todos los argentinos hacia los españoles, parando por la calle a los miembros uniformados del *Elcano*, invitándonos en bares y cafeterías; incluso hubo un taxista (catalán, por más señas) que se negó a recibir el importe del viaje.

La Marina argentina nos ofreció el primer día un coctel en su barroco Centro Naval de la avenida de Córdoba. En días sucesivos, las invitaciones de los centros regionales españoles fueron innumerables, como también lo fueron las de familias particulares que querían agasajar a un español.

El día de Nochevieja, que en Argentina se celebra en casa, ¿qué mejor sitio para la dotación que celebrarlo a bordo? Así se hizo, subiendo todos a cubierta a las doce para tomar las uvas al compás de

la campana del alcázar. Posteriormente el barco se llenó de visitantes amigos que hicieron más grata la velada de guardiasmarinas y marinería.

Entré los actos oficiales durante la estancia en Buenos Aires cabe destacar la jura de bandera de los mozos españoles residentes en el hermoso país, imposición de corona de flores al almirante Brown y al general San Martín, visitas a la Escuela Naval en Río Santiago, Escuela de Mecánicos de la Armada, Central Nuclear de Atucha, Museo Naval del Tigre, etc.

Por nuestra proa se encontraba atracado el buque-escuela argentino *Libertad*, en cuyo lugar de atraque, y con asistencia del presidente de la nación, general Videla, se celebró el día 28 la ceremonia de entrega de despachos a los guardiasmarinas argentinos. Posteriormente, el general Videla tuvo a bien conceder una audiencia al comandante y al segundo comandante, con los que departió durante más de media hora.

Y nuevamente llega la hora de partir. El día 1 de enero de 1979, a las cuatro de la tarde, se largan estachas y se dan las guías a los remolcadores ante la muchedumbre que se congregó para despedirnos.

Y ahora viene la anécdota: Como he dicho antes, el buque hermano *Libertad* se encontraba atracado por nuestra proa a escasos metros. Al empezar a tirar uno de los remolcadores con excesiva fuerza, el doble remolque faltó y fuimos empujados por el viento hacia el *Libertad*. Entre dos barcos normales con unas defensas habría bastado, pero nuestros respectivos aparejos de cruz corrían el riesgo de fundirse en un peligroso abrazo (y hubiera sido ésta la segunda vez). La rápida decisión del comandante de fondear el ancla de barlovento y dar atrás toda, evitó el encontronazo, dándose una estacha al buque argentino para afirmar nuestra proa. Posteriormente, al darse un nuevo remolque, sería el comandante del *Libertad*, capitán de navío Valotta, quien zafaría personalmente nuestro spring, como una atención más hacia nosotros.

De nuevo la navegación por el Río de la Plata, de color leonado, según los argentinos, cuya canal de acceso y sus fondos no del todo delimitados nos detuvieron un par de horas hasta que subió la marea. Al desembarcar a los prácticos argentinos en el pontón de recalada el día 2 de enero, iniciamos la navegación hacia latitudes más australes en demanda del estrecho de Magallanes.

¡"Elcano", habla la Zarzuela!

El día 6 de enero, festividad de los Reyes Magos, hubo regalos para los "peques" de la casa; el segundo comandante se ocupó de que cada caballero encontrase un obsequio en sus botas enterizas al despertar. Por la tarde, Su Majestad el Rey, por segunda vez en estas fiestas tan familiares, tuvo a bien entrar en contacto telefónico con el comandante. El día 24 de diciembre, Nochebuena, fue el primer enlace real. Los equipos transmisores de la Zarzuela y todo el personal de la radio del barco trabajaron juntos para conseguir un enlace perfecto; por fin se consiguió y el día 24, a las siete de la tarde a bordo, y a las once



"El Elcano, en facha". Foto del capitán de fragata Luis de la Sierra.

en España, Su Majestad, en la persona del comandante, nos deseó a todos una feliz Navidad, recalándonos que éramos "un trozo de la patria y que la dotación representaba a España por donde fuese". Estas palabras fueron oídas por toda la dotación a través de los altavoces del barco y en medio de un respetuoso silencio; todos estimamos en su justo valor el hecho de que Su Majestad interrumpiese su velada familiar en una fecha tan señalada para hablar con nosotros, transmitiéndonos también los saludos de Su Majestad la Reina y de S. A. R. el almirante don Juan de Borbón.

El día 6, como dije, volvimos a entrar en contacto telefónico con Su Majestad el Rey, a unas cuatrocientas millas del estrecho de Magallanes; esta vez Su Majestad nos envió un abrazo muy fuerte con motivo de la Pascua Militar, y al dirigirse al comandante le dijo textualmente (refiriéndose a la dotación): "tienes que inculcarles buenas dosis de disciplina, de valentía, de honor y de espíritu militar, igual que lo hiciste conmigo cuando yo era guardiamarina". El comandante agradeció sus palabras y le contó que en Buenos Aires había estado con unos oficiales en el *Viejo Almacén* (el santuario del tango), donde les habían dedicado el tango "El Cambalache" (que Su Majestad la Reina había pedido en su reciente visita a Argentina), como deferencia a los marinos españoles, iniciativa que fue muy aplaudida por toda la sala.

El día 11 se mantuvo la última conferencia con Su Majestad el Rey en plenos canales patagónicos. Su Majestad llamó desde Granada para interesarse por la situación del barco, preguntando si todo el mundo llevaba la ropa de abrigo necesario, al oír que estábamos navegando entre chubascos de nieve. La conversación del día 6 fue grabada y reproducida a toda la dotación por los altavoces, y se acogió con un gran aplauso espontáneo; la del día 11 fue transcrita en el periódico de a bordo, *La Escandalosa*, con una introducción del comandante.

En las soledades patagónicas.

El día 10 de enero embocamos el estrecho de Magallanes a la altura de punta Dungeness, llevando a bordo a los capitanes de corbeta de la Armada chilena Carlos Madina y César Floras, magníficos profesionales que embarcaron en Buenos Aires en difíciles circunstancias, ya que fueron momentos de máxima tensión entre su país y Argentina, por razón del litigio sobre el canal de Beagle.

La primera impresión que causa el estrecho de Magallanes es la de una tierra fea e inhospitalaria; la costa es baja, sin ningún accidente digno de mención. Ese mismo día pasamos la primera y la segunda Angostura para navegar, a las doce de la noche, a la altura de Punta Arenas, la ciudad más austral de todo el continente americano, a la que sólo se tiene acceso por vía aérea o marítima, pues pese a su población (unos 200.000 habitantes) no tiene vías de comunicación terrestre con el resto de Chile.

Un transbordador en la primera Angostura (Punta Delgada) efectúa el paso entre el continente americano y la Tierra del Fuego, la que

efectivamente se ve fuego, producido por las numerosas emanaciones de gas natural, indicio de yacimientos de petróleo recientemente descubiertos. Punta Arenas tiene una curiosa colonia de yugoslavos que vive del pastoreo y de la búsqueda del oro.

El día 11 pasamos por el punto más austral del viaje: cabo Forward, latitud sur 53° 53'6; a las seis de la mañana estaba todo el barco en pie para contemplar esta punta. El día 12 terminamos el paso del estrecho y comenzamos a internarnos por los canales patagónicos. Aquí el paisaje cambió totalmente. Hay que imaginarse un río muy caudaloso en Suiza, entre las verdes montañas coronadas de nieve, y el *Juan Sebastián de Elcano* navegando por él. La temperatura bajó a 5° C; en el puente hubo que instalar la caseta de protección para el inmóvil timonel y la dotación echó mano de ropas de abrigo polarés para soportar las duras guardias en cubierta, amenizadas con vientos de proa de 30 nudos y precipitaciones interminables. El día 12, a las cinco de la mañana, se cruzó el paso Shoal y allí vimos un mercante con la hélice al aire, hundido en 1974 en el bajo Adelaida. Esa misma noche se cruzó la angostura Guía, que suele tener corrientes de hasta siete nudos y que fue quizá el que presentó más peligro, ya que llegó un momento en que el barco, debido al fuerte viento y a la corriente, empezó a abatir sobre la costa, a tan sólo 200 yardas, por lo que fue necesario aumentar las revoluciones del motor para poder salir del paso.

Al día siguiente, 13 de enero, sábado, pasábamos por Puerto Edén a las cuatro de la tarde. En Puerto Edén existe una pequeña aldea de 300 habitantes, pescadores en su totalidad y descendientes de los indios alacalufes, primitivos moradores de estas tierras, hoy desiertas por la dureza de su clima. Hay aquí un puesto de carabineros, una escuela con 60 niños y... un matrimonio casado por el padre capellán del *Elcano* en su viaje de 1977. Este año, por imperativos de la marea, necesaria para pasar la angostura Inglesa, no pudimos detenernos para que nuestro capellán viera a sus casados: Teresa y Braulio.

La angostura Inglesa, distante tan sólo ocho millas de Puerto Edén, es el paso más estrecho de todos los canales, con 150 yardas a banda y banda y con dos cambios de rumbo de 90°, por lo que es preceptivo pasarlo de día. El barco navega entre pequeñas islas muy próximas y erizadas de bajos que velan en algunos casos.

Por fin, el día 19 salimos a mar abierta, al golfo de Penas, donde una mar gruesa de través nos vapuleó durante treinta y cuatro horas hasta que enfilamos el canal Darwin y el Moraleda, entre las islas Guaitecas y tierra. Islas que constituyen un auténtico laberinto, llegando a circular entre los indígenas la leyenda de un Dios que devoraba las embarcaciones que se aventuraban entre ellas, cuando lo que realmente sucedía era que se perdían.

El día 16 desembocamos en el golfo Corcovado; entre la isla de Chiloé y el continente, cruzando el día 17 el canal del Chacao para navegar definitivamente por el libre y ancho océano Pacífico. Habíamos recorrido 1.100 millas de canales chilotes, patagónicos y magallánicos du-

rante siete días con un tiempo casi infernal, que no impidió el que gozásemos de las maravillosas vistas de estas frías tierras, en las que incluso llegamos a cruzarnos con hielos flotantes en el seno Iceberg.

Valparaíso.

Un viento fresco del SW nos condujo hasta Valparaíso, a donde llegamos el día 22. Nuestro saludo al cañón a la plaza y autoridades navales fue devuelto por las baterías de la Escuela Naval chilena. Al entrar en puerto pudimos observar a la Escuadra chilena con las numerales de los barcos borradas y con sus cascos y superestructuras mimetizadas.

Valparaíso, para el visitante español que viene por mar, ofrece una cierta similitud con Vigo y sus desniveles. Ciudad de más de 300.000 habitantes, ocupa una gran extensión, ya que sus casas no sobrepasan los dos pisos, en prevención de los frecuentes terremotos. Es capital de la Quinta Región y sede de la Primera Zona Naval, así como la principal base de la Armada chilena.

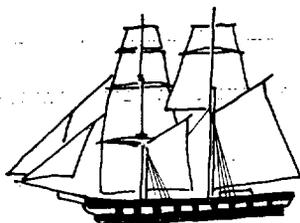
Tras las visitas de rigor a las autoridades navales y embajador de España, la Marina chilena ofreció en su Club Naval un "coctel danzante" a jefes, oficiales y guardiasmarinas. Valparaíso dista tan sólo 115 kilómetros de la capital de la República, así que al día siguiente, a las nueve de la mañana, una expedición formada por dos autobuses trasladó a profesores y guardiasmarinas a Santiago de Chile, donde en un apretado programa, que acabó a las dos de la mañana, se ofreció una corona de flores a Pedro de Valdivia, se asistió a un almuerzo de la Colectividad Española, a una recepción en la Embajada de España y a un coctel ofrecido por la colonia española. En esta ocasión el comandante del *Elcano* cumplimentó al ministro de Defensa y al comandante en jefe de la Armada, regresando todos a las cuatro de la mañana a bordo.

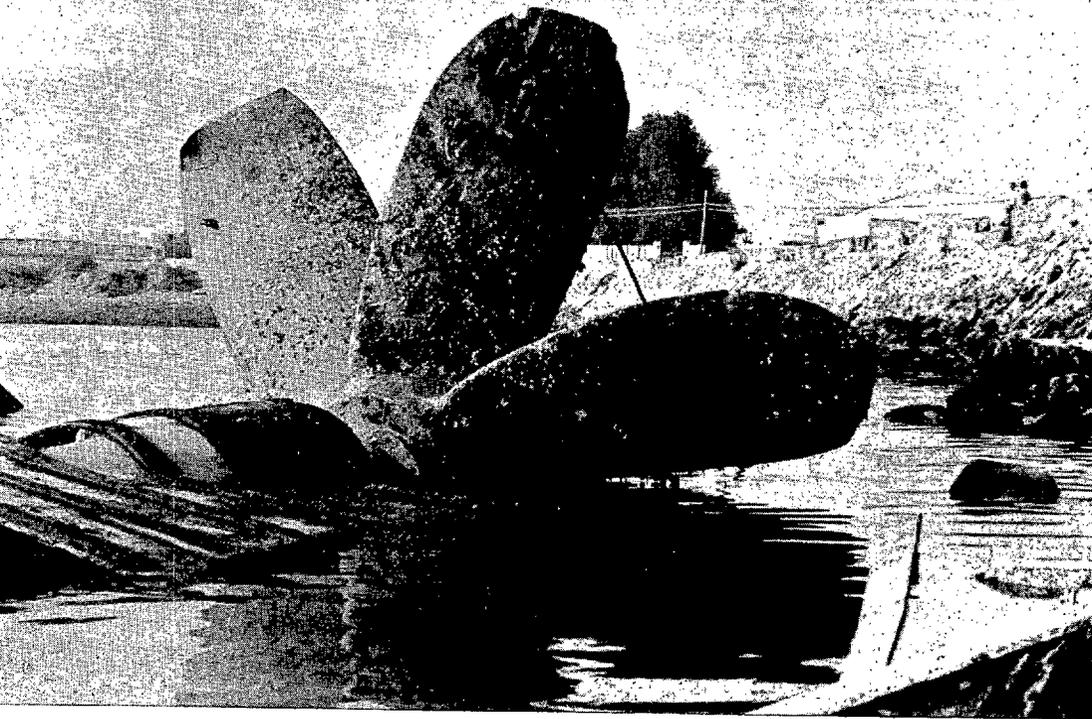
El jueves día 25, el presidente de la República, general Augusto Pinochet, asistió a un almuerzo a bordo, saludó personalmente a jefes, oficiales y guardiasmarinas, felicitó al comandante por el impecable estado de policía del barco y dotación y rogó que prolongásemos la estancia en Chile un día más, petición a la que accedió el mando, aplazándose la salida hasta el domingo día 28 de enero.

Si en Argentina la población se volcó hacia el *Elcano*, en Chile sucedió otro tanto. Los periódicos dedicaban una o dos páginas diarias a los actos en honor de los marinos españoles. Un diario publicó la fotografía de dos marinos del *Elcano* saludando militarmente en la calle, al sorprenderles el arriado de bandera, ensaltando su porte y su disciplina. En Chile la gente siente verdadera admiración por la Madre Patria. Pedro de Valdivia es considerado un héroe nacional. Una de las preguntas más corrientes en nuestros oídos era si los Reyes de España iban a visitar Chile. En sus Fuerzas Armadas pudimos advertir una impresionante disciplina y eficacia.

Y llegó el día 28, nuevamente el muelle abarrotado de personas. Al interpretarse por los altavoces la canción "Si vas para Chile", todo el público se unió en un aplauso. Atrás quedaba el recuerdo de Viña del Mar, sus espléndidas playas, casinos, Reñaca y sus "lolas" (muchachas). Una vez en franquía, el yate del canciller chileno, segunda autoridad de la República, nos dió una pasada, saludando nuestra dotación desde la cubierta.

Y este ha sido un apretado resumen de los tres primeros meses del quinto viaje de circunnavegación del *Juan Sebastián de Elcano*.





"Merecido descanso", de Daniel Caínzos González, estudiante (Madrid)

TEMAS PROFESIONALES



LA «MUTUA» INFORMA

 N el "Epistolario" de la REVISTA GENERAL DE MARINA del mes de febrero último figura una carta dirigida al director de la misma, en la que haciéndose eco de las inquietudes esbozadas en el artículo titulado *La Mutua, ¿para qué?*, un asociado a la misma, con el objeto de despertar la solidaridad y el compañerismo entre los mutualistas y establecer una comunicación sobre los temas que más pueden afectarles, formula preguntas y expone dudas, con el ruego de que "alguien" facilite las oportunas aclaraciones. La Comisión Ejecutiva va a intentar contestar a las preguntas formuladas por nuestro compañero, sin que ello, por supuesto, excluya otras opiniones, coincidentes o no con las que a continuación se expresan.

Para contestar a la primera pregunta: "¿La A.M.B.A. cubre por medio de pensiones suficientes las necesidades de ayuda que sentimos?" es necesario exponer cuáles son las prestaciones que actualmente proporciona la A.M.B.A. Son: pensión de retiro, jubilación o reserva; auxilio por fallecimiento; pensión de viudedad u orfandad, y auxilio especial.

La pensión de retiro, jubilación o reserva es para el año 1979 el 10 por 100 del regulador (sueldo, trienios y grado).

El auxilio por fallecimiento es en el momento actual el 30 por 100 del regulador anual.

La pensión de viudedad u orfandad es del mismo importe que la pensión del retirado o jubilado.

El auxilio especial consiste en el pago, por una sola vez, de dos anualidades de la pensión que hubiere causado, y recae en familiares que no

TEMAS PROFESIONALES

tienen derecho a la misma o en cualquier otra persona que designa el asociado.

Si estas prestaciones son o no suficientes es un tema muy discutible y, desde luego, sobre el que deberían opinar todos los asociados, especialmente los retirados o jubilados; la opinión, pues, de la Comisión Ejecutiva es una más entre tantas. Creemos que son insuficientes, sobre todo la pensión de retiro o jubilación y la de viudedad y orfandad. Tal criterio se basa en que si los haberes pasivos serán el 80 por 100 aproximadamente del mismo sueldo regulador que la pensión de la A.M.B.A. (el 10 por 100), parece que ésta debiera complementar hasta el 100 por 100 dicho sueldo regulador; es decir, que en vez del 10 por 100 fuese del 20 por 100, ya que, por supuesto, es el fin primordial de la A.M.B.A., como se exponía en el Reglamento de su creación, en el que entre sus fines decía: "concesión de pensiones *complementarias de los haberes* que se perciben en las situaciones de reserva y de retiro".

Además, aunque fuera posible lograr que las pensiones alcanzaran el 20 por 100 del sueldo regulador (razonable si tenemos presente que la A.M.B.A. nació señalando el 25 por 100, mantenido hasta 1967 en que bajó, primero al 15 por 100, y en 1969 al 10 por 100), tampoco quedaría resuelto el problema, puesto que aun resultando justa la pensión en el momento del señalamiento como complementaria del haber pasivo, el transcurso de los años la iría dejando sin ese valor, de no hallar la fórmula para poder ser actualizada al compás de los citados haberes pasivos, precisándose muy pocos años, de continuar aquella congelada, para que resulte totalmente desfasada en comparación con las que se vayan fijando posteriormente.

En el año 1967, ante la situación económica que resultaba de los estudios actuariales, tuvieron que reducirse las pensiones del 25 por 100 del sueldo regulador hasta dejarlas en el 10 por 100 del mismo, continuando la obligación para los retirados y jubilados de seguir pagando la cuota. Gracias al sacrificio que todo ello representó para el personal retirado y al aumento en cuantía y número de las cuotas del personal en activo, se incrementaron las reservas de capital, y consecuentemente, en los dos últimos años el importe líquido percibido en las pensiones ya fijadas a los retirados y jubilados fue aumentado (en un 76,47 por 100), estableciéndose mínimos de 1.000 pesetas para las mismas; siendo posteriormente incrementadas las que se establezcan en el año 1979, en relación a las que se concedieron en el año 1977, en un 110,5 por 100 para un capitán de navío o coronel con 14 trienios y en un 125 por 100 para un teniente de la Escala Especial con cinco trienios de oficial, cinco de suboficial, uno de cabo y uno de marinería.

Pero todas estas mejoras difícilmente alcanzarán, por un lado, que las pensiones sean el 20 por 100 del sueldo regulador en el momento del retiro y que, por otro, se actualicen de manera apreciable las ya concedidas. Con los ingresos actuales no se podrán alcanzar estas metas.

Ante la situación antedicha, surgen estas preguntas: ¿Cómo obtener los recursos precisos? ¿Con subvenciones del Estado en el presupuesto de la Armada? ¿Con ayuda de otros organismos, tales como Suministros

Diversos o Farmacias? ¿Con mayores participaciones en los auxilios, salvamentos o servicios prestados por la Armada? ¿Aumentando las cuotas de los asociados? ¿Cabría entonces buscar la fórmula de aportación voluntaria, como ya se apunta en la carta del "Epistolario", por parte de aquellos asociados que desearan mejorar sus prestaciones? Tal vez un poco de todo podría ser una buena solución, si bien realizando previamente los estudios apropiados, en los que, concretando tiempo, cuotas y prestaciones, y posteriormente expuestos a los interesados sus ventajas o inconvenientes, les diera suficiente información para que en principio se fueran formando criterios que pudiesen servir a los órganos rectores a sus efectos.

Naturalmente, para esto último es fundamental llegar a establecer unos dispositivos de intercomunicación entre los asociados y los órganos directivos de la A.M.B.A. (como muy bien apunta en su carta nuestro compañero). En este sentido se está intentando potenciar las Juntas Delegadas de las Zonas Marítimas para que, enlazadas permanentemente con la Comisión Ejecutiva Central, estén en disposición de informar u orientar a todos los mutualistas que lo soliciten, así como de promover reuniones y coloquios con el fin de exponer criterios y recoger opiniones que puedan apoyar posteriores decisiones.

Respecto a las últimas preguntas de la carta del "Epistolario", en cuanto al Instituto Social de las Fuerzas Armadas (ISFAS) en relación con nuestra Asociación, es asunto muy complejo al que trataremos de informar sobre nuestra interpretación de lo legislado al efecto, como sigue:

El ISFAS fue creado por la Ley número 28/75, de 27 de junio, que, juntamente con su Reglamento, aprobado por Real Decreto número 2.330/78, de 29 de septiembre, regula la Seguridad Social de las Fuerzas Armadas, estableciendo dos tipos de prestaciones: las básicas y las complementarias. Las primeras, ya parcialmente en marcha desde el 1 de octubre de 1978, no interesan a los fines de este artículo, pero sí las segundas (pensión complementaria en las situaciones de reserva, retiro y jubilación; pensión complementaria de viudedad; pensión complementaria de orfandad; pensiones o subsidios a favor de otros familiares) porque sus finalidades son idénticas a las de nuestra Asociación.

Su ámbito de aplicación es amplísimo, pues incluye, con carácter obligatorio, a todo el personal al servicio de la Administración Militar, con la sola excepción del civil no funcionario.

¿Cuándo se iniciará la marcha de las prestaciones complementarias? Deducimos de las disposiciones vigentes, que en el momento en que el Gobierno lo autorice, a iniciativa del Consejo Rector del ISFAS, para todo el personal en activo a la entrada en vigor de la Ley.

En cuanto a las Mutuas existentes de las Fuerzas Armadas.—asunto trascendente para la A.M.B.A.—, las disposiciones transitorias de la Ley y Reglamento citados facultan a aquéllas para integrarse o no en el ISFAS (determinando las condiciones a aplicar en cada caso); lo que da amplio campo de maniobra. De optar por integrarse, caben dos sistemas: Uno llamado régimen preferencial, a realizar en plazo de seis

meses (que finaliza el 31 de marzo de 1979), garantizando a los socios y beneficiarios, existentes en el momento de la integración, la percepción de las prestaciones que estuvieron en vigor, en la Mutua respectiva, antes del 31 de diciembre de 1973, y aportando al ISFAS la totalidad de bienes, derechos y acciones para constituir un Fondo Especial, al que se incorporarán las cuotas de los mutualistas y los recursos públicos que les pudieran corresponder.

La fecha indicada de 31 de diciembre de 1973, al parecer va a cambiarse, mediante un Decreto actualmente en proyecto, por la de 31 de marzo de 1979, pero a las prestaciones que entre ambas fechas hubieran sufrido variación se les dará carácter *provisional*, que pasaría a definitivo si los estudios actuariales presentados por las Mutuas demostraran que tales variaciones eran factibles, y el ISFAS diera su conformidad a las mismas.

El otro régimen, que se denomina "generalizado", no fija plazo alguno, por lo que se estima de aplicación *indefinida*, y si se optara algún día por la integración, ésta se determinaría mediante acuerdo o concierto suscrito por los órganos de gobierno de ambas entidades (ISFAS-A.M.B.A.), que debería ser aprobado por la Presidencia del Gobierno; previo informe de los ministros de Hacienda y Trabajo, acuerdo en el que se especificarían los derechos y obligaciones de los mutualistas y del ISFAS (También se aplicaría a las variaciones introducidas en las prestaciones hasta el 31 de marzo de 1979 las mismas normas ya indicadas en el párrafo anterior).

De no optar por la integración, las Mutuas conservarán su actual naturaleza, organización y funcionamiento, manteniéndose en todo caso la posibilidad de optar por régimen de integración "generalizada".

A la pregunta de cuál es la situación actual y si desaparece la A.M.B.A., o qué va a pasar con ella, la respuesta a nuestro juicio es que la situación actual es como sigue: A instancias de la Subsecretaría de Defensa sobre decisión de la Armada al caso de integración "preferencial", el Consejo de Gobierno de la A.M.B.A., estimando que eran insuficientes los elementos de juicio con que se contaba para una resolución de tanta trascendencia, acordó se interesara información amplia sobre varios puntos dudosos, que pudieran aclarar los órganos rectores del ISFAS; entre otros, estaban los siguientes: ¿Qué cuotas iba a satisfacer el asociado para que fueran posibles las prestaciones que señala el Reglamento del ISFAS? ¿El fondo especial a que se refería la disposición transitoria de la Ley de creación del ISFAS, sería común a todas las Mutuas incorporadas o cada una mantendría su propio fondo? ¿De integrarse, garantizarían sólo las prestaciones transferidas al 31 de diciembre de 1973, o también cualquier variación posterior? (1). ¿Esta garantía se refería a la prestación líquida o al porcentaje que regía en dicha fecha aplicado sobre la base reguladora actual? ¿Las pensiones concedidas por

(1) Como ya se expuso anteriormente, parece que esta cuestión, al igual que se hizo para las Mutuas de los funcionarios civiles, quedará, en cierto modo, atenuada en el sentido de ampliar las fechas hasta el 31 de marzo de 1979, si las variaciones quedan justificadas actuarialmente, para dar carácter definitivo a las prestaciones comprendidas entre ambas fechas.

el fondo especial quedarían congeladas o se actualizarían de acuerdo con las variaciones del sueldo regulador? ¿Qué ventajas se obtendrían del régimen "preferencial"? Sin respuesta a la mayoría de estas preguntas, y otras más que pudieran formularse, es imposible adoptar con acierto la decisión de posible integración "preferencial", que tenía de plazo hasta el 31 de marzo de 1979; sin mencionar por otra parte la necesidad de conocer la opinión más representativa de los asociados, que no debería permanecer fuera de consideración, pero para ello forzosamente habría de contarse en principio con una completa y detallada información de la que hoy todavía se carece.

Profundicemos un poco en el tema, con los elementos disponibles; analicemos la primera y urgente opción de "integración preferencial". ¿Qué ventajas obtendría la A.M.B.A. de suscribirla en el corto plazo hasta 31 de marzo de 1979? En principio no se vislumbra ninguna, puesto que aunque la cuestión es muy compleja, aparecen ya como resaltables los aspectos negativos siguientes:

Que la Asociación pasaría a depender del ISFAS, con pérdida de autonomía y personalidad, en cierto modo, dentro de la Armada.

Que con la totalidad de sus bienes se constituiría un Fondo Especial al que se incorporarían las cuotas de sus asociados y los recursos públicos que pudieran corresponderle. Este Fondo, se ha afirmado de palabra, sería mantenido en su independencia, pero ello no consta explícitamente en las disposiciones oficiales.

Que el ISFAS garantizaría a socios y beneficiarios, en el momento de la integración, la percepción de las prestaciones que estuvieran en vigor *con anterioridad al 31 de diciembre de 1973* (de no poder satisfacerlas el Fondo de la A.M.B.A., lo haría el Estado con las subvenciones que consignase en Presupuesto a tal fin). Una integración que sólo garantiza unas prestaciones que retroceden al año 1973, cuando de los porcentajes y regulador fijados para 1979 el importe de la pensión es más del triple en la A.M.B.A., no parece pueda, en modo alguno, resultar atractiva. Aun en el mejor de los casos, suponiendo que en vez de la cuantía se respetase y garantizase el porcentaje y regulador de entonces (10 por 100 de sueldo y trienios con descuento de una cuota del 2 por 100) sobre el sueldo y trienios actualizados, tampoco resultaría atractiva la integración "preferencial", puesto que en la actualidad el regulador está constituido por sueldo, trienios y grado con porcentaje del 12,5 por 100 para la pensión sin descuento de cuotas y con cuantía, por tanto, muy superior. Por otra parte, según lo expuesto antes en relación con el proyecto de Real Decreto actualmente en elaboración, las modificaciones introducidas en las prestaciones desde tal fecha hasta el 31 de marzo de 1979 tendrían carácter *provisional*.

Y que existiendo un régimen de integración "generalizado" a partir de 1 de abril de 1979 y por tiempo indefinido, que permite a los órganos de gobierno de la A.M.B.A. y el ISFAS establecer un diálogo para aclarar todas las cuestiones dudosas y tratar, en su caso, mediante conversaciones entre ambas instituciones, si algún día así se decidiese, sobre la posible integración bajo esa fórmula "generalizada" parece, en principio,

que el sistema menos idóneo para una posible integración sería el "preferencial".

Como información adicional estimamos lo siguiente: Un estudio comparativo entre las características fundamentales del ISFAS y de la A.M.B.A., aparte lo extenso para analizar una a una las diversas prestaciones, carecería del elemento básico cual es el coste de las mismas, desconocido en tanto no se fijen las cuotas por el ISFAS. No obstante, a grandes líneas se observa: identidad en cuanto a que las cuotas son revisables periódicamente, que las prestaciones abarcan tanto las producidas por edad (reserva, retiro y jubilación) como las de viudedad, orfandad y, a falta de éstas, a favor de otros familiares; y en el auxilio por defunción. Por el contrario, hay diferencias para su aplicación en cuanto que el ISFAS exige períodos de carencia (nueve años) y fija porcentajes variables (del 8 al 20 por 100), según el número de años de cotización (nueve a cuarenta y cinco) para los casos de reserva, retiro o jubilación, no preceptuado en la A.M.B.A.; y que para viudas y huérfanos la cuantía de la pensión se basa en diferencias entre lo que perciba por Clases Pasivas y un tanto por ciento de los haberes de general percepción que correspondan al causante; y de no tener derecho a la pensión por no estar completo el período de carencia (quinientos días), les concede subsidio temporal por veinticuatro meses, reducido a doce cuando son otros familiares los beneficiarios. En la A.M.B.A. se tiene derecho a pensión desde el momento de quedar asociado y para su cuantía no se tienen en cuenta los años de cotización, concediendo también un auxilio especial, no previsto en el ISFAS, en el caso del asociado que fallece sin familiares con derecho a pensión, que se entrega a la persona que aquél haya designado beneficiario, y que equivale a dos anualidades de la pensión que hubiese causado de tener familiares con derecho a ella.

En cuanto al auxilio de defunción, de la comparación se deduce que el ISFAS fija su cuantía en el 50 por 100 de la base de cotización *mensual* del causante en el momento de fallecimiento, mientras en la A.M.B.A., es actualmente del 30 por 100 del sueldo *anual* regulador, si bien, salvo fallecimiento en activo, queda referido al que percibía al momento del pase a reserva, retiro o jubilación.

Con independencia de la casuística de la incorporación preferencial, responderemos a la última pregunta formulada por el asociado de sí, en el caso de no integrarse, habrá de cotizarse obligatoriamente en ambos organismos recibiendo separadas prestaciones de cada uno. A juicio nuestro, la contestación, en principio, es afirmativa en el momento que el Consejo Rector del ISFAS proponga y el Gobierno apruebe la puesta en marcha de las prestaciones complementarias, dado el carácter obligatorio de aplicación preceptuado en sus respectivas reglamentaciones.

Nicolás PORTALS MIGUEZ



Secretario de la Comisión Ejecutiva de la A.M.B.A.

EL ALUMINIO EN LAS CÓMPOSICIONES EXPLOSIVAS

Introducción.



N el número de esta REVISTA correspondiente al mes de diciembre pasado, publicamos un artículo con el título de *Las explosiones submarinas y sus efectos*, en el que hacíamos una breve descripción de los fenómenos que intervienen en el transporte de la energía liberada por una explosión submarina y de su acción sobre las estructuras resistentes y los seres vivos, en razón de la distancia a que se encuentren del punto de explosión. También presentábamos en dicho artículo una rápida panorámica de los problemas que plantea la formulación matemática de estos fenómenos y de la situación actual de la investigación en este campo.

Ahora, y como complemento de aquel artículo, vamos a exponer sucintamente las razones que justifican la utilización en las armas submarinas de composiciones explosivas conteniendo aluminio, hecho que sucede también en los explosivos empleados en las grandes bombas de aviación y en proyectiles incendiarios.

Acción reductora del aluminio.

Las que pudiéramos llamar *posibilidades incendiarias* del aluminio hay que buscarlas en el gran poder reductor de este metal, capaz de reaccionar con el oxígeno según procesos altamente exotérmicos que han permitido utilizarlo en la producción industrial de diversos metales, tales como el manganeso, el cromo y el hierro, en el denominado proceso de aluminotermia de Goldschmidt.

Así, por ejemplo, una mezcla íntima de polvo de aluminio y óxido de hierro, conocida con el nombre de *termita*, es capaz de reaccionar, sin que sea necesario otro aporte de energía que la producida por un cebo de magnesio, de acuerdo con la siguiente ecuación química:



Como la reacción es fuertemente exotérmica, la temperatura llega a alcanzar los 3.000° C, y tanto el hierro como el óxido de aluminio aparecen en estado líquido, perfectamente separados en virtud de sus diferentes densidades.

Estas mezclas de *termita* son utilizadas en ciertas reparaciones de piezas pesadas, tales como vigas, carriles, cigüeñales, etc., que exigen

TEMAS PROFESIONALES

aportes importantes de hierro líquido. También son empleadas en el corte de materiales metálicos y en la fabricación de bombas incendiarias.

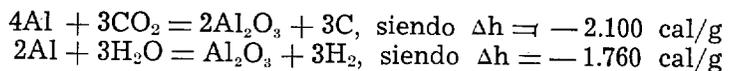
El aluminio en los propergoles.

En principio, todas las pólvoras utilizadas militarmente en la propulsión de misiles y cohetes responden a fórmulas simplificadas del tipo $C_xH_yO_zN_p$, por ser sus componentes elementales el carbono, el hidrógeno, el oxígeno y el nitrógeno. Debido a ello, los productos gaseosos que se forman a raíz de su combustión son, fundamentalmente, los siguientes:

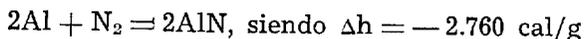


También pueden aparecer otros compuestos como el metano, el amoníaco, el cianógeno y el cianhídrico, pero en cantidades prácticamente despreciables debido a los dominios de presión en que se desarrollan los fenómenos balísticos.

La adición de aluminio en un propergol modifica de forma importante el balance energético de la combustión, pues dado el carácter reductor del metal añadido, éste es capaz de tomar el oxígeno del CO_2 y del H_2O formados previamente, en unas reacciones de oxidación muy exoenergéticas cuyas ecuaciones químicas escribimos a continuación:



Estas dos reacciones son las más importantes, pero no las únicas posibles, ya que la presencia de nitrógeno en los gases de combustión hace que el aluminio pueda sufrir también el siguiente proceso:



Lo cierto es que las dos reacciones de oxidación del aluminio son preponderantes y liberan una cantidad de energía que modifica sustancialmente el balance energético de la combustión del propergol. Esto ha permitido, mediante la adición de aluminio de la granulometría adecuada, aumentar de forma importante el impulso específico de las pólvoras compositas, que llegan a alcanzar, en condiciones "standard", impulsos específicos teóricos de 265 s y experimentales de hasta 245 s.

Caso de un explosivo.

Pasemos a estudiar a continuación los efectos producidos por la adición de aluminio en el caso de la detonación de un explosivo.

Pasemos a estudiar a continuación los efectos producidos por la adición de aluminio en el caso de la detonación de un explosivo.

Un análisis ligero del problema podría conducirnos a aceptar para las detonaciones el mismo razonamiento y el mismo resultado que los obtenidos en el caso de la combustión, ya que todo cuanto hemos expuesto en el punto anterior parece que pudiera servir para los explosivos y que, por consiguiente, la adición de aluminio debe también mejorar las características energéticas de un explosivo.

Sin embargo, esto no es así, pues las dos reacciones de oxidación del aluminio sólo podrán contribuir de forma positiva al balance energético total si llegan a producirse realmente. Lo que no es siempre evidente tratándose de una explosión.

Efectivamente, la posibilidad material de la oxidación del aluminio implica dos condiciones fundamentales: Que la cantidad de oxígeno presente en los gases lo permita, y que oxígeno y aluminio estén en contacto un tiempo suficiente.

Ahora bien, los explosivos de interés más utilizados presentan un balance de oxígeno negativo, como muestran los valores que damos a continuación:

Trilita (TNT)	— 46,23 átomo-g/Kg.
Tetralita	— 29,61 átomo-g/Kg.
Hexógeno (RDX)	— 13,51 átomo-g/Kg.
Octógeno (HMX)	— 13,51 átomo-g/Kg.
Pentrita (PETN)	— 6,31 átomo-g/Kg.

y, por consiguiente, están muy lejos de satisfacer la primera de las condiciones enunciadas.

Además, por lo que a la segunda condición se refiere, es preciso tener en cuenta que los fenómenos de detonación suceden a velocidades muy superiores a las propias de una combustión y que, por tanto, el tiempo disponible para la reacción de oxidación puede llegar a ser claramente insuficiente.

Cinética química del aluminio en las explosiones.

De todo lo dicho hasta el momento se deduce que el problema teórico en el caso de una detonación es más complejo de lo que podría esperarse. Y lo cierto es que hasta el momento no se ha encontrado una explicación definitiva y completa al desarrollo de la cinética química de la oxidación del aluminio en una explosión.

Todos los investigadores que trabajan sobre el tema están de acuerdo en afirmar que el Al_2O_3 aparece en forma progresiva detrás del frente de detonación y que el efecto energético conseguido con la adición del aluminio es muy inferior al que podría deducirse de un estudio simplista del problema.

Pero a la hora de elaborar una teoría capaz de explicar el desarrollo de los diversos fenómenos que intervienen en el proceso comienzan las divergencias y, como consecuencia de esta falta de unanimidad, coexisten varias explicaciones e hipótesis más o menos diferentes, entre las que parece predominar las desarrolladas por el Lawrence Ra-

diation Laboratory. Según ésta, el aluminio se oxida a Al_2O_3 a lo largo de un tiempo del orden de unos centenares de microsegundos, lo que explicaría la progresividad observada al estudiar estos fenómenos en laboratorio; dicha oxidación se produce además de forma incompleta, lo que parece justificar la relativa pobreza de los resultados obtenidos con la adición de aluminio.

Todas estas dificultades y vacilaciones teóricas hacen que sea totalmente indispensable la realización de ensayos y experiencias a la hora de evaluar las características balísticas que la adición del aluminio va a dar a una composición explosiva. No obstante, se está ya en condiciones de fijar algunas reglas generales, que pudiéramos llamar de "obligado cumplimiento".

Criterios de aplicación general.

En principio, la adición de aluminio en un explosivo poco oxigenado va a provocar una disminución de su velocidad de detonación y de su coeficiente balístico, así como una pérdida en la energía comunicada a su envuelta. Pero, por el contrario, aumentará la temperatura de los gases de detonación y se tendrá un mayor efecto de "viento" y unas mejores características incendiarias.

Así, por ejemplo, durante la segunda guerra mundial fue muy empleado el *triton*, explosivo en el que intervenía el TNT y el aluminio en las proporciones de 80 a 20, respectivamente, con el que se buscaba conseguir la excavación de grandes cráteres y la creación de un fuerte efecto de soplado. Asimismo, la utilización hoy en día de compuestos a base de exógeno y aluminio en la carga de proyectiles de artillería, persigue comunicarles un carácter incendiario, de interés en el ataque a ciertos blancos.

Para que una adición de aluminio mejore de forma efectiva las características balísticas de un explosivo es necesario:

— Que la explosión tenga lugar en condiciones de gran confinamiento, lo que hará que el contacto reactivo entre el aluminio y los gases de detonación sea más duradero y que, por tanto, se disponga de más tiempo para el completo desarrollo de las reacciones de oxidación del aluminio.

— Que se añada a la composición un agente fuertemente oxigenado, como puede ser el nitrato amónico, con lo que se aumentará la cantidad de oxígeno disponible en la reacción.

La primera de estas dos condiciones se cumple en forma altamente satisfactoria en el caso de explosiones subterráneas o submarinas profundas, en las que el tiempo de contacto gases-aluminio puede llegar a ser del orden de varios milisegundos. Por ello, es en las armas submarinas donde la adición de aluminio a las composiciones explosivas presenta el máximo interés para aumentar el efecto destructivo de las mismas.

Si además mejoramos el balance de oxígeno de la composición, obtendremos todavía resultados más satisfactorios, al asegurarnos la oxi-

dación completa de todo el aluminio. Hacia esta dirección ha evolucionado la preparación de las cargas explosivas destinadas a las armas submarinas o a las grandes bombas de aviación. Como ejemplos citaremos el DBX (*Depth Bomb Explosive*), compuesto por un 21 por el RDX, un 40 por 100 de TNT, un 18 por 100 de Al y un 21 por 100 de NA, de empleo en armas submarinas; y el *minol-2*, utilizado en la carga de grandes bombas de aviación, compuesto por una mezcla de 40 por 100 de TNT, 20 por 100 de Al y 40 por 100 de NA.

Conclusión.

Para finalizar, queremos señalar que podrían mejorarse aún más las características de propergoles y explosivos, reemplazando el aluminio por otros metales o compuestos metálicos que tengan calores de combustión más elevados. Estos cuerpos existen, pero presentan inconvenientes que no permiten, de momento, un empleo generalizado.

Tal es el caso del berilio, con el que se podría aumentar entre diez y quince segundos el impulso específico de los propergoles. Sin embargo, su toxicidad y la de sus productos de combustión constituyen un obstáculo muy importante para su empleo.

Características muy interesantes tienen también los hidruros de aluminio y berilio (AlH_3 y BeH_2), pero son excesivamente sensibles a la oxidación y a la humedad para que puedan ser introducidos con facilidad en la industria de las pólvoras y explosivos.

Pero la investigación continúa su marcha y lo que hoy no es posible tal vez pueda serlo mañana.

Carmelo SANCHEZ VALDES

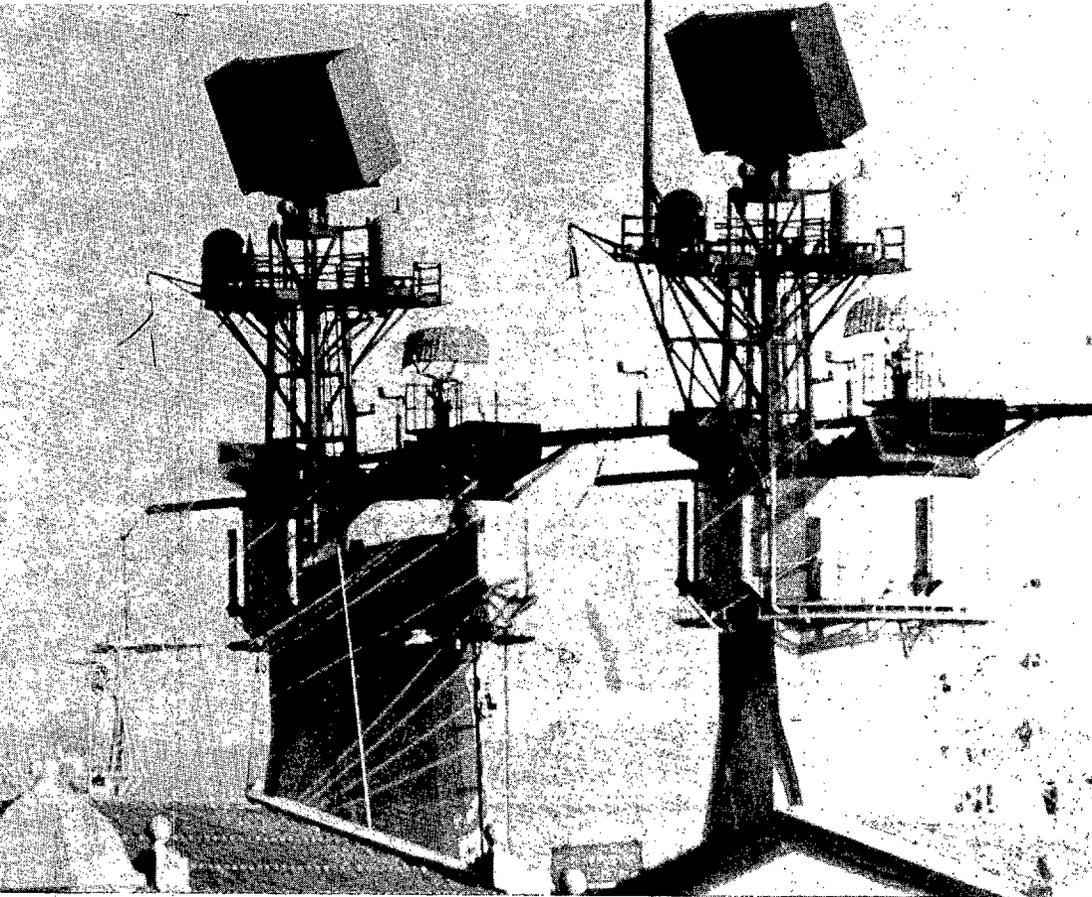


(Ing.)



BIBLIOGRAFIA

- BOISSON, J.: *La propulsion par fusées*. ENSTA.
 DÉFOURNEAUX, M.: *Transferts d'énergie dans la propulsion par explosif*, "Memorial de l'Artillerie Française".
 QUINCHON, J.: *La fabrication et les propriétés des substances explosives*. ENSTA.



“Nuevos centinelas, viejos horizontes...”, de Francisco de Fernando Lorenzo,
capitán de Máquinas de la Armada (El Ferrol).

NOTA INTERNACIONAL



El aviso chino.

El ataque fulminante de China a Vietnam constituye un serio aviso de que Pekín no está dispuesto a tolerar injerencias contra sus protegidos, en este caso, contra el ya hecho consumado de la caída del anterior régimen camboyano. Es de señalar que antes de emprender esta acción, el viceprimer ministro chino, Teng Hsiao Ping, en su viaje a los Estados Unidos, solicitó del presidente Carter que hiciera valer su influencia en la Unión Soviética para que no se consumase la absorción de Camboya, so pena de una intervención china de imprevisibles consecuencias. El presidente norteamericano, al parecer, hizo la oportuna gestión ante Moscú, pero estos buenos oficios, llevados a cabo sin demasiado calor, no dieron el resultado apetecido.

Consecuencia de ello, se desencadenó la tercera guerra china. La primera fue su intervención en Corea. La segunda, su acción llevada a cabo en la India, en 1962, en que logró llegar al Bramaputra, y ahora es la lección dada a un Vietnam que quedó dejado un tanto a su aire por sus aliados soviéticos, y obligado a negociar con sus agresores, que tras infligirle un duro castigo, se retiraron a sus antiguas fronteras.

¿Qué significado tiene esta guerra? Simplemente una prueba controlada de fuerza entre China y la Unión Soviética, para comprobar hasta dónde era capaz Moscú de ejercer su protección a su brazo armado en el sudeste asiático. Y los resultados han puesto de manifiesto que la URSS no está dispuesta a realizar su política por medio de las armas, al menos en estos momentos. Es algo similar a la política británica de los tiempos de Disraeli. En aquella época, si algún *brazo armado* británico conseguía éxitos en su ejecutoria, tendría a su lado, para apoyarle plenamente, a la flota de Su Majestad británica, pero si las cosas no le iban bien, el Gobierno de Londres se desentendía por completo, y no dudaba en publicar un comunicado en el que calificaba de "simple aventurero" a aquel o aquellos que no habían sabido salir airoosamente de su empeño. Sin llegar a estos últimos extremos, la Unión

Soviética, aparte de alguna ayuda simbólica de urgencia, no ha prestado a Hanoi otro apoyo que declaraciones condenatorias para China, eso sí, de contenido muy duro, pero declaraciones al fin y al cabo.

Por qué esta inhibición rusa? Pensamos que ello es debido a que la estrategia soviética está planificada con unos engarces muy rígidos, y cualquier modificación, léase una ayuda en serio a Vietnam, podría deteriorar el rumbo de sus líneas de acción en otros escenarios o con vistas a otros resultados más rentables. La planificación del Este ha sido siempre poco flexible, y ello habrá alentado a China a iniciar su lección vietnamita, sabedora que no se producirían reacciones preocupantes. En definitiva, la acción china ha constituido un serio revés para los planes de la Unión Soviética en aquella región, cuyo prestigio ha quedado maltrecho y que ha de recuperar, bien por el camino de acciones militares indirectas, es decir, utilizando *brazos armados* contra terceros, o bien mediante líneas políticas que ahora no parecen muy viables, teniendo en cuenta que el tándem Japón-China tiene un peso digno de tenerse en cuenta, y que la India no puede contrarrestar.

A lo más que puede aspirar Moscú por ahora es a que las cosas queden como están, apoyándose en unas negociaciones chino-vietnamitas de larga duración, que le permitan reconsiderar su política en el sudeste asiático, situándola en unas coordenadas en las que sitúen a China en unos parámetros de Occidente, y no como hasta ahora en un simple oponente en cuanto a la interpretación ideológica.



Oriente Medio.

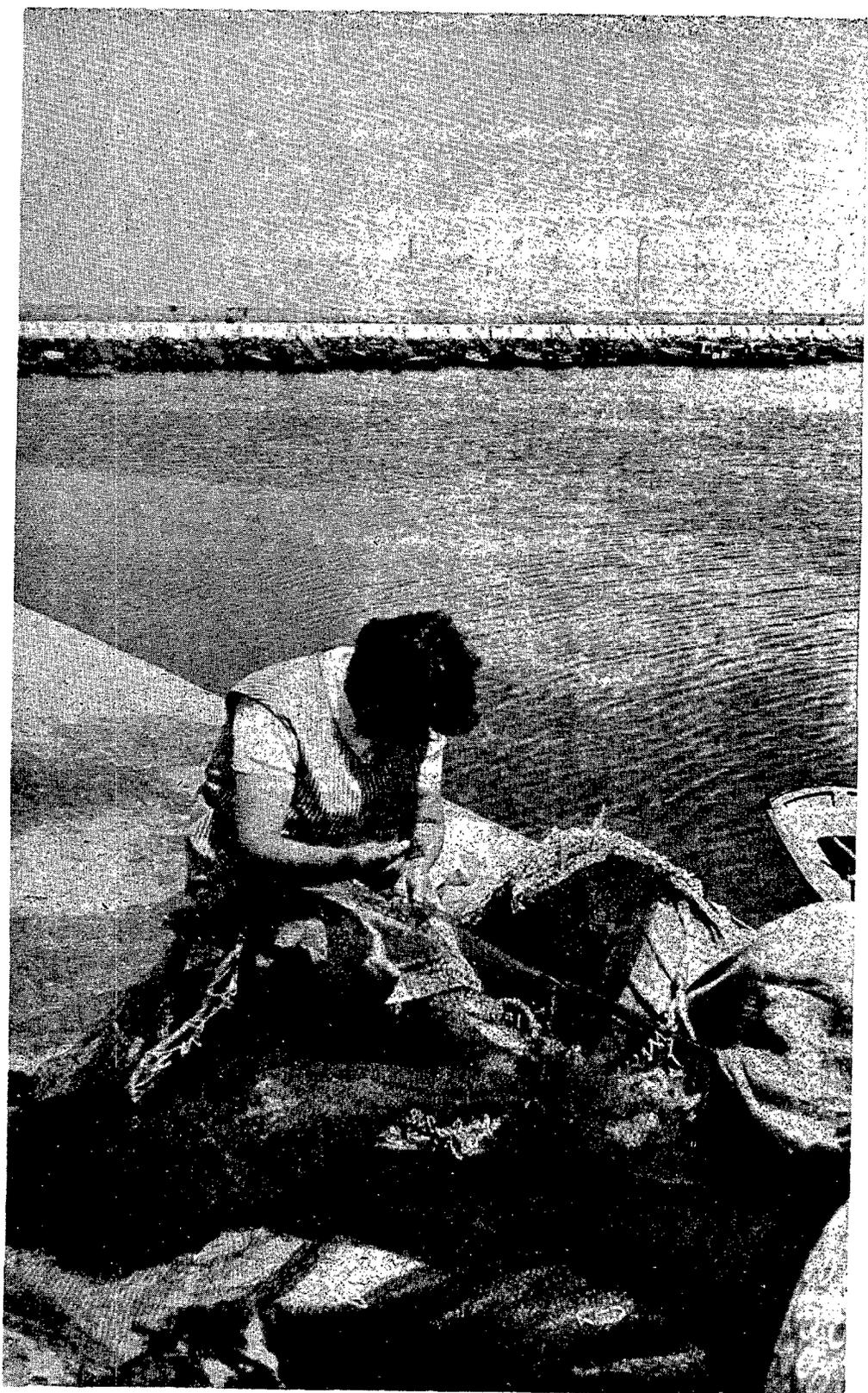
He aquí un tema sobre el que descansa la paz del mundo. No cabe duda que el acercamiento entre Egipto e Israel ha sancionado la ruptura en el mundo árabe. En realidad, esta ruptura es más bien una depuración, ya que la segregación de Egipto del bloque árabe, le da a éste una mayor consistencia ideológica. La nación egipcia nunca ha sido admitida plenamente en el bloque islámico. Los egipcios no son los hombres del desierto, no pertenecen, en suma, a una misma civilización. Solamente las circunstancias geopolíticas hicieron posible su alianza frente a un enemigo común: el pueblo judío, que tras su peregrinar bíblico se ha asentado hoy en una tierra prometida, pero incompleta, a la que tenían que proteger y aumentar a costa de los auténticos árabes. Por ello no es de extrañar que la política de El Cairo, tras su contraofensiva de 1974, sea la de lograr una paz a cualquier precio que le permita vivir en su propio territorio, ni árabe ni judío. A Israel, por otra parte, y coincidiendo con este mismo planteamiento, le interesa en grado sumo borrar este frente meridional que le permitirá concentrar sus esfuerzos defensivos en sus otras fronteras, de mayor y continuada peligrosidad para su supervivencia. ¿Cómo, si no, se explica que se haya alcanzado un acuerdo para firmar la paz, precisamente con Egipto, el contendiente más poderoso? ¿Cómo se explica que El Cairo se haya inclinado a los Estados Unidos? Sencillamente porque Egipto e

Israel son compatibles, políticamente hablando, y hasta nos atreveríamos a decir que en las actuales circunstancias, son complementarios, sobre todo ante el giro que están tomando los acontecimientos tras el derrocamiento del Sha Rehza Pahlevi. Con ello, lo que antes era tema irreconciliable en las negociaciones para esta paz, ha adquirido mayor flexibilidad y solamente se han guardado las formas. Por ello, hasta el momento no se tiene constancia segura de cómo se han resuelto las dos diferencias más importantes de dicha negociación: la relativa a las relaciones defensivas de Egipto con los demás países árabes, y la del porvenir de los territorios ocupados por Israel en Palestina, es decir, la franja de Gaza y Cisjordania. El jefe del Gobierno judío, Beguín, en previsión de un nuevo conflicto armado, mantuvo inflexiblemente que Egipto postergase al tratado de paz todos los acuerdos anteriores con sus aliados árabes, y por tanto, su alianza militar. Por lo que atañe a los territorios palestinos, la cuestión es aún más complicada y también más urgente para la firma del tratado, por lo que al parecer, este asunto quedará congelado hasta que en el plazo de un año se encuentre alguna solución.

Los palestinos aspiran razonablemente al reconocimiento de su irrenunciable derecho a la autodeterminación, de lo que sería una posible fórmula de instalación de un Estado independiente en los territorios de Gaza, en donde habitan medio millón de árabes, y Cisjordania, cuya población árabe sobrepasa con creces el millón. Lo previsto con respecto a ello en los acuerdos de Camp David, era que se establecería, tanto en Gaza como en Cisjordania, un régimen administrativo propio, con un período de transición de cinco años a partir del momento en que quedase instaurada la autoridad autonómica. Pero lo que importa saber es si Israel, sean los que sean los plazos, está dispuesto a evacuar aquellos territorios. En definitiva, los árabes, por boca de Yasser Arafat, han acusado al presidente Carter de establecer una alianza americano-egipcio-israelí contra la *nación árabe*. Los Estados llamados de "rechazo", como Irak y Siria, piden el cumplimiento de sus acuerdos de Bagdad contra Egipto, entre los que figuran la ruptura de relaciones, la expulsión de la Liga Árabe y fuertes sanciones económicas. En estas condiciones, la política norteamericana tendría que reconsiderar sus planteamiento, pues a partir de ahora ya no cabe la ayuda a uno solo de los beligerantes, sino a ambos a la vez, y más teniendo en cuenta que la propia Arabia Saudita ha insinuado sus intenciones de restablecer sus relaciones con la Unión Soviética, en razón de su actitud positiva en este conflicto árabe-israelí. Por ello la URSS le presta toda su atención a estos planteamientos, y deja para más adelante el ocuparse de los asuntos del sudeste asiático. Cada cosa a su tiempo.

J. L. T.





LEXICOGRAFIA



ANDALUCISMO DEL ESPAÑOL DE AMERICA



ENTRE las lenguas románicas, el castellano ocupa el primer lugar en el mundo en cuanto al número de sus hablantes. No resulta ajena a este hecho la aportación sudamericana de hispano-parlantes. Este sistema de signos trasplantado al Nuevo Continente ofrece una fisonomía específica que lo emparenta de cerca con el dialecto andaluz. La evidente concordanza lingüística entre ambas vertientes atlánticas ha llevado a los estudiosos de la lengua a dos posturas divergentes: andalucismo o no andalucismo del español de América.

Con las consideraciones expuestas en el presente trabajo, pretendemos llevar al ánimo del lector el convencimiento del carácter marcadamente andaluz de esta variante de nuestra lengua.

Tras un somero análisis fonético y morfológico del dialecto andaluz, evitando entrar en tecnicismos que resultarían farragosos para el lector no especializado, pasamos a contemplar una serie de hechos en relación con el Descubrimiento que pueden considerarse ilustrativos y justificantes de nuestra teoría. La procedencia y porcentaje de pilotos y colonizadores, la importancia de nuestro archipiélago canario en relación con la Empresa, el monopolio del comercio atlántico ejercido por Sevilla, son los ejes alrededor de los que se elabora este artículo.

El dialecto andaluz.

Frente a la lengua castellana, nacido de su seno y desagajado de ella, el dialecto andaluz se alza pujante, con una amplia gama de particularidades.

En contraposición a lo que se considera como la norma castellana —lo fijado, establecido, regulado—, esta variante del español ofrece otra alternativa, su norma sevillana, un conjunto de rasgos que lo definen y caracterizan indiscutiblemente.

A la pregunta que surge inevitable ante la denominación de sevillana con que esta norma resulta designada, contestar que, si las peculiaridades que vamos a comentar se realizan polimórficamente y con fluctuaciones por todo el dominio andaluz, en ningún lugar se cumplen en la proporción, fuerza y distribución que en Sevilla y así, es su modo de hablar el que llega a constituirse, por su alta concentración y síntesis, en modelo y prototipo.

Esta ciudad, que va a desempeñar tan destacado papel en la epopeya del Descubrimiento, es emporio de cultura y riqueza antes ya de la memorable fecha de 1492. Su importancia como puerto fluvial está indisolublemente ligada al auge de su comercio. Por ella pasan alemanes, genoveses, flamencos, y a ella traen aires nuevos que la cosmopolitizan. El prestigio de Andalucía se afirma y crece gracias al auge de la capital bética, aupado además por otros grandes hechos. La reconquista de Granada; la toma de Canarias que se concierta con andaluces, gaditanos para más señas; la gran proeza del Descubrimiento, harán que los rasgos lingüísticos andaluces se afiancen, universalizando lo que de otra manera habría permanecido circunscrito a unos límites geográficos concretos y reducidos.

Cuando en nuestra Edad de Oro el castellano hace un reajuste de su fonetismo, el andaluz desvía sus pasos y avanza por otros derroteros. Así, frente a la castellana distinción entre *s* y *c*, nuestro dialecto adopta dos soluciones según las zonas: Seseo o ceceo, lo que supone la pérdida de la distinción entre ambos fonemas. En el primer caso en favor de *s*, en favor de *c* en el segundo.

La igualación de *ll* e *y*, con triunfo de ésta última —*cabayo* por caballo—, que da lugar al fenómeno conocido como yeísmo, es otro de sus rasgos específicos. Junto a la desafricación de *ch* —pérdida del primer momento oclusivo de la africada—, lleva a un reajuste del sistema de las palatales castellanas y supone la amenaza de que aquello que es hoy dialectal pueda convertirse en norma dentro del idioma español, ya que el yeísmo se extiende cada vez más por toda la Península.

Comentaremos ahora otros de los rasgos que se cuentan como los más significativos dentro del dialecto andaluz en el plano fonético, y que con los anteriores constituyen lo que se ha dado en llamar "articulación plana y relajada del consonantismo", tales como: la aspiración de *s* implosiva —situada en final de sílaba— que puede producir alteraciones en las consonantes con las que está en contacto cuando éstas son *b*, *d*, *g*, ya sea dentro de palabra o entre dos elementos léxicos (*la*

fota por las botas, *lo ceo* con los dedos, *la jallina* por las gallinas); la pérdida de la distinción entre singular y plural al no pronunciarse *s* final; otras veces su aspiración que conllevará la abertura de la vocal precedente, único signo entonces distintivo de número (*lah motoh* por las motos); la aspiración y posterior asimilación de otras consonantes implosivas, tales como *l*, *r*, *z*, *c* (*caracoh* en vez de caracol, *cahne* en vez de carne o *tihne* por tizne); el hecho de que se neutralice la oposición entre *r* y *l*, en favor de una u otra (*Calme* por Carmen, *arto* por alto); la nasalización de las vocales por pérdida de *n* final, que da paso a un sistema vocálico nasal como en francés y frente al castellano, en el que sólo existen vocales orales; la caída de las oclusivas sonoras intervocálicas *b*, *d*, *g* (*loh deoh* por los dedos, *miaja* por migaja), y, finalmente, la igualación entre *h* y *j* producida al aspirarse ambos fonemas.

En el plano morfológico destacaremos la pérdida del pronombre personal de segunda persona de plural *vosotros*, que viene a ser sustituido por *ustedes*, en las provincias de Sevilla, Cádiz, Huelva y casi toda Málaga. Todos y cada uno de estos hechos evidencian una clara discrepancia con la norma castellana. Si algunos de ellos se conectan con la altura socio-cultural de los hablantes, otros son practicados en general, independientemente de su condición. Podremos distinguir entonces entre los que se dan a todos los niveles y entre los que quedan circunscritos a las clases populares e ignaras. Y se comprueba que son ellas las que acentúan las desviaciones de la norma castellana, llevando el proceso del cambio a límites extremos. Pueden considerarse como generales la pérdida de *s* final, que conlleva la neutralización singular-plural; el yeísmo y la desafricación de *ch*; las aspiraciones, la suerte de la *s* implosiva, las nasalizaciones... En todos estos rasgos, que se dan independientemente de la clase social de los hablantes, se apoya el andaluz. Con ellos establece su norma dialectal frente a la castellana.

Descubrimiento de América.

Y España pone su pie en América. Arriban las carabelas a las que creyeron los descubridores Indias Orientales. La carabela, citada ya por Alfonso X en las *Partidas*, es la nave que tipifica al Descubrimiento y que gracias a él se immortaliza. Aparejada en un principio con vela latina, por correr mal el viento, Cádiz y Huelva modifican su velamen y lo ponen en cruz, dando lugar entonces a la denominada "carabela al modo de Andalucía". Dos naves de este tipo, oriundas de Palos, son castigadas por los Reyes Católicos por corsear contra los portugueses y se ven obligadas a servir gratuitamente a la Corona. Colón aceptará encantado para su empresa estas dos carabelas onubenses, la *Pinta* y la *Niña*, que de su mano entran de modo memorable en la Historia.

Andalucismo de la lengua importada.—Pasando por la ruta obligada de Canarias, impulsados por los alisios, llegan los hombres a las nuevas tierras. Matizándose y tipificándose en los largos días de navegación, llega también la lengua. Una lengua que ha recibido la impronta mari-

nera, al ponerse en contacto gentes de tierra adentro con las avezadas dotaciones de las naves. Por el español de América pululan cantidad de términos marineros, más o menos modificado su valor semántico original. Así, el *rancho* pasa de ser “el sollado de la tripulación” a la hacienda o granja donde se crían animales, y el estero ya no será el “lugar donde rompen las olas a orillas de una ría”, sino “la llanura”, “la charca”, o “la tierra baja y pantanosa”.

Este castellano exportado a Ultramar va ya teñido de andalucismo. Se ha hablado mucho del carácter supuestamente andaluz del español de América. Menudean las opiniones de los lingüistas, y voces de gran prestigio lo afirman (Cuervo, Wagner, Menéndez Pidal) o lo niegan (Enríquez Ureña, Amado Alonso).

El hecho es que existen coincidencias lingüísticas en ambas vertientes atlánticas —seseo, yeísmo, aspiración de *s* implosiva, aspiración de *h* y *j*, neutralización de *r* y *l*— por lo que, al enjuiciar este asunto, es preciso tener en cuenta una serie de factores que pueden aclarar las cosas a la hora de extraer una conclusión.

Procedencia de pilotos y colonizadores. Protagonismo de los puertos andaluces.—Analicemos el proceso del Descubrimiento. Colón parte de Huelva con barcos y pilotos onubenses. Es obligado reconocer la prioridad y relevancia de nuestros puertos atlántico-meridionales en el hecho de la Conquista. De Cádiz al Guadiana, fermentado y nacido de un caldo de cultivo que se forma con los vascos y castellanos que vinieron a conquistar Sevilla en 1248, hubo un gran núcleo marineró, de los mayores de España, dado al gran cabotaje y al corso. Con armadores ricos —recordemos a los Pinzón y a los Niño, que pondrán sus capitales al servicios de las expediciones—, con avezada gente de mar, conocedores de los secretos de la cosmografía y de la astronomía. Las rutas oceánicas captan la atención de los nobles andaluces. En un principio dedicados a la pesca de bajura, pronto pasan los hombres a su ejercicio en alta mar. Estos marinos meridionales comprenden pronto que el Atlántico les ofrece algo más que la riqueza de su fauna. Se exploran las costas africanas (descubrimiento de la Mina) y a bordo de las naves circulan el oro, las especias, los esclavos negros. “La preparación del Descubrimiento y colonización de América nos aparece como un proceso largo, lento, continuo, en el que no sólo se integran los factores típicos y locales de las costas sudoccidentales castellanasy ya mencionadas, sino también toda la técnica comercial y toda la experiencia colonizadora del occidente europeo” (1). Comprendemos entonces por qué Colón viene a la Rábida, por qué parte con barcos andaluces, de puertos andaluces, con gentes andaluzas.

Los cuatro viajes del almirante arrancan de nuestro Atlántico meridional. Palos de Moguer, Sanlúcar, Cádiz por dos veces (expediciones segunda y cuarta) son sus puertos de partida. Las islas Afortunadas serán punto obligado de recalada. Allí se cambiarán a cruz las velas de

(1) CÉSPEDES: *Historia de España y América* (tomo II).

la *Pinta*, "Para poder navegar mejor con vientos largos". Por ellas pasarán en el primer viaje colonizador —segundo de los llevados a cabo por Colón—, alrededor de un millar y medio de españoles, germen de futuros criollos.

Pero aún hay más. Conocedores los andaluces de las amplias posibilidades que en el Nuevo Continente se les ofrecen, cunde entre ellos el afán viajero. Surgen entonces toda una serie de expediciones, que la Historia conoce como menores, protagonizadas por marineros y pilotos de la región de Palos. Tras conseguir que se decrete licencia general, navegan libremente camino de las Indias, no sin antes tener que lidiar con la tenaz oposición del almirante. Colón habrá de resignarse a admitir que tanto las tierras de Paria como las de Tierra Firme quedarán abiertas a los afanes de los marinos andaluces. Pilotos tales como "el Manquillo de Huelva", del condado de Niebla, el mejor del Caribe en los primeros años del Descubrimiento; Pero Alonso Niño, natural de Moguer, que acompañará antes a Colón en dos de sus viajes; los hermanos Pinzón, de Palos, que tan destacado papel desempeñan en la empresa; Diego de Ojeda, Rodrigo de Bastidas, Cristóbal Guerra, Diego de Lepe, Alonso Vélez de Mendoza, son andaluces que llevan a cabo nuevos viajes exploradores y que, naturalmente, partirán de Sevilla, Cádiz, Huelva, Sanlúcar, Palos de Moguer. De la capital bética, considerada meca de la navegación y del comercio, saldrá Magallanes con cinco naos, en 1519, para descubrir el estrecho que lleva su nombre. Y a ella volverá Elcano tras la vuelta al mundo, para rendir viaje con su gente, maltrecha y dolorida, a los pies de la Virgen de la Victoria, en su convento de Triana.

Aun admitiendo la variada procedencia de los colonizadores españoles, valorando la aportación humana de toda la geografía ibérica como repobladora de las vastas tierras americanas, hay que reconocer la superior afluencia de gentes andaluzas. Peter Boyd Bowman, discípulo de Amado Alonso, realiza un estudio estadístico que puede considerarse decisivo a la hora de enjuiciar el tema que nos ocupa. Trabajando con un amplísimo material, Bowman extrae la conclusión de que, aproximadamente en los treinta primeros años de colonización, llega a América un castellano viejo por cada diez andaluces, y que de 1508 a 1518, dos tercios de la población femenina que arriba al Nuevo Mundo proceden de Sevilla. En cuanto a la marinería, de indiscutible valor como activa propagadora de hábitos lingüísticos, la proporción aún es más significativa: un castellano por cada diecisiete andaluces.

Las islas Canarias: su aportación e influencia lingüística.—Unos años antes de descubrirse las Indias orientales se conquistan nuestras islas Afortunadas. Gran Canaria, en 1483, en expedición capitaneada por el jerezano Pedro de Vera; Tenerife, en 1496. Con andaluces, ya lo hemos dicho, concretamente con gaditanos, se concierta la empresa. Un andaluz, Alonso Fernández de Lugo, será el conquistador y primer adelantado de la región tinerfeña, tras la batalla de Acentejo. Con gentes de

Sevilla y Sanlúcar parte Lugo a poblar esta isla, y de puertos del Sur zarpan las naves dispuestas a su conquista y colonización.

El canario, en cuanto lengua, se inserta dentro de las llamadas hablas meridionales, entre las que se cuentan, además, el andaluz, el extremeño del Sur, el murciano y el español de América. Las coincidencias entre la lengua isleña y la primera de las citadas en segundo término se dan tanto en el plano fonético como en el morfológico. Seseo, yeísmo, aspiraciones, asimilaciones, etc., son las características del habla canaria. Ella elimina por completo, al modo de la Andalucía occidental, el pronombre de segunda persona de plural *vosotros*, y lo sustituye por *ustedes*.

Este español insular, con todo su meridionalismo, va a ser también trasvasado a América. Bastaría recordar a las setenta y siete familias canarias que en el siglo XVIII repueblan Puerto Rico, según estudios de Navarro Tomás, o a los 2.500 colonos que, procedentes de las islas, llegan a la Española cuando Santo Domingo no contaba con más de 6.000 habitantes. Y todo esto, sin poder olvidar que Canarias es vía obligada en la derrota de Indias, punto de recalada de las expediciones. En el diario de Colón, en su primer viaje, se alude a aquéllas constantemente. Los nuevos paisajes se comparan con su naturaleza; con sus gentes, los indios encontrados: "y los ojos muy fermosos y no pequeños, y ellos ninguno prieto, sino de la color de los canarios, ni se debe esperar otra cosa... pues está Leuteoueste con la isla del Hierro en Canaria, so una linea". Y una y otra vez se encuentran en él referencias a los mitos canarios.

Hegemonía comercial de Sevilla y Cádiz.—Un elemento más acude en defensa de nuestra hipótesis andalucista: la hegemonía comercial ejercida por ambas ciudades en relación con las nuevas tierras conquistadas. Se ubican por entonces en la capital bética una serie de organismos, establecidos y dedicados al manejo y control de los negocios con Indias. En 1503 se crea la Casa de Contratación sevillana, organismo esencial dentro del imperio español. Sus funciones serán de orden fiscal, comercial y científico. Ella supervisa y dirige las flotas de Indias, que surgen necesariamente como protección frente al corso. Sevilla detentará además la exclusiva en el tráfico comercial con las colonias. Reglamentados el porte de las naves y el itinerario de los convoyes, de ella saldrán rumbo al Caribe. Mayores privilegios ostentará más adelante esta ciudad cuando, bajo Felipe II, se anulen los derechos de otros puertos españoles para comerciar con América, centrándose la exclusiva en Cádiz y en Sevilla. Y en ésta se creará la cofradía de "Maestres y dueños de naos de carreras de Indias" a comienzos del siglo XVI; y en ella habrá un colegio donde enseñar la Náutica. Y en su Casa de Contratación se conservarán y reproducirán todas las novedades cartográficas del momento, de tal manera que cada nueva expedición que salió para el Nuevo Mundo pudo llevar a bordo la más completa y actualizada información geográfica. En los libros de la Casa quedó constancia de todo cuanto nos vino de América, de todo lo que a ella fue.

El Consejo de Indias, aunque de un modo confuso en sus comienzos (1509), alcanzará su plenitud de funcionamiento bajo el reinado de Carlos V. Serán de su competencia la organización económica y social de las nuevas tierras, la administrativa y militar, la gestión política, el cuidado del indio, la protección de los estudios histórico-geográficos. Del Consejo saldrá una compilación de tan alta categoría como las Leyes de Indias, donde se recogió toda la legislación relativa al Nuevo Mundo, llevada a cabo durante el siglo XVI.

Cádiz, por su parte, contó con un colegio de Pilotos Vizcaínos, creado, al parecer, un poco después de la conquista gaditana y que vio reconocido su prestigio al ser confirmadas sus Ordenanzas en el año 1500 por los Reyes Católicos. De la Gades fenicia, continuadora del espíritu marinerio heredado de Tartessos, nacerá con el correr del tiempo ese gran núcleo humano dedicado a la mar, del que hemos hablado anteriormente. La figura del visitador de naos, que vigilaba el estado de seguridad de cascos y arboladuras de las naves que viajaban a Indias, queda ligada a Cádiz y Bonanza. La capital gaditana gozará del Tercio de Flotas, compensación quizá de su papel de segundona con la eterna rival, Sevilla: sólo las naos que no alcanzaron a pasar la barra del río pudieron cargarse y descargarse en Cádiz. Sin embargo, gracias al Tercio, una tercera parte de todo lo exportado a Ultramar la pudieron formar productos gaditanos. En otro orden de cosas, en el Puerto de Santa María establecerá Juan de la Cosa su taller cartográfico y en Cádiz escribirá Cortés su *Arte de Navegar*.

Conclusión.

Cuando llega el momento de extraer conclusiones, cuando cabe preguntarse de nuevo sobre el andalucismo o no del español de América, los datos aportados adquieren su relieve e iluminan lo que en un principio pudiera parecernos confuso.

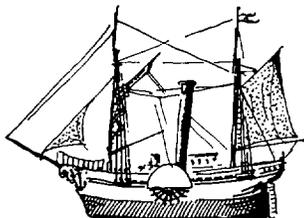
El Nuevo Continente nos acoge y, limpio de influencias, recibe la lengua que le llega. La norma sevillana que viene a bordo de los buques, en boca de los hombres, puede instalarse libremente. Atenuada por la convivencia con gentes no andaluzas en las largas singladuras, pero sin encontrarse a su llegada con la oposición de un castellano establecido, se impone, apoyada en factores de dominación y de prestigio. Es cierto que tendrá que adaptarse a unas nuevas circunstancias, que tendrá que dar nombre a un medio diferente, a una realidad desconocida. De ese tronco lingüístico crecerán nuevas ramas. De ese fondo común que es nuestra lengua nace, como de madre, la sudamericana. Bajo ella, los restos substratísticos de las hablas autóctonas. Por encima, las nuevas necesidades a las que cada pueblo ha tenido que adaptarse, remodelando a su vez esa lengua castellana que ya les ha llegado modificada.

Es cierto que no todos los rasgos andaluces que aparecen en el español ultramarino pueden considerarse como importados en el momento de la Conquista. Estudios realizados evidencian una inclinación fonética

común a ambas vertientes atlánticas, como en el caso del yeísmo, fenómeno que se ha documentado recientemente.

Andalucía, América, Canarias. Tres vértices de un triángulo por los que nuestra lengua circula en ósmosis constante. La norma sevillana se implantará en América. A partir de ella se creará otra norma, válida para el Nuevo Continente, aquello que hoy se llama español de América.

Amalia VILCHES DE SANCHEZ-MORALEDA
Licenciada en Filología hispánica



BIBLIOGRAFIA

- MANUEL ALVAR: *Dialectología Hispánica* (U. N. E. D.).
ANTONIO QUILIS: *Historia de la Lengua Española* (U. N. E. D.).
VICENS VIVES: *Historia General Moderna* (tomo I).
MANUEL SUÁREZ FERNÁNDEZ: *Historia Universal* (tomo II).
MARQUÉS DE LOZOYA: *Historia de España* (tomo III).
JULIO F. GUILLÉN: *Historia Marítima Española* (tomos I y II).
CÉSPEDES: *Historia de España y América* (tomo II).
Historia de las Naciones Iberoamericanas (tomo V). Ed. Labor.
CESÁREO FERNÁNDEZ DURO: *Armada Española* (tomo I).

RECTIFICACION

En la página 409, línea 38, de este número, correspondiente al artículo «La "Mutua" informa», por error se ha consignado un 12,5 por 100, en lugar de un 10 por 100.

MISCELANEA



20.090.—Oportunidad.



Algunos flamencos disconformes con la presencia española en su tierra, gobernada entonces por el duque de Alba, uniéndose a piratas británicos y rocheleses consiguieron patentes de corso para hostigar a nuestras naves, desde puertos franceses e ingleses. Pero en marzo de 1572, Isabel de Inglaterra, para evitar los quebraderos de cabeza causados por quienes se hacían llamar *Mendigos de la Mar*, ordenó que abandonasen los puertos británicos.

Empujada por un tiempo bravo, la pequeña flota "mendicante" recaló casualmente frente al puerto holandés de Brielle, en las bocas del Mosa y a escasa distancia de Rotterdam. Ante la ausencia de tropas españolas, que habían tenido que desplazarse con urgencia al Sur, los rebeldes ocuparon fácilmente Brielle y encontraron la rápida adhesión de muchos naturales, con lo que la resistencia armada en las provincias de Zelanda y Holanda adquirió posiciones definitivas.

A. L.

20.091.—Destreza.

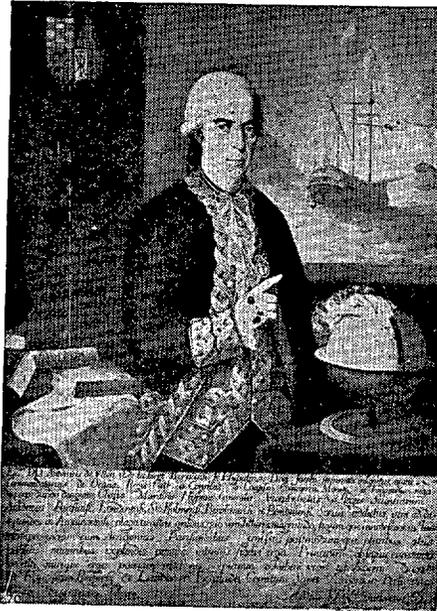


En la obra de don Antonio de Ulloa, *Viaje a la América meridional*, donde tantas descripciones inefables de aquellas tierras y de sus gentes encontramos, leemos una que se refiere a la habilidad y destreza de los *guasos*. Los *guasos* son los campesinos chilenos, todavía existentes, hombres de a caballo, con una personalidad y un pintoresquismo en su atuendo que ha hecho que su fama, como la de los *gauchos* argentinos, traspase las fronteras.

Ulloa, en su libro publicado en 1748, los describe como "sumamente diestros en el manejo del lazo y de la lanza, y es muy raro que yerren tiro con aquél a toda la carrera del caballo".

Cuenta Ulloa, para corroborar su aserto, el hecho ocurrido con un inglés de una embarcación pirata en la bahía de la Concepción.

Estaba la lancha de la embarcación pirata con su gente dispuesta para desembarcar en el puerto de Talcahuano "con ánimo de ejecutar sus acostumbradas hostilidades en las poblaciones



vecinas". Los de la lancha hicieron una descarga de fusilería contra los milicianos que les impedían desembarcar en la playa, creyendo que les obligarían a huir. Pero un guaso largó su lazo y aunque al verlo despedir se echaron todos a plan en la lancha, enlazó al tal inglés y lo sacó arrastrando con tanta prontitud que asombrados los demás [de la lancha] no cuidaron de otra cosa que alejarse del peligro y volverse esca-mentados.

Ningún ejemplo mejor pudo emplear Ulloa para describir la increíble destreza de los guasos.

P. C.

20.092.—Piratas... ¡milagro!



Uno de los milagros que se atribuyen a la Virgen de la Rábida fue el que tuvo lugar en la noche del 1 de agosto de 1593, cuando se celebraba la fiesta del Jubileo de la Porciúncula en el monasterio; no-

che en que los frailes, a maitines, franqueaban la entrada al templo a los fieles, entre ellos muchos peregrinos.

Era época en que se vivía en la costa en continua alarma, pues era frecuente el que los piratas atacasen. Y así pasó la noche en cuestión: Un renegado conocido con el nombre mahometano de Amete Alí fondeaba no lejos de La Rábida con su flotilla pirata, compuesta por una galera y dos galeotas. Su origen era de aquellas tierras de Huelva y por ello conocía los fondeaderos para desde ellos desembarcar gente y hacer daño. En esta ocasión sabía de la religiosa asamblea de La Rábida y a ella encaminó sus planes de depredación. Así pues, fondeó sus barcos en el Tinto, frente al monasterio. Nadie había observado su maniobra.

Los de dentro de aquél no se habían apercibido ni supieron nada hasta que pasó la noche... A la aurora se oyeron dos disparos de cañón, casi seguidos, y cuál no sería el asombro de todos los presentes cuando por una de las ventanas entraron sendas balas de cañón de a 36; pero lo más notable es que entraron con suavidad yendo a posarse a ambos lados de la imagen de la Virgen que no estaba en su capilla, sino sobre las andas sobre las cuales se le lleva en procesión.

Los más de los presentes quedaron espantados, pero los hubo también valerosos que salieron a batir los alrededores del convento. Encontraron a dos moros que, aterrorizados, se entregaron sin resistencia, relatando lo sucedido: Desembarcados, con los otros piratas por la noche, se habían quedado rezagados en su retirada. No habían encontrado puerta alguna para entrar en el edificio del monasterio, y las ventanas estaban tan altas que resultaban casi inaccesibles; pero, además, cuantas veces trataban de subir

sentían “como si se les desconyuntasen los huesos”. Los piratas, sintiendo algo sobrenatural, huyeron, quejándose de su capitán, reembarcándose. Los buques se fueron; su despedida fueron los dos cañonazos.

Los moros apresados quedaron admirados cuando, a las luces del día, vieron que las tapias eran bajas, y con puertas y ventanas franqueables. Conducidos ante la imagen de la Virgen manifestaron deseos de convertirse, y así se preparó su bautismo.

El justicia mayor de Palos don Juan Bautista Samames fue el padrino. Los documentos precisan nombres: A uno le bautizó el vicario de la villa y al otro el padre guardián del convento. A uno se le puso de nombre Pedro de Santamaría y al otro Juan Bautista, y los dos quisieron ser “esclavos de la Señora morena chiquita”. Todos estos detalles los halló el padre Angel Ortega, historiador de La Rábida; y cita el nombre de los testigos que firman la existencia del prodigio: Bernardo Nuño Samames (el justicia mayor de Palos); fray Pedro de Jesús, Juan B. Samames, fray Miguel de San Antonio; rubrica todo Alonso Pérez Serrano, alcalde de Palos.

En estos tiempos en que se hacen raros los milagros, muchos quedarán en duda de la veracidad de estos hechos, pero los atestiguan ¡seis hombres de pro! y... con éste, y con otros, la imagen de la Virgen fue llamada “De los Milagros”.

C. M.-V.

20.093.—Moda.



“Charles” García, un curioso observador de las costumbres francesas y españolas, hace algunas anotaciones que revelan el auge circunstancial de todo lo español, consecuen-

te a la grandeza histórica de nuestra nación. En 1638 escribe García, con referencia al rey francés:

El día que quiere hacer ostentación de su grandeza al mundo, se honra y autoriza con todo lo que viene de España; si saca un hermoso caballo, ha de ser de España; si ciñe una buena espada, ha de ser de España; si ha de salir perfumado, será con pastillas de España; si bebe buen vino, ha de venir de España; y tiene por afrenta sacar en público, jugar ni llevar consigo otra moneda que pistolas de España.

La “pistola”, como se sabe, era una antigua moneda de oro.

A. L.

20.094.—Ciencia.



La inquietud de los Borbones porque España se colocara a nivel europeo en cuestiones científicas se hizo patente ya en 1718 en que Felipe V levantó una prohibición nada menos que de tiempos de Felipe II por la que los españoles no podían salir a estudiar al extranjero.

Felipe V creó unas becas de estudio que realmente no se generalizaron hasta la segunda mitad del siglo XVIII, impulsadas por Jovellanos.

Por otra parte, los reyes de la casa de Borbón contrataron extranjeros para divulgar su ciencia en España. Entre ellos podemos citar al irlandés Bowles, a los franceses De la Planche, Domley y Proust (el famoso químico que formuló en España la ley de las proporciones fijas) y a los alemanes Juan y Andrés Keterlin. También se pretendió contratar al matemático Lagrange que rehusó, y a Linné, que envió a un discípulo suyo.

P. C.

20.095.—Fuego.



En la larga época de los barcos de madera era verdadero terror el que producía el fuego a bordo: nos lo justifica Escalante y Mendoza en su *Itinerario*:

“Y porque algunas personas calificadas y regaladas que van navegando suelen tener indisposiciones, y para hacerse beneficios suelen meter en sus cámaras brasas de lumbre en braseros y en platos, o en otra cosa semejante, lo cual es evidente ocasión de grandísimo riego, y no se debe hacer ni permitir por ninguna vía, ni se debe usar en el mar de tales beneficios, porque por semejantes ocasiones se han quemado muchas naos como es notorio que se quemó los años pasados (1552) la nao del capitán López Ortiz que iba por capitana de la flota de que era capitán general el excelente marinero Bartolomé Carreño. La cual nao se quemó y dentro de ella el mismo López Ortiz con mucha y principal gente y gran suma de valor de mercaderías, lo cual fue causado de unas brasas de fuego que se metieron en la cámara de un caballero para calentar ciertos paños.”

¡Vaya, vaya!

R. B.-M.

20.096.—Esclavos.



Dos famosas series de televisión han puesto al descubierto el horrendo y cruel mercado de esclavos negros arrancados a la fuerza de su tierra africana para ser vendidos como ganado de trabajo en América.

Todo esto, desde la perspectiva de

hoy y con nuestra mentalidad actual, parece incomprendible que pudiese alcanzar semejantes cotas de crueldad. Algún historiador ha dado la cifra de más de treinta millones de africanos, cazados como fieras y vendidos como mercancía desde que comenzó la trata de negros hasta su abolición. La cifra no puede ser más elocuente.

Pero lo que quizá se ignora hoy es que este triste mercado era considerado en los países civilizados como la cosa más natural del mundo. Nadie tenía el menor escrúpulo en la compra y venta de esclavos, aunque unos países más que otros se dedicasen a la captura.

Oigamos a un historiador: *El Estado que en mayor escala organizó el comercio del “ébano vivo” fue el holandés, que estableció para este fin la Compañía de las Indias Occidentales, llegando a obtener el monopolio en 1730. Se había llegado a “estandarizar” al esclavo negro, obteniéndose la constitución de la “pieza de Indias”, negro ideal de siete cuartas de alto (1,62 m) sin defecto físico, poseyendo todos sus dedos en manos y pies, sin calvicie, con ojos sanos, etc. La edad debía ser entre quince y treinta y cinco años; tres niños de ocho a quince años contaban por dos “piezas de Indias”, y dos niños de tres a siete valían por una. Hasta los tres años el niño estaba considerado como lactante y era vendido con la madre, formando un lote único con ésta [...]. El esclavo no estaba considerado como persona, sino como un “objeto”, sin más derechos que los que pudiera tener un caballo o una vaca. Cuando se compraba un lote, se calculaba el número de esclavos en “piezas de Indias”, según el método mencionado. Así se explican en algunos documentos cifras como las que aparecen en un libro de cuentas de la Casa negrera holandesa “Coy-*

men Hermanos", de Amsterdam.
"Compradas 306 y 5/6 piezas de In-
dias, embarcadas en el buque "Africa".
Vendidas de este cargamento, 144 y 1/3
de piezas.

Con razón llamaban los ingleses a
los buques negreros "coffin-ship", esto
es, barco-ataúd.

P. C.

20.097.—¡Música!



En noviembre de
1741, el almirante
británico Anson to-
mó el puerto indefenso de Paita, en
la costa peruana. El corregidor de la
villa cercana de Piura pudo juntar
ciento cincuenta hombres y se fue con
esta tropa a espantar a los cincuenta
ingleses dueños de Paita, para lo cual
"mandó tocar las cajas, pífanos y cla-
rines desde más de una legua antes
de llegar a ellos". Y consiguió echar
a los intrusos.

Cuentan Jorge Juan y Antonio de
Ulloa, en sus *Noticias Secretas*, que al
año siguiente preguntaron al corregi-
dor el porqué de aquel concierto mi-
litar, y el funcionario contestó "que
entre toda la gente que llevaba, ape-
nas había 25 con armas de fuego, y
que todos los demás iban armados con
picas y la mayor parte sólo llevaban
palos al hombro". Y así prefirió simu-
lar un gran poder que mostrar su in-
defensión al enemigo.

A. L.

20.098.—Cervantes.



Nadie ha dudado
hasta ahora que el
manco de Lepanto
nació en Alcalá de Henares. Sin em-
bargó, ha llegado a nuestras manos
recientemente un librito acabado de



publicar que apunta la posibilidad de
que don Miguel hubiese nacido en Cer-
vantes de Sanabria, un lugar de las
montañas de León, donde vivió hasta
la edad de dieciocho años.

Es un hecho que el propio Cervan-
tes declaró: "En un lugar de las mon-
tañas de León tuvo principio mi lina-
je con quien fue más agradecida y
liberal la naturaleza que la fortuna"
Se aportan, además, otros argumen-
tos: muchas de las costumbres del lu-
gar coinciden aún hoy con las anéc-
dotas que se narran en el *Quijote*. Se
conserva la casa tal como se explica
en la misma obra. Es, por otra par-
te, uno de los lugares donde hay más
Saavedras, e incluso, en actas parro-
quiales figuran nombres como los de
Aldonza Lorenzo (Dulcinea), Sancho
y Teresa Panza. Hay una cueva de
Montesinos. Estos y otros muchos de-
talles son pruebas para pensar que don
Miguel nació en Cervantes de Sana-
bria.

Pero ¿y la partida de bautismo de

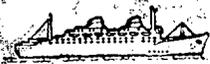
MISCELANEA

Cervantes en Alcalá de Henares y tantos otros documentos? A esto, el autor de ese trabajo responde: "los que no son falsos, se refieren a personas muy diferentes".

Así pues, queda planteada una nueva controversia que confiamos no alcance las dimensiones de la discutida patria de Colón.

P. C.

20.099.—Viaje de pruebas.



Al realizar, el 10 de febrero de 1926, el reglamentario viaje de prácticas, para la obtención del título de piloto de aeroplano, los alféreces de navío Moyano y La Guardia (J. L.) despegaron del aeródromo de la Volatería, pilotando cada uno de ellos un "Avro" escuela, debiendo aterrizar en una zona inmediata a la playa de Calella, y de allí despegar y dirigirse a un campo improvisado que, en esta ocasión era el aeródromo "Peña del Aire" o de Canudas, regresando al aeródromo del Prat, después de haber hecho dos aterrizajes —en los sitios indicados—, recorriendo un circuito de unos 200 kilómetros, aproximadamente.

Como estaba previsto, los aparatos tomaron tierra en Calella sin novedad y poco después de elevarse para terminar las pruebas se encontraron cerrados en una niebla muy espesa.

El alférez de navío Moyano fue a chocar con uno de los palos del trasatlántico *Buenos Aires*, que salía del puerto de Barcelona, cayendo al mar con su aparato; recogido rápidamente de entre los restos que flotaban, se le encontraron heridas muy graves, con numerosas fracturas, presentándose posteriormente pulmonía traumática e infección de una de las heridas.

de las que se recuperó más adelante, aunque con tremendas cicatrices, una de ellas en la cara.

El alférez de navío La Guardia rebasó el puerto de Barcelona y cerrando en niebla, consiguió tomar tierra en el aeródromo milagrosamente sin novedad, después de pasar rascando hangares, árboles, etc.

El teniente de navío Galán —hoy teniente general del Aire— que pilotando un avión torpedero "Blackburn" y llevando de observador al teniente de navío Núñez vigilaba el vuelo en calidad de instructor, se vio igualmente sorprendido por la niebla. Pretendió alcanzar el aeródromo de la Volatería —el del Prat— y no pudiendo hacerlo y advirtiendo que en la vertiente de la montaña de Montjuich la niebla era menos espesa, se dispuso a tomar tierra en la explanada alta de la Exposición; dio varias vueltas bajas para advertir al público de sus intenciones; cortó motor y consiguió aterrizar, sorteando toda clase de obstáculos, no pudiendo evitar, en una toma tan forzada, alcanzar a una mujer y a una niña, a las que produjo heridas leves; el aparato sufrió poco y quedó rápidamente listo para volar.

La niebla entró de modo tan de repente, que otro aparato que despegó minutos antes del aeródromo del Prat, aterrizó casi a ciegas en el mismo, después de haberlo intentado en el de Latecoere, a sólo un kilómetro de distancia, totalmente oculto por la niebla.

El alférez de navío Moyano sufrió gravísimas heridas, estando hospitalizado diez meses.

Los instructores ingleses de la Escuela afirmaron que en su país con una niebla en esas condiciones se ocasionaba la pérdida de todos los aparatos que se encontraban en el aire.

R. G. P.

20.100.—Instancia.



El 13 de enero de 1823 elevaba una el segundo condestable don José Tasi (era extranjero), a fin de obtener carta de ciudadano español. El informe que acompañaba a la misma decía no merecerlo, ya que éste *no es afecto al sistema constitucional.*

J. F. G.

20.101.—Bable.



Según nos recuerda Rafael González Echegaray en su último libro, el rey Alfonso XIII tenía a su disposición, cuando veraneaba en Santander, una lancha de motor que él mismo bautizó *Fa-Kun-Tuzin*. Este nombre, de exóticas y orientales resonancias, era simplemente el apócope de un sabrosísimo plato asturiano: "Fabes con tuzino". *Si non e vero...*

A. L.

20.102.—Orgullo.



En 1619 se nombró a don Antonio de Oquendo almirante general de la Armada del Mar Océano con carácter interino para sustituir a don Juan Fajardo de Guevara durante su ausencia. Don Antonio tenía por entonces el mando de la Escua-dra de Cantabria.

Contestó Oquendo al secretario de S. M. diciéndole que no le parecía bien ser teniente de otro y hallarse sujeto a la voluntad de Fajardo hasta cuando se le antojase volver a servir su cargo.

Respondió el secretario de S. M. a esta carta de Oquendo insistiendo en el nombramiento interino y de nuevo

contestó éste "que el no ir a servir no era falta de voluntad, sino que por no lo hacer con honra es mejor excusarlo".

Esta actitud fue mal vista en la Corte y se pasó el asunto al Consejo de Guerra que le condenó a privación de sueldo y oficio y a prisión en el castillo de Fuenterrabía.

Pasó Oquendo unos días de prisión muy amargos hasta que dominó "su despecho y repugnancia" a pedir algo y escribió diciendo que había cumplido la orden recibida y aduciendo en un nuevo memorial las razones que le habían impulsado a aceptar el cargo interino conferido. Pedía, además, poder trasladarse a San Sebastián, donde estaba su mujer muy enferma de sobreparto "y para poder continuar la construcción del galeón que tenía en astillero".

Reunido de nuevo el Consejo se accedió a lo solicitado y pudo ocuparse de la construcción de su capitana y atender, además, a su esposa que después de seis años de matrimonio acababa de tener el primer hijo.

Lo curioso de todo esto es que cuando Oquendo recibió la orden de sustituir con carácter interino a Fajardo, la Armada del Mar Océano se había hecho a la mar y se hallaba navegando, por lo que para cumplimentarla tendría que navegar más de 200 leguas... y ya veríamos a ver si la alcanzaba.

Increíble, pero cierto.

P. C.

20.103.—Esplendidez.



Siempre que se habla del tratado de Tordesillas, fechado en 1494, se dice, incluso por historiadores, que Portugal consiguió la ampliación de las 100 leguas a partir de las Azores y Cabo Verde concedidas por el Papa, a las 370, del tratado citado, porque en esas 370 leguas com-



prendía el Brasil, que secretamente había descubierto.

Sin embargo, veamos lo que dice Colón en el "Memorial de la Mejorada" fechado aproximadamente en 1497:

"Los serenísimos rrey e rreyna de Castilla e Aragón rrespondieron: quel serenísimo rrey de Portugal ni sus naos no avian jamás navegado allende de las dichas yslas de las Acores y Cabo Verde cien leguas, ni tenía allí yslas, ni tierras, ni posesión alguna..., pero que sy tan encerradas quedavan las dichas yslas, que sus navíos no tenían por donde yr a descubrir, como desían, que por contemplación del amor y deudo tan cercano que sus altezas tenían con el dicho Señor rrey de Portugal: que les plasya de les dar y que fuese suyo, las islas y tierras que fuesen de la parte de levante, desde una rraya que mandaron marcar al poniente, adelante de la otra rraya sobre dicha, 270 leguas la cual pasa a setentríon en austro de polo a polo".

Se confirma que no habían llegado al Brasil antes de 1494, porque cuan-

do en 1500 llegó Cabral creyó era una isla y así la representó Juan de la Cosa en su carta de 1500.

Fue por amor a su pariente cercano el rey de Portugal.

R. B.-M.

20.104.—Gracias.



Con fecha 29 de junio de 1770, el ministro de Marina lo era el baillío Fr. don Julián de Arriaga, comunicaba al marqués de la Victoria, capitán general del Departamento de Cádiz, que S. M. había concedido al Real Cuerpo de Artillería de Marina las mismas que había dispensado al Cuerpo de Batallones.

Estas eran: "Atendiendo el Rey a las fatigas y continuada aplicación de los yndividuos del R.¹ Cuerpo de Artillería de Marina, á venido en conceder las mismas gracias que p.^r Decreto de 30 de abril del año pasado de 1767, se há dignado dispensar á la tropa de los Batallones; esto es, cama separada á cada uno; el aumento de seis reales de v.^a al mes sobre su prest, al que en su Cuerpo sirva tres tiempos de á cinco años, sin deserción, uso de licencia absoluta, ni haver incurrido en delito feo; nueve reales al que cumpla quatro tiempos; doce al que cumpla cinco, si quisiere continuar en el servicio; y de lo contrario, retiro de condestable con noventa reales de sueldo al mes y al que sirva treinta y cinco años, los cinco á lo menos de condestable, retiro de theniente de brutote; con ciento treinta reales de vellón los que se hallan actualm.^{te} sirviendo, serán comprehendidos en estos premios, si hubiesen cumplido los plazos señalados; y éstos los podrán lograr anticipadamente á proporción de los desertores que declaren para ser

aprehendidos, notándoseles en el libro de filiaciones por cada uno el valor de dos años de servicio, además de librarseles sesenta r.^o de vellón de gratificación. Los que después de sus fatigas, se retiren a ymbálidos, si fueren con destino a algún arsenal, los gozarán en los términos que previene la Ordenanza de Marina: Si fuese con destino a los hábiles, o inhábiles del Ejército, o dispersos en sus casas, los desfrutarán, y lo mismo el vestuario como la demás tropa del Ejército y Armada, con arreglo al decreto referido de 30 de abril al de 28 de mayo de 1761..."

J. F. G.

20.105.—Uniforme.



En los años 20 de este siglo se publicó un reglamento de uniformidad en el que se señalaba un uniforme de entretiem po para los oficiales, uniforme que hoy nos resulta insólito.

Se autorizaba el uso de pantalón blanco con la chaqueta azul de diario.

Valga como testimonio la "foto" que acompañamos y que corresponde a la llegada a Tenerife del nuncio de S. S. cardenal Tedeschini en 1928. El capitán de navío que vemos en primer término a la izquierda es don Aquiles Vial, a la sazón comandante de Marina.

Por cierto que este uniforme que entonces se generalizó en muchos marineros aún lo conservan algunas naciones hermanas de América. Al menos se lo hemos visto a guardiasmarinas como gala.

P. C.

20.106.—Anzuelos.



El capitán de fragata Domingo de Boenechea hizo en 1772 una minuciosa exploración de algunas islas del archipiélago de Tuamotu. Al describir la de Tahití, que el oficial es-



pañol rebautizó de *Amat*, señaló la existencia de bonitos, voladores, congrios, anguilas, salmonetes, "hureles", dentones, cabrillas, palometas, pulpos, "llanquete", rodaballo y otras especies. Y añadió:

El modo de pescar de los naturales es con red, palangre, cordel y al candil; y los anzuelos que usan son de madre de perla, y algunos de carey; para el pescado grande, de madera.

A. L.

20.107.—Pagas.



Sabido es por todos que en los años de mayor postración de nuestra Armada, en los comienzos del siglo XIX, el erario público llegó a deber a los oficiales de Marina más de cien pagas.

Este hecho contrasta con el cenit del imperio español, cuando a los marineros se les ofrecía como sueldo para el embarque seis pagas adelantadas.

Con tanto dinero no es de extrañar que los juegos de azar estuviesen absolutamente prohibidos a bordo.

Claro que un bingo de cuando en cuando no les hubiese venido mal, en los largos ratos de ocio de las calmas ecuatoriales.

P. C.

20.108.—Escribientes de la Armada.



La clase de Escribientes de la Armada fue creada por el Reglamento de 29 de noviembre de 1858, para el servicio de las oficinas militares de los Departamentos, incluso las de las Comandancias principales de las provincias, las de los Arsenales, y para las segundas Comandancias y Contadurías de los buques.

Estaban divididos en cuatro clases:

- Escribientes mayores.
- Escribientes de primera clase.
- Escribientes de segunda clase.
- Escribientes de tercera clase.

Para ingresar en la clase de escribientes deben los individuos que lo soliciten someterse a un examen de oposición de las materias que marca su reglamento ante el ayudante de la mayoría general y un contador de navío o de fragata nombrado al efecto.

A los escribientes deben guardársele a bordo las mismas consideraciones que a los oficiales de mar de pito, con los cuales arranchan, alojando después de ellos, pero sin que esta equiparación les imprima carácter militar alguno, ni suponga igualación de derechos con la clase de contramaestre.

A. R. D.

20.109.—Injusticia.



En la guerra que en 1638 mantenía España contra Francia y Holanda, el príncipe de Condé puso cerco a Fuenterrabía, cerco del que fue liberada por las fuerzas del almirante de Castilla Enriquez de Cabrera.

Con motivo de este feliz suceso el rey Felipe IV concedió mercedes al conde-duque de Olivares, olvidándose del heroico hecho del mencionado almirante. Y el historiador P. Pereira, al referirse a esta injusticia, comenta con no poca socarronería:

Parece esto a lo que pasa en cierta parte de las Indias, que cuando la mujer pare se acuesta el marido y le dan torrijas, y la mujer se va a trabajar al campo: el almirante lo trabajó y a otro le dan el premio de su trabajo.

Desgraciadamente en "este país" ocurre eso tantas veces...

P. C.

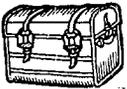
20.110.—Nueva Zelanda.



En el conocido conjunto insular neozelandés, al sudeste de Australia, destacan por su extensión la isla Norte (*Te Ika a Maui*) y la isla Sur (*Te Wai Punamu*), con una superficie total de 271.166 kilómetros cuadrados. Si bien su descubrimiento se atribuye generalmente al holandés Abel Janssen Tasman, que lo visitó en 1642, no pocos historiadores, entre ellos Beltrán y Rózpide, opinan que bien pudiera ser ésta la tierra hallada por el piloto español Juan Fernández, cuando entre los años 1576 y 1577 atravesó desde Chile el Pacífico hasta tocar en una costa que corría por los 40° de latitud sur, habitada por hombres blancos y bien parecidos.

A. L.

20.111.—Regalos.



Carlos III envió a Jorge Juan en 1767 con una embajada al sultán de Marruecos. El cortejo salió de Cádiz a bordo de la fragata *Garzota*, del jabeque *Cuervo*, ambos de guerra, y del jabeque mercante *San José*.

La embajada llevaba cuantiosos regalos para el sultán, su familia y cortesanos.

Uno de los regalos para el sultán consistía en un cuadro que representaba al navío *Princesa*, y a los dos buques de guerra en que viajó Jorge Juan, esto es, la fragata *Garzota* y el jabeque *Cuervo*.

El sultán, antes de desenvolver el cuadro, creyó que era el retrato del rey de España, y al saber que no lo

era preguntó si el monarca español se parecía a Felipe V, cuyo retrato conservaba en su palacio.

¿Qué habrá sido de ambos cuadros?

P. C.

20.112.—Ferrol.



El 1 de julio de 1872 se inauguró el *Circulo de Maquinistas de*

la Armada en esta capital departamental.

J. F. G.

20.113.—Anteojo.



Hace un par de meses aludíamos al descubrimiento por Ga-

lileo del anteojo y del microscopio, combinando lentes y espejos dentro de un tubo. Insinuábamos que ya el anteojo había tenido precursores. Pues bien, hoy podemos decir que las citas más antiguas a un instrumento óptico similar al de Galileo son españolas.

Así, en un testamento de 1593, se lega "una ullera larga guarnida de lauto", y en 1608 se vende en pública subasta una "ollera de llarga vista". Ambas citas se conservan en el Archivo de Protocolos de Barcelona. Lo cual quiere decir que eran instrumentos (anteojos) fabricados con anterioridad a esos años.

Daza de Valdés publicó en Sevilla en 1623 un libro con el título *Uso de los antoios* en el que da noticia de la existencia en la ciudad del Betis de una verdadera artesanía de distintos tipos de anteojos astronómicos a los que se llamaba *visorios* y que alcanzaban 80 aumentos.

Todo esto no le resta mérito a Galileo, porque a él se debió el estudio científico del instrumento.

A Dios lo que es de Dios...

P. C.

MARINOGRAMA NUMERO 147

Por DOBLAN

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

DEFINICIONES

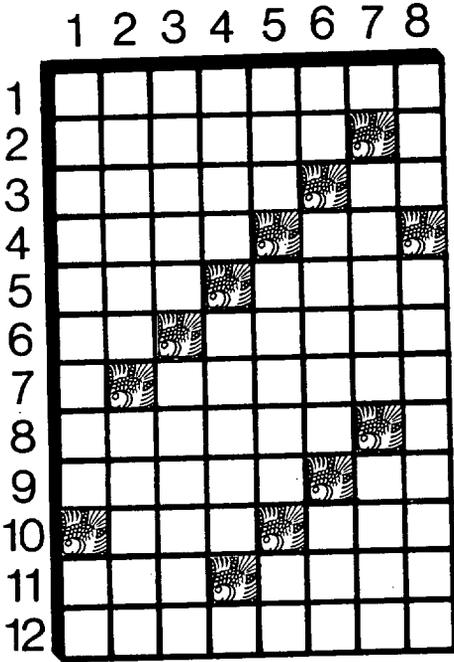
PALABRAS

- A.—Camarón 54 14 42 60 29 67 79
- B.—Uno des cabos por sus chicotes 6 36 18 37 73 63
- C.—Combate naval que como espectáculo se daba en un estanque o lago 34 82 43 49 71 17 55 13 23
- D.—Almirante español, ministro de Marina (1844-1925). Realizó las campañas de Africa, Cuba y Santo Domingo. Desde 1906 a 1908 fue capitán general del Departamento Maritimo de Cartagena 69 31 40 4 64
- E.—Cabo firme en la cara alta de una verga 75 51 9 12 58 84
- F.—Embarcaciones semejantes a las galeotas 59 28 5 77 25
- G.—Vicealmirante francés nacido en 1882. Fue jefe del Departamento de Balística y Armamento, comandante en jefe de la Flota francesa libre y miembro del Consejo de Defensa del Imperio 32 50 46 1 30 62 20 70
- H.—Animal marino de la clase de los acafeos, con el cuerpo en forma de casquete esférico 78 66 7 38 61 11
- I.—(Fig. y poéticamente.) Vela de la nave 47 76 56 16
- J.—Geógrafo romano del siglo I de nuestra era. Se le debe "De situ orbis", interesante relato de un viaje por las costas del mundo entonces conocido 22 39 27 48
- K.—Serpiente acuática venenosa que suele hallarse cerca de las costas. 81 33 65 52 41
- L.—(Arquitectura naval.) Embread lo calafateado 57 21 80 74 10 8 2 35 83
- M.—(Arquitectura naval.) Instrumento de hierro para arrancar clavos 68 26 72 19 3 53 24 45 15 44

(La solución, en el próximo número.)

PAÑOL DE VOCES NUMERO 67

Por J. y A. M.

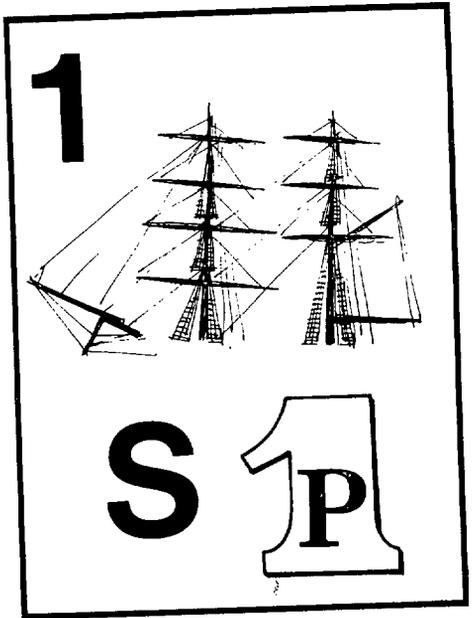


Verticales:

1. Lago venezolano. Siglas políticas.
2. Evites. Loco.—3. Carne curada. Recoger ordenadamente un cabo.—4. Ave sagrada. Letra griega.—5. Interpreto. Compañera. Artículo.—6. Pronombre. Da su parecer. Orificio.—7. Viento suave. Cierta tela.—8. Personaje bíblico. Ventera.

NAUTRAPELIA NUMERO 67

Por J. y A. M.

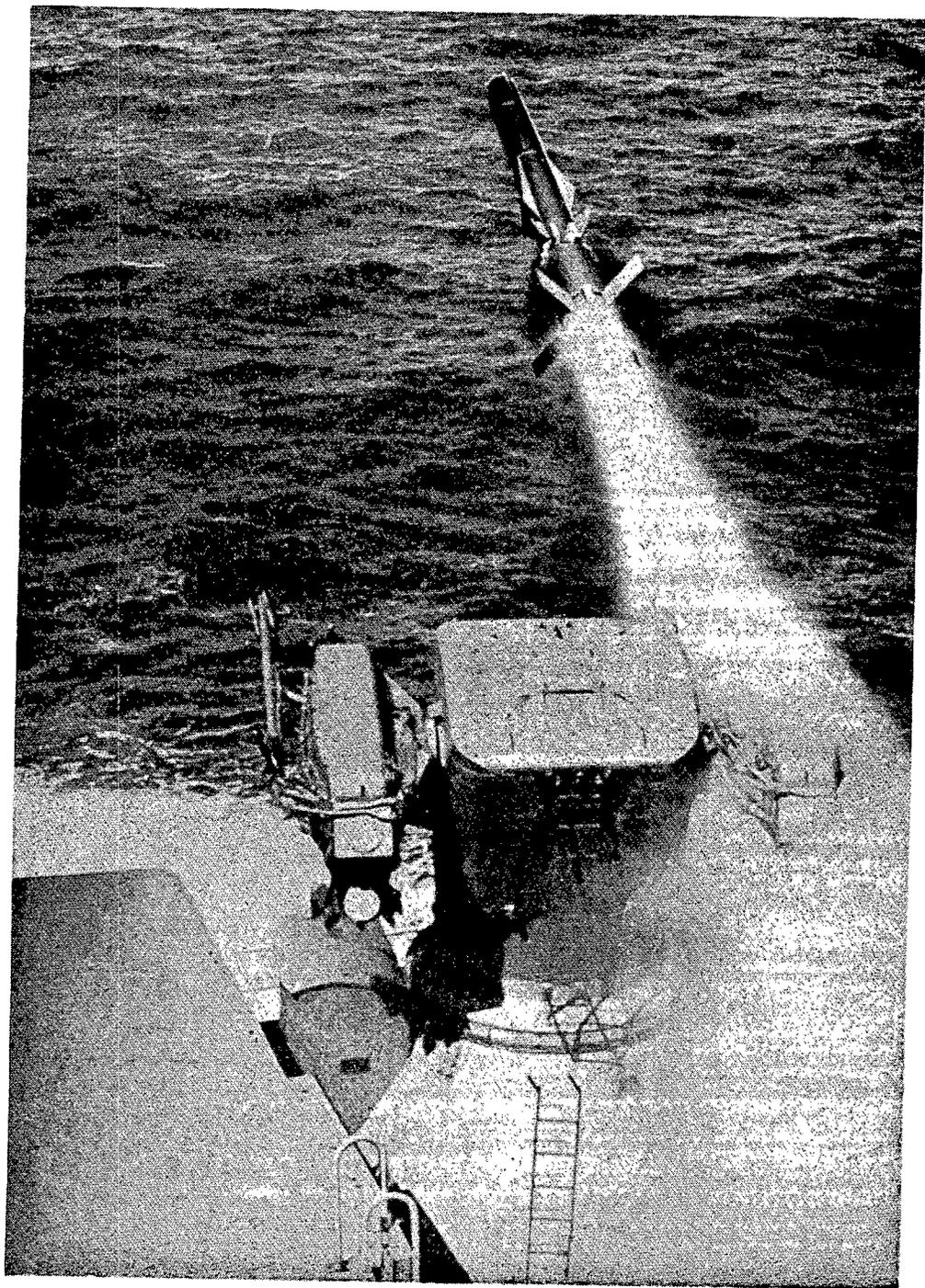


Horizontales:

1. Molusco lamelibranquio.—2. Propiedad de la madera combada.—3. (Figuradamente) pienso mucho una cosa. Letra.—4. Sosa (al revés). Matrícula española.—5. Gatillo de algunas armas. Tonel (al revés).—6. Carta. Negligente.
7. Compuestos orgánicos nitrogenados.
8. Una parte interior del buque.—9. Larva de algunos insectos. Consonante repetida.—10. Desluce. Haga surcos.—11. Sujeta. Mezclar.—12. Peonza.

¿Cultivas frutales?

(Las soluciones, en el próximo número.)



NOTICARIO



ACCIDENTES

Petrolero varado en Cádiz.—Se trata del buque-tanque griego **Polys**, que embarrancó a unos 500 metros de la playa de Valdelagrana, en Puerto de Santa María.

El citado buque, de 40.284 toneladas de arqueo, se encontraba fondeado en la proximidad del bajo de Las Puercas, a la espera de efectuar unas reparaciones a bordo, cuando el temporal que azotaba la bahía de Cádiz lo arrojó sobre la costa.

En este accidente no hubo que lamentar ni pérdidas humanas ni daños especialmente graves.



Nafragio de un pesquero francés.—Se trata del buque-factoría **Victoria**, de la Société Nouvelle des Pêches Loin-taines, que naufragó en el golfo de San Lorenzo cuando faenaba cerca del límite del banco de hielos.

Afortunadamente, en este accidente no hubo que lamentar desgracias personales.



Buque griego abandonado.—El carguero griego **Mitsos** fue abandonado por su tripulación a unas 800 millas al oeste de las islas Azores, en medio de un fuerte temporal con olas de siete a nueve metros y vientos de 50 nudos.

Al parecer, el buque había comenzado dos o tres días antes a hacer agua y había adquirido una escora peligrosa.

Todos menos uno de los 27 tripulantes del buque griego fueron recogidos por el **Jamaica Producer**, que acudió en socorro del buque naufrago junto con el petrolero norteamericano **Fort Worth**.



Hundimiento en el golfo de Vizcaya. El buque-cisterna chipriota **Milli** naufragó a 230 millas de Sables d'Olonnes.

Los diez miembros de su tripulación fueron recogidos por el carguero noruego **Raignerde**.



Nafraga un carguero español.— A causa de un desplazamiento de la carga, naufragó a tres millas de la costa asturiana, frente al pueblo de Tazcnes, el buque de cabotaje español **Costa Alemana**.

Los ocho tripulantes del buque naufrago lo abandonaron en dos lanchas neumáticas, una de las cuales volcó, pereciendo dos de sus tripulantes.



Hundimiento a la altura de Vigo.— Siete muertos y doce desaparecidos fue el balance del hundimiento del carguero francés **François Velt**, que zozobró frente a las costas pontevedresas debido al temporal que reinaba en la zona

Poco antes del hundimiento, el mercante francés había sufrido un corrimiento de carga que le había hecho escorar de forma alarmante.



Incendio y hundimiento.—Un violento incendio provocó el hundimiento del buque de pesca español **Esturión**, cuando faenaba a la altura de la ciudad marroquí de Agadir.

Los catorce miembros de la tripulación del **Esturión** fueron recogidos sin novedad por su pareja, el **Estornino**.



Vara un mercante holandés.—Se trata del transporte de productos químicos **Anna Broere**, de 2.610 toneladas de porte, que varó en el mar Báltico a unos 50 kilómetros del puerto polaco de Gdansk el mes de enero último.

Abandonado por su tripulación, se fue a la banda por la acción de los hielos, pero pudo ser puesto a flote, tras duros trabajos, con el auxilio de tres remolcadores polacos.

Marsella.—Entró en este puerto el transbordador **Napoleón** con los cuatro naufragos franceses del velero **Hel-lebord**, que naufragó debido al mal tiempo cuando intentaba la travesía entre Calvi y Saint Ambrogio.

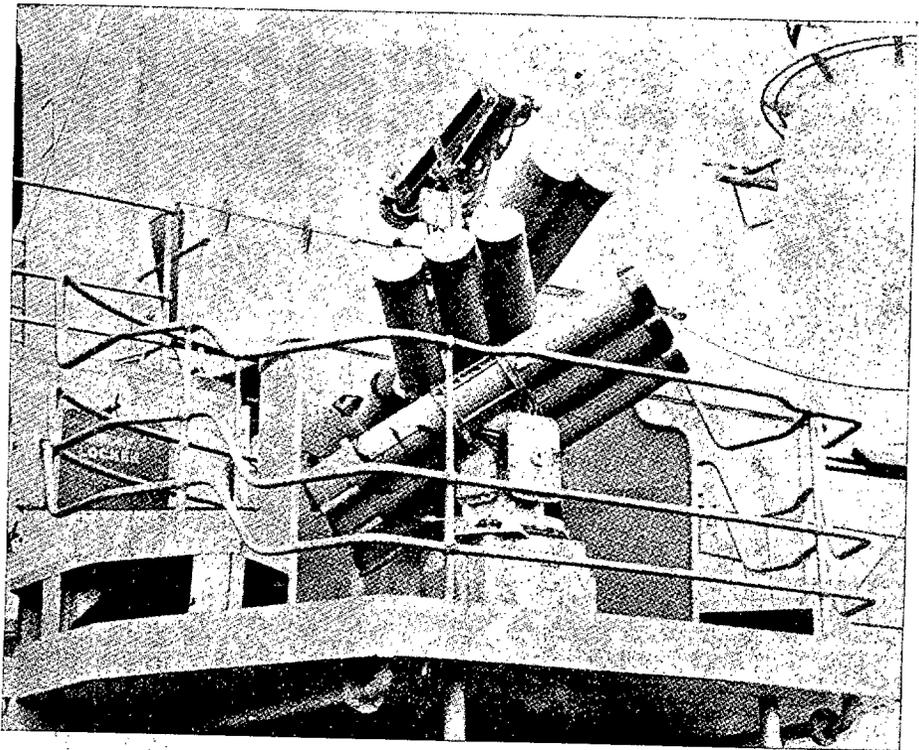


Transbordador francés abordado.—Se trata del **Chantilly**, de la SNCF (la RENFE francesa), que fue abordado cuando salía del puerto de Calais, en medio de una espesa niebla, por el carguero noruego **Eir**, que entraba en lastre.

En la colisión sólo hubo que lamentar algunos heridos leves, pero el **Chantilly** resultó averiado de consideración en su aleta de babor.

ARMAS

Lanza-señuelos "Corvus".—En la fotografía, el lanza-señuelos denominado **Knebworth Corvus**, desarrollado por la sociedad británica Vickers.



Como puede verse, consiste en un afuste que monta varios tubos de 76 milímetros con diversas orientaciones, lo que le permite cubrir una zona bastante extensa.



Armas estadounidenses al Yemen.—Según publicó el diario "Informaciones", Hodding Carter, portavoz del Departamento de Estado norteamericano, anunció que el Gobierno de Washington había solicitado del Congreso la aprobación del envío al Yemen del Norte de doce bombarderos F-5E, cien vehículos blindados para el transporte de personal, sesenta y cuatro tanques y dos aviones de carga C-130.

La Administración Carter está preocupada por el conflicto que enfrenta a los dos Yemen y ha expresado su deseo de llegar a una solución política y diplomática de la crisis.

ARTE

Exposición de Joaquín Montull.—El coronel auditor de la Armada don Joaquín Montull Lavilla ha presentado en la "Sala Miguel Angel", de Madrid, una muestra de sus actividades pictóricas integrada por veintiséis obras.

En el conjunto, caracterizado por la búsqueda de una versión personal, sincera y directa de la Naturaleza, trasciende la sensibilidad y el buen oficio del autor. Hay en la muestra de Montull, tan proclive al ámbito marino, una gran delicadeza en el juego del color. A veces esa delicadeza afronta valientemente el "desdibujo" o llega a un monocromismo casi ascético, que no deja de constituir un reto a las complacencias decorativas.

A estas notas que el profano advierte en la exposición de Montull, cabría añadir un concepto dramático y austero de las marinas, no reñido en ocasiones con una gran serenidad.

ASAMBLEAS

Conferencia sobre propulsión.—Los días 21 y 22 de mayo tendrá lugar en Londres una conferencia sobre "Aspectos operativos de los sistemas de ejes portahélices", patrocinada por el Comité de Cooperación Internacional sobre

Sistemas de Ingeniería Naval (ICMES) y el Institute of Marine Engineers.

En esta asamblea intervendrán representantes de Austria, Finlandia, Francia, Países Bajos, Noruega, Suecia, Reino Unido, Estados Unidos y República Federal.

ASTILLEROS

British Shipbuilders.—Esta empresa británica va a construir para la Armada inglesa tres dragaminas de la clase Hunt, por un importe global de 60 millones de libras.

Dos de estos buques serán construidos en los astilleros de Yarrow Glasgow, y el tercero en los de Vosper Thornycroft.

Este encargo forma parte de un programa que permitirá reemplazar 35 dragaminas británicas con casco de madera por nuevas unidades con casco de plástico.



Cierre en Gran Bretaña.—Parece ser que la sociedad nacionalizada británica British Shipbuilders, que reagrupa a los astilleros ingleses, cerrará los astilleros de reparación de Palmouth, Cornouailles, debido a la crisis mundial por la que atraviesa la construcción naval.

Esta medida representará la supresión de unos 1.400 puestos de trabajo.

ASTRONAUTICA

¿Guerra espacial?—La revista alemana "Marine Rundschau" publicó recientemente una información en la que se decía que en círculos del Pentágono y de la NASA no se excluía la posibilidad de que un satélite soviético hubiera dejado fuera de servicio al satélite norteamericano Seasat, que el 9 de octubre último sufrió el colapso de todos los instrumentos de a bordo.

Según la citada revista, todos los esfuerzos realizados durante tres meses para reactivar el Seasat habían sido inútiles.



Misión tripulada soviética.—La URSS lanzó la nave espacial Soyuz-32, que con dos tripulantes a bordo tenía por

NOTICARIO

misión realizar su acoplamiento con el laboratorio espacial **Salyut-6**, que lleva ya dieciséis meses en órbita alrededor de la Tierra.

Esta misión hace el número 38 de los viajes tripulados soviéticos.

BUQUES

Portaaviones español.—Con objeto de sustituir al portahelicópteros **Dédalo**, está prevista la construcción, en la factoría ferrolana de la Empresa Nacional "Bazán", de un portaaviones de unas 15.000 toneladas de desplazamiento, con capacidad superior a 17 aviones o helicópteros.

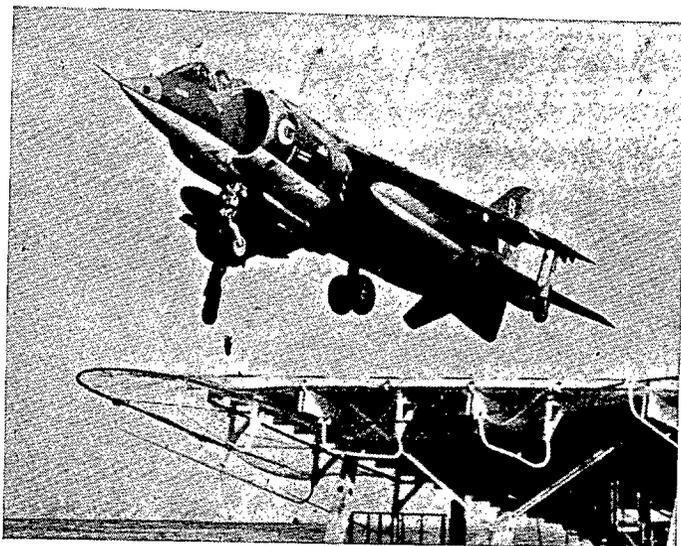
Una propulsión a base de turbinas de gas, artillería del tipo **Meroka** y un **Sistema de Mando y Control Integrado** con la Fuerza, constituyen posiblemente

raciones con aviones de despegue vertical.

Efectivamente, el "despegue al salto" o sobre rampa (**Ski-Jump**) permite mejorar la seguridad de la maniobra, con bajo coste y alta fiabilidad, y, por tanto, aumentar la carga del avión y conseguir así una mayor autonomía o un aumento de las armas transportadas, así como reducir la carrera de despegue y la incidencia del movimiento de cabezada.

Los lectores interesados en las pistas de "despegue al salto" podrán encontrar en el apartado "Pruebas" del Noticario del mes de noviembre pasado más información sobre el tema.

Ilustra ésta noticia una fotografía de archivo que muestra el despegue de un avión **Harrier** sobre una de estas pistas.



te las características más destacadas del nuevo buque.

A fin de prever la introducción en su cubierta de vuelo de las nuevas pistas de "despegue al salto" desarrolladas en Gran Bretaña para los aviones **Harrier**, el contralmirante Cruz Requejo y el capitán de fragata De la Puente Sicre visitaron la Base Aérea de Kingston y otros Centros británicos, en los que pudieron comprobar las ventajas que este sistema ofrece en el caso de ope-

Rompehielos ligeros soviéticos.—Durante el año 1978 entraron en servicio los seis rompehielos de la clase **Kapitan Chechkin**, construidos para la Marina rusa en los astilleros Wärtisilä de Helsinki.

Estas unidades, destinadas al servicio fluvial y del mar Báltico, desplazan 2.240 toneladas y con una potencia de máquinas de 4.490 CV pueden alcanzar una velocidad de 14 nudos. Sus dimensiones son: 77,6 × 16,3 × 3,25 metros.

Película sobre buques-cisterna.—Pan-ocean-Anco, una de las mayores empresas de buques con cisternas múltiples, acaba de producir una película sobre el tema, titulada "Not like other ships", que será proyectada en todo el mundo a través de las delegaciones de la compañía en el Reino Unido, Holanda, Extremo Oriente y Estados Unidos.

En dicha película se resalta que el buque con cisternas múltiples, con unas 30.000 toneladas de porte, permite transportar simultáneamente una extensa serie de productos, muchas veces incompatibles, en unas condiciones de seguridad muy elevadas.



Portagabarras "Lash".—El ingeniero naval Goldman, inventor de los buques Lash (Lighter aboard ship) y el presidente de la compañía Systems Inc. anunciaron la presentación de dos nuevas versiones del portagabarras Lash, que permitirán obtener resultados financieros más interesantes y reducir las inversiones de capital.

Las nuevas versiones del Lash son: la Lash-19 ó buque float-on/float-off; y la Lash-48 ó buque lift-on/lift-off.



Nuevo petrolero ruso de escuadra.—Se trata del Berezina (denominación

OTAN), cuyas características más destacadas parecen ser las siguientes: desplazamiento a plena carga, 40.000 toneladas; dimensiones, 210 x 25 metros; velocidad, 20 nudos, y propulsión, diesel.

Va armado con un sistema superficie-aire SAN-4, dos montajes dobles de 57 milímetros, cuatro montajes multi-tubos de 23 milímetros, dos lanza-cohetes ASM y varios helicópteros.

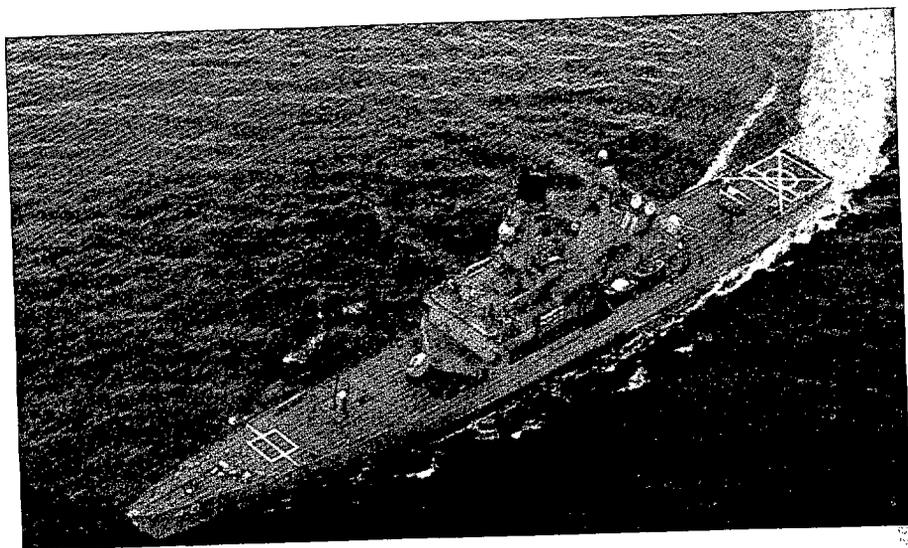
La entrada en servicio de esta unidad, y la de otros buques análogos que se encuentran en construcción, reforzará notablemente la Flota de Apoyo Logístico soviética, que hasta ahora no disponía más que de cinco petroleros del tipo Boris Chilikin, seis del tipo Uda y dos del tipo Dubna.



Crucero "Mississippi".—En la fotografía pueden contemplar nuestros lectores una vista aérea de este crucero norteamericano con propulsión nuclear, tomada durante las pruebas de mar realizadas a finales de junio pasado en la bahía de Chesapeake.

El Mississippi, que pertenece a la clase Virginia, monta dos lanzadores dobles Mk-26 para misiles de alcance medio Standard superficie-aire y Asroc.

Está en estudio armar estos buques con proyectiles Harpoon.



COMBUSTIBLES

Ventas iraquíes a España.—El diario "El País" publicó una información, según la cual la Administración española había conseguido de Irak un adelanto en los embarques de crudos, que permitirá paliar los efectos de los fallos de suministros de petróleo iraní.

Este adelanto totaliza unas 300.000 toneladas.



Mar del Norte.—La producción petrolífera en esta zona alcanzó durante el mes de diciembre pasado la cifra de 1,35 millones de barriles diarios.

La producción total en dicho mes llegó a la cifra de 5,59 millones de toneladas, cantidad no superada hasta la fecha.



Posibles yacimientos en la Antártida. Investigaciones llevadas a cabo en las estructuras geológicas de la Antártida por un grupo de científicos de la URSS permiten abrigar esperanzas de hallar yacimientos de gas y petróleo, según una información que recogemos de "El País".

La base de las especulaciones de los científicos soviéticos se centra en el hecho de que la Antártida fue un continente cálido hace millones de años.



"Gasohol".—Según una noticia que publica "Informe Económico", un estudio realizado por la Universidad de Minnesota ponía de relieve que la puesta en marcha de un programa en los Estados Unidos para la producción de **gasohol** podría provocar la inundación del mercado de la soja con harina de maíz de bajo costo, con la consiguiente baja del precio de aquélla.

El **gasohol** se fabrica mediante la fermentación del maíz en alcohol, seguida de la adición de un 10 por 100 de petróleo.

COMERCIO

Buque-exposición.—En estas páginas, una fotografía del buque-exposición, que, fletado por el Consejo de los Países Bajos para la promoción comercial, realizó recientemente una gira por el golfo Pérsico bajo el lema "Holland Expo".

Considerado el más moderno de su clase, este buque mide 182 metros de



eslora, 24 metros de manga, da una velocidad de 24 nudos y lleva una tripulación compuesta por 120 hombres



Ventas británicas a China.—Con motivo de la invasión china en Vietnam, el Gobierno británico decidió aplazar su decisión sobre la venta de aviones de despegue vertical al régimen de Pekín.

CONFLICTOS

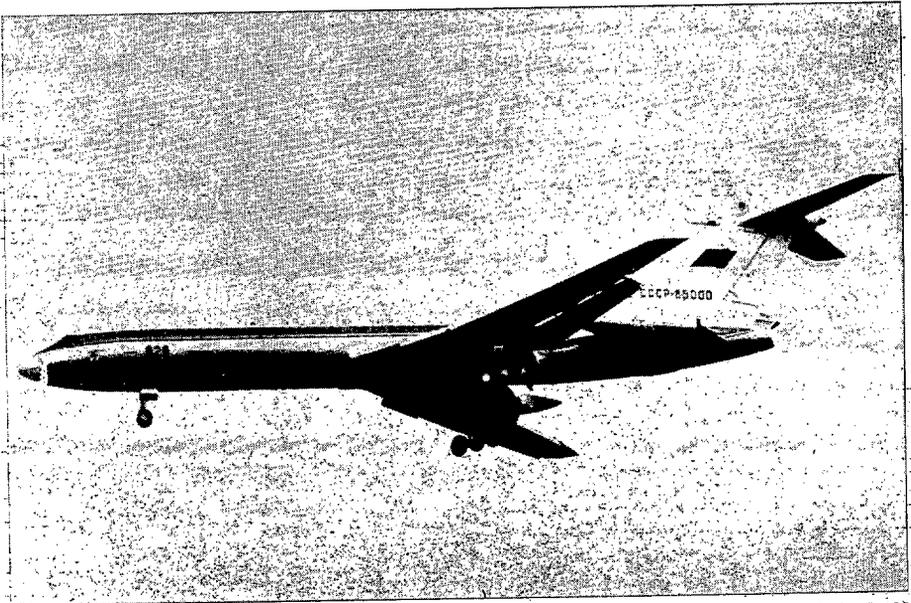
Luchas en Irán.—Tras el triunfo del movimiento revolucionario dirigido por el ayatollah Jomeini, del que informamos en el apartado "Política" de este mismo Noticario, continuaron las luchas y enfrentamientos entre las facciones rivales en diversas ciudades ira-

Ofensiva china en Vietnam.—Tropas chinas, apoyadas por carros de combate, artillería pesada y aviación, desencadenaron una violenta ofensiva contra las tropas vietnamitas, a lo largo de la línea fronteriza comprendida entre las ciudades de Lai Chau y Langsum.

Un comunicado del Gobierno chino, divulgado por la agencia de noticias "Nueva China", ponía de manifiesto que sus tropas de defensa fronteriza se limitarían estrictamente a la defensa de la frontera, y exigía el cese, por parte del Gobierno de Hanoi, de toda provocación contra China y el respeto de su integridad territorial.



Puente aéreo soviético.—Cuatro grandes aviones rusos parecen constituir, de momento, los efectivos de un puente aéreo que proporciona suministros bélicos a Hanoi.



níes, especialmente en la de Tabriz, donde hubo que lamentar más de 1.500 muertos.

Parece claro que la revolución islámica tendrá que enfrentarse tarde o temprano a los grupos de extrema izquierda que, con las armas en la mano, tratan de llevar a Irán hacia una república progresista.

También fue enviada a Vietnam una delegación militar soviética.

Ofrecemos a nuestros lectores una fotografía de archivo de un antiguo **Tupolev** soviético.



Preocupación norteamericana. — El Gobierno de Washington reiteró su pre-

ocupación por la situación en la península Indochina y manifestó su apoyo a una reunión del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas ante el peligro de que se extienda el conflicto que enfrenta a China y Vietnam.



Condena soviética.—En un largo artículo publicado por "Pravda", fue condenada duramente la invasión china en Vietnam, al tiempo que se advertía al Gobierno de Pekín que pusiera fin a su agresión antes de que ello fuera demasiado tarde.

En dicho artículo se acusaba a Estados Unidos de haber autorizado implícitamente la puesta en marcha de la operación de castigo china.

Por otra parte, la agencia soviética "Tass" informó que los grupos parlamentarios de Bulgaria, Hungría, Vietnam, RDA, Cuba, Mongolia, Polonia, URSS y Checoslovaquia, reunidos en Bucarest con motivo de la celebración de la conferencia consultiva de dirigentes de grupos parlamentarios de países socialistas, habían condenado energicamente el ataque y exigido el cese inmediato de la agresión y la retirada de las tropas chinas.



Dstrucción de instalaciones vietnamitas.—Según informaciones procedentes de Pekín, tres de las siete instalaciones vietnamitas de misiles dirigidas hacia China fueron completamente destruidas en los primeros días de lucha y las otras cuatro sufrieron daños muy importantes que impiden su utilización.

Asimismo, estas informaciones señalaban que las tropas vietnamitas habían experimentado pérdidas muy elevadas.

CONSTRUCCION

Pesimismo.—El director del Instituto de Economía Marítima de Bremen, Ludwig Beth, declaró recientemente que no creía en una próxima recupe-

ración del mercado de la construcción naval, ni en que un programa de desguace-construcción pudiera tener un efecto estimulante en el mismo.

El señor Beth indicó que la cartera de pedidos mundial había caído hasta un nivel no conocido en los últimos diez años.

CONVENIOS

Ginebra.—Diecisiete Estados ribereños del Mediterráneo y los nueve de la CEE llegaron a un acuerdo para aumentar su contribución financiera en el plan de lucha contra la contaminación del Mare Nostrum.

Para los dos próximos años ha sido aprobado un presupuesto de 6,4 millones de dólares, lo que permitirá la financiación de una serie de proyectos destinados a mejorar la situación ecológica de la zona.



Plataformas estadounidenses para China.—Uno de los primeros acuerdos firmados tras la normalización de relaciones diplomáticas entre Estados Unidos y China ha sido el de la construcción de siete plataformas marinas de perforación por la empresa estadounidense LTV Corp. para el nuevo cliente asiático.

Este contrato representa un valor de 40 millones de dólares.



Paracaidistas belgas al Zaire.— Según anunció el ministro belga de Asuntos Exteriores, Henri Simonet, doscientos cincuenta paracaidistas belgas fueron enviados al Zaire.

Según parece, esta expedición militar responde al acuerdo de cooperación existente entre ambas naciones.

CULTURA NAVAL

Liga Naval Española.—Según manifestaciones del almirante Martel, presidente de la Federación Internacional de Ligas Marítimas y Navales y de la Liga Naval Española, esta organización,

que tuvo su origen en el año 1964, ha pasado de los 2.000 socios con que contaba en 1974 a más de 17.000 afiliados en el momento actual.



Día Marítimo Mundial.—Por una orden de la Subsecretaría de Pesca Marítima y Marina Mercante, el 17 de marzo de cada año fue declarado "Día Marítimo Mundial".

De acuerdo con la recomendación de la Organización Consultiva Intergubernamental (OCMI), el lema elegido para el año en curso fue el de "Por una navegación más segura y un mar más limpio".

CURIOSIDADES

Algo exagerado.—Un tribunal internacional de Justicia para la protección de los animales, creado recientemente por el ecologista suizo Franz Weber, será constituido en Bonn para juzgar a cuatro responsables acusados de "asesinar" a los bebés-focas.

Los cuatro encartados son: el ministro canadiense de Pesca, el ministro noruego de la misma actividad, el ministro de Agricultura de la República Federal de Alemania y un comerciante noruego.

DEPORTES

V Semana Internacional de Palma.—Y "X Trofeo S. A. R. Princesa Sofía" es una competición náutica que se desarrollará entre los días 7 al 13 de este mes de abril en la bahía de Palma de Mallorca y en la que participarán veleros de las clases "Star", "F. D.", "470", "420", "Snipe", "Finn", "Vaurien" y "Europa", así como cruceros de las clases "I" y "VI".

La entidad organizadora de esta competición es la Federación Española de Vela y los campos de regatas estarán a cargo del Real Club Náutico de Palma, Club Marítimo San Antonio de la Playa, Club Náutico El Arenal y Club de Mar.

Con motivo de esta competición, tendrá lugar un "Concurso Fotográfico" para los profesionales informativos y fotógrafos aficionados, en el que serán



concedidos tres premios de 15.000, 8.500 y 5.000 pesetas, y tres accésit de 2.000, así como otros de diversas cuantías.

En la fotografía, tomada el año 1975, aparece Don Juan Carlos de Borbón a bordo del **Fortuna**, con motivo de su participación en las regatas "Trofeo Princesa Sofía" de aquel año.

DERECHO

Aguas territoriales holandesas.—Según recogemos de "Informe Económico", el Gobierno de La Haya ha elaborado planes para la ampliación de las aguas territoriales holandesas de tres a doce millas, con objeto de que las autoridades puedan adoptar una serie de medidas legales en el caso de que se produzcan derramamientos de petróleo frente a sus costas.

Esta decisión deberá ser aprobada por la Conferencia de Derecho Marítimo de Ginebra.



Contencioso ruso-sueco. — La dirección sueca de la Marina Mercante denunció ante un tribunal de Estocolmo a la compañía soviética Latvian Shipping, de Riga, al negarse ésta a pagar una multa de 10.326.981,72 coronas, como indemnización por la contaminación producida por uno de sus petroleros en el archipiélago de Stockholm.

La compañía rusa considera que la contaminación producida fue debida a un error en las cartas de navegación del petrolero *Tsesis*, lo que provocó la varada del mismo.

Dado que dichas cartas eran de origen sueco, la compañía soviética considera como responsable del accidente y de la contaminación producida al correspondiente organismo sueco.



Problemas con la legislación marítima argentina.—Según leemos en "Informe Económico", el Consejo de Armadores Europeos y la Asociación de Armadores Europeos y Japoneses han pedido a los Gobiernos de los 16 países miembros de dichas organizaciones que dejen de aplicar la legislación marítima argentina, según la cual el 80 por 100 del transporte marítimo entre Argentina y Europa debe realizarse en buques argentinos.

DISTINCIONES

Orden del Mérito Aeronáutico.—Le fue concedida la Gran Cruz del Mérito Aeronáutico con distintivo blanco al vicealmirante Liberal Lucini.



Orden del Mérito Militar.—Le fue concedida la Gran Cruz del Mérito Militar con distintivo blanco al vicealmirante Matéu Roldán.



Orden del Mérito Naval.—Fue concedida la Gran Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco a las siguientes personalidades:

Teniente general Rodrigo Cifuentes.
General de brigada de Infantería López-Viota Cabrera.

General de brigada del Ejército del Aire Torres Eguibar.

Contralmirante Samalea Pérez.
Contralmirante Martín Allegue.



Orden de San Hermenegildo.—Les fue concedida la Gran Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo a los generales de brigada de Infantería de Marina Ollero Castell y Yáquez de Sobrino.

ECONOMIA

España en el puesto 23.—Tal es la clasificación que concede a España el "Atlas del Banco Mundial" entre los países más ricos del mundo, con un producto nacional bruto de 2.990 dólares per cápita en el año 1976.

Kuwait aparece en primer lugar con 13.960 dólares, seguido de Suiza con 9.160, Canadá, Estados Unidos, Noruega, Dinamarca, etc.

Añadiremos que de 1960 a 1976 el crecimiento medio del producto nacional bruto español fue del 5,4 por 100.



Apoyo español a Perú.—Según leemos en "Informe Económico", la Cámara de Comercio hispano-peruana informó que España había apoyado financieramente y tecnológicamente a Perú en la adquisición de cinco buques mercantes, de 15.000 toneladas cada uno, en la irrigación de una vasta comarca del estado de Arequipa y en la construcción de un gran complejo industrial de fosfatos.

Actualmente, el flujo comercial entre España y Perú supera los 50 millones de dólares anuales.



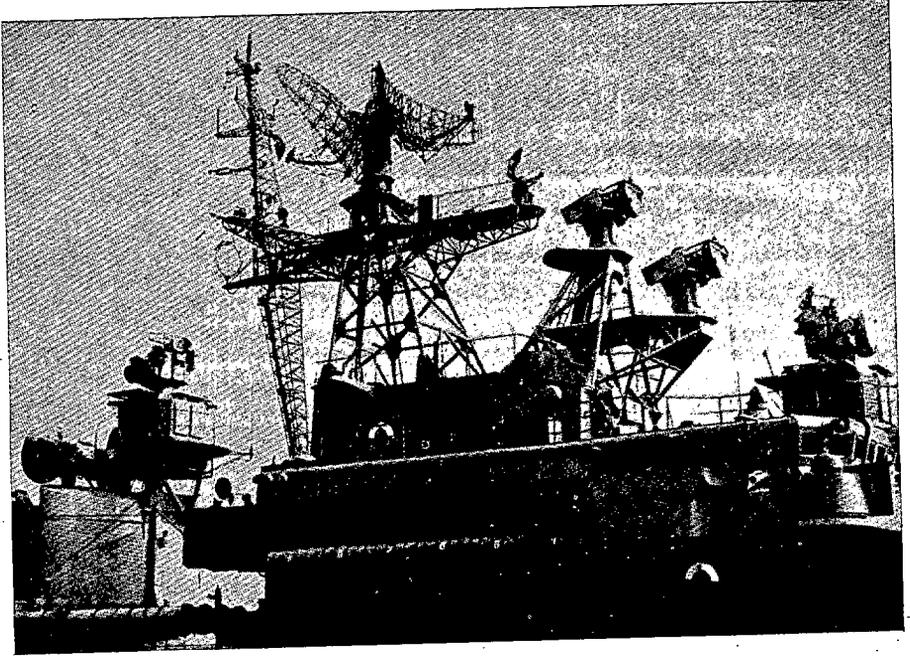
Máxima cotización del oro.—El precio del oro volvió a alcanzar un nuevo máximo histórico en el mercado londinense, al cotizar la onza en lingote a 253,75 dólares.

ELECTRONICA

Destruccion de la clase "Krivak".— La fotografia muestra con gran detalle la disposicion del puente, palo y antenas del destructor sovietico **Bditel'nyj**, perteneciente a la clase **Krivak-I**, que

cion de dos buques ro/ro-portacontenedores de 1.300 unidades TEU de capacidad.

Los astilleros citados obtuvieron este contrato, frente a la competencia japonesa, por ofrecer un precio muy atractivo gracias a una reciente disposicion



junto con dos fragatas de la clase **Mirka** realizó recientemente una visita a un puerto danés.

ENCARGOS

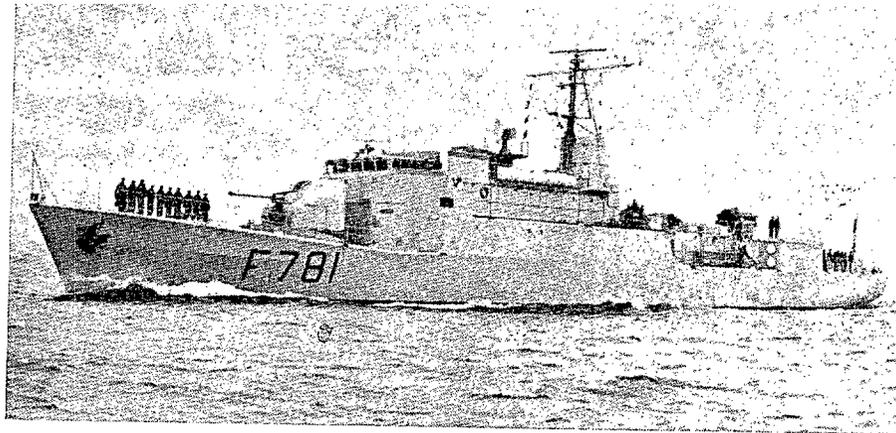
Valencia.—La Compañía Internacional de Navegación formalizó un contrato de 780 millones de pesetas con los astilleros de Unión Naval de Levante para la construcción de dos hidroplanos destinados a cubrir los servicios Málaga-Ceuta-Málaga y Algeciras-Ceuta-Algeciras.

"Sea Containers" controla en Italia. La compañía naviera estadounidense "Sea Containers" contrató con los astilleros italianos de Breda la construc-

gubernamental por la que los astilleros italianos reciben un 30 por 100 del coste de construcción de buques en concepto de subsidios.

Demanda de petroleros.—El "Boletín de Información Sectorial" de CONSTRUAVES indicaba que a lo largo del año pasado había evolucionado de manera positiva la demanda de petroleros de tonelaje medio y pequeño, por debajo de las 100.000 toneladas, tendencia que parece confirmarse en el año en curso.

Entre los diversos factores que atraen el interés de los armadores hacia este subsector figura el hecho de que el 70 por 100 de los buques actualmente en servicio corresponde a unidades de mucha edad, cuyo desguace se verá acelerado por las nuevas normas de IMCO.



ENTREGAS

Sevilla.—En la factoría de Astilleros Españoles tuvo lugar la entrega del carguero de 16.000 toneladas **Emporda**, construido para la compañía española Naviera Marasia.

Las características principales del nuevo buque son: eslora total, 147,4 metros; manga, 22,8; puntal, 13,5, y calado, 10,1.

Propulsado por un motor AESA-Sulzer, de 9.900 BHP, a 150 r. p. m., da una velocidad de 17,7 nudos.



Nueva fragata italiana.—Fue entregada oficialmente a la Armada italiana la fragata lanzamisiles **Sagittario**, segunda unidad de la clase **Lupo**, de la que el lector interesado podrá encontrar información en el Noticiero del mes de octubre pasado.

ESCUELAS

Pontevedra.—El director de Enseñanza Naval, contralmirante Aranda Carranza, efectuó su primera visita oficial a la Escuela Naval Militar de Marín y a la ETEA de Vigo.

ESPIONAJE

Teherán.—La "Voz de la Revolución" afirmó en un boletín de noticias que Irán no autorizará en lo sucesivo a Estados Unidos a utilizar sus bases en el norte del país para vigilar los movimientos militares soviéticos.

Según recogemos del diario "Informaciones", los aparatos de observación y otro material de estas bases habían sido ya parcialmente desmontados antes de la partida del Sha

Teherán.—El ministro de Asuntos Exteriores del Gobierno Baktiar anunció que Irán iba a retirarse de la organización de defensa del golfo Pérsico (CENTO).

ESTRATEGIA

Agrupación soviética frente a Vietnam.—La agencia Efe informó que, según una noticia aparecida en el "Washington Star", una agrupación soviética formada por dos cruceros y varias unidades de escolta se encontraba frente a las costas de Vietnam, en lo que se considera un gesto de apoyo al Gobierno de Hanoi en su enfrentamiento, con China.

FLETES

Conferencia Río de la Plata-Europa. Según "Informe Económico", fuentes argentinas anunciaron que el Gobierno de esta nación hispanoamericana había decidido retirarse de la Conferencia de Fletes Río de la Plata-Europa, por no estar de acuerdo con la participación asignada a su pabellón.

FLOTAS

Corbetas francesas para Argentina.—Según informa la publicación italiana "Rivista Marittima", dos avisos franceses del tipo **A-69**, que estaban destinados a Sudáfrica, serán adquiridos por la República Argentina como consecuencia del embargo decretado por las Naciones Unidas contra la adquisición sudafricana.

En la fotografía, el aviso **D'Estienne D'Ovres**, prototipo de la clase **A-69**,

cuyas características más importantes son las siguientes: Dimensiones, 80 × 10,3 × 3 metros; velocidad máxima, 24 nudos; autonomía a 15 nudos, 4.500 millas. Su armamento está compuesto por un cañón de 100 milímetros, dos ametralladoras de 20 milímetros, dos lanzadores sencillos de misiles **Exocet** MM-38, dos montajes dobles para el lanzamiento de torpedos **L-5** y un mortero antisubmarino de 375 milímetros.

HIDROGRAFIA

Plástico contra la erosión de las playas.—Con objeto de impedir los grandes desplazamientos de la arena de las playas en la costa mediterránea francesa, un equipo de buceadores instaló recientemente unas secciones experimentales de "césped" de plástico a 15 metros de profundidad, frente a la playa de Saintes Maries de la Mer, cerca de Marsella.

Estas "esteras", compuestas de un plástico entretejido al que se fijan manojos de hebras, también de plástico, reducen de forma importante la velocidad de las corrientes de arrastre y la arena se estabiliza al adherirse a ellas.

Este sistema de protección, desarrollado y perfeccionado por la Imperial Chemical Industries, ha sido utilizado de forma muy satisfactoria alrededor de los soportes de las plataformas petrolíferas instaladas en el mar del Norte.

INCIDENTES

Pesqueros españoles apresados.—La Embajada de España en Rabat confirmó que once pesqueros españoles estaban detenidos en puertos marroquíes por supuesta violación de las normas de pesca.

Según esta noticia difundida por Efe, siete de los pesqueros se encuentran detenidos en el puerto de Agadir, uno en el de Safi y tres en Casablanca.

Esta ha sido la primera vez desde hace más de un año que los guardacostas marroquíes apresan pesqueros españoles. Cabe señalar también que el tratado pesquero hispano-marroquí, ra-

tificado por las Cortes españolas en febrero del año pasado, no ha sido aprobado aún por la Cámara de representantes marroquí.

Posteriormente, las autoridades marroquíes apresaron otros siete pesqueros más, pero tras una serie de negociaciones, en las que, al parecer, el Gobierno español se responsabilizó del pago de las multas impuestas, todos los buques de pesca capturados fueron autorizados a volver a sus puertos de origen.



Melilla.—Dos pesqueros de arrastre melillenses fueron apresados por una patrullera marroquí que los condujo al puerto de Al-Hoceima (ex Villa Sanjurjo).

Uno de estos pesqueros, el **Guytago**, fue apresado a sólo una milla del puerto de Melilla, mientras que el otro, el **Cuarto Mandamiento**, fue detenido casi en la misma bocana del puerto sin que hubiera llegado siquiera a lanzar sus artes.

Ambos buques desplazan unas 75 toneladas, van propulsados con motores de 425 caballos y en el momento de su captura totalizaban una tripulación de 28 hombres.



Movimiento separatista kurdo.—Más de cien personas perdieron la vida en los enfrentamientos armados que tuvieron lugar entre separatistas kurdos y revolucionarios iraníes en la ciudad de Kaneh, próxima a la frontera de Irán con Irak.



Represalias antiguerrillas.—Aviones militares rodesianos bombardearon varias zonas rurales del sur de Zambia, en las que existen campamentos de guerrilleros nacionalistas rodesianos.

Este ataque parece haber sido la respuesta del Gobierno de Salisbury a diversos ataques de la guerrilla contra aviones civiles de la compañía Air Rhodesia, en los que fue derribado un **Viscount**, con 59 pasajeros a bordo, con un cohete de fabricación soviética **SAM-7** y otro avión resultó alcanzado por fuego de ametralladora.

INVENTOS

Nueva lancha británica.—En la fotografía, la lancha británica *Sea Dart*, que gracias a la configuración de su casco se desliza sobre un colchón de burbujas lo que le permite alcanzar importantes velocidades con muy poca potencia.

El casco, resultado de más de dos años de estudios, está formado por varias secciones cóncavas y presenta un nervio central que, a gran velocidad, eleva la parte delantera de la lancha como si de un hidroplano se tratara. Un corte en forma de uve que presenta este nervio desplaza el agua

INVESTIGACION

Explotación de fosfatos marinos.— Científicos neozelandeses estudian la posibilidad de recuperar millones de toneladas de fosfatos procedentes de los fondos marinos, que permitirían paliar la falta de fosfatos en estas islas, que anualmente deben de importar un millón de toneladas de este producto.

LANZAMIENTOS

Bilbao.—En la factoría de Olaveaga de Astilleros Españoles tuvo lugar el



oblicuamente y unas aletas situadas a ambos lados pulverizan el agua y crean unas burbujas en las secciones cóncavas de la parte posterior del casco, que disminuye la resistencia a la fricción del forro en contacto con el agua.

Con un motor de sólo 15 HP, esta lancha puede alcanzar una velocidad de 38 km/h.

lanzamiento del carguero polivalente, de 15.300 toneladas de porte, **Patricia Adriana S**, construido para la naviera española Euroflot.

Las principales características de la nueva unidad son las siguientes: eslora, 134 metros; manga, 21,40; puntal, 12,20; calado, 8,90, y velocidad, 14 nudos.

Irá propulsado por un motor Aesa-Burmeister and Wain, de 6.150 BHP, a 227 rpm.



Santander.—Tuvo lugar en los astilleros de esta ciudad montañesa el lanzamiento del carguero **Cabuérniga**, gemelo del **Valdaliga**, cuyas características más destacadas son: eslora, 106,50 metros; manga, 15,80; calado, 6,97, y porte, 6.000 toneladas.



Una historia laboral.—Según recogemos de la revista "Journal de la Marine Marchande", cuando lady Cameron, esposa del jefe de Estado Mayor de la Defensa británica, rompió la tradicional botella de champán sobre el destructor **Southampton**, en los astilleros Vosper Thornycroft de Woolston, el mecanismo de lanzamiento

de la empresa sustituyeron a la veintena de obreros que normalmente intervienen en esta maniobra.

Por su parte, los obreros de calderería han decidido boicotear la terminación del destructor.

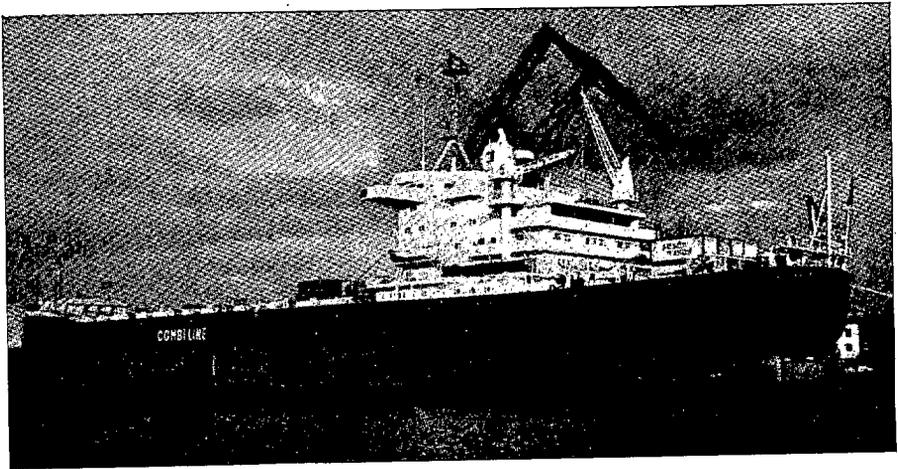
MANIOBRAS

Mar del Coral.—Tuvieron lugar en estas aguas unos ejercicios navales, en los que intervinieron cinco buques de guerra australianos y dos de la Marina de Guerra indonesia.

Según nuestras noticias, son ya cuatro las maniobras conjuntas efectuadas por Australia e Indonesia desde el año 1972.

MARINA MERCANTE

Formidable ampliación de un buque.
En la fotografía, el portacontenedores



no funcionó por haber sido boicoteado por miembros del sindicato de calderería Boilermakers Society, que solicitaban una prima de productividad prevista en un acuerdo local.

En vista del éxito, el lanzamiento fue aplazado hasta la siguiente marea, en la que el **Southampton** pudo ser puesto a flote gracias a que cuadros

alemán **Leverkusen Express** tras las obras de ampliación a que fue sometido en los astilleros Vulkan, de Bremerhaven.

La proa y popa fueron conservadas y entre ellas se dispuso una parte central de nueva construcción de 104 metros de longitud. Ello permite aumentar en un 30 por 100 las 21.300 tonela-

das de porte iniciales y fijar su capacidad de contenedores en 951 unidades TEU.



Oficiales ingleses.—Según el sindicato de la Marina Mercante británica (Merchant Navy and Airline Officers Association), unos 7.000 oficiales británicos, casi el 20 por 100 de los oficiales del Reino Unido, están embarcados en buques extranjeros y, en particular, en navíos japneses, escandinavos y de bandera de conveniencia.



Los "Lipers" crean problemas.—Estos buques, cuya denominación resulta de la contracción de las palabras **Liniers** y **Trampers**, fueron desarrollados para los armadores japoneses por los astilleros nipones como los buques convencionales del futuro, híbridos de portacontenedores y carguero en orre, de unas 18.000 toneladas de porte.

Ahora parece que el rápido desarrollo del tráfico de contenedores y la demanda de buques ro/ro ha significado un duro golpe para estos buques polivalentes, que tienen un costo de explotación demasiado elevado y representan una pesada carga para los armadores japoneses.

METEOROLOGIA

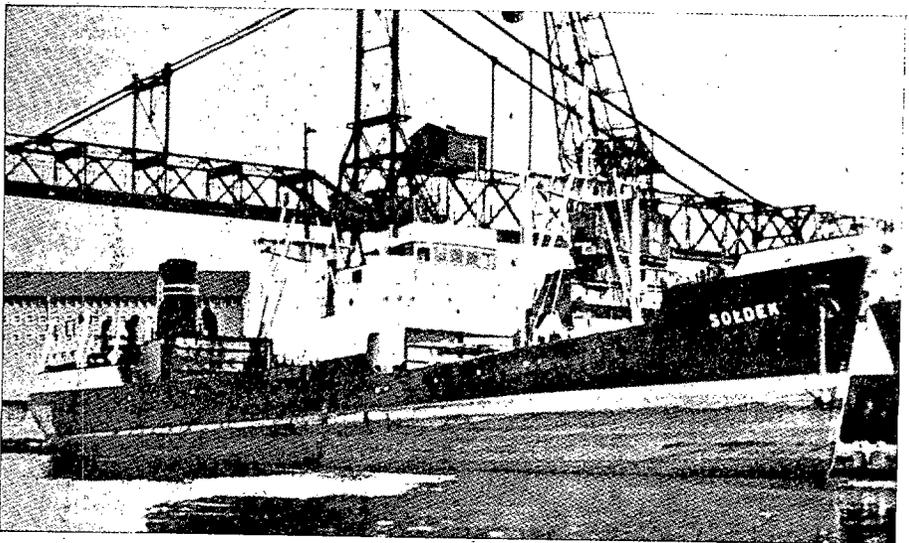
Progresos en las predicciones. — La Oficina Meteorológica de Gran Bretaña piensa que los progresos logrados en el estudio de las imágenes de radar y satélite permitirán mejorar las predicciones meteorológicas en los pronósticos de hasta doce horas de anticipación.

Conviene señalar que los meteorólogos ya habían logrado mejorar considerablemente los pronósticos realizados con una anticipación de entre veinticuatro y setenta y dos horas. Sin embargo, las predicciones con menos de doce horas se verían afectadas frecuentemente por pequeñas perturbaciones locales que hasta ahora eran muy difíciles de tener en cuenta.

NAVIEROS

Será transformado en buque-museo. En la fotografía, el buque mercante polaco **Soldek**, que será convertido en un buque-museo en Stettin.

El **Soldek** es considerado como el primer buque mercante de alta mar construido en Polonia desde 1945. Fue lanzado en 1948 y pertenece al denominado Tipo **B-30**. Con su retirada del servicio activo desaparece el último buque de vapor de la Marina Mercante polaca que quemaba carbón.



NAVEGACION

Barcelona.—Permaneció unos días en la Ciudad Condal el buque oceanográfico italiano **Bannock**, en el que se lleva a cabo un programa de investigación sobre la navegación marítima, en el que colaboran Alemania, España e Italia.

Dirigido este programa por el profesor Volta, se han conseguido en él espectaculares mejoras técnicas en el desarrollo de pilotos automáticos de navegación y en los procedimientos para evitar los abordajes.



“Cajas negras” para buques de guerra.—Gran Bretaña proyecta instalar en sus buques de guerra “cajas negras” similares a las que son utilizadas en los aviones de línea para registrar los detalles de los vuelos.

La firma Kelvin Hughes, perteneciente al grupo británico Smiths Industries, es el fabricante de un equipo ultramoderno de navegación que tiene importantes aplicaciones, entre las que figura la citada “caja negra” y el trazado automático de la derrota.

NAVIEROS

Críticas a Estados Unidos.—El Consejo de Asociaciones de Armadores Europeas y Japonesas (CENSA), a través de su Secretaría General, criticó duramente las repercusiones que podría tener el informe facilitado por la Comisión norteamericana de Revisión Antitrusa.



Apoyo financiero en Italia.—Como una etapa más del programa de ayuda al sector naval, el Consejo de Ministros italiano, según informa CONSTRUNAVES, aprobó un proyecto de ley de ayuda al saneamiento financiero de las empresas navieras.

El citado proyecto, enviado al Senado para su aprobación definitiva, establece un fondo inicial de 100.000 mi-

llones de liras (unos 11.100 millones de pesetas) para créditos y subvenciones que permitan ayudar a las compañías armadoras italianas que se encuentren con problemas de liquidez.

NECROLOGIA

General de brigada asesinado.—El general de brigada de Intendencia del Ejército don Agustín Muñoz Vázquez fue asesinado en Madrid por un comando terrorista, cuando descendía del coche oficial para entrar en su domicilio.

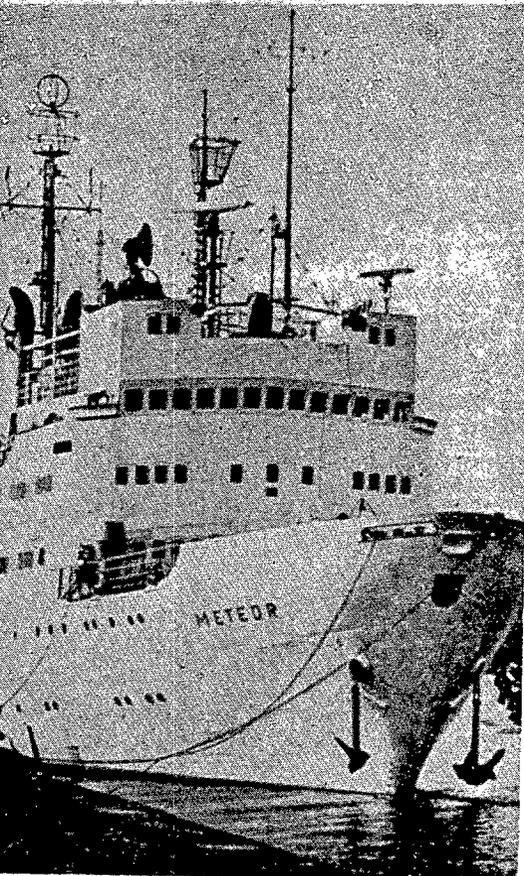
El general Muñoz Vázquez había nacido en Sevilla el 26 de septiembre de 1913. Ingresó en el Ejército el 10 de julio de 1935, alcanzando el grado de general el 4 de julio de 1977. Tras desempeñar el cargo de intendente general de la IV Región Militar, en Barcelona, fue trasladado a Madrid el 7 de diciembre de 1978, como intendente director delegado de los Servicios de Economatos Militares del Ejército, dependiente de la Secretaría General para Asuntos de Personal y Asistencia Social.

La capilla ardiente fue instalada en el Hospital Gómez-Ulla, de Madrid, donde el vicario general castrense ofició una misa de “corpore insepulto”, a la que asistieron los familiares del general asesinado; el jefe del Estado Mayor del Ejército, teniente general don Tomás de Liniers; el capitán general de la I Región Militar, teniente general De la Torre Pascual, y numerosos generales, jefes, oficiales y suboficiales de los tres Ejércitos, Guardia Civil y Policía Nacional.

Los Reyes de España acudieron al Hospital Gómez-Ulla para rendir un último homenaje a esta nueva víctima del terrorismo y tras orar unos minutos en la capilla ardiente dieron el pésame a la familia. Posteriormente, los restos mortales del general Muñoz Vázquez fueron trasladados en helicóptero a Ceuta, donde fueron inhumados en el cementerio de Santa Catalina.

OCEANOGRAFIA

Mar Mediterráneo.—El buque alemán de investigación oceanográfica **Meteor** realizó en aguas mediterráneas



co", existe un acuerdo de principio en el tema pesquero entre España y Portugal, tras la reunión celebrada por el ministro español de Transportes y Comunicaciones, Sánchez Terán, y el ministro portugués de Agricultura y Pesca, Vaz Portugal.



Gran buque pesquero polaco.—En los astilleros polacos Héroes de Westerplatte, de Gdansk, fueron unidas las dos mitades del prototipo de buque pesquero de la serie **B-407**, que será la mayor unidad de la flota pesquera polaca.

Se trata de un buque-factoría de 2.100 toneladas que podrá faenar a profundidades de hasta 1.500 metros y en todas las zonas climáticas, incluso en aguas cubiertas de hielos.

POLITICA

Dos primeros ministros iraníes.—El ayatollah Jomeini decidió nombrar a Mehdi Bazargan, de setenta y tres años de edad y veterano opositor del Sha, primer ministro del denominado Gobierno provisional de la República islámica en Irán.

Poco después de conocer la decisión de Jomeini, el primer ministro del Gobierno constitucional iraní, Shapur Bakhtiar, declaró que en Irán no habría más que un Gobierno y que el país, lo mismo que la legalidad, era indivisible.



Triunfa la revolución islámica.—Tras la dimisión del Gobierno del primer ministro Bakhtiar, el movimiento revolucionario chiita que dirige el ayatollah Jomeini quedó dueño de la situación política en Teherán.

Con anterioridad, las Fuerzas Armadas iraníes, a través del jefe del Estado Mayor del Ejército, habían proclamado su neutralidad en las rivalidades políticas que dividían la nación.

El primer ministro del Gobierno triunfante, Mehdi Bazargan, nombró al general Vali Gharani jefe del Estado Mayor de las Fuerzas iraníes.



una campaña de tres meses de duración, dentro de cuyo programa figuraba una estancia de siete días en el puerto de Alejandría para participar en un Seminario sobre temas marinos.

En estas páginas, una fotografía de archivo del **Meteor**.

ORGANIZACION

Marina de Guerra estadounidense.—El 31 de julio del año pasado, según una información publicada por la revista "Marine Rundschau", los efectivos humanos de la Marina norteamericana eran los siguientes:

- Marina propiamente dicha: 527.184 hombres.
- Infantería de Marina: 190.384 hombres.
- Guardacostas: 37.758 hombres.

PESCA

Acuerdo pesquero hispano-portugués. Según leemos en "Informe Económi-

Golfo Pérsico.—El ministro de Asuntos Exteriores de Omán, dada la rapidez con que evoluciona la situación en Irán, hizo un llamamiento a los Estados árabes del Golfo para tratar de llegar a un pacto de seguridad mutua que evite cualquier agresión o subversión apoyada por potencias extranjeras.



Referéndum en Irán.—El nuevo Gobierno iraní anunció que el día 21 de marzo tendría lugar un referéndum para decidir cuál será el futuro sistema de gobierno de la nación.

También se indicó que el ayatollah Jomeini, dirigente religioso que encabezó la revolución que derrocó al Sha, pensaba retirarse a la ciudad santa de Qom.



Embargo estadounidense a Nicaragua.—Estados Unidos suspendió su ayuda económica y militar al Gobierno nicaraguense debido a la negativa del presidente Somoza a aceptar una mediación en la situación de su nación.



Cambio presidencial en Congo-Brazzaville.—La Junta Militar del Congo-Brazzaville, único organismo político-legal en esta nación, sustituyó al general Yhombi por el coronel Sassous-Ngessou en el cargo de presidente y primer ministro de la República Popular del Congo.

Este país centroafricano tiene una población de 1.440.000 habitantes y una extensión de 343.211 kilómetros cuadrados. Recibió la independencia en 1960 y en 1963, tras un golpe de Estado, adoptó una política marxista-leninista.

Sin embargo, las empresas privadas francesas han seguido conservando un papel muy importante en la economía de la nación.



Japón reclama las Kuriles.—El Parlamento japonés aprobó una resolución en la que se pedía a la Unión Soviética la devolución de las islas Kuriles y la retirada de las bases militares instaladas en ellas.

Tras la votación, el ministro nipón de Asuntos Exteriores aseguró a la Cámara que el Gobierno continuaría las negociaciones con los soviéticos para conseguir la devolución de las islas de Habomai, Shikotan, Kunashiri y Etorufo, cuyo entrega a Japón es condición previa para la firma de un tratado de paz con Moscú.

PROGRAMAS

Presupuesto de la Marina francesa.—Según recogemos de la revista "Défense Nationale", el presupuesto de la Armada francesa para 1979 es de 13.048,8 millones de francos, de los que 6.800,9 millones corresponden al apartado "funcionamiento", es decir, sueldos, combustibles, gastos de alimentación, mantenimiento y actividades de la Fuerza, etcétera.

Los 6.247,9 millones de francos restantes corresponden a gastos de capital, como son: nuevas construcciones de buques y aviones, estudios y pruebas de nuevos misiles y armas, desarrollo de la fuerza submarina estratégica, etc.

PUERTOS

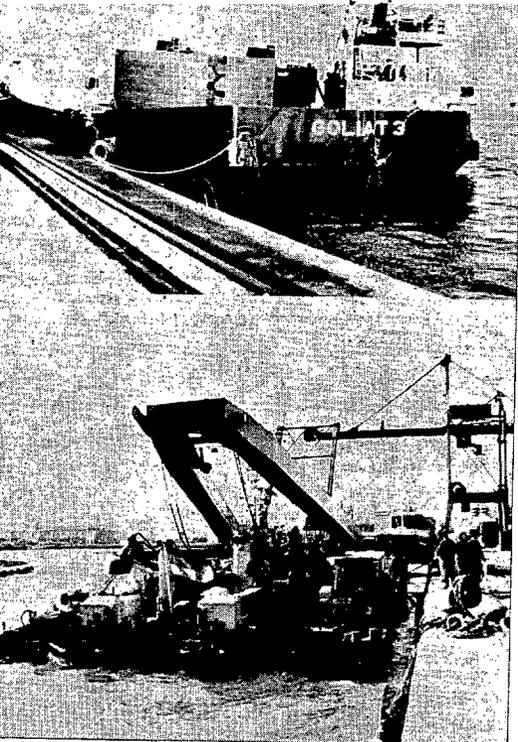
Bilbao.—En el "Boletín Informativo" de ANAVE leemos que, por segundo año consecutivo, el puerto bilbaíno registró en 1978 un descenso en su movimiento comercial.

Según esta información, el tráfico marítimo total en 1978 alcanzó los 20.451.000 toneladas, lo que representa un 3,11 por 100 menos que el correspondiente a 1977, que, a su vez, desmereció en un 1,93 por 100 respecto al tráfico contabilizado en 1976, año en que Bilbao alcanzó su máximo tráfico comercial de todos los tiempos, con 21.525.917 toneladas.



Dover.—Entró oficialmente en servicio en este puerto inglés la mayor terminal del mundo para aerodeslizadores, cuyo estilo recuerda mucho al de un aeropuerto.

La nueva terminal, valorada en 15 millones de libras esterlinas, fue construida en poco más de dos años y me-



dió y ocupa seis hectáreas de terreno ganadas al mar.

Podrá atender un tráfico anual de cuatro millones de pasajeros y 550.000 vehículos y tiene capacidad para recibir al mismo tiempo seis grandes aerodeslizadores.

SALVAMENTOS

En busca de galeones españoles.—En el muelle Reina Sofía, de Cádiz, atracaron a mediados del mes de enero la barcaza-dique **Goliat-3** y la grúa flotante **Hebe-1**, cuyas fotografías ilustran esta noticia, que junto con el remolcador **Neptun Suecia** y una barcaza taller, participarán en Puerto España, Trinidad, en el salvamento de varios galeones españoles hundidos en aquellas aguas.

Suponemos que el móvil primero de esta expedición será el posible hallazgo de algún fabuloso e hipotético tesoro dentro de los viejos cascos sumergidos.

Buceadores de la Armada en el Jarama.—Veintitrés hombres, pertenecientes a la unidad especial de buceadores

de combate de Cartagena, intervinieron de forma decisiva en la localización y recuperación de un automóvil que, con dos policías nacionales, había caído al río Jarama, a la altura del Puente de la Reina.

La fuerte crecida del río, la baja temperatura de sus aguas y su prácticamente nula transparencia hicieron muy difícil la localización de las víctimas y del automóvil accidentado.



Pacífico norte.— Un pesquero de arrastre soviético salvó a los 10 tripulantes de un avión **Orion** de la Armada estadounidense, que había caído al mar en esta zona.

SUBMARINOS

Clase soviética "Delta III".—La revista alemana "Marine Rundschau" informaba que estos submarinos nucleares serán armados con proyectiles **SSN-18**, cuyo alcance es, al menos, de 8.000 kilómetros.

Al parecer, la URSS puede producir anualmente dos o tres de estos submarinos.



Nuevas bases rusas.—Según informaciones japonesas, la URSS prepara cerca de Vladivostok dos nuevas bases de apoyo para sus submarinos nucleares de las clases **Delta II** y **Delta III**.



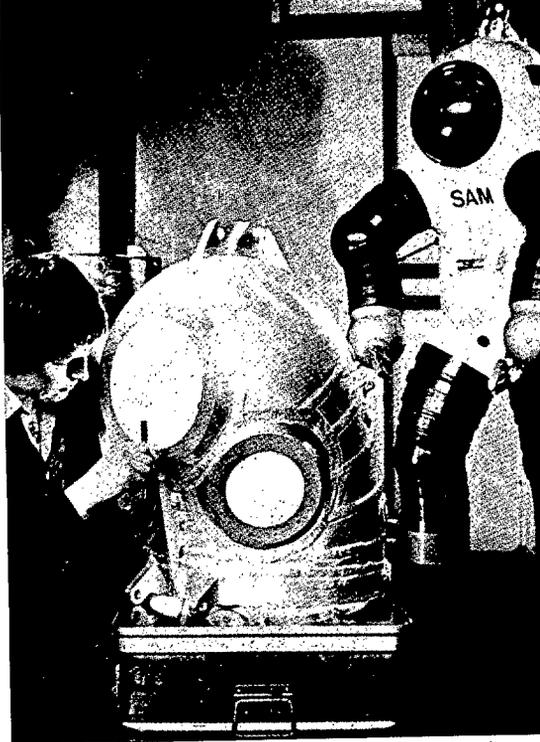
Regalo libro a la PLO.—La revista alemana "Marine Rundschau" informó recientemente que el presidente libio Gaddafi había regalado a la organización terrorista PLO un submarino de los dos construidos en Yugoslavia para Libia y que habían sido entregados a esta nación en el mes de septiembre último.

Al parecer, la dotación será entrenada en Pakistán y el submarino, bautizado con el nombre de **Fatah**, sólo podrá ser utilizado contra objetivos israelíes.

TECNICA

Escafandra de gran profundidad.— En la fotografía, la escafandra denominada **SAM**, desarrollada por los laboratorios de **UMEL** (Under Marine equipment) y que permitirá alcanzar profundidades de hasta 610 metros.

Con esta escafandra podrá el buzo subir a la superficie sin necesidad de cubrir todas las etapas que exige normalmente la descompresión.



TRAFICO

Nuevo buque en la línea Barcelona-Palma. — Se trata del transbordador **Ciudad de Badajoz**, de la Compañía Trasmediterránea, que recientemente efectuó su viaje inaugural de Palma de Mallorca a Barcelona.

El **Ciudad de Badajoz** es el más moderno buque español para el transporte de pasajeros y carga, concretamente automóviles. Mide 138 metros de eslora y tiene una velocidad de crucero de 21 nudos, capacidad de garaje superior a los 200 vehículos y alojamiento para 750 pasajeros.

Este buque fue lanzado hace unos meses en Estados Unidos y realizó sus pruebas de mar entre Seattle y Vancouver. Lleva el nombre de **Normandy-Princess**.

Servicio Europa - Oriente Medio.— Tres compañías europeas de navegación han integrado sus servicios marítimos desde el Reino Unido a puertos europeos y de Oriente Medio.

Estas compañías son: la *Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft*, de Bremen; la *Nedlloyd Linjnen*, de Rotterdam, y la *Cmb*, de Amberes.

Los buques asignados a este tráfico serán de los tipos ro/ro, portacontenedores y cargueros de tonelaje normal.

Tráfico fluvial francés.—Según publica la revista "Journal de la Marine Marchande", el tráfico fluvial en Francia entre los meses de diciembre de 1977 a noviembre de 1978, ambos inclusive, totalizó 22.266.119 toneladas, de las que 11.822.943 correspondieron a materiales de construcción, 3.690.589 a combustibles minerales y 3.910.705 a productos petrolíferos.

VISITAS

Visita de AJEMA a Cádiz.—El lunes, día 29 de enero, a las 9,30 horas, se inició oficialmente la visita de inspección a Centros y Dependencias de la Zona Marítima del Estrecho y a las instalaciones de la Flota en ella enclavadas, que terminaría a últimas horas de la tarde del día 1 de febrero.



La recepción oficial tuvo lugar ante el edificio de Capitanía General. Después del desfile, y tras haber saludado a las Comisiones asistentes al acto, el almirante Arévalo Pelluz pasó al Centro de Operaciones Navales, en donde

se le expusieron las realizaciones y los problemas con que se tropieza para llevar a cabo los cometidos asignados a las fuerzas dependientes de la Zona Marítima. Finalizada la exposición, el AJEMA, acompañado por el capitán general de la Zona Marítima, visitó el Arsenal de La Carraca.

Por la tarde, lo hizo a la Base de Puntales y las instalaciones del Mando Anfibio.

El día 30 estuvo dedicado a escuelas, clubs y hospital. Los Centros visitados fueron: Instituto y Observatorio de Marina, Escuela de Suboficiales, Nuevo Hospital de Marina, Centro Residencial, Cultural y Deportivo para Cabos "El Castillito", Club Naval de Suboficiales, Cuartel de Instrucción y Escuela de Tiro Naval "Janer".

El miércoles 31 le tocó el turno a instalaciones y Dependencias alejadas de San Fernando y se visitaron: el Rancho de la Bola, Base Naval de Rota, Flotilla de Aeronaves y **Dédalo**. Después de comer en la casa del almirante jefe de la Base, se salió, en helicóptero, para Tarifa, donde se recorrió la Estación Naval.

En la noche de este día, el almirante Arévalo ofreció una cena en el Club Naval de Oficiales.

La Escuela de Aplicación de Infante-



ría de Marina, el Tercio del Sur y el Tercio de Armada fueron visitados durante la mañana del día 1. Fuerzas de esta Unidad hicieron una demostración de medios acorazados en la zona de los Mixtos.

Tras la comida en el TEAR con el general, jefes y oficiales de Infantería de Marina, se recorrieron las instalaciones del Instituto Hidrográfico de la Armada, con lo que se dio por terminada la visita oficial.

Durante toda ella, el AJEMA mantuvo frecuentes contactos personales y coloquios con jefes, oficiales, suboficiales y cabos para tener información de primera mano sobre la situación, aspiraciones y problemas a que tienen que hacer frente los componentes de la Armada.



Misión venezolana.—El pasado 4 de marzo llegó a Barajas, invitado por el jefe del Estado Mayor de la Armada, el vicealmirante La Grave Fry, acompañado de su esposa, doña Beatriz Losada de La Grave, y del contralmirante Carratu Molina y García Bastidas, amén del capitán de fragata ayudante de Bandera Gil Rojas

En el Cuartel General de la Armada tuvo lugar una recepción, en la que se impusieron la Gran Cruz del Mérito

Naval a tan ilustres marinos, a los que a continuación les fue ofrecida una cena. Asimismo, en la Embajada de Venezuela en Madrid, y tras una recepción, se les impusieron la Gran Cruz del Mérito a los almirantes Arévalo Pelluz y Manso Quijano.

Durante su visita a España se trasladaron a Cartagena a fin de visitar la Empresa Nacional "Bazán", la corbeta **Descubierta** y los patrulleros **Lazaga** y **Barceló**, visita que se consideró muy fructífera a tenor de las declaraciones efectuadas.

El miércoles 7 de marzo, a última hora de la noche, partió para Venezuela tan fraterna misión, que dio en todo momento muestras de agradecimiento y satisfacción por el desarrollo de su visita.

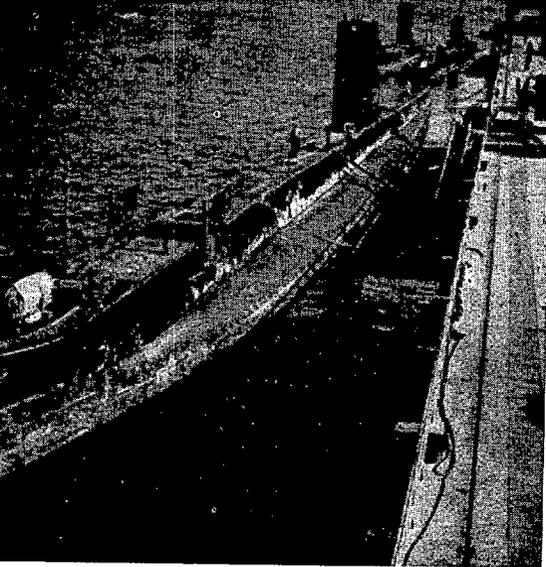


La Coruña.—Entró en este puerto, para repostar y dar un descanso a su tripulación, el buque oceanográfico soviético **Gigometr**, de servicio en aguas del Atlántico.



Vigo. — Permaneció cinco días en este puerto el submarino británico **Orpheus**, de la clase **Oberon**, que manda el capitán de corbeta William Pym.





Saudita, Omán, Emiratos del golfo Pérsico y Qatar.



El presidente Carter, en Méjico.—El presidente mejicano López Portillo y su colega norteamericano Carter mantuvieron en la ciudad de Méjico una serie de conversaciones dirigidas al estudio de las relaciones entre las dos naciones, en las que los temas dominantes fueron: gas natural y petróleo, comercio bilateral, trabajadores migratorios, contaminación ambiental e intercambio científico y tecnológico.



A su llegada a Vigo, el submarino era esperado por el agregado naval a la Embajada inglesa en Madrid, capitán de fragata Lee, y el vice-cónsul de Gran Bretaña en Vigo, señor Cogolludo.

Durante su estancia en nuestra patria, los marinos ingleses realizaron algunas excursiones turísticas y participaron en diversos actos sociales y actividades deportivas organizados en su honor.

Ilustra esta noticia una fotografía de archivo del submarino **Grampus**, perteneciente a la misma clase que el **Orpheus**.



Isabel II, en Oriente Medio.—La Reina de Inglaterra y su esposo, el duque de Edimburgo, acompañados por el secretario de Asuntos Exteriores, David Owen, realizaron su primer viaje oficial a las siguientes naciones de Oriente Medio: Kuwait, Banrein, Arabia

SOLUCION AL MARINOGRAMA NUMERO 146

El Sol despierta y los pájaros acuáticos hacen en el aire fiestas de picos y de alas.

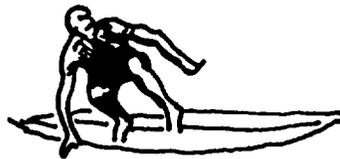
ASENJO SEDANO

SOLUCION A LA NAUTRAPELIA NUMERO 66

Menudo enredo.

SOLUCION AL PAÑOL DE VOCES NUMERO 66

1. Mascarón.—2. Oporto. A.—3. Libro. Ut.—4. Uñas. Glu.—5. San. Arar.—6. Cr. Trina.—7. O. Formol.—8. Catea. I. — 9. Sobao. Az. — 10. Eral. Era. — 11. Dad. Usad.—12. Alarmado.



LIBROS Y REVISTAS



COMENTARIOS

MADARIAGA, Salvador de: **España. Ensayo de Historia contemporánea.**—12.^a ed. Espasa-Calpe, S. A. Madrid, 1978; 637 págs.

El prestigio del recién desaparecido escritor español, así como la importancia de la obra enunciada, aconsejan esta recensión; pero no hemos de ocultar las dificultades que el comentario supone. La primera de ellas concierne a su densidad intrínseca, que entorpece su análisis y aun su glosa; la segunda afecta a nuestra pretendida asepsia ideológica, nada fácil en tema político y próximo, y en autor tan conocido por su habitual clarividencia como por sus rachas de filias y fobias viscerales.

Y hay, todavía, una dificultad más. La primera edición de *España* vio la luz en Londres, en 1929. A lo largo de casi medio siglo, Salvador de Madariaga fue añadiendo nuevos capítulos y observaciones. Pero algunos de sus juicios, sin retoque desde el día de su parto, quedaron fosilizados, cuando no contradichos por textos posteriores. Sea lo que fuere, intentaremos una síntesis de su contenido, guardando para las líneas finales un leve toque estimativo.

¿Cuáles son para el eminente historiador coruñés las características políticas del español? Noción espontánea de la igualdad, que a su vez nació de un profundo sentido de la fraternidad. Individualismo egoísta, que siente el patriotismo como una pasión posesiva, de tal forma que la patria es la amada que le pertenece a uno, y no uno a la patria. Fuerte instinto de conservación de la propia libertad, hasta el extremo de rehuir cualquier forma de cooperación social que pueda llegar a esclavizarnos. De ahí las tendencias dominantes hacia la dictadura y

el separatismo; de ahí el contraste de dos semillas en suelo americano: los Estados Unidos de Angloamérica y los Estados Desunidos de Hispanoamérica. El español es el anti-tipo alemán, y su *yoísmo* no hallará curación sino por los caminos de la solidaridad.

Y vamos con la Historia. Carlos V, al pretender curar las heridas causadas a la unidad europea por la Reforma, legó los Países Bajos a la Corona española —y no al Imperio germano—, tomando así la decisión más desastrosa de nuestro pasado. A ella debemos, en parte, dos siglos de enemistades y luchas constantes, cuyos efluvios aun no se desvanecieron del todo. Carlos III, personificación del centralismo y el despotismo, y cuya fe religiosa pasa a ser superstición o símbolo oficial y vacío, prepara la caída de los monarcas futuros, incapaces para llevar el peso de tanta libertad.

En cuanto al período de la Restauración, el honrado y honorable Cánovas fue para Madariaga el mayor corruptor de la vida política que España ha conocido. Ya con Alfonso XIII, los años que corren desde el Desastre hasta la primera guerra mundial constituyen un período de intensa actividad intelectual, en el que España desarrolla su vida universitaria y educa su opinión pública, gracias a la actitud abierta de la Prensa y al magisterio de los hombres que solemos englobar en la generación del 98.

El mayor pecado de Alfonso XIII fue su afán de gobernar; era un buen político, paciente, cauteloso y táctico, pero no un hombre de Estado. Le faltaba un sistema claro de creencias, acaso por una formación inadecuada. No reconoció más que dos partidos en la política real: la Iglesia y el Ejército. Canalejas fue el único gobernante que brilló en el reinado de don Alfonso. Maura, si bien reconstruyó nuestras fuerzas navales, fue impopular por cuanto la prensa izquierdista le acusó de tendencias capitalistas. Pese a esta observación, el liberal Madariaga, páginas después y refiriéndose a Miguel Maura, dice incidentalmente: "hijo del gran estadista conservador de la monarquía".

El clericalismo es el enemigo más rígido de toda transacción razonable; la imposición de la enseñanza católica es su característica. Su política en el campo de la instrucción "se inspiraba en dos reglas: la acumulación de fondos por el cultivo de los ricos, y el estorbo del progreso en la enseñanza oficial". Al estallar la guerra civil, en vez de abrir los brazos hacia los dos bandos, el Episcopado publicó en 1937 una pastoral "haciendo causa común con los rebeldes".

¿Y qué escribe de la milicia? "El Ejército español importa más como instrumento de política interior que como arma de guerra". Es un Estado dentro del Estado, que alcanzó con la Ley de Jurisdicciones un exorbitante privilegio jurídico. Bien que algunos generales merezcan la benevolencia del escritor, como don Dámaso Berenguer, a quien llama hombre inteligente y culto, juicioso, paciente, con habilidad profesional y dominio de sí mismo.

En cuanto a nuestros regionalismos, juzga al catalán como un ultra-individualista, cuya lengua murió como instrumento de cultura a principios del siglo xvi. La aspiración separatista de nuestras regiones le parece tan absurda como lo sería hoy la de Escocia, Borgoña, Saboya

o Venecia. Cataluña es para Madariaga una nación, si bien una nación española; y el catalanismo, como emoción real y como fenómeno muy español, puede ser uno de los factores más fecundos en el renacimiento político peninsular. El País Vasco, como tal unidad, al igual que el vocablo "Euzkadi", es una creación moderna, y ya en su individualismo como en su religiosidad, tantas veces conservadores y reaccionarios, se revela como la quintaesencia de lo español. Galicia funda su separatismo en una mítica imagen de explotación y maltrato por parte de Castilla, cuando a lo largo de casi dos siglos Castilla estuvo gobernada por gallegos mucho más que Galicia por castellanos.

El resurgir de los nacionalismos locales se debe al fracaso histórico de España como potencia mundial. El separatismo es el primer impulso del español inexperto en política; y vascos y catalanes padecen experiencia política permanente y casi incurable. Si Cataluña y Euzkadi no refrenan sus sueños separatistas "es segura una guerra civil en la que desde luego estaría unida toda España". Porque no es éste el momento para dividir una nación consolidada, sino para integrarla en una nación mayor. No es el momento para multiplicar las republiquetas, sino para federar los continentes.

El general Primo de Rivera respondía a un tipo de pura tradición española; espontáneo, intuitivo, mal informado, imaginativo y gran patriota; tenía buen corazón, valor físico y moral, así como una generosidad a prueba. Su golpe de Estado de 1923, en momento muy comprometido para ciertas figuras militares por su actuación en la campaña africana, contaba con todas las bendiciones de Alfonso XIII. Los resultados de aquella dictadura favorecieron más a las reformas materiales y sociales que a la vida intelectual de la nación. Finalmente, perdido el apoyo del Ejército, se desvaneció el general que había gobernado al país con buena voluntad, pero sin capacidad para frenar sus impulsos, buenos o malos.

Y llegó la República, más a impulso de una ola de emoción que de una convicción profunda. Su historia, según el autor, es la de una lucha interna del centro para existir y la de los extremos para impedirselo; ahí estaba nuevamente la intransigencia de nuestro carácter. El alborozo de los primeros días se tiñó pronto de preocupación; el cerrilismo encontró facilidades para mezclar la revolución con el bandolerismo y la destrucción de obras de arte. Las Cortes Constituyentes legislaban *contra* el pasado y *no por* el futuro, de tal forma que aprobaron una Constitución inviable, ahogada de anticlericalismo estrecho.

La extrema izquierda, como acostumbra, traicionó a la izquierda, proclamando el comunismo libertario y manteniendo el fermento de la agitación, hasta desbaratar los planes de Azaña, verdadero hombre de Estado, que sólo encontró digno adversario en Gil Robles. Largo Caballero perdió la cabeza y, en su deseo de anticiparse a los comunistas, optó por una extrema rebeldía. José Antonio Primo de Rivera, valiente, inteligente e idealista, quería oponerse al comunismo mediante un autoritarismo de signo contrario. Alcalá Zamora, débil y caciquil, cayó en la tentación de rodearse de gente menuda. El antidemocratismo socialista se puso de manifiesto en la revolución de Asturias,

auténtica guerra civil; con esa rebelión de 1934, "la izquierda española perdió hasta la sombra de autoridad moral para condenar la rebelión de 1936".

El triunfo frentepopulista de febrero del 36, con su amplia amnistía y el aumento aterrador de desórdenes, violencias, incendios, asesinatos y usurpaciones, significaba la entrada del país "en una fase francamente revolucionaria". Agentes del Comintern unificaron a las juventudes socialistas y comunistas, mientras Largo Caballero no ocultaba su intención de instaurar una dictadura del proletariado. En aquella atmósfera caldeada, Calvo Sotelo acusa en las Cortes la lenidad del Gobierno, y la Pasionaria grita allí mismo su premonición o su condena: "Este es tu último discurso".

Julio de 1936. El propio Madariaga había advertido a un ministro socialista: "Prieto, vamos derechos a una guerra civil", y escribe ahora: "La circunstancia que hizo inevitable la guerra civil en España fue la guerra civil dentro del partido socialista". La disgregación republicana y el afán izquierdista por hacer la revolución proletaria decidieron el resultado de la contienda. El autor rotula a unos u otros antagonistas como rebeldes y revolucionarios. Toda la Marina de Guerra hubiera apoyado a los primeros, de no haber estado carcomida por células comunistas que en muchos casos asesinaron a los oficiales y se apoderaron del mando, sin haber sabido ejercerlo después con efectividad. Hay aquí una detallada referencia a la presión ideológica de la República sobre intelectuales españoles de renombre internacional, al crimen cultural que se cometió con el cacareado salvamento de los cuadros del Museo del Prado, a la caótica proliferación de checas o tribunales populares y al vergonzoso episodio, apadrinado por Negrín, de la desaparición del oro español.

Pese a su liberalidad, Madariaga enjuicia a Franco con la sistemática dureza habitual: Franco sólo pensaba en Franco y sólo pretendía durar. Era mentalmente agudo, sereno, de voluntad férrea, insensible, afanoso de poder, hábil estratega y táctico, dado a equilibrar tendencias contrapuestas; fue el único monarca despótico de España y carecía de don de mando (!). Mandó en la Falange para que la Falange no mandase. El "escandaloso exhibicionismo de fuerza" de los anuales desfiles de la victoria bastarían para condenarle irremisiblemente. Sus largos años de caudillaje fueron para la pobre España "aún más vacíos de su vida que los treinta y nueve de Carlos II". Y ya, puesto a negar, niega incluso el patriotismo de Franco. Finalmente, el escritor califica la creación de F. E. T. de las J. O. N. S. como un insulto descarado a los tres grupos que la integraban..., sin perjuicio de reconocer implícitamente que tal fusión ideológica, bajo un solo mando, hizo posible la victoria.

El enfoque del período del desarrollo se hace con la consabida reticencia, porque España se quiere incorporar "al paraíso de las naciones esclavas de su progreso", y el innegable éxito económico y social no se debe a la rectoría política, sino a la vitalidad del pueblo español (antes calificado de antítesis del alemán) y a la presión exterior. Las diferentes amnistías y las medidas de libertad religiosa no fueron, por su-

puesto, más que artificios para ganar la complacencia del Occidente liberal. "La clase obrera está mejor de salarios y de nivel de vida; pero precisamente porque ahora puede levantar los ojos del plato, está más descontenta". ¡Luminosa y honesta deducción!

Entiende Madariaga que sólo hay esperanza para España en una línea política equidistante de la derecha católica y de la izquierda socialista. Y escribe: "Unidad primero, libertad después", para rematar diciendo que hay que "subordinarlo todo al orden y a la continuidad", conclusión que puede evocarnos una voz que él envió a los infiernos.

Salvador de Madariaga, liberal de izquierdas, servidor de la República como ministro y embajador, promotor de la condena de Munich contra el régimen de Franco, anticlerical y antimilitarista de estilo ya descalificado (para él fue un error la enseñanza castrense recibida por Juan Carlos I), se muestra tan ácido y despiadado con sus antagonistas como tiernamente apasionado con su credo político. De esta forma, su credibilidad y su pensamiento cobran mayor altura cuando discurre con atractiva originalidad por los caminos de la filosofía de la historia que cuando enjuicia al adversario próximo. Pero ahí están sus quilates como egregio pensador y como paradigma de español, por razón y por pasión. Sus páginas incitan siempre a una seria reflexión sobre el pasado, el presente y el futuro de nuestra tierra.

Esta última edición y la muerte de su insigne autor en Locarno fueron casi sincrónicas (1978). Quizá ya hubiera cabida en sus páginas, al margen de cualquier reproche de carácter político, el reconocimiento de realidades que difícilmente pueden ocultarse: La figura de don Juan Carlos I, capitán hoy de la España democrática, no surgió espontáneamente sino como fruto de una previsión. La actual moderación política debe vincularse a la creación de una clase media antes inexistente, con acceso a más altos niveles culturales y económicos. Las Fuerzas Armadas vienen dando en los años del cambio un ejemplo de mesura y ecuanimidad. Un largo período de paz nos enseñó a paladear el buen sabor de la convivencia y a sacrificar individualismos, lo que explica en gran parte la serenidad de la transición. El que el país se hubiese situado entre los diez primeros puestos de las potencias industriales, en el cuarto lugar de la construcción naval o en la cumbre de la actividad turística no parecen hechos desdeñables, que deban silenciarse.

En fin, que quienes vengan detrás consigan mejores frutos. Y que el Madariaga de entonces los pregone sin mezquindad.

A. L.



RESEÑAS

ARMAS

DEFOURNEAUX, Marc: Independencia nacional y cooperación internacional en materia de armamento. — "Defense Nationale". Febrero 1979.

Los países europeos que integran sus esfuerzos en la defensa occidental están intentando la producción común de armamentos para asegurar los conceptos de interoperabilidad y estandarización de materiales, como respuesta a la necesidad de cooperar y coordinar más fácilmente las acciones bélicas que exigen la defensa de intereses comunes.

Esta investigación origina numerosos problemas dentro del campo industrial en orden a la unificación de tecnología diversa y posibilidades económicas, pues los cambios exigen enormes desembolsos; no obstante, tiene también la ventaja de adquirir tecnología avanzada. El problema que se plantea en este artículo es la interdependencia que puede originar y cierta limitación que puede verse reflejada en la política de venta y adquisición de armas.

El caso francés presenta ciertas peculiaridades que, al lector interesado en estos problemas de alta política, puede servir para interpolar al caso nacional. El autor del artículo es el ingeniero en jefe del Armamento del Departamento de Producción de Armas en la nación gala.

ARTE

RACIONERO, Luis: Conocer Leonardo da Vinci.—DOPESA. Barcelona, 1978; 141 págs.

El propósito de Luis Racionero es poner de manifiesto la relevancia de Leonardo da Vinci en la coyuntura cultural de hoy, por cuanto su obra y sus esencias merecen ser reinterpretadas por cada generación. Para el autor, el arte de Leonardo no puede comprenderse al margen de su pensamiento, cuya trayectoria va de la contem-

plación de la naturaleza hasta los torbellinos de la energía primordial, pasando por las causas mecánicas y el todo esencial del organismo.

Leonardo, viva encarnación del Renacimiento, es un filósofo de la forma, para quien la ciencia y el arte se funden inseparablemente en un mismo proceso generativo. Su posición ante la naturaleza no es la de un copista, sino la de un formidable observador que transforma y re-crea. Racionero lo estudia en todas sus facetas, tan interdisciplinarias que le llevan a poder ser calificado como precursor de Newton, de Darwin, de Freud y del poligrafismo enciclopedista, si bien los pilares de su saber fuesen la observación y las matemáticas, Música, geometría, mecánica, anatomía, botánica, astronomía, geología, máquinas voladoras, hidráulica, física y hasta armamento naval, amén de la pintura, son algunos de sus campos de cultivo.

El autor penetra la gran figura leonardesca para ofrecernos sugestivas interpretaciones relativas a su técnica pictórica ("sfumatto" y resonancia luminosa), a sus premoniciones cataclísmicas y a su gusto por el personaje andrógino, en el que se hermanan fuerza y gracia, creación y destrucción, como fusión de opuestos en el ser humano, tan cerca del eros y el tanatos freudiano.

X.

CABANE, Juan, y DOMENECH, Alejandro: Nuestra mejor cocina. — Editorial Bruguera, S. A. Barcelona, 1978; 655 págs.

Que la gastronomía es un arte está fuera de toda duda, como lo está el hecho de que los usos culinarios dan la medida de la cultivación social de un pueblo. Díganlo, si no, los antiquísimos secretos de la cocina oriental, que hoy están colonizando muchos paladares de Occidente.

Los señores Doménech y Cabané, veteranos, respectivamente, en las lides del fogón y de la aristología (montaje de mesa y confección del menú) tratan en este completísimo prontuario de ayudarnos a volver por los fueros de la buena cocina, tan escarnecidos hoy por las prisas, la desidia, los platos en conserva y los alimentos estandarizados.

El bien presentado libro de los autores catalanes obliga a volver la vista atrás, a un mundo en el que las honestas delicias tienen cabida, para recreo y deleite de sentidos en trance de oxidación. Seamos hombres, parecen decirnos, y no una masa propicia al comedero mecánico y desangelado.

La obra, con unos prólegomenos sobre la historia gastronómica, el menú, el comedor, la mesa y algunos consejos generales, se sistematiza en capítulos independientes sobre rellenos, entremeses, ensaladas, canapés, empaquetados, sopas, salsas, huevos, arroces, pastas, hortalizas, carnes, despojos, aves, caza, pescados y mariscos. Siguen secciones de cocina regional de Andalucía, Aragón, Asturias, Baleares, Canarias, Cataluña, Extremadura, Galicia, Castilla, La Mancha, Navarra, País Vasco y Valencia. Y termina con utilísimos datos sobre cocina vegetariana y de régimen, repostería, helados, vinos, tisanas, sangrías, cócteles, ponches, licores, jarabes, especias y hierbas aromáticas.

X.

CULTURA

VICENS, Toni: **Conocer Rousseau y su obra.**—Editorial DOPESA. Barcelona, 1978; 125 págs.

Ciertamente no es sencillo dar a conocer la personalidad de Rousseau porque su obra es tan dispar que resulta difícil centrar su auténtico modo de pensar. Todos conocemos a Rousseau por sus obras famosas: *Emilio*, *Contrato Social*, *Discurso sobre la desigualdad entre los hombres*, etc., pero el ginebrino, como buen enciclopedista, abarcaba otras muchas facetas distintas de la filosofía y la política, como, por ejemplo —y quizá muchos lo ignoren—, la música.

Vicens se da cuenta de lo mucho que la obra de Rousseau tiene de autobiografía contradictoria (“lo narrado no es lo que el narrador ofrece como realidad, sino su manera específica de referirse a hechos, objetos, situaciones”) y, por tanto, de desconcertante. Juzga, pues, oportuno intentar una puesta a cero y opta por describir la obra lo más pegado al texto posible, buscando el núcleo, el logos inicial y profundo de Rousseau.

De esta forma, después de una cronología esquemática de la vida de Juan Jacobo, nos ofrece Vicens “los saberes de Rousseau”, intercalando textos con sus comentarios, acaso algunos demasiado escuetos. Y estos “saberes” abarcan nada menos que catorce disciplinas. Enumerémoslas: Botánica, Derecho, Economía política, Etnología, Lingüística, Literatura, Medicina, Metafísica, Moral, Música, Pedagogía, Política, Sociología y Teología. Claro es que en las que más se detiene Vicens es precisamente en aquellas por las que Rousseau es más conocido, como son Sociología y Política.

Concluye el autor con lo que llama el “saber de sí”, esto es, lo que Rousseau manifiesta de la búsqueda de sí mismo. Todo ese mundo multiforme de saberes es lo que hace imposible llegar a la verdad de Rousseau. De ahí que “Rousseau y su obra continúan existiendo vivos, inagotables”. Pese a ello, Vicens logra acercarnos mucho a esa verdad.

Z.

DERECHO

AZCARRAGA Y BUSTAMANTE, José Luis de: **El “Mar de Cortés” y el golfo de California: Actualidad de una reivindicación mexicana a la luz del Derecho Internacional.**—En “Anuario de Derecho Internacional”, III Pamplona; págs. 297-319.

El golfo californiano, un día llamado “Mar de Cortés” por las empresas que el conquistador metilense promovió hacia aquellas aguas para ensanchar las tierras neoespañolas, tiene por sus características un singular interés para el Derecho Internacional. El hecho de estar todo él circundado por territorio mejicano, así como la ausencia de tránsito marítimo extranjero en sus aguas, han determinado la pretensión de Méjico a una titulación jurídica formal sobre aquel espacio marítimo.

En torno a este tema discurre el trabajo aquí reseñado, del que es autor el catedrático y general auditor de la Armada Azcárraga Bustamante. Tras ofrecer algunos datos históricos y geográficos, puntualizar los conceptos jurídicos aplicables al caso y sin-

tetizar los argumentos de la nación ribereña, el profesor Azcárraga concluye con la exposición de su tesis en la que distingue las zonas que reúnen la condición de "aguas interiores" y las que pueden considerarse "aguas históricas", destacando los vínculos jurídicos, económicos y políticos de México con la totalidad del golfo californiano y el hecho evidente de que la reivindicación mejicana sobre las aguas, el suelo y el subsuelo de aquél no interfiere los derechos de otros Estados.

X.

PANTANO, Michele: Los estrechos marítimos.—*"Revista Marítima"*. Febrero 1979.

El paso por los estrechos constituye un viejo problema en el que se contraponen los intereses de los Estados que los dominan y aquellos que los necesitan para su libre tránsito. Las soluciones de tantos conflictos suscitados por esta cuestión se encontraban en las normas de navegación internacional, disciplina basada en algunas declaraciones de principio y acuerdos concretos que regulaban situaciones particulares. Posteriormente, dada la importancia que adquirieron estos espacios con la práctica de la estrategia global marítima para las principales potencias, se revisaron las normas para darles mayor alcance.

Actualmente, se tiende a una nueva revisión de las aprobadas en la Convención de Ginebra en 1958 para incluir aspectos de mayor seguridad y evitar los problemas de tránsito comercial y bélico que ya comienzan a presentarse. El artículo que reseñamos hace un estudio global de estas cuestiones y aporta posibles soluciones a los problemas que se suscitan sobre el paso de los estrechos marítimos.

V.

ESTRATEGIA

BORDEJE MORENCOS, Fernando de: Los fondos marinos y el control de las profundidades.—

En *"Revista de Política Internacional"*, núm 159, 1978; págs. 9 a 34.

El capitán de fragata Bordejé hace en este trabajo una interesante sín-

tesis de las vicisitudes que, a lo largo de tres décadas largas, ha registrado el afán de muchos países por reglamentar la adjudicación y explotación de los fondos marinos. Desde los deseos de determinadas naciones de extender su dominio hasta el límite de 200 millas, deseos expresados por primera vez en la Conferencia de Santiago de Chile de 1952, hasta el actual estado de la cuestión, el autor analiza la pugna internacional sobre el tema, con los distintos conceptos, limitaciones, cautelas y tensiones que tan arduo problema suscita.

Los avances técnicos de los Estados Unidos, que le permiten el establecimiento de sistemas de interés militar muy alejados de sus riberas, suscitan la reacción soviética en pro de la desmilitarización y desnuclearización de los fondos oceánicos. La complejidad de estos temas marítimos decide la apertura en Nueva York (1973) de una III Conferencia de Mar, con siete sesiones en su haber, cuyo resultado práctico no es precisamente brillante.

El tema, con sus implicaciones políticas, económicas y estratégicas (siempre el petróleo al fondo), es amablemente expuesto por Bordejé, que no deja de considerar la posición española ante esta caliente cuestión. Como tampoco olvida el papel reservado a las Marinas de guerra ante un posible enconamiento de las rivalidades internacionales.

X.

PFALTZGRAFF, Robert: Los misiles de crucero y opciones de despliegue de la OTAN.—*"Publicaciones Navales"*, núm. 606.

La revista de la Armada Argentina transcribe un trabajo aparecido en la publicación *"NATO's Fifteen Nations"*, que por su interés sobre un tema tan actual como es el de los misiles de crucero, consideramos importante reseñar. No se trata de un trabajo técnico, sino más bien constituye un estudio de situación táctica para aplicación de un nuevo sistema de armas, en este caso, el misil de crucero con todas sus posibilidades de lanzamiento desde plataformas basadas en tierra, mar o aire.

Las fuerzas de la OTAN y del PV, desplegadas unas frente a otras, plantean numerosos problemas a sus man-

dos respectivos por los continuos cambios de situación.

El artículo analiza las posibilidades de los misiles de crucero norteamericanos en relación con la defensa occidental y las ventajas que apuntan las plataformas en buques o submarinos especialmente. Aporta numerosos datos sobre las características de los misiles norteamericanos y soviéticos que pueden ser lanzados desde la mar.

V.

GUERRA

R. COPLEY, Gregory: **Indicadores de la próxima guerra.**—“Military Review”. Enero 1979.

Según el autor de este interesante artículo, los indicadores bélicos apuntan a una gran conflagración internacional en el entorno del año 1982. Ello no quiere decir que tal conflicto tenga necesariamente que suceder, es decir, puede ser detenido a tiempo, siempre que se tomen las medidas oportunas para que tal acontecimiento histórico no tenga lugar.

Ciertas tendencias temporales nos demuestran que la guerra es un hecho que se repite inexorablemente con una concurrencia circunstancial que aparece como fatal. La extensión del conflicto no puede ser calculada. No obstante, los Estados pueden prever sus amenazas y, por tanto, preparar las mejores opciones en base a las implicaciones que las conciernen.

El trabajo está presentado con múltiples citas de políticos actuales que sirven para confirmar la teoría que se defiende: la tercera guerra mundial es posible y hay numerosos indicios que parecen confirmar tal posibilidad. No es para alarmar, pero esta afirmación debe hacer meditar a los interesados en tales cuestiones.

El autor del artículo es editor de la revista “Defense and Foreign Affairs Digest”.

V.

HISTORIA

DE KORVER, Michiel: **La Infantería de Marina holandesa, la segunda más antigua del mundo.**—“Marine Corps Gazette”. Febrero 1979.

La revista de la Infantería de Marina norteamericana publica un artículo

escrito por el comandante De Korver, de la Infantería de Marina holandesa, en el que, con natural orgullo, proclama la antigüedad de su Cuerpo, como denota el título de su artículo, y le asigna la fecha de 10 de diciembre de 1665, en la que el Parlamento holandés autorizó la formación de la primera unidad de Infantería de Marina.

Al lector estudioso e interesado en la historia de la Infantería de Marina debe agradarle este trabajo, pues constituye fuente de datos muy curiosos. Pero posiblemente le anime a descubrir el verdadero valor que tiene para la historia naval el reconocimiento de la antigüedad de la Infantería de Marina española, de 1535, que la proclama como la más antigua del mundo.

V.

INFORMATICA

ISLA MORAN, Francisco: **La Informática en su naviera. Mantenimiento integral.**—Bilbaína, Sociedad Anónima. Bilbao, 1978; 222 páginas.

Como bien dice el autor en la introducción de este libro, acaso sean las navieras las empresas más aferradas a métodos de trabajo convencionales. Por eso esta obra va dirigida precisamente a esa clase de empresas, porque la experiencia del autor puede servirles de magnífica guía en los múltiples empleos que la informática tiene no ya en un buque, sino en toda una flota.

El autor, que además de maquinista naval jefe es licenciado en Informática, ha tenido el acierto de realizar un trabajo que puede ser asimilado por informáticos sin conocimiento de empresas navieras, y por directivos navieros sin preparación en Informática, mediante unos apéndices que facilitan las nociones necesarias en ambos casos.

El libro está dividido en tres partes fundamentales: El mantenimiento integral, que comprende un sistema de mecanización capaz de reducir los gastos de explotación; el estudio de la gestión en cada una de las etapas de ese mantenimiento (suministros, certificados, conservación y personal), y la descripción de un sistema meca-

LIBROS Y REVISTAS

zado que el autor concibe como el más idóneo para el fin perseguido.

Este esquema del libro da idea de la enorme labor desarrollada por Isla Morán en beneficio de la economía de estos tipos de empresas, en las que los mercados de fletes obligan a aquilatar los gastos para poder competir en el comercio marítimo mundial.

Cada uno de los capítulos de este trabajo están concienzudamente pensados y el autor los desmenuza llegando a tales pormenores que el libro se hace asequible a quien se proponga estudiarlo a fondo. Además, una serie de gráficos y cuadros ayudan a su mejor comprensión.

En resumen, un libro de gran utilidad en el fin que persigue y sin duda por ello al autor se le concedió el premio "Universidad" entre los premios "Virgen del Carmen" concedidos por la Armada en 1977.

Z.

LITERATURA

DELIBES, Miguel: La mortaja.—Alianza Editorial, S. A. Madrid, 1978; 179 págs.

Felizmente, y con un valioso prólogo de Miguel Angel Pastor, sale por tercera vez a la luz esta joyita literaria, manojito de nueve relatos cortos de Miguel Delibes, el primero de los cuales, que rotula el volumen, merecerá siempre un lugar preferente en la antología del cuento español contemporáneo. El prologuista señala con toda justicia algunas características del quehacer de Delibes: pesimismo abocado a la esperanza, honradez, solidaridad, calidades esperpénticas, conciencia social, vigorosidad descriptiva, gusto por el aguafuerte, identificación universo-aldea, preocupación por la soledad humana y juego de las constantes definidas por el propio autor vallisoletano (muerte, infancia, prójimo y naturaleza).

Pero el lector que rompe marcha de la mano de Delibes encuentra mucho más de lo que pueda haber en un encuadramiento crítico o en una recensión de líneas contadas. Desde el realismo y la capacidad de observación ("los calcetines estaban húmedos y agujereados, conservaban aún la huella de un pie vivo") hasta el humor de me-

yor ley, la sintética disección de un carácter o el latido de unas criaturas que se tienen de pie, que dialogan solas, echando por la boca un torrente de naturalidad y de vida.

Admirables narraciones, en un castellano redondo, tocadas de sensibilidad y de finura de espíritu, que se deslizan entre las riberas del drama, del costumbrismo, de la picaresca y de la ternura, y que llegan siempre a la raíz íntima del hombre.

X.

FERNANDEZ SANTOS, Jesús: Extramuros.—Editorial Argos Vergara, S. A. Barcelona, 1978; 253 páginas.

Es un deleite saborear la prosa excelente y evocadora de esta novela de Fernández Santos, relato de una soberbia enclaustrada, compleja, preñada de matices sugestivos. El autor ha querido ofrecernos una historia enmarcada en los tiempos de los últimos austrias, y para identificarnos con la época y los modos de entonces, su narración busca el estilo y los ecos de nuestra mejor literatura clásica, en una transposición valiente y efectista.

Fábula lineal, al modo de un diario, que discurre por los adentros de una casa conventual, donde caben todas las pasiones sobrenaturales y humanas, las honduras místicas, las supercherías y los amores descarriados. La gracia narrativa, con riqueza de léxico y adobo de delicadísimas metáforas, nos acerca en ocasiones a los más amenos pasajes de nuestra novela picaresca y pinta magistralmente los juicios y prisiones del Santo Oficio.

Jesús Fernández Santos tiene una especial agudeza para percibir y plasmar las intuiciones de sus sentidos, especialmente del oído. En sus páginas vibran las llamadas de los búhos o de las esquilas, las murmullos del viento, el quejido de los carros, el zumbido de los insectos, el golpear de las azadas, el goteo de los tejados, el bramido del viento, el azote de la lluvia, el rumor de las acequias, la angustia de los suspiros, el zureo del palomar y hasta el silencio de todos los silencios del mundo. Sonidos que encuadran el drama de un orgullo ves-

tido de devoción y de un amor delirante, sobre un escenario de epidemias y sequías en una tierra miserable.

X.

MAC DONALD, John D.: Donde terminan los sueños.—Editorial Bruguera, S. A. Barcelona, 1978; 543 páginas.

El famoso novelista del género policíaco John D. Mac Donald se ha decidido en esta ocasión ir por distintos derroteros de los que le son habituales. Y ha logrado una novela en la que se muestra como un narrador excepcional.

La trama argumental es más bien simple. Nos presenta una urbanización turística en los cayos de la costa de Florida a donde llegan hombres y mujeres, ya en el ocaso de su vida, huyendo del frío en busca de un lugar paradisíaco donde disfrutar los años que la Providencia les deje vivir.

En la novela, en una gran parte de ella, el autor nos ofrece una serie de personajes, acaso demasiados, en sus relaciones con los constructores y vendedores de los apartamentos que ocupan, sus problemas dentro de la comunidad de propietarios, y los suyos propios en ese pequeño mundo que constituye cada pareja. Muchos de estos personajes parecen sacados de la vida misma, son breves pinceladas en las que los caracteres retratados rezuman humanidad.

Pero esta pobre gente ignora la catástrofe que se les viene encima en forma de un devastador huracán. Y si Mac Donald logra plasmar unos personajes de carne y hueso, la descripción del huracán alcanza instantes de perfección narrativa. Ahí, en ese huracán, es "donde terminan los sueños", lo que da título a la novela.

Este libro ha sido "best-seller" durante muchas semanas en Norteamérica. Tal vez la sincera denuncia que hace de los desaprensivos constructores sea uno de los motivos de su éxito. De cualquier manera es una buena prueba de la calidad de la novela. Sin embargo, un poco aligerada de personajes —a nuestro modesto juicio le sobran un centenar de páginas— haría que su lectura fuera más fluida.

Z.

MEDICINA

BROUSTRA, Jean: La esquizofrenia.—Editorial Herder, S. A. Barcelona, 1979; 184 págs.

El doctor Broustra, director de la clínica psiquiátrica de la Universidad de Burdeos, hace aquí una equilibrada síntesis de la psicosis grave llamada esquizofrenia. A la etiología de esta enfermedad, en la que se cruzan factores biológicos, psicogenéticos y ambientales, corresponde la necesidad de un tratamiento diversificado en el que se complementen la quimioterapia, las diversas psicoterapias hoy conocidas y también la readaptación socioterapéutica.

El autor trata en una primera parte de las "ideas de los esquizoprácticos", es decir, de las diferentes fases y tesis que han ido elaborando el actual concepto científico de aquella psicosis. En la segunda parte afronta las "prácticas de los esquizopensadores", que corresponden a la historia de las distintas terapéuticas (reclusión, marginalidad, acción física, psicoterapia, etc.) y su enlace con los sistemas utilizados hoy mismo.

El profesor Broustra no nos engaña respecto al futuro de los esquizofrénicos, en gran proporción incurables. Sin embargo, un tratamiento pertinaz y adecuado, ajeno al clásico expediente cautelar, puede lograr para este tipo de anormales una existencia más afianzada, una posibilidad de alcanzar etapas placenteras y una esperanza de reencontrarse con el mundo de sus semejantes.

X.

PSICOLOGIA

BOLTON, Neil: Introducción a la psicología del pensamiento.—Editorial Herder, S. A. Barcelona, 1978; 374 págs.

La psicología del pensamiento ha sido estudiada hasta hoy con diversos enfoques que pueden considerarse complementarios. El libro de Neil Bolton trata de mostrarnos que, bajo las distintas perspectivas teóricas, existe una opinión compartida y, de tal forma,

cada tesis aporta conclusiones parciales, pero útiles y constructivas.

Las cuatro teorías contemporáneas más influyentes, a las que el autor presta atención preferente, son la de Piaget, la del estímulo-respuesta, la que tiene su origen en la informática y la fenomenológica. En cuanto a la de Piaget, la psicología del pensamiento se analiza desde el punto de vista de las leyes estructurales; la teoría del estímulo-respuesta pone el acento en las relaciones funcionales entre los dos factores que la enuncian; la de la información y las computadoras enfoca el problema desde el ángulo de los mecanismos que controlan las series de operaciones, y la teoría fenomenológica lo hace desde el punto de vista de la conciencia.

El profesor Bolton, sin pretender una síntesis de estas cuatro corrientes, que adulteraría sus esencias, nos proporciona los medios para comprender las distintas explicaciones de la psicología del pensamiento que, según sus palabras, "es a la vez unitaria y polifacética".

X.

RELIGION

GONZALEZ AYALA, José: *La Virgen y Corella*.—Madrid, 1978; 437 páginas.

El teniente vicario de la Armada González Ayala, prelado honorario de Su Santidad y doctor en Derecho Canónico, ha querido recoger en este volumen toda la palpitación mariana de su Corella natal. La devoción de la

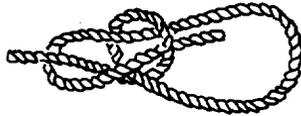
villa navarra a la Madre de Dios se manifiesta en los santuarios, con enorme latido popular y humano, consagrados a determinadas advocaciones como Nuestra Señora del Villar, la Milagrosa, la Asunción, la Virgen de la Merced, Nuestra Señora de Araceli, o la Santísima Virgen del Carmen o del Rosario.

El autor, reverdecido la piedad infantil—fundamento de su vocación sacerdotal—, y con sano orgullo de corellano hasta el tuétano, hace un estudio histórico y sociológico en torno al amor de sus paisanos por la Madre de Dios. De tal forma, no omite dato alguno relativo a orígenes de determinados cultos, descripción de templos, festividades religiosas, efemérides, rogativas, actividades de distintas cofradías, coronaciones canónicas, donaciones, casas religiosas, bulas, indulgencias, arte sacro y tradiciones marianas. Por otra parte, nos ofrece unos apuntes históricos de la villa y de sus personajes más notables, incluidos los que sirvieron a la Real Armada.

Gran parte de estas páginas reproducen textos o artículos de diversos escritores y poetas que glosaron los encantos y la religiosa nobleza de la ciudad de Corella, adorno de la ribera navarra, tales como monseñor Antoniutti, Monge Llorente, E. Serra, Adriano del Valle, Felipe Sassone, Pedro Rocamora, José Ramón Alonso, Giménez Caballero, Eduardo Aunós, Natalio Rivas, José María Iribarren o Eugenio Montes.

Un libro que, con toda justicia, ocupará lugar preferente en el hogar o en la biblioteca de todos los paisanos del padre González Ayala.

X.



REVISTA GENERAL DE MARINA

AÑO 1979

TOMO 196

MAYO



TEMAS GENERALES

- Capitán de Navío Carlos Martínez-Valverde
EL CASTILLO DE SAN LORENZO DEL
PUNTAL, BASE DEL MANDO ANFIBIO 483
- Capitán Auditor de la Armada Emilio de la
Cruz Hermosilla
LA MARINA ESPAÑOLA Y EL RIO DE LA
PLATA 499

TEMAS PROFESIONALES

- Coronel Auditor de la Armada Arturo Paz-
Curbera y López
ADIOS, COMANDANCIAS DE MARINA,
... ADIOS 507
- Capitán de Corbeta Luis Cebreiro Rivera
PROBLEMAS DE MANDO Y DE ESCALAS 515
- Capitán de Máquinas Julio Albadalejo Pardo
FUNDAMENTOS FISICOS DEL REACTOR
NUCLEAR 525
- Teniente de Navio Javier Pery Paredes
CARTA A UN GUARDIA MARINA 533

NOTA INTERNACIONAL

MISCELANEA

INFORMACIONES DIVERSAS

- ENTREGA DE LA BANDERA DE COMBA-
TE AL SUBMARINO "NARVAL" (S-64) 563

**DIRECCION
Y ADMINISTRACION**

Montalbán, 2
Cuartel General
de la Armada
MADRID-14

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.

EL CASTILLO DE SAN LORENZO DEL PUNTAL, BASE DEL MANDO ANFIBIO

Carlos MARTINEZ-VALVERDE



A modo de preámbulo.



ONOCER lo que ocurrió en el sitio donde se trabaja, donde se maniobra... donde se vive, es siempre de interés, pero más lo es si el lugar es de *calidad histórica*, y más aún si los hombres de hoy se preparan para la defensa de la Patria, y otros, allí, les precedieron batiéndose con heroísmo, constituyendo un ejemplo a seguir en tan noble empeño. Tal ocurre con el castillo de San Lorenzo del Puntal, en la actualidad Cuartel General y base del Mando Anfibio. Allí sus hombres, en el castillo y en sus inmediaciones, trabajan, se alistan, reposan, preparan sus buques para una dura misión en mares y en playas, para un género de guerra difícil; para misiones en que abundan las circunstancias de riesgo, aun en su preparación durante la paz.

El castillo "de Puntales", como se le llama con familiaridad, pasó a ser propiedad de la Marina de Guerra por Real Orden de 1923. Como fortaleza militar estaba abandonado, ya que le custodiaba la exigua fuerza de un cabo y cuatro soldados del Ejército, normalmente artilleros. Pasó a ser Estación Torpedista (1). Posteriormente fue base de lanchas rápidas y, después, de la Flotilla de Desembarco; pasando a ser sede del Mando Anfibio al constituirse éste.

Consideraciones táctico-estratégicas.

Sabido es que el ataque clásico a las plazas marítimas y puertos fortificados es por tierra, "por la gola". Prueba de tenerlo en cuenta, en el caso de Cádiz, es el formidable frente de murallas de ese lado. Es normal, a lo largo de la Historia, que los atacantes, para un ataque de esa clase, desembarquen en una cercana playa. Si la encuentran de ría, o de bahía, con aguas relativamente tranquilas, mejor para

(1) Existe, ya, un proyecto de 1894, del capitán de Navío don José María Chacón, fechado en La Carraca, sobre la instalación de las Defensas Submarinas en Puntales.

ellos!; ahorrarán fatigas y accidentes de mar al varar sus embarcaciones. De la playa a la plaza es preciso que “la avenida”, el terreno, no sea dificultoso ni extremadamente angosto, para que no sea muy batido por los defensores en un frente estrecho y sin posibilidad de maniobra. La playa de Puntales, de Cádiz, de aguas generalmente tranquilas y situada en un punto del istmo donde éste ha tomado ya cierta anchura para acercarse a los glacis del frente de tierra de Cádiz, es un lugar apropiado para llevar a cabo un ataque de la especie contra la plaza. Pero tenemos que añadir que Puntales está en una zona en que se estrecha tanto la bahía gaditana, que forma a modo de otra gran bahía interior (antes con “más agua” que ahora), donde fondeaban los buques con mayor seguridad náutica y militar. En esa segunda bahía desembocaba el caño del Trocadero, en que hubo instalaciones para los buques de la Carrera de Indias. La Real Armada tuvo también en él un dique para fragatas.

De un informe de 1803 sacamos: “Esta antiquísima pequeña fortaleza —el castillo de Puntales— está situada muy oportunamente en lo más estrecho de la bahía, formando con el castillo de Matagorda, que tiene a su frente, lo que propiamente es el puerto, de allí hacia el interior hasta La Carraca, y donde fondean los baxeles de S. M. en tiempo de guerra, a excepción del que está de guardia a la entrada de la bahía y algún otro que se sitúa en paraje determinado de ella para resguardo de los que se hallen en el puerto...” (2). La distancia de Puntales a Matagorda es de unos 1.200 metros. En realidad había un fondeadero muy cercano a Puntales y otro camino de La Carraca, la “Fosa de Santa Isabel”, en que fondeaban los buques de guerra mayores, aún al principio del presente siglo. En él estaban los buques franceses de la escuadra de Rosily cuando fueron rendidos, en 1808.

Pero... hay más, y debemos consignarlo para tenerlo en cuenta en los ataques de 1810 y 1823. Cádiz y la Isla de León forman un complejo que, convenientemente fortificado y guarnecido, constituye “la fortaleza gaditana”. Cádiz se defiende en las líneas del Canal de San Pedro, en las salinas, en el Puente de Zuazo... La “fortaleza” es a modo de un gran triángulo con la base dicha y en Sancti Petri con la plaza de Cádiz en el vértice opuesto; uno de los lados mayores es la costa del mar de afuera y el otro se alarga siguiendo, más menos, la del istmo sobre la bahía (lados ideales, curvilíneos, se entiende)... Pues, la península de Matagorda se asesta, como punta de lanza, desde tierra continental sobre el flanco de la “fortaleza gaditana” del lado de la bahía, como verdadero “padrastro” (en léxico castrense). A él se opone el saliente de Puntales con su castillo. Ni que decir tiene que en esta estrategia juega un papel importantísimo el dominio del mar; el de la bahía y el del mar de afuera (3).

(2) Informe del ingeniero don Antonio Hurtado a la Dirección General.—Archivo Histórico Militar. Madrid.

(3) Véase *Sobre el ataque a Cádiz de 1810 por los franceses*, en “Revista de Historia Militar”, número 6, 1960, y *Ataque y defensa de Cádiz en 1823*, en “Revista de Historia Militar”, números 38 y 39, 1975.

En este concepto de “fortaleza Cádiz-Isla de León”, un fuerte desembarco en Puntales o en sus inmediaciones, si es suficientemente poderoso para considerar sus fuerzas en posición central más que envueltas, puede cortar la plaza de Cádiz de las fuerzas que guarnezcan las líneas de la Isla (se ve de nuevo la importancia del dominio del mar).

Si se trata de un enemigo naval que fuerza el puerto... echemos mano de la palabra del general Morla, en su informe al ministro don Antonio Cornel; dice: “El forzar una escuadra enemiga el puerto me parece una empresa temeraria y que no tendría buen éxito mientras conservásemos el castillo del Puntal. Este dista poco de Matagorda y de Fort Luis y cruzan sus fuegos sobre el canal que pasa por medio y por el cual sólo pueden ir dos navíos de frente: las balas rojas y las bombas de estos fuertes, bien servidas sus baterías, destrozarian los buques. Mas, perdido el Puntal, los otros dos fuertes no pueden resistir sus fuegos, y menos de un navío que se les arrimase... Estaba, pues, forzado el puerto y cerrada la comunicación de esta plaza por mar y tierra si se perdiese el Puntal, insisto en la importancia de este puesto porque es esencialísimo... Concluyo, pues —dice—, que la suerte de esta plaza (Cádiz), del Arsenal y de la Escuadra pende del miserable castillo del Puntal, indefenso casi por su gola (lo estaba entonces, octubre de 1800)” (4).

Historial del Castillo de San Lorenzo del Puntal. De baluarte a fuerte.

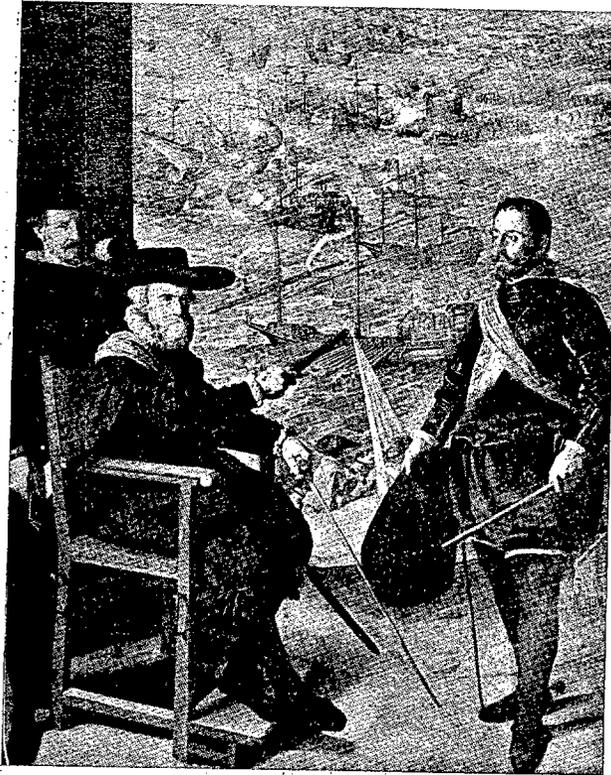
En los ataques de Martínez de Fe, en 1262, en que se toma Cádiz a los moros, desembarcando García de Villamayor al pie mismo de sus murallas, y en el de los moros, en 1574, desembarcando en la playa de Torre Gorda, no interviene el castillo del Puntal (que aún no existe ni como baluarte), ni el lugar en que habría más tarde de construirse.

El ataque de Drake, en 1587, fue más bien un golpe de mano contra los buques que habían de formar parte de la Gran Armada; no llevaba fuerzas de desembarco. Solamente hay un castillo en la bahía, el de Matagorda; en San Felipe, sólo un baluarte con cuatro piezas. “Aún era más pequeño y débil el existente en el sitio conocido con el nombre del Puntal”, dice Adolfo de Castro. Era un simple torreón fortificado; el año anterior se había pedido al rey, por memorial, su artillado; tan solo tenía ¡tres cañones!

En 1596 se produce el ataque de británicos y holandeses de Lord Howard of Effingham, con los generales Conde de Essex y Luis de Nassau. Saltan fuerzas a tierra con el firme propósito de enseñorearse de Cádiz. La resistencia en las aguas de la bahía cede, por retirarse de las líneas establecidas los galeones de la Carrera de Indias. Los de guerra combaten en retirada, pero han de refugiarse, al fin, en el puerto interior. Las 18 galeras que había se batían hostigando a los enemigos por la popa; les hunden dos navíos e incendian otro. Tres

(4) Antes de lo transcrito se quejaba Morla en la aglomeración de edificaciones que había junto al castillo de Puntales, en su frente de tierra.

galeones nuestros varan con la precipitación de su retirada... (5). Todo esto ocurría frente al baluarte del Puntal, cuyos "pobres" fuegos son apagados por la artillería de los buques atacantes. Desembarcan los anglo-holandeses cerca; no siendo capaces de impedirlo 500 infantes



y 300 caballos venidos de Jerez, ciertamente mal armados. Tiene lugar el asalto del débil frente de tierra de Cádiz (entonces lo era); obteniendo los invasores. en el saqueo que sigue, un botín de unos 22 millones de ducados. El pequeño baluarte del Puntal nada había podido hacer para impedir el desembarco; se pone claramente de manifiesto la necesidad de construir, en su lugar, un castillo.

En 1598 había llegado a Cádiz el famoso capitán especializado en fortificación, don Cristóbal de Rojas, y estudia la del Puntal, haciendo un proyecto de castillo. Se construyó en 1613, y no pasó mucho tiempo en que fuese experimentada su resistencia ante un fuerte ataque enemigo. Fue llevado a cabo, en 1625, por la escuadra británica del vizconde de Wimbleton, llevando a sus

Fragmento del famoso cuadro de Zurbarán o de Caxés (se duda de cuál de los dos es) que se conserva en el Museo del Prado, que representa el ataque a Cádiz por los ingleses, en 1625. El gobernador de Cádiz don Fernando Girón da instrucciones a sus capitanes. El cuadro (como otros que también representan batallas) muestra diferentes momentos: En primer término, galeras de España. Se ve, en un segundo, el pequeño fuerte de San Lorenzo del Puntal. Más cerca que él, los enemigos desembarcando, y, de otro lado..., embarcando apresuradamente, perseguidos por los españoles.

(5) Las galeras salieron de nuevo a la mar dando la vuelta por Sancti Petri. Los invasores llegaron por tierra hasta el Puente de Zuazo, rindiendo al castillo del León, cercano a él... quince días permanecieron los enemigos en Cádiz y cuando se fueron dejaron la población esquilada. Defendió bravamente el castillo Martín de Chaide, que había servido mucho en la mar. El duque de Arcos, de quien dependía, le dio licencia para rendirse, al no poder continuar la defensa.

órdenes a Robert Devereux, conde de Essex, hijo del que saqueó Cádiz, y a los generales Delaware y Cromwell. Llevaba una flota de 100 velas, con 10.000 hombres de desembarco.

Cádiz estaba mejor guarnecida que en la ocasión del ataque anterior. Había, además, en la bahía una armada de 14 galeones y naos, procedente de la reciente expedición contra el Brasil de don Fadrique de Toledo, mandada por el marqués de Cropani, y siete galeras de las de España, mandadas por el duque de Fernandina. Todo esto componía una menguada fuerza naval para oponer a la muy fuerte del contrario. Acercaron los atacantes 25 buques de los mejor artillados al castillo del Puntal, armado a la sazón de tan sólo ocho piezas (6) y le batieron de tal modo que en poco más de veinticuatro horas recibió en sus estructuras más de 4.000 proyectiles, convirtiéndole en un montón de ruinas, quedando desmontados todos sus cañones y con tan solo 30 hombres útiles para combatir, de los cien que componían su guarnición. Mandaba la defensa el capitán don Francisco Bustamante, que hizo prodigios de valor. Al cabo, ante la imposibilidad de continuar la resistencia, capituló, concediéndosele a él y a sus hombres los honores de la guerra, saliendo del fuerte con armas y Bandera (7).

La resistencia del castillo de Puntales permitió preparar la de la plaza de Cádiz, bien organizada esta vez por don Fernando Girón, ya que no desembarcaron en fuerza los ingleses en tanto aquél se defendía. Los galeones y las naos le enviaron refuerzos, y el duque de Fernandina desembarcó hasta 4.000 más. Seguidamente, saliendo con sus buques por Sancti Petri, desembarcó en la Caleta más hombres y abundantes provisiones, embarcadas en Puerto de Santa María. La lluvia dificultaba las operaciones de los atacantes y pronto se dio cuenta el de Wimbledon que no podía nada contra Cádiz, al no tener artillería de batir, pese a tener en tierra 10.000 hombres con artillería de campaña. Envió 1.500 hombres hacia la Isla de León, pero fueron rechazados por don Luis Portocarrero, corregidor de Jerez. Wimbledon ordenó el reembarco de sus fuerzas, que se hizo en las inmediaciones del arruinado fuerte del Puntal. Don Fernando Girón les acosó hasta el

(6) Por el número de piezas de artillería, y el de los hombres de su guarnición, se ve que el fuerte del Puntal, derruido por efecto de la artillería enemiga, en esta ocasión no era aún de las dimensiones del que le siguió al ser reconstruido.

(7) Fernández Duro recoge los versos de Rodrigo de Herrera, de su comedia "La fe no ha de menester armas y venida de los ingleses a Cádiz":

*Escuadras de a diez y doce
de suerte al Puntal apuran,
que apenas de sus cimientos
quedó entera piedra alguna.
D. Francisco Bustamante
viendo ya sus fuerzas nulas
y las piezas apeadas
y que su gente le culpa,
por ser la más miliciana,
de que así su muerte anuncia,
rindiéndose a partido honroso,
sacando las armas suyas.*

final. Estaba enfermo de gota y se hizo llevar en una silla de manos; le seguían unos 500 hombres de las escuadras. Los enemigos abandonaron sus bagajes al pie mismo del maltratado y heroico fuerte del Puntal; tuvieron numerosas bajas y dejaron en poder de los españoles unos 60 prisioneros. Los últimos que se salvaron hubieron de hacerlo a nado (8).

En 1629 se alza de nuevo el castillo de San Lorenzo del Puntal, pero no por ser nuevo se pone mucho entusiasmo, ni en su armamento ni en su conservación. Quizá pueda haber influido en ello el refuerzo que se hizo del frente de tierra de la plaza de Cádiz, que se terminó en 1639. ¡Gran equivocación pensar que con ello todo quedaba solucionado! ¡Puntales seguía siendo de gran importancia! El abandono en su mantenimiento se saca de varios documentos: en 1644, el conde de Frigiliana, gobernador de Cádiz, eleva una representación al rey: "El fuerte del Puntal —dice— tiene necesidad de que se limpie el foso, porque está lleno de arena hasta el cordón... y que se acabe de recintar el frente de mar que está en el aire".

Al fin tiene Puntales sus cañones, pues hay constancia que en 1702, cuando el ataque de las tropas del duque de Ormond, desembarcadas de la tristemente célebre expedición de Rooke, al castillo de Matagorda, el de Puntales toma parte en su defensa con el fuego de sus piezas. Puntales no es directamente atacado, pues la expedición no tenía como objetivo la conquista y ocupación de plazas, y menos la de Cádiz, por su fortaleza. La orientación del momento era buscar el mayor contacto posible con los españoles, en gran extensión de terreno, para que se pudiesen de manifiesto los partidarios del archiduque Carlos (9). Era, sin embargo, una expedición fuerte, de 30 navíos ingleses y 20 holandeses. Las tropas de desembarco operaron por las costas norte y este de la bahía; habían saltado a tierra en Rota, en total, unos 11.000 hombres.

El 30 de septiembre, al ver el fracaso del ataque, embarcan los enemigos abandonando aquél. Habían desembarcado en Rota el 24 de agosto (10).

Durante el siglo XVIII el castillo del Puntal sufre de nuevo el abandono de los que debieran mantenerlo eficaz, si bien hay algunas ma-

(8) La expedición fue un fracaso. Se pidió de él cuentas a Wimbledon, en Inglaterra. Algunos de sus subordinados presentaron cargos contra él. A su vez, les acusó de no haber obedecido correctamente sus órdenes. En realidad, un fracaso del Mando de Tierra y del de Mar, compartidos ("Joint Generals").

El famoso cuadro de Caxés, que se conserva en el Museo del Prado, recoge el momento de la retirada de los ingleses acosados por los nuestros. Algunos atribuyen el famoso cuadro a Zurbarán.

(9) Como "jefe político" de la expedición iba el príncipe de Darmstad. Contrariamente a las normas que él daba, las tropas se dedicaban al saqueo. En Gibraltar (1704), tampoco se tuvo en cuenta su opinión defendiendo los derechos del pretendiente. Darmstad murió después en Barcelona en el asalto al castillo de Montjuich. Era "españolista", en el sentido "austriaco".

(10) En la parroquia antigua de Rota existe un manuscrito (que he leído), en el que el párroco de entonces relata, con algunos detalles, el desembarco anglo-holandés.

nifestaciones de inquietud positiva; tal es en 1724 para reforzar su frente de tierra. En 1756 estaba armado el castillo en su frente de mar con tan solo seis cañones y otros seis en los costados; se propone aumentar el armamento con dos morteros (11). Durante el ataque que experimentó Cádiz en 1797 por una escuadra inglesa mandada por el almirante Nelson, defendida la bahía por la escuadra española de don José de Mazarredo, todos los acontecimientos bélicos se desarrollan aún más afuera del primer puerto, mantenidos en jaque los atacantes por los cañones de las murallas de la plaza, por los de los buques de nuestra escuadra y por las valientes lanchas cañoneras españolas; así, pues, todo ocurre lejos del castillo de Puntales... Nos vamos acercando a la época más heroica de la fortaleza, y, desde el siglo XIX le dedicaremos párrafo aparte.

Tiempos de heroísmo.

Ya vimos una defensa heroica del castillo de Puntales cuando en 1625 fue atacado por los ingleses, defendido por el capitán don Francisco Bustamante; pero ahora, cuando llegue el ataque de los franceses, en 1810-1812, no va a ser cosa de dos días, sino una defensa heroica, tenaz y sostenida, por espacio de treinta y dos meses.

Con ocasión del alzamiento nacional contra los franceses, tuvieron lugar en Cádiz los incidentes y revuelta que llevaron al asesinato del general Solano, marqués del Socorro, tenido injustamente por afrancesado. La escuadra francesa estaba en Cádiz: las reliquias de la que se batió en Trafalgar, mandada ahora por el almirante Rosily. Antes del alzamiento, para vigilarla, había dispuesto Solano se tomase como base el castillo de Puntales: reforzó su guarnición en lo que a artilleros se refiere y destacó allí una compañía de Infantería y un escuadrón de Caballería, con la misión de recorrer las playas, con orden de que "por ningún motivo permitiesen desembarcar tropa alguna que no fuese española". La escuadra de Rosily estaba con la española frente a Puntales. Para que pudiese ser batida, nuestros buques se fondearon más afuera, frente a Los Corrales, aprovechando el saludo del día del santo del rey. Los franceses, para evitar el fuego de los fuertes, entre ellos el de Puntales, se enmendaron a su vez, separándose de ellos y acercándose algo a La Carraca; al fin fueron rendidos, atacados por buques, por lanchas cañoneras y por baterías que a tal efecto se emplazaron

(11) A pesar del abandono dicho, si hubo estudios que comprendían la importancia del castillo del Puntal: Tal ocurre en las "Reflexiones sobre los ataques de Mar, que pueden hazerse à la plaza de Cádiz, su Puerto, y Arsenales: y sobre sus defensas", del general don Francisco Xavier de Winthuyzen, firmado en Cádiz en diciembre de 1764. Habla de barrajes y hundir buques "mazizados de piedras" y "de una numerosa batería de artillería gruesa que como formó el marqués de la Victoria inmediata al castillo de Puntales...". En el plan de defensa del marqués de Casa Tilly, también se dispone: "Entre Puntales y Matagorda se pondrá una cadena de perchas y cables que cierre el paso".

en la costa (12). El castillo de Puntales no tomó, pues, parte directa en los combates, pero sí intervino con solo su existencia, provocando la maniobra evasiva de los franceses. Esta rendición fue la primera victoria que se obtuvo en la guerra de la Independencia, en lucha de fuerzas regulares.

En el ataque a la isla gaditana, de 1810-1812, el castillo de Puntales ha de tener objetivos de la mayor importancia: a más de flanquear la costa de la bahía ocupada por los españoles, ha de batirse con las baterías enemigas emplazadas en la boca del caño del Trocadero y con el mismo castillo de Matagorda, una vez que fuese tomado por los imperiales; también ha de tirar sobre el llamado fuerte "Napoleón", establecido en la península del Trocadero, del lado de la Cabezuela, armado con los obuses a la Villantroy, emplazados allí para bombardear Cádiz en un verdadero alarde balístico (13). Los cañones del fuerte del Puntal ya empiezan a estorbar, con sus tiros, las obras de los fuertes de "San Luis" y del "Comercio", los del Trocadero, antes de que estén emplazados los 12 morteros que en esa zona han de situar los enemigos. El fuerte "Napoleón" no ha de tirar sobre Puntales, sino eventualmente, ya que tiene por misión hacerlo sobre Cádiz; pero Puntales ya tiene enemigos suficientemente fuertes en el fuerte de Matagorda y las baterías del Trocadero antes dichas.

El castillo. Su armamento.

Antes de seguir dando detalles de la defensa vamos a presentar cómo era el castillo de San Lorenzo del Puntal y cómo estaba armado. Vamos a tomar un informe de 1818, por ser más ajustado a la realidad del momento que estudiamos que otro que también obra en mi poder, de 1803; pero éste sin las reformas que se hicieron para hacer frente a la situación de 1810-1812 (14).

Después de referirse a la situación geográfica, dice: "La figura de la fortaleza es un cuadrilátero rodeado de agua por tres de sus lados,

(12) Baterías de Marina y de Ejército emplazadas en el Molino de Guerra (Puerto Real), Casería de Osio, Punta Cantera, a más de las del Arsenal, éstas algo más alejadas.

(13) Debemos recordar las características de estas piezas: Obuses de siete pulgadas, con granadas de 37 kilos. Llegaron a obtener un alcance de 5.500 metros, con 45° de elevación y con condiciones favorables de viento (un alcance medio de 4.755 metros).

Para obtenerlo hubo de aumentar el peso de la granada, rellenándola parcialmente de plomo a costa de su carga explosiva. Con ello sus efectos estaban disminuidos. Llegaron a Cádiz 534 proyectiles; mataron tan sólo unas 14 personas y causaron algunos estragos en los edificios. Causaron cierto efecto moral.

(14) En 1819 se mantenían las fortificaciones de la Isla Gaditana muy en el aspecto que tuvieron en 1812, por eso es mejor tomar el informe de aquel año que el anterior, de 1803. En el ataque de los napoleónicos lo importante no era batir buques que forzasen el puerto, desde el castillo de Puntales. Se trataba entonces de batirse con los enemigos que ocupaban la península de Matagorda, y, en ese sentido, se hicieron obras de adaptación; tal la instalación de la batería alta a barbata, pues las cañoneras no estaban bien dirigidas contra los nuevos objetivos.

cuyas fortificaciones consisten por la parte de tierra que mira al arrecife, en un reducido frente, formado por dos pequeños baluartes, con foso y camino cubierto, con estacada y glacis, terminado por ambos extremos en la mar; concluye, por el lado del puerto interior, en una pequeña batería de tres cañoneras, extendiéndose por la parte de la bahía, en dirección a las Aguadas, para cubrir un ala o batería estable, a barbeta, capaz de 10 a 11 piezas (la que hay a vanguardia de G H en el plano de 1736).

La puerta que da entrada al castillo está en medio de la cortina y el foso (que se inunda a voluntad en la pleamar, por medio de una compuerta); hay un puente de madera, con plancha corrediza en su extremo. Hacia la parte del canal, o lo que es lo mismo del istmo (más bien península) del Trocadero, hay una batería de seis cañones, de cuyo centro sobresale un pequeño diente, que aunque de menor elevación que la batería, y sólo con capacidad para un corto número de fusileros, la flanquea por ambos lados. Detrás de esta batería hay otra paralela, a barbeta, que la domina, formada por la espalda del terraplén del reducido frente de que se ha hablado, quedando entre ambas un espacio que les sirve de foso, por cuya disposición resultan tres órdenes de fuegos hacia el canal (se ve, pues, que hubo modificación desde 1736, fecha del plano que se presenta)...” Sigue el informe detallando la acción de las baterías del camino cubierto, antes mencionadas, que pueden cruzar sus fuegos con los de las fortificaciones existentes desde la plaza de Cádiz al castillo de la Cortadura de San Fernando. Menciona las dependencias de Puntales (las del castillo), entre los elementos de las cuales hay dos hornillos para bala roja. Dice, por último: “Durante el sitio (sic) estuvo artillado (el castillo) con 46 cañones de grueso calibre y dos morteros”. Recordemos: en 1810 no hubo sitio, sólo bloqueo terrestre.

Pero encontramos en el Archivo Histórico Militar unos estados de armamento que dicen: “31 de enero de 1811: 10 cañones de a 24,8 largos de a 5, y 4 cortos cilíndricos; 1 mortero cónico de 14 pulgadas, y 1 cónico de 12; 9 obuses de bronce de a 9 pulgadas... Desde febrero el armamento va disminuyendo.

30 de octubre del mismo año: 5 cañones de a 24,8 largos de a 5; 1 largo de a 4, 1 corto de a 4. No hay morteros y hay 2 obuses de bronce de 9 pulgadas”. Tomando datos del informe de 1803, éste dice: “Todo el fuerte es capaz de 40 cañones, inclusa la batería adherente del camino cubierto”. En todos los informes se hace mención de las construcciones inmediatas al fuerte, como estorbos.

Sobre la guarnición y su valeroso comportamiento.

Guarnecían el castillo de Puntales, en 1810, en su mayor parte, los Artilleros Distinguidos de Extramuros, fuerzas de un batallón de milicia gaditana, de la mejor que hubo en esta ocasión de guerra, constituida por gente, en general humilde, que ocuparon este puesto de honor en un largo y sostenido duelo artillero con los enemigos. Estos

voluntarios estaban reforzados por un destacamento reducido de artilleros del Ejército español; también había en el castillo uno de artilleros británicos poco numeroso (15). Todos componían un conjunto de hombres que se batían y trabajaban día y noche, animados de gran espíritu. Relatar los hechos de guerra del castillo de San Lorenzo del Puntal sería prolijo. Si tomamos la "Noticia exacta de lo ocurrido en la Plaza de Cádiz...", de Castrillón (16), vemos que todos los días, casi, se cita al castillo batiéndose con los enemigos; unas veces solo, otras con lanchas cañoneras y bombarderas, o con las otras baterías situadas a ambos lados del Puntal.

Se conocen alardes de temeridad: Sábese de un albañil que salía por fuera del muro, en lo más recio del cañoneo, y reparaba al momento los daños producidos por los proyectiles enemigos. Murió en este empeño, y otro le relevó por propio impulso. La temeridad había prendido en la guarnición como una gloriosa fiebre: Un subteniente de Artillería, don Manuel de Sobremonte, bonaerense de nacimiento, y que había venido expresamente a batirse por la Patria, acostumbraba a andar o a correr, según los momentos y su propio humor, por la explanada (art.) cuando llovían balas y granadas. Un día, una de las primeras le arrancó la cabeza, y su cuerpo siguió corriendo durante breves momentos, dejando horrorizados a los que estaban contemplando (17).

Otro día, el alarde fue colectivo y se hizo al pie de la Bandera que la Regencia concedió a los voluntarios, "prueba nada equívoca del aprecio que merecían sus buenos servicios": La bendición de la susodicha enseña debía tener lugar el día de San Lorenzo, patrón del castillo. Se concedió el honor de que, verificada la bendición, "se arbolase en la misma driza que la Bandera nacional, *baxo ella*; la demostración debería hacerse repitiéndose por dos o tres días seguidos". El decreto establecía esta ceremonia para todos los años el día de San Lorenzo.

El 10 de agosto de 1812 se verificó la bendición de la enseña. La distinción que le dispuso por el Gobierno representaba, exaltó aún más el entusiasmo y el patriotismo de la guarnición del castillo de Puntales: el enemigo, al apercibirse de la celebración del solemne acto, rompió un fuego violentísimo; pero los voluntarios, y lo mismo los demás de la guarnición, permanecieron formados, impertérritos. Así estuvieron

(15) La presencia de ingleses en el castillo dio lugar a la intromisión del Mando británico, exigiendo la construcción de obras en su interior, rechazadas por el gobernador y por el Mando español.

El uniforme de los Voluntarios Distinguidos de Extramuros consistía en casaca corta azul; vueltas, solapas y cuello grana; calzón ajustado, también azul, como la casaca; polainas negras, altas; vivos blancos; botones amarillos; sombrero redondo, con chapa de pila de balas y corona encima, y bombas en el cuello; correa blanca y sable al costado (Manuel Gómez Ymaz).

(16) "Noticia exacta de lo ocurrido en la plaza de Cádiz e Isla de León desde que el Ejército enemigo ocupó la ciudad de Sevilla.—D. F. E. Castrillón.

(17) El Oficial en cuestión era hijo del que era virrey de Buenos Aires, cuando fue atacado por los ingleses en 1806, el marqués de Sobremonte. La actuación de éste fue juzgada cobarde por muchos (sin rotundo motivo); ¿influyó tal cosa en las demostraciones temerarias de su hijo?

hasta que acertó a pasar cerca del castillo el general de la Armada don Cayetano Valdés con el de la misma clase don Juan José Martínez. Ambos entraron al oír los estruendosos vivas que daban los voluntarios al fuego de los contrarios. Considerando que tal formación suponía un enorme e inútil riesgo que produciría una carnicería en cuanto el enemigo centrarse bien sus tiros, los dos generales se esforzaron en convencer (más que ordenar) a los exaltados patriotas para que se resguardasen tras los reparos naturales dispuestos al efecto (18).

Uno de los incidentes graves ocurridos fue el producido, en cambio, por una de las propias bombas disparadas desde el fuerte, desde su batería alta, que reventó no bien salió de la pieza, con voladura de un arcón de cartuchería de la batería baja. Cinco heroicos voluntarios se arrojaron sobre el arcón y lo apagaron, con grave riesgo de sus vidas, salvando así al castillo de una destrucción inminente.

No se conocen todos los nombres de los muertos en Puntales, pero en una relación de viudas y huérfanos que se hizo en 1814, para solemnizar la proclamación de la Constitución, se ponía de manifiesto la hermandad de armas, ante el peligro, en Puntales, de todas las clases sociales, citándose algunos: artillero Jaime Quines, voluntario distinguido de Extramuros, del pueblo; don Manuel Adrián, un señor gaditano, y el subteniente Sobremonte, de la nobleza española. Todos unidos en defensa de la Patria. Entonces, ante el invasor, ardía el fuego del patriotismo.

En 1815, con fecha 10 de abril, fue concedida a los defensores del castillo una cruz de distinción: "Queriendo el Rey Nuestro Señor perpetuar la memoria de los buenos servicios hechos por el Batallón de Artilleros Distinguidos de Extramuros, de Cádiz... y en atención a los sacrificios con que sus individuos mostraron su patriotismo", decía la orden. Los oficiales deberían usar una cruz, pendiente del ojal de la casaca, y los sargentos, cabos y soldados un escudo en el brazo izquierdo. La Cruz de Oro esmaltada, semejante en su forma a la de Malta, y de color como de madera: en el centro un medallón elíptico, con fondo color aguamar, con un castillo tremolando la Bandera española, y un mote alrededor, con el mote: "Valor acreditado por los Artilleros de San Lorenzo del Puntal". La cinta de la medalla era verde oscuro. "El Escudo para la Tropa tendrá la misma figura, colores y mote que el medallón de la Cruz". En el reverso de la Cruz, el lema: "Por el Rey Don Fernando VII".

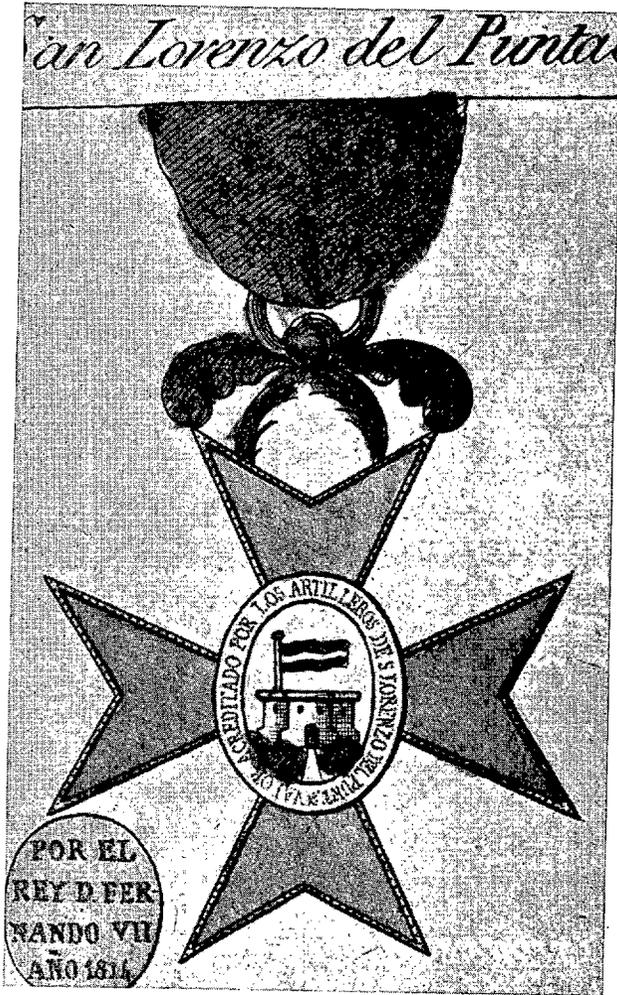
Continúa una honrosa historia.

Durante el intento que hizo Quiroga, en 1820, de apoderarse de Cádiz; detenido en el castillo de la Cortadura de San Fernando, Puntales no tuvo, por su situación, actuación alguna. Sí tres años más tarde, cuando vino el duque de Angulema, con poderoso ejército, en

(18) Los imperiales habrían de levantar "el sitio" (mal llamado tal) el día 24 de dicho mes de agosto, pero precisamente para disimular su propósito intensificaban sus acciones artilleras en los días que precedieron a la citada fecha.

auxilio de la monarquía absoluta, estando el rey Fernando VII retenido en Cádiz por los constitucionales. Después de su conquista de la línea fortificada del Trocadero y de apoderarse sus tropas de toda la península de Matagorda estableció sus líneas frente a Puntales, de modo semejante a como habían quedado cuando el ataque de los imperiales del mariscal Víctor. La artillería de los atacantes era, en 1823, menos poderosa que la de los atacantes de la otra ocasión, pero también lo era la de la defensa, y ésta no tenía ahora el dominio de las aguas de la bahía y, por tanto, Puntales no podía tener un apoyo exterior de las propias fuerzas navales. El castillo montaba ahora tan sólo 12 piezas de artillería. En las inmediaciones continuaba a b a n las casuchas, las mismas o parecidas a aquellas que habían provocado en el general Morla “aquel sudor frío” cuando las vio, en 1800, cuando pasó revista al castillo.

En esta ocasión provocaron casi una catástrofe, desde luego sí lo fue en las inmediaciones del fuerte. “En la noche del 4 de diciembre, a la segunda munición de espoleta disp a r a d a por el enemigo, se prendió fuego en uno de los almacenes inmediatos al fuerte, quedando casi todo, en breves horas, reducido a cenizas”. Esas casuchas eran almacenes de cordelería, de betunes, de licores... Fue un incendio terrorífico, contemplado por ambos ejércitos adversarios, “esperanzados los ene-



Cruz de Distinción concedida por el Rey en 1815 a los valerosos defensores del fuerte de San Lorenzo del Puntales, durante el ataque a Cádiz por los franceses (1810-1812).

prendió fuego en uno de los almacenes inmediatos al fuerte, quedando casi todo, en breves horas, reducido a cenizas”. Esas casuchas eran almacenes de cordelería, de betunes, de licores... Fue un incendio terrorífico, contemplado por ambos ejércitos adversarios, “esperanzados los ene-

migos y pavorosamente impresionados los defensores de la isla gaditana". La guarnición del fuerte, atenta a hacer fuego contra las baterías contrarias, no pudo salir a apagar el incendio. Con esto se vuelve a reconsiderar, una vez más, la fortificación del castillo por su frente de tierra.

El de Angulema no atacó por Puntales, sino por Sancti Petri, pero no se desechó la posibilidad de un desembarco desde el Trocadero, como había estado proyectado en 1811, en la costa comprendida entre Puntales y la Cortadura de San Fernando. La gola de este castillo fue reforzada con un fuerte pequeño, al que se le puso el nombre de Filopatru. Como no ocurrió nada en este frente, la acción de Puntales se redujo a un lento duelo artillero, no muy vivo, con las baterías adversarias de enfrente. Según el diario de operaciones de nuestro jefe de Ingenieros, don Manuel Bayo: "los enemigos, al parecer —dice—, tenían tres morteros en Fort Luis, una batería en el Trocadero y un cañón en Matagorda" (19).

A modo de epílogo.

Terminado este sitio de la isla gaditana, auténtico sitio de una "fortaleza marítima", al ser atacada por tierra y mar, el castillo de Puntales fue llevando una vida lánguida al irse olvidando los trances de guerra. Durante la primera mitad del siglo, y algo más, hay, sin embargo, alguna inquietud de estudios de fortificación para proteger a Cádiz de un posible ataque por mar o por tierra, "fuese quien fuese el enemigo". Nos lo hace ver los informes y planos de los ingenieros militares, que en sus razonamientos nos "reavivan" los lugares que fueron importantes en 1810 y en 1823.

En el Archivo Histórico Militar de Madrid existe un interesante informe y proyecto de fortificación, de 1855, dirigido por el brigadier de Ingenieros, jefe de los de la plaza de Cádiz, don Gabriel Gómez Lobo. Dicen sus autores (20) que "la importancia que tiene en el sistema general de la defensa la posesión de la bahía interior exige que este fuerte —el de Puntales— sea reemplazado por otro incomparablemente de mayor fuerza, construido con arreglo a las mejoras del arte y organizado especialmente para luchar contra la artillería de las naves... —continuaban—: es necesario dar al frente de Puntales una superioridad reconocida sobre Matagorda, para que si éste —fuerte— es tomado por el enemigo, pueda ser destruido por el de Puntales". Pasan después a proponer una nueva construcción de éste, que si no es la

(19) Angulema, al llevar su ataque a Sancti Petri, pensó efectuar un desembarco por detrás de la línea de los constitucionales de aquel sector. Se mantuvo en Matagorda, pero teniendo —como tenía— el dominio del mar bombardeó Cádiz no desde Matagorda, sino con fuerzas navales. De otro modo hubiese estado el castillo de Puntales en situación crítica, como lo estuvo en 1810-1812.

(20) Desarrollan el informe-proyecto el coronel graduado, capitán de Ingenieros don Ildefonso Sierra, y los tenientes don Leopoldo Gómez y don Rafael Cerezo.

que se adoptó, exactamente (21), sí pudo ser base para la construcción cuyas obras se iniciaron en 1863, que es la actual (con alguna pequeña modificación ésta), con el frente de mar, de muro en superficie curva; atendiendo, por cierto, más a batir a los buques enemigos que pretendiesen entrar en el puerto que a batirse con unos adversarios establecidos en las posiciones que en la boca del caño del Trocadero tuvieron los imperiales y los de Angulema. El susodicho proyecto de 1855 atendía también, sin embargo, a mejorar el frente de tierra (que quedó como en el siglo XVIII), manteniendo las baterías laterales y a flanquear las playas adyacentes. Estas inquietudes se fueron difuminando al correr de los años.

.....

Hemos visto la acción, a lo largo de la Historia, de ese pequeño fuerte de San Lorenzo del Puntal, en la actualidad en manos de la Marina de Guerra, sede y base del Mando Anfibio; una acción que con frecuencia es heroica y una permanencia en un servicio benemérito. Hoy, al viajero que llega a Cádiz le pasa inadvertido, como ocurre con tantos otros monumentos de gloriosa historia. También al gaditano, preocupado con el adelanto, con la vida moderna... Quizá también a muchos de los que viven en el fuerte les sea indiferente —por desconocimiento— la existencia heroica de él y del lugar en que se asienta... Pero nosotros tenemos muy en cuenta que el presente se basa en el pasado, y también en él, bien administrados sus conocimientos, se basa el futuro. Aun esa “prosperidad” tan apetecida se basa en el trabajo, en la tenacidad, en el valor... en el patriotismo... en virtudes del espíritu, sin las cuales se puede tan poco. Y esas virtudes manan de la Historia, como enseñanzas, como impulsos... Además de lo dicho, ¡mucho merecen que se les recuerde los que nos precedieron, los que se sacrificaron por España! Y en esa España: pasado, presente y futuro, estamos nosotros y están los que habrán de seguirnos en honroso relevo.

Dedico el presente artículo a todos, como siempre, a todos los compañeros y a todos los lectores en general, pero muy particularmente a los que sirvieron y a los que sirven en ese castillo de Puntales y en las instalaciones anexas, hechas por la Armada en aras de una mayor capacidad marítima, de una mayor perfección. A los del Mando Anfibio, de todos los grados, que cumplen un servicio de honor, con un “signo de asalto” de cualquier costa enemiga, con cualquier tiempo, con cualquier mar...



Bueno sería perpetuar la gesta de los hombres que guarnecían el castillo de San Lorenzo del Puntal en la más alta ocasión de éste, aquella de 1810-1812.

(21) Ellos propusieron una planta para el fuerte sistema Montalambert, “como la del fuerte de Cherburgo”, decían. No se adoptó exactamente ese sistema.

Podría instalarse en el fuerte, en sitio bien visible y lugar frecuentado, por ejemplo, en el patio de armas, sobre el muro de la parte antigua que aún se conserva, quizá cerca de la puerta de entrada, una placa de bronce que recordase a todo el que ante ella pase que también por allí pasaron y que vivieron en aquel noble ámbito otros valerosos españoles que les precedieron en el empeño de servir y defender a la Patria, cuyo comportamiento es —al ser conocido— ejemplo, aliento, impulso...

Podría campear en la placa la Cruz de Distinción concedida a aquella guarnición; sus componentes murieron, pero como testigos de aquella hazaña quedan esas viejas piedras que, como siempre, en estos monumentos de la Historia, no son cosa muerta, sino fuentes de vida.

Podría, tal vez, reavivarse el privilegio de la Bandera, si no en la driza de la Enseña Nacional, en otra asta, a modo de torrotito especial. Una bandera en que luciese igualmente la Cruz de Distinción, la honrosa condecoración concedida por el rey a unos hombres que desaparecieron, pero cuyo recuerdo debe vivir en nosotros para contribuir en hacernos cada vez mejores en nuestra misión de honor.



BIBLIOGRAFIA

- Documentos diversos del Archivo Histórico Militar del Ejército.* Madrid.
- ADOLFO DE CASTRO: *Historia de Cádiz.*
- CESÁREO FERNÁNDEZ DURO: *La Armada Española...*
- CHRISTOPHER LLOYD: *Grandes batallas navales a vela.*
- Diario de la Regencia 1810-1812.*
- D. F. F. CASTRILLÓN: *Noticia exacta de lo ocurrido en la plaza de Cádiz e Isla de León, desde que el Ejército enemigo ocupó la ciudad de Sevilla.*
- FRANCISCO J. MOYA y CELESTINO REY JOLY: *El Ejército y la Marina en las Cortes de Cádiz.*
- FEDERICO OBANOS: *La Marina en el bloqueo de la Isla de León.*
- PEDRO MÉNDEZ PARADA: *El armamento en la guerra de la Independencia.*
- CARLOS MARTÍNEZ-VALVERDE: *Sobre el ataque a Cádiz de 1810 por los franceses y las Operaciones que siguieron* ("Revista de Historia Militar R.", número 6, 1960).
- CARLOS MARTÍNEZ-VALVERDE: *Consideraciones estratégicas y tácticas sobre el ataque a Cádiz, 1810-1812* (Estudios de la guerra de la Independencia - Institución "Fernando el Católico". Zaragoza, 1964).
- CARLOS MARTÍNEZ-VALVERDE: *Análisis de las operaciones de ataque y defensa de Cádiz en 1823* (REVISTA GENERAL DE MARINA).
- Archivo Cartográfico y Fotográfico del Museo Naval.*
- Archivo de Planos del Gobierno Militar de Cádiz.*

A NUESTROS COLABORADORES

- El acuse de recibo de los artículos 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 tamaño folio, y al final deberá constar la firma de su autor. La extensión de los citados trabajos no podrá exceder de quince folios.
- Los autores deberán dedicar unas líneas finales al resumen o conclusión del tema tratado. Por otra parte, es aconsejable la cita de la bibliografía consultada.

LA MARINA ESPAÑOLA Y EL RIO DE LA PLATA

Emilio DE LA CRUZ HERMOSILLA



(E.C.)



ODAS las regiones del Nuevo Mundo están vinculadas de una manera directa a la Marina Española, pero la del Río de la Plata está marcada por un nexo especial que se anuda al comienzo con la expedición descubridora de un marino insigne, Juan Díaz de Solís, y termina cuando la presencia de nuestra soberanía va periclitando. Los hombres que vestían el botón de ancla en esos momentos habrían de convertirse en símbolo de la “patria vieja” —al decir de los criollos— y asumirían, con dolor y sacrificio, el último capítulo de nuestro esplendor.

Los hombres de la mar, que habían abierto a Europa las rutas de América, serían los encargados de arriar la bandera, dramático honor que, a finales del mismo siglo XIX, también le tocaría a otros marinos, los que estaban a las órdenes del almirante Cervera, cuando su escuadra sucumbía en Santiago de Cuba ante el mayor poder naval de la época y se cerraba un prolongado período ultramarino que se había iniciado cuatro siglos antes.

El Río de la Plata, por su importancia estratégica y por su valor como vía de penetración en el Continente, hubo de exigir el esfuerzo denodado de la Armada en todo momento, lo que vendrían a agudizar las sucesivas pretensiones portuguesas lanzadas desde sus dominios brasileños, siempre con tendencia a la expansión a costa de los territorios dependientes de la Corona de España, así como las ambiciones británicas de establecerse en el cono meridional del hemisferio al calibrar su importancia y sus posibilidades futuras.

La Marina, en El Plata.

A partir de la primera y efímera fundación de un núcleo urbano, bautizado como “pueblo de Nuestra Señora de los Buenos Aires”, la Marina española iba a representar un papel decisivo en aquellas lejanas tierras. Antes de la segunda fundación —que correría a cargo de Juan de Garay—, la expedición de Ortiz de Zárate, que parte de Sanlúcar de Barrameda en 1572, estabiliza los asentamientos hispanos a lo largo de la gran corriente fluvial y crea una fuerza marítima que queda bajo el mando del gaditano Salvador Correa de Saa, de origen portugués, al que

en justicia debe considerarse como el primer almirante de tan dilatada costa.

Ya hemos comentado en estas mismas páginas que, a mediados del XVIII, le correspondería a un marino nacido en la Isla de León, el teniente de navío Francisco de Millau, el honor de confeccionar el primer mapa científico de los territorios rioplatenses que luego devendrían en las actuales Repúblicas de Uruguay, Paraguay y Argentina. Millau, además, redactaría un completo informe del estado de aquellas provincias, cuya lectura resulta deliciosa, informándonos de lo que eran el Plata y sus pobladores.

Cuando se lleva a cabo la creación del Virreinato del Río de la Plata, en 1776, y su primer titular, don Pedro de Ceballos, marcha a incorporarse a sus altas funciones en Buenos Aires, le acompaña un experto capitán de fragata, don Ignacio de Olaeta y Allendesalazar, que se convertiría en figura clave para la organización de nueva planta de las fuerzas navales, imponiendo respeto a los portugueses y extendiendo el dominio español hasta las costas magallánicas. Las bases de apoyo que creó son, en general, las que hoy utiliza la Armada argentina.

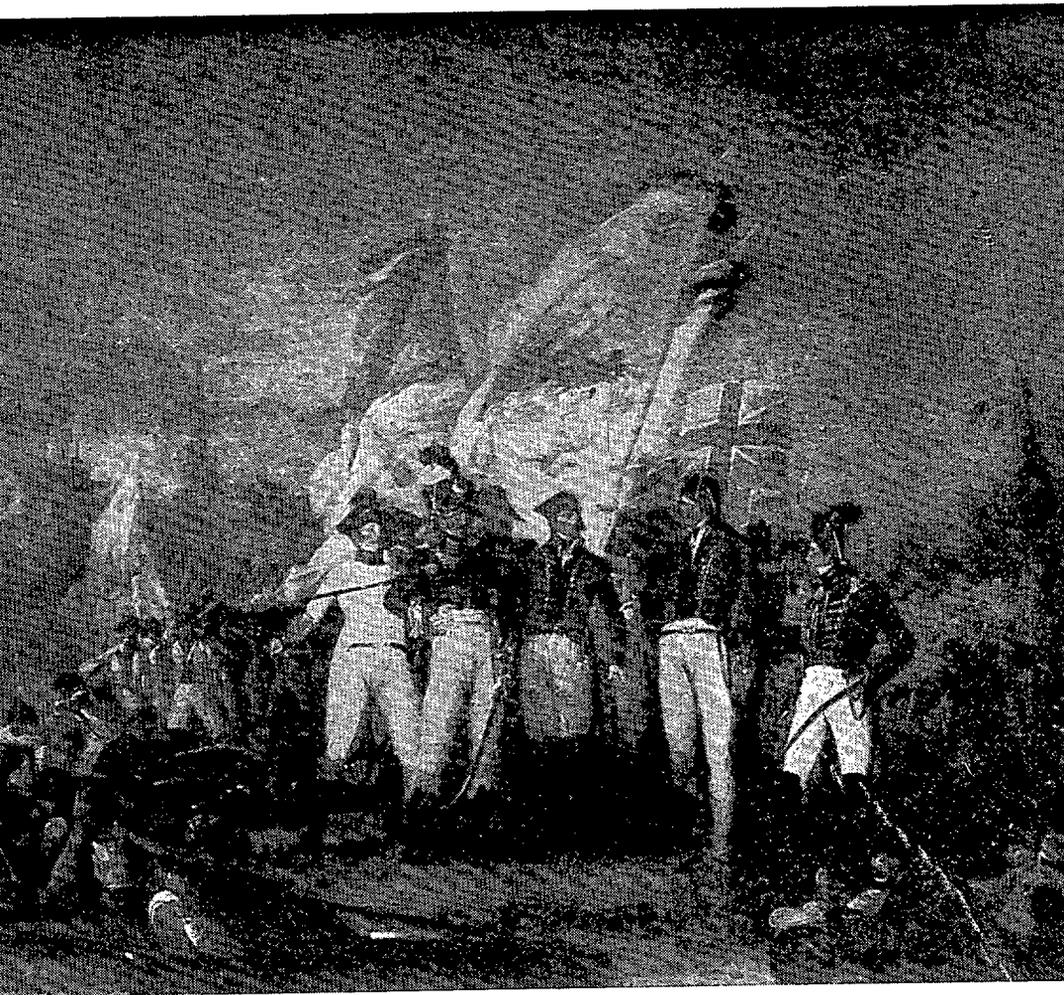
Pero la influencia de la Real Armada no iba a reducirse a lo meramente bélico. Pocos años después de la llegada del primer virrey, es destinado a Buenos Aires un médico de la Armada, también gaditano, don Agustín Eusebio Fabre, formado en el Real Colegio de Cirugía de Cádiz, el cual encontró tiempo suficiente para hacer compatible sus funciones profesionales en la flota con las tareas docentes, ya que a él se debe la fundación de la primera Facultad de Medicina de la Argentina, rodeada de un prestigio que ha llegado hasta nuestros días.

Podríamos citar mil y un ejemplos de hombres que no pasaron a la posteridad con una aureola de primer plano, pero que, sin embargo, contribuyeron a sentar las bases de una nación de primer orden, que establecieron docenas de poblaciones costeras que resultaron permanentes, que, en fin, supieron cumplir con su deber más allá de las exigencias normales y a millares de millas de distancia de los lugares de partida. Pero no entra en los límites de este modesto trabajo, aunque sí parece oportuno dejar constancia de nuestra emocionada evocación.

Todos ellos, pese a las condiciones adversas en que desarrollaron su labor, acreditaron para siempre las virtudes esenciales de la Marina Española, cuya tradición ha pasado a enriquecer el tesoro espiritual de los pueblos criollos y de sus instituciones navales respectivas.

Santiago de Liniers.

Andando el tiempo, el penúltimo virrey del Río de la Plata fue un egregio marino, don Santiago de Liniers y Bremond, del que pocos detalles inéditos podemos revelar a los lectores habituales de esta REVISTA GENERAL DE MARINA, pues todos ellos los conocen por su formación en la Escuela Naval Militar. Sí podemos recordar que ostentando el empleo de capitán de fragata, cuando contaba treinta y cinco años de edad, llegó en 1788 a Buenos Aires para iniciar unas actividades centradas, funda-



Rendición de las fuerzas inglesas a Liniers.

mentalmente, en la defensa del territorio frente a las cada vez mayores y más frecuentes ofensivas de las fuerzas británicas.

La presencia de Liniers se notó de inmediato. Su arrojo, su capacidad de organización y su clarividencia se pusieron de manifiesto desde el primer momento. Creó una flotilla de lanchas cañoneras muy rápidas y móviles, con las que impidió que el enemigo encontrara un sitio idóneo para el desembarco, hasta que su abrumadora ventaja en hombres y buques superó aquella defensa, consiguiendo su propósito.

Todos los jefes de las unidades terrestres se rindieron a lord Beresford, y he aquí que Liniers, convertido en jefe de Infantería, reorganiza la defensa de la plaza y toma la iniciativa, logrando batir al invasor con la ayuda de batallones de voluntarios. Por segunda vez desembarcan los británicos y son nuevamente batidos por los hombres de Liniers, que les producen un verdadero descalabro y les arrebatan todas sus banderas.



Don Baltasar Hidalgo de Cisneros.

Beresford abandona el campo e inicia el regreso a Inglaterra, arrepentido de su osadía.

En ese momento, puede afirmarse que el brigadier Santiago de Liniers —al que se le otorgaría la merced de conde de Buenos Aires y el título de mariscal de campo— había cambiado el curso de la Historia, impidiendo que la futura República Argentina se trocase en una colonia inglesa. No somos partidarios de los futuribles, pero no es menos cierto que, de haber triunfado los ingleses en su propósito, los territorios del

Río de la Plata no habrían accedido a la independencia cuando lo hicieron.

Hay que pensar, además, que los argentinos hablarían hoy la lengua inglesa, como los australianos o los neozelandeses, frustrándose así la siembra hispánica de unas inmensas regiones de la América meridional que hoy constituyen el orgullo de España, de la España ultramarina y misionera que asumió con todo amor y desprendimiento la tarea señalada por la Reina Católica en su testamento.

En los momentos cruciales que se producirían luego, con la Península ocupada casi totalmente por los invasores napoleónicos, Santiago de Liniers vuelve a salvar a la América española dando un golpe de timón, cuyas consecuencias no han sido estudiadas convenientemente por los historiadores. A nuestro juicio, es el segundo gran servicio que le rinde al pueblo criollo y a su trayectoria hispánica, como así comienzan a reconocer reputados escritores e investigadores de aquellas áreas.

En efecto, en agosto de 1808 llega a Buenos Aires el barón de Sostrey, enviado personalmente por el emperador con la misión de obtener la fidelidad de los bonaerenses a su hermano el rey intruso, José I. El visitante confía en la personalidad de Liniers y, sobre todo, en el estado de desconcierto que viven los dominios españoles después de los acontecimientos ocurridos en Europa bajo la presión irrefrenable del gran corso.

Conviene no olvidar que Liniers era francés de nacimiento y había ingresado en la Armada Española cuando ya tenía veintidós años, es decir, cuando ya estaba formado intelectualmente en su tierra originaria del Poitou. Como otros nobles galos, había huido a España al producirse el estallido revolucionario, abrazando la nueva nacionalidad con entero entusiasmo y con profunda dignidad, insertándose rápidamente en el ambiente de sus compañeros, que ya lo serían hasta la muerte.

En Buenos Aires, quien se presenta ante el virrey es otro aristócrata que ya no representa a los hijos de la Revolución, sino al poder imperial de Francia, bajo cuyas águilas se encontraba Europa aherrojada. Liniers pudo sentir la tentación de aceptar la encomienda, haciendo que el Río de la Plata se sometiera a Napoleón, ante el que podía ganar puestos de confianza de impensable trascendencia, dada la generosidad del emperador con quienes le facilitaban sus éxitos.

Pero Liniers era leal a España, poseía un alto concepto del honor y servía con toda responsabilidad sus funciones de virrey. Se negó a recibir al barón en una entrevista a solas, haciendo que le acompañaran en la misma los miembros de la Audiencia y los del Ayuntamiento, para que la decisión a adoptar fuese inequívoca. El de Sostrey mostró copias de las actas de Bayona, por las que Carlos IV y su hijo, el príncipe de Asturias, renunciaban a la Corona en favor de José I, y pidió que el Virreinato proclamase a éste, con toda solemnidad, como legítimo soberano.

Liniers, con toda firmeza, se negó a ello y reiteró su fidelidad al monarca legítimo, Fernando VII, en medio del entusiasmo de todos los circunstancias, que apoyaron su decisión y obligaron al barón a emprender un precipitado regreso por vía marítima, pese a que tenía la intención de continuar viaje a Perú para proseguir su misión informativa.

También parece oportuno meditar sobre lo que habría ocurrido posteriormente si Santiago de Liniers opera de otra forma; quizá la Argentina y sus vecinos se hubieran convertido en el refugio de la familia Bonaparte al desplomarse su imperio europeo, al contar con un asiento seguro en el Río de la Plata. Dentro de esa especulación, el emperador habría hallado una fórmula para seguir su lucha contra Inglaterra y, si nos apuran, el destierro de Santa Elena no se hubiera producido.



El general don José de San Martín.

muerte violenta en Córdoba, ante un pelotón de soldados. Ese final responde a las convulsiones propias de un momento histórico que ya ha sido suficientemente debatido como para que ensayemos ahora nuevos argumentos. La confusa lucha de aquella guerra civil —que no fue otra cosa— acabó con su vida, precisamente por atender el ruego de su sucesor, cuya llegada a Buenos Aires no pudo ser más desgraciada.

A pesar de esa clara demostración de españolismo, el conde de Buenos Aires sufrió las intrigas y asechanzas de grupos porteños que desconfiaban de su origen ultrapirenaico, ante lo cual prefirió dimitir. Ya cursada la petición a España, los jefes militares se opusieron a tal renuncia, por lo que se decidió a reasumir el cargo. Sin embargo, la Junta de Sevilla ya había estimado su comunicación y había designado a otro marino prestigioso, don Baltasar Hidalgo de Cisneros, para relevarle.

Santiago de Liniers se había entrñado tanto con las comarcas rioplatenses que se había quedado en ellas con el propósito de radicarse definitivamente. No sabía que el destino le reservaba una

Hidalgo de Cisneros.

Cartagenero, nacido en el seno de una familia de procedencia vascongada que había dado brillantes hombres a la Marina, Baltasar Hidalgo de Cisneros ingresó como guardia marina, cuando era un niño. Desempeñó misiones arriesgadas en el Mediterráneo, en el Pacífico y en el canal de la Mancha, siempre con una valentía que era pareja a sus conocimientos profesionales, siendo reveladores los informes de sus superiores en ese sentido.

En 1805 era capitán de navío y le cupo la gloria de ser comandante del *Santísima Trinidad* en la infortunada batalla naval de Trafalgar. Como es sabido, el buque fue hundido y su comandante resultó con gravísimas heridas, siendo rescatado de la mar por los ingleses que le colmaron de atenciones y le llevaron a Gibraltar para que se repusiera de las heridas. Entregado a las autoridades españolas, marchó a Cartagena para reponerse, sufriendo una larga convalecencia.

Tras los sucesos de 1808 se presentó a la Junta Central, en Cádiz. Ostentaba para entonces la graduación de teniente general de la Real Armada, y la Junta decidió conferirle el puesto de virrey del Río de la Plata, por lo que embarcó rumbo a Buenos Aires. Su arribo a dicha capital fue en vísperas de la jornada histórica del 25 de mayo de 1810, en que el Cabildo, después de insistir en su lealtad al rey supuestamente cautivo, decidió asumir los poderes máximos del territorio, con lo que se daba el primer paso para la consecución de la independencia.

Hidalgo de Cisneros apenas tuvo tiempo de enviar un emisario a Linniers, para que organizara la resistencia frente al Cabildo, y fue embarcado a viva fuerza en una goleta para que regresara a la Península. El viaje fue una sucesión de colמידades, ya que el buque era de escaso calado y cruzar el Atlántico en él era una auténtica proeza. Tardó dos meses en llegar a Canarias, donde, tras reponer fuerzas, siguió ruta a Cádiz, donde los tripulantes y el forzado viajero encontraron el final del periplo.

Como era de rigor, el virrey fue sometido a consejo de guerra por la pérdida del mando, siendo absuelto como parecía de justicia, ya que había llegado a Buenos Aires cuando los acontecimientos eran ya incontenibles y nada podía hacerse para evitar su desenlace. Poco después de su absolución fue nombrado capitán general del Departamento Marítimo gaditano, llegando a ser ministro de Marina en 1818 y murió once años después —hace ahora justamente siglo y medio— siendo capitán general de Cartagena, donde reposan sus restos.

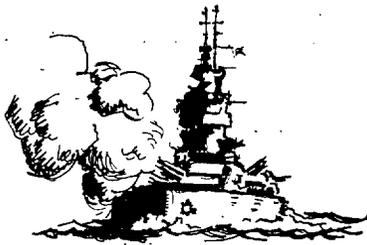
Pero lo verdaderamente curioso es que Hidalgo de Cisneros, después de su accidentada travesía, llega a Cádiz cuando en esa ciudad está destinado un joven capitán criollo que se llama José de San Martín. Las coordenadas de la Historia quieren que el arribo del último virrey del Río de la Plata coincida en la vieja Gades con la crisis de conciencia que está viviendo un militar que se siente entrañablemente vinculado a España —donde se encuentra desde que tiene ocho años— y, al mismo tiempo, experimenta los efectos de la llamada de su tierra americana.

San Martín vive en Cádiz rodeado de incitaciones para sumarse a las

lides de la emancipación, pues en la ciudad hay centenares de americanos que no ocultan sus simpatías por esas ideas, aunque las noticias que llegan de Ultramar son confusas y tardías. Es amigo de civiles que se dedican al comercio y de militares destinados en la zona; trata a los diputados criollos de las famosas Cortes Generales y Extraordinarias, como el bonaerense capitán Velasco, o el portorriqueño capitán de fragata Ramón Power...

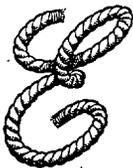
Por si fuera poco, otro bonaerense, el teniente de navío José Matías Zapiola le pone en contacto con viajeros que llegan del otro lado del Atlántico que fomentan su inclinación y van disipando sus escrúpulos. Más tarde, Zapiola, oficial del *Santa Casilda*, fondeado en el Arsenal de La Carraca, sería su compañero de ruta, con Alvear, rumbo a América.

Cuando aparece Hidalgo de Cisneros, aportando información de su final como virrey, las dudas del héroe de la batalla de Bailén se resuelven del todo, al considerar que el dominio español en el Río de la Plata ha terminado con la salida de su máximo representante que, por todos los síntomas, parecía ser el último. Hay quien asegura que el futuro héroe de los Andes habla con Hidalgo de Cisneros, inquirendo ansiosamente detalles de lo que estaba ocurriendo allá. No hay constancia de ello, pero resulta evidentemente lógico de que así pudiera ser. Un año más tarde, en septiembre de 1811, José de San Martín partiría de Cádiz hacia su patria de origen, después de obtener el retiro cuando ya poseía el rango de teniente coronel de nuestro Ejército. Irremediamente, la Historia cubría sus capítulos y el antiguo Virreinato del Río de la Plata caminaba con firmeza hacia su objetivo, amasado por el sudor, la sangre y el sacrificio de España y, en especial, de su Marina.





ADIOS, COMANDANCIAS DE MARINA,... ADIOS

 L Real Decreto 2.914/78, de 1 de diciembre, reestructura orgánicamente los servicios periféricos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para conseguir, dice, desarrollar hasta sus últimas consecuencias el objetivo de unidad que establecía el Real Decreto 15/78 al hacer lo propio con los órganos centrales del Departamento, y realizar de este modo una política integrada de transportes y comunicaciones; lo que, traducido al español llano, significa el adiós a la entrañable institución de las Comandancias de Marina en una muy importante parte de sus funciones, la representación a nivel litoral por delegación de facultades del Ministerio ya citado, a través de la Subsecretaría de la Marina Mercante (hoy de Pesca y de la Marina Mercante).

No pretendo con este artículo hacer ninguna crítica al sistema, ni siquiera científica, y sí únicamente dedicar unas líneas añorantes a una institución en la que inicié mi vida profesional y a la que he dedicado los afanes de mis mejores años, sólo ante el peligro, pero consciente de la importancia de una labor que, en frase de uno de mis comandantes, el más tarde contralmirante McKinlay, mereció el calificativo de "auténtica embajada de la Armada ante el pueblo" a través de la que se nos conocí mucho más y mejor que por otros medios, y a la que nunca se le ha dado la importancia que ha tenido.

Dice el artículo 1.º que en cada una de las provincias españolas existirá una Delegación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a cargo de un delegado que ostentará su representación (art. 2.º) y desempeñará la Jefatura Superior de los Servicios Provinciales del Departamento.

Se confían a este funcionario (art. 3.º) las siguientes responsabilidades: Representación del Ministerio, a nivel provincial; información sobre necesidades, problemas o sugerencias, planteadas por autoridades, organismos y entidades provinciales, en materias relacionadas con el Departamento; autorización a los subdelegados para informar a la Prensa, en ciertas condiciones; coordinación de las actividades provinciales de carácter general del Departamento, recabando para ello a las Subdelegaciones y dependencias de los organismos autónomos en la provincia, la información y documentación necesaria; resolución de cuantos asuntos desconcentren o deleguen las autoridades del nivel central; vigilancia del cumplimiento de la normativa legal dictada por la Subsecretaría, y, en particular, la relativa a personal y horarios de trabajo; estudio de las necesidades de las instalaciones provinciales para lograr su óptima utilización; comunicación a las subdelegaciones de las deficiencias de los servicios, y sugerencias, problemas y reclamaciones que se le planteen a nivel provincial; suspensión de la ejecución de los actos y acuerdos de sus Subdelegaciones, cuando puedan afectar al servicio público, dando oportuno traslado del acuerdo al Ministerio, y, finalmente, cuantas otras le correspondan o se le asignen.

El artículo 4.º establece que, en dependencia del delegado, y sin perjuicio de su vinculación funcional con los centros directivos correspondientes, existirá, entre otras Delegaciones Provinciales, la de Pesca y Marina Mercante en las provincias litorales e insulares. Y el artículo 5.º por último, crea un sistema de reuniones de coordinación con los subdelegados, para conseguir el máximo de eficacia y coherencia, con una periodicidad mínima mensual.

Concretamente, y en lo que hace a estas Subdelegaciones provinciales de Pesca y Marina Mercante, dice el artículo 8.º que tendrán a su cargo, en el ámbito de su provincia, las siguientes funciones: Fomento, control y regulación de las actividades relacionadas con la pesca marítima; estudio de la explotación y regulación de la pesca y de los cultivos marinos y de planes pesqueros, marisqueros y piscícolas; colaborar en el estudio de la explotación de la flota pesquera y de su reestructuración, con base a los datos e información correspondientes a su ámbito provincial; coordinación e inspección de las instalaciones, servicios y actividades de transporte marítimo, en el ámbito de competencias del Ministerio; relación con las empresas de los sectores pesquero y mercante que operen en su provincia; instrucción, tramitación y propuesta o resolución, en su caso, de las concesiones administrativas relacionadas con el sector; gestión de los expedientes sancionadores que se incoen por infracción de la legislación reguladora de la pesca o del transporte marítimo; ejercicio de las funciones de comprobación e inspección en las materias de su competencia; ejecución de estudios, planes y programas técnicos y económicos sobre las necesidades provinciales de transporte

marítimo, proponiendo su integración en los planes y programas nacionales, y cuidando la coordinación intermodal; velar por el cumplimiento de los Reglamentos referentes a la seguridad de la navegación, así como de las normas sobre contaminación en el mar, y sancionar, en su caso, sus infracciones.

La propia disposición prevé la posibilidad de dictar órdenes que desarrollen esta normativa; la posibilidad de designar como delegado provincial del Ministerio a uno de los subdelegados de Servicios; así como que los subdelegados provinciales de Pesca y Marina Mercante colaborarán en todo caso con los comandantes militares de Marina mientras no se les transfieran las actuales competencias de éstos, en su calidad de delegados del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en materia de Pesca y Marina Mercante.

Por último, se hace una derogación genérica de disposiciones orgánicas, a reserva de publicar dentro de los seis meses siguientes la tabla de disposiciones derogadas. Hasta aquí, la normativa pendiente de desarrollo. Veamos ahora cuál es la realizada actualmente y cómo queda afectada.

Por de pronto, nos vamos a encontrar con un delegado provincial y un subdelegado de Pesca y Marina Mercante, lo que plantea el problema de cómo este último va a extender su acción a todo el ámbito provincial y a través de qué escalones jerárquicos.

Otra cosa que tampoco queda clara es si la división provincial se va a hacer, como parece, a base de provincias administrativas o, en su caso, se van a considerar también las actuales Provincias Marítimas de la organización de la Armada.

Efectivamente, quiero recordar que la Armada atiende a su organización litoral mediante Zonas Marítimas y sus divisiones y subdivisiones en Sectores Navales (en algún caso), Provincias y Distritos Marítimos, que no corresponden a los límites administrativos provinciales necesariamente. De esta orgánica naval, la Subsecretaría de la Marina Mercante venía aprovechando a los comandantes y ayudantes de Marina, mandos naturales de las Provincias y Distritos, delegando en ellos las funciones de directores provinciales y locales de Navegación y Pesca Marítima, además de capitanes del puerto respectivo, con lo que, y auxiliados por los celadores de puerto y pesca destacados por la costa, hacían presente su autoridad en el último rincón de la misma.

La nueva estructura litoral viene referida al ámbito provincial sin distinciones, señalando únicamente que en las provincias litorales e insulares, es decir, las que tienen costa en su demarcación administrativa, no las Provincias Marítimas de la Armada, tendrán entre otros un subdelegado de Pesca y Marina Mercante.

Por otra parte, la disposición insiste en la alteración de términos Pesca Marina Mercante, anteponiendo la primera mención, lo que pudiera significar un aparente mayor contenido de funciones, que relegaría así a un segundo término injustificado a la Marina Mercante, pues aun siendo ambas actividades nacionales importantes, tanto por volumen (más del 90 por 100 del tráfico total) como por importancia económica, la preferencia está a favor de la Marina Mercante, ello sin contar con que

TEMAS PROFESIONALES

la pesca es una actividad en crisis y retroceso, de muy difícil solución como no sea la de las sociedades mixtas internacionales y particularmente hispanoamericanas, sin exclusiones, y, aún así, difícilmente volverá a alcanzar las cotas anteriores.

Por otra parte, el Decreto, sin decirlo, parece resolver la vieja cuestión del encuadramiento administrativo de la actividad pesquera dentro de los recursos (en tal caso, quizá Ministerio de Agricultura) o de los servicios, pero me estoy yendo del tema con esta disquisición cuando mi intención era destacar un punto quizá conflictivo, la falta de una completa organización litoral seguramente pensada y pendiente de desarrollo, pero que nos hubiera parecido lógico traerla al cuerpo del Real Decreto comentado.

Según la Ley de 19 de febrero de 1942, son competencias de la Subsecretaría de la Marina Mercante (hoy, de Pesca y Marina Mercante) las siguientes: Tráfico y comunicaciones marítimas; régimen de los puertos en relación con el tráfico marítimo; actividades de las empresas navieras y de las industrias privadas de construcción naval; abanderamiento, construcción, registro, matrícula, listas y nombres de los buques e inscripción de su propiedad; personal de la Marina Mercante, salvo el ejercicio de la jurisdicción y la intervención que en su formación corresponde a Marina; contratación de dotaciones; transporte de pasajeros y emigrantes; seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS); inspección del material de la Marina Mercante, arqueos, discos de máxima carga, etc.; tarifas de servicios de puertos, y pesca marítima e industrias derivadas, salvo la vigilancia de costa y de la pesca.

La Ley sobre Costas de 26 de abril de 1969 atribuye, por su parte, al Ministerio de Comercio (hoy, de Transportes y Comunicaciones), a través de la Subsecretaría de la Marina Mercante (hoy, de Pesca y Marina Mercante): La gestión y tutela del mar territorial, así como su lecho y subsuelo y de los bienes de dominio público marítimo-terrestre que determine el Gobierno a efectos de la pesca; la limpieza del mar territorial, evitando su contaminación por hidrocarburos u otras sustancias y residuos y aplicar, en su caso, las sanciones correspondientes; la competencia en materia de salvamento y de dictar normas e instrucciones para la seguridad humana en lugares de baños; el otorgamiento de las concesiones de toda clase de pesquerías, almadrabas, corrales y parques para la cría y propagación de los mariscos, así como en el mar territorial, en su lecho o subsuelo y en los del mar adyacente al mismo; intervenir en las concesiones que otorgue el Ministerio de Obras Públicas (hoy, de Obras Públicas y Urbanismo) en la zona marítimo-terrestre y playas, cuando afecten a la navegación, a la pesca marítima o a la seguridad de la vida humana en el mar, y en las que tengan por objeto trabajos de dragado o construcción dentro del mar, de muelles, embarcaderos, astilleros, diques, varaderos y demás para el servicio de los puertos, o que impliquen la construcción de obras fijas de cualquier naturaleza.

Los comandantes de Marina venían desempeñando hasta ahora una triple función, como autoridades militares de Marina, directores provinciales (locales, los ayudantes) de Navegación y Pesca y capitanes de puerto (también los ayudantes del suyo).

En el primer aspecto (que van a conservar, naturalmente) les corresponde el mando de la Provincia (Distrito, los ayudantes) respectiva, con obligación de residencia en su capital y en directa dependencia de la Superior Autoridad de la Zona Marítima, y, en su caso, del jefe del Sector Naval intermedio, siendo sus responsabilidades por este concepto: La matrícula naval; el reclutamiento y reemplazo de Marinería; la movilización mercante en su esfera; la vigilancia de costa y pesca y aguas de su jurisdicción; la información naval; los transportes militares; la prevención de procedimientos y nombramientos de jueces; la jurisdicción disciplinaria conforme a la Ley Penal y Disciplinaria de la Marina Mercante, y cuantas funciones les encomiende o delegue la superioridad.

En la segunda condición de director provincial de Navegación y Pesca (en el ámbito local, los ayudantes) y en directa dependencia de las respectivas Direcciones Generales de la Subsecretaría de la Marina Mercante, le corresponde todo lo relativo a la navegación y pesca marítima y, concretamente, sin pretender agotar el tema:

PESCA MARITIMA	NAVEGACION	
Vigilancia. Vedas. Tamaño mínimo de peces y mallas. Reglamentación de artes de pesca.	Abanderamiento. Construcción. Reparaciones. Botadura. Pruebas. Reconocimientos. Arqueos. Máxima carga.	Cambios de dominio. Cambios de nombre. Cambios de matrícula. Contratación de tripulaciones. Aplicación del Convenio SEVIMAR. Avisos a navegantes. Material náutico, etc.

Por último, como capitán de puerto, entiende en todo lo relativo al orden, policía, tráfico interior, remolques y auxilios marítimos, práctica, movimiento de buques, atraque/desatraque, amarraje/desamarraje, entradas/salidas, fondeo y despacho, extracciones y hallazgos, etc.

Por otra parte, no debemos olvidar que los comandantes de Marina son; entre otras: Vocales natos de los órganos rectores del puerto; vocales natos de la Comisión rectora de la Organización de trabajos portuarios; de las Juntas Provinciales y Locales de libertad vigilada; de los Consejos técnicos provinciales de Institutos laborales; presidentes de las Juntas Regionales (o locales) de pesca; presidentes de la Junta Local del Puerto; interviene en las concesiones administrativas y expedientes de obras, construcciones y edificaciones de la Z. M. T.; interviene en el deslinde de la Z. M. T.; y, sobre todo, y muy particularmente, ejerce la Jurisdicción de Marina en su provincia, siendo por ello autoridad única desde el borde de los muelles y orillas del mar hasta el límite de las aguas jurisdiccionales; teniendo atribuidas facultades sancionadoras en

materia de pesca y navegación, así como disciplinarias en sus aguas a bordo de los buques mercantes y sobre el personal de esta clase.

Ante esta panorámica sin desarrollar todavía, nos preguntamos, ¿qué va a pasar? De las actuales facultades delegadas que van a ser objeto de transferencia, ¿en qué extensión se va a hacer? ¿Qué van a conservar los comandantes de Marina, aparte lo suyo propio, buscando su apoyo eficaz a la nueva gestión civil?

No hay duda que las Comandancias Militares de Marina se van a reducir a las misiones propias de la Armada, en la parte que les corresponde y que según la Ley de 1942, ya comentada, son: Ejercicio de la Jurisdicción de Marina en lo judicial y gubernativo, en las aguas nacionales, a bordo de los buques mercantes y de pesca, y en relación con el personal de los mismos; vigilancia de costas y pesca; reclutamiento reemplazo y movilización del personal marítimo; movilización de industrias y elementos marítimos, estaciones de TSH y radiogoniométricas costeras; intervención en obras, concesiones de utilización de la Z. M. T. y puertos, en lo relativo a la Defensa, y fijación de las características generales de los proyectos de construcción de los buques mercantes a efectos de utilización militar.

La Ley de Costas, por su parte, repite estas facultades y competencias, reconociendo a los comandantes de Marina la facultad de ejercer las que conforme a la legislación vigente les corresponden sobre el mar territorial en zona contigua, amén de la extracción de restos.

Gran parte de estas facultades inherentes a la doble condición de director, a nivel provincial, de Pesca y Navegación, van a ser, como dejo dicho, objeto de transferencia, pero ¿a quién?, o, mejor dicho, ¿a quiénes? No hay duda alguna de que del subdelegado provincial de Pesca y Marina Mercante nos queda sólo la incógnita de su equipo, pues se trata de funciones técnicas hasta ahora desempeñadas por profesionales cualificados de la Armada y que no sabemos si en alguna medida van a ser aprovechados mediante situaciones legales de "al servicio de otros Ministerios", concurso para incorporación a su funcionariado o simple préstamo; y nuestra alarma crece al no poder olvidar la anterior experiencia de la segunda República y de su Cuerpo de Servicios Marítimos con que se nutrieron las Delegaciones Marítimas, que si mal no recuerdo, y sin ánimo de ofender a nadie, fueron un semillero de discordias.

Por ello, entiendo que la cosa puede no resultar tan fácil, no sólo porque la legalidad afectada por el Real Decreto es varia y abundante, aparte de rango superior en muchos casos, sino incluso por la especificidad de materias a la hora de conseguir resultados positivos y evitar problemas: Ciertamente que una Comandancia Militar de Marina, en principio, no debe ocuparse de cuestiones de otros Departamentos, pero la interrelación de intereses protegidos, la economía administrativa, la necesaria colaboración entre el ámbito civil (Transportes y Comunicaciones) y el Militar Naval (Marina) obligan a pensar sobre problemas posibles.

Propiamente, dentro del ámbito jurisdiccional del comandante de Marina, no cabe otra actuación ajena que no se canalice a través de él,

salvo en lo puramente administrativo, pues todo lo demás le corresponde con carácter exclusivo y excluyente; y así, la aplicación de la legislación marítimo-pesquera en la mar habrá de resolverse lógicamente al igual que ocurre actualmente con las infracciones de pesca fluvial en los tramos de río afectados a Marina, y lo mismo habría que decir en orden a las infracciones de pesca cuya sanción tienen atribuida como derivada, además de su propia facultad y misión de vigilancia, en cuyo orden les corresponde la de todo tipo: Defensa Nacional, policía y orden público, navegación, pesca, vigilancia fiscal, habida cuenta, además, de que los buques a ella dedicados son patrulleros de la Armada o auxiliares de la Marina de Guerra.

Por lo mismo, ¿qué ocurre con las otras facultades que corresponden a los comandantes de Marina con carácter nato o delegado?

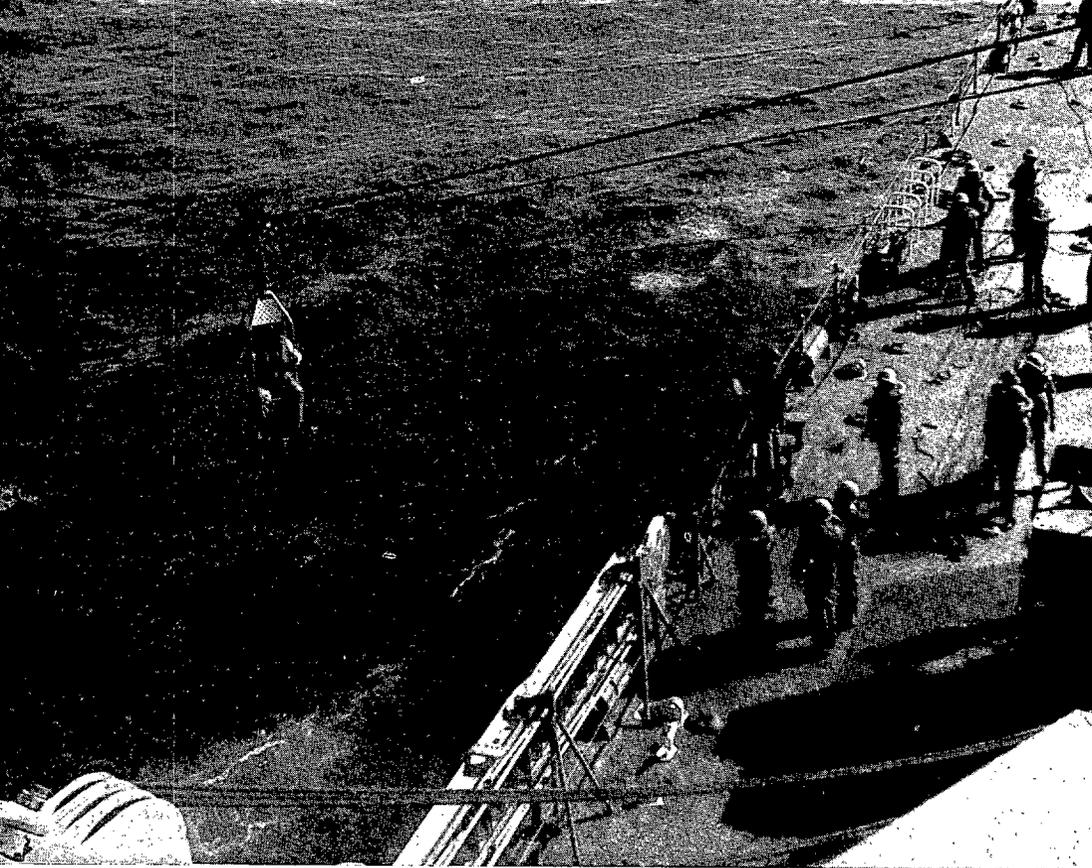
Las autoridades de Marina, por razón del medio, de ascendiente en el ámbito marítimo, de competencia en todos los terrenos de objetividad, ecuanimidad y hasta de tradición, no deben ser desaprovechadas en el sentido de privárseles de todo lo que hasta ahora era de su responsabilidad; sobran formas de participación y colaboración para resolverlo, siempre y cuando los responsables de la solución se planteen la cuestión con mentalidad marítima, conscientes de la vital importancia que la mar, en todos los aspectos, tiene para la economía nacional y de la sensibilidad de un medio que sólo los profesionales del mismo saben manejar con prudencia y eficacia: ejemplos históricos sobran para avalar el aserto de que la falta de mentalidad marítima fue siempre la causa principal de nuestra decadencia.

Lejos de mi ánimo pretender que sean insustituibles, por difícil que resulte el tránsito mientras no se cuente con una infraestructura de personal cualificado, pero al hacer la anterior afirmación de eficacia y conveniencia a favor de las Comandancias de Marina, lo hago en mi triple condición de universitario, marino y experto en Comandancias, por formación, vocación y destino, y así repito mi convencimiento de que sería conveniente para la Administración conservar viva de algún modo la presencia carismática de las Comandancias de Marina en el ámbito marítimo-administrativo.

Y ya termino, no sin antes pedir perdón por sí, con el mejor deseo, me he metido en terrenos que no me corresponde, pero el afecto a veces juega malas pasadas. A los nuevos organismos que inician su singladura en el litoral les deseo mares en calma, vientos propicios y tiempos bonancibles, para arribar felizmente al puerto seguro del éxito en su gestión delicada, importante y en la que pueden contar con nosotros. A las Comandancias de Marina, por lo que ya no volverán a ser, desde el emocionado recuerdo de antaño y el permanente afecto de hogaño... ¡adiós!

Arturo PAZ-CURBERA Y LOPEZ





**"Transporte lento". Comandante de Infantería de Marina Gabriel Rejo Sanjuán,
San Fernando (Cádiz).**

PROBLEMAS DE MANDO Y DE ESCALAS



S innegable que ha finalizado la época de las grandes flotas de combate que tuvieron su momento esplendoroso en Jutlandia, en aquel indeciso enfrentamiento que sostuvieron Jellicoe y Scheer. Aquellas interminables líneas de acorazados flanqueados por cruceros, destructores y otras unidades menores ya no se repetirán. Tampoco es probable que tengan lugar enfrentamientos aeronavales similares a los de Midway, Leyte y Filipinas.

Cada día que pasa dentro de este mundo acelerado por la técnica aparece una nueva innovación. Un arma, o un sistema de detección altamente sofisticado, puede quedar anticuado antes de que esté totalmente operativo en los buques. El sistema que vivimos da origen a unos buques cada vez más automatizados, poderosos y, por tanto, mucho más caros. Ya no es posible construir grandes series de un tipo salvo para las dos grandes superpotencias y, desde luego, en menor proporción que antes, exceptuando los submarinos nucleares, que se anuncian como armas decisivas, al igual que se anunciaron tantas y tantas, que luego no alcanzaron el éxito que se les pronosticó.

Tal desbordamiento de la técnica, que, como ya dijimos, en ocasiones hace que un arma o sistema de detección quede anticuado antes de que se haya terminado de experimentar, ha dado lugar a que el precio de tonelada construida alcance unos precios prohibitivos para la mayoría de las Marinas del mundo. Sin embargo, la carrera de armamentos, las posibles amenazas, la necesidad de conseguir industrias punta, etc., obligan a países que no cuentan con los medios suficientes, tanto económicos como industriales, a continuar buscando unidades más sofisticadas. A su vez, el elevado costo de estos buques no permite sustituir la totalidad del tonelaje desguazado, con lo que el número de buques está en constante retroceso.

Para una Marina media, la construcción de un buque de origen totalmente nacional es casi una quimera. Es mucho el dinero en juego y es caso el presupuesto para experimentar, por lo que es necesario apoyarse en patentes extranjeras, ya sea para equipos, armas, o ambas cosas.

Asimismo, y como una cadena sinfín, las unidades modernas exigen un fuerte apoyo en tierra para mantenerlas operativas, con lo que se está creando una infraestructura de grandes proporciones, para permitir tener una cantidad exigua de unidades a flote, capaces de desarrollar las misiones para las que fueron construidas y proyectadas.

Como todo está ligado entre sí, al aumentar la infraestructura y disminuir el número de buques, las posibilidades de embarco y, sobre todo, de Mando, disminuyen paulatinamente para cualquier corporación naval, y la nuestra no es una excepción.

Todavía recordamos en nuestra Armada oficiales que mandaban una y otra vez durante períodos de dos años los destructores *Antequera*. Actualmente, ningún capitán de fragata tiene la posibilidad de mandar dos años, si es que llega a mandar. Lo normal es mandar un año, con suerte año y medio, y ya se puede estar contento. Un capitán de fragata, con mucha suerte, puede permanecer embarcado dos años y medio, dentro de un total de ocho en el empleo. En el grado inferior, el caso es exactamente igual, variando los tiempos de embarque de dos años y medio a tres. Con respecto a los capitanes de navío, el problema es peor, y los hay que se retiran sin haber embarcado en dicho empleo.

Sin duda, no existe culpabilidad por parte de nadie. La escasez de buques por las causas anteriormente expuestas, y el número cada vez mayor de oficiales aspirantes a ellos han contribuido a la situación actual. Pero esta situación anómala que se está creando, y que, con el tiempo, se irá agudizando, no es buena para la Armada y hay que atacarla de frente. La falta de experiencia naval a flote desde el empleo de capitán de corbeta en adelante se está haciendo crítica y es necesario resolverla.

Normalmente se está ascendiendo a capitán de fragata con ocho-nueve años en el empleo anterior, y de fragata a navío con siete-ocho años. Como se observa a simple vista, en un lapso de tiempo que oscila entre los quince y los diecisiete años, un oficial normal ha permanecido embarcado un máximo de cuatro a cinco años en los mejores casos, y tan separados en el tiempo que cuando embarca, dado el avance de la técnica, tácticas, equipos, etc., sus conocimientos son muy bajos; su experiencia, casi nula, y su falta de tablas, evidente. Ninguno de ellos tiene la culpa; por el contrario, es alentador ver oficiales que casi al fin de su carrera se esfuerzan en asimilar todo lo nuevo que aparece y que la Armada pone en sus manos, que piden Mandos sin necesidad de ello, y que, en fin, son un ejemplo para las nuevas generaciones. Pero en el momento en que este oficial comienza a rendir a tope, cuando se ha hecho con el buque y sus posibilidades, entonces llega la hora de entregar el Mando, porque otros vienen empujando desde atrás y no hay buques para todos. Esto es muy duro, poco eficaz y nada rentable.

En esencia, se llega a una conclusión: falta de experiencia en el actual escalafón. Contemplémosle por un momento:

- 68 capitanes de navío para 12 mandos (incluida la Flotilla de Aeronaves).
- 147 capitanes de fragata para 24 mandos y otros 14 destinos a flote.
- 271 capitanes de corbeta para 26 mandos (entre ellos, 8 de submarinos) y otros 51 destinos a flote (1).

(1) Se han incluido los oficiales destinados en Defensa y Alto Estado Mayor.

La Armada está efectuando un esfuerzo poco provechoso en la preparación para el Mando de casi 500 jefes, a los que luego les va a sacar muy escaso rendimiento. Aun cuando todos consiguieran mandar en cada empleo, lo que es prácticamente imposible, sería de forma tan esporádica y espaciada, que el beneficio obtenido sería mínimo. Como corporación naval que es, necesita hombres de mar de probada experiencia en ese medio hostil y que no es el habitual del hombre. La paz es el mejor y único campo para prepararse para la guerra, y si ésta desgraciadamente llega, es necesario tener preparados mandos para la mar, habituados a ella, con permanencia marinera y táctica, desenvueltos, agresivos, con iniciativa, etc., porque sólo así se conseguirá la victoria. Por mucho valor que se posea, por mucha abnegación, buena voluntad, heroísmo y disciplina que se despliegue, si no se domina el medio, el fracaso será similar a Trafalgar, donde tanto heroísmo se derrochó, pero nada se consiguió.

Entiendo que, tras todo el razonamiento anterior, debemos contemplar la necesidad de aumentar de forma sustancial los períodos de embarco en los empleos de jefe, si es que queremos solucionar el problema. *A priori*, aparecen dos soluciones fáciles:

1.ª) *Construir más unidades.*

Por supuesto, que sería lo que todos desearíamos, pero no es factible. La Armada debe ajustarse a un presupuesto que viene dado por el Gobierno, y que es función de una gran cantidad de factores que inciden en él, como son: PNB, intereses prioritarios del Estado, necesidades de otros Departamentos, etc.

Efectivamente, España es como una isla, depende para su supervivencia del comercio marítimo exterior, de mantener sus rutas abiertas al tráfico... Esto es bien sabido por nosotros los profesionales, pero una secular política de otro signo ha calado tanto en los sucesivos Gobiernos, estadistas y en el pueblo llano, que para mudarla harían falta muchos años de lucha a todos los niveles y, la necesidad urge, es necesaria una política naval interna a corto plazo.

Igualmente, a mayor número de unidades, mayor infraestructura, la pescadilla se mordería la cola y el problema específico que afrontamos seguiría igual.

¿Qué duda cabe de que todos seríamos felices con una gran Marina? Pero los sueños son eso: sueños. Y hay que vivir de realidades.

2.ª) *Reducir plantillas.*

Todas las comparaciones dicen que son odiosas. Las plantillas de la Armada no son en ningún caso las que presentan mayor grado de inflación. Pero dejando este tema a un lado, hay que pensar en la infraestructura de tierra al servicio de la Fuerza, Estados Mayores, etc.

La Marina de los Estados Unidos tiene siete hombres en tierra por cada uno a flote. No podemos comparar ambas Marinas, pero sí sacar como consecuencia que, si se desea obtener una Armada de alto nivel

operacional, sea cual sea el número de sus unidades, es necesario contar con un apoyo logístico y técnico de primera calidad, como es el caso de otras Marinas similares a la nuestra.

Hasta ahora estuvimos acostumbrados a unos buques antiguos con equipos sencillos, que buenamente iban tirando gracias a la habilidad del personal, que hacía la mayoría de las reparaciones a bordo como mejor podían. Esos *manitas* que todos hemos conocidos, evidentemente rindieron un gran servicio, pero su incidencia es cada vez menor. Hoy ya no es ese nuestro caso, afortunadamente; los buques más antiguos que tenemos son los destructores *Lepanto* y alguna que otra pieza de museo con los días contados. Estamos entrando en una nueva era, con una Armada moderna, que exige un apoyo en tierra de primera calidad. No es posible mantener operativas las *Baleares*, *Descubierta*, *Delfín*, *Agosta*, portaaeronaves, patrulleros, "PF" y las nuevas unidades del Plan Naval, a base de reparaciones ligeras, canibalizaciones, etc. Necesitan un firme apoyo en tierra. Nuestros arsenales están comenzando a transformarse y precisan personal competente en todos los niveles, sobre todo en Mantenimiento, para así prestar un apoyo eficaz y continuo a la Fuerza. Si se da el salto en la mar, también hay que darlo en tierra. Reducir plantillas no solucionaría el problema, sería todavía peor, dependeríamos aún más del extranjero, y hay que ir pensando en sacudirse ese lastre en todo lo que se pueda. Por otra parte, tampoco está la nación en situación de ofrecer nuevos puestos de trabajo.

Ya que las dos soluciones que inicialmente saltaban a la vista no nos sirven, habrá que ir pensando en buscar otra.

La que vamos a proponer es polémica, difícil, acarrearía problemas y en cualquier caso no será del gusto de todos; sin embargo, podría contribuir a solucionar este dilema. Dar en unas escasas cuartillas la solución idónea de un problema tan arduo y en el que estoy seguro habrán pensado y discutido personas mucho más preparadas, sería una pedantería, pero sí se puede poner un granito de arena, para que, unido a otros mayores y más consistentes, apoyar en ellos la piedra fundamental del edificio que tarde o temprano habrá que levantar.

Según vimos anteriormente, es prácticamente imposible mandar en todos los empleos antes de alcanzar el Almirantazgo, a no ser que se tenga una suerte excepcional. Somos demasiados oficiales y pocos los buques a los que podemos acceder, y la tendencia es que estos últimos disminuyan, no que aumenten.

Puesto que no todos podremos mandar, parece aconsejable establecer a partir de cierto empleo y dentro del Cuerpo de mando dos ramas. Una operativa, que permanezca la mayor parte de su vida embarcada, en el EMA o en destinos operativos, y la otra, que apoye a la Fuerza. Esto no quiere decir que la segunda rama, la que permanece en tierra, quede estancada; por el contrario, seguiría su carrera de igual forma que la otra, hasta el grado que alcanzasen por edad, con la ventaja de que no estarían expuestos a continuos cambios de destino fuera de la localidad en que se asentasen. Sólo les quedaría vedado el cargo de

AJEMA, que por la pura esencia de su misión ha de recaer en la rama operativa.

Consistiría, por tanto, en algo así como una superselección, que es muy posible que no resultase demasiado difícil de realizar, dando de entraca la posibilidad de pasar a la rama técnico-logística, o como se le quiera llamar, a aquellos que por las razones que sean deseen hacerlo. Estamos acostumbrados a ver en todos los niveles y desde todos a personas que no les gusta embarcar, o que hacerlo supone un sacrificio muy grande para ellos y sus familias, lo que no quiere decir que no sean unos magníficos oficiales en otros destinos, y que cumplirían a satisfacción del Mando y de ellos mismos. Otros tendrán diversas razones muy respetables, que no podemos ir analizando una a una; démosles, pues, la oportunidad de establecerse en un lugar fijo, de solucionar sus problemas sin desdoro y solucionar a la vez los de la Corporación. Pese a estas facilidades, conociendo al personal que compone nuestra Armada y el alto espíritu que en ella existe, no habría más remedio que acudir a la selección.

Así, en principio, y de una manera un tanto burda, parece, por lo menos para quien esto escribe, que hemos encontrado algo. Este algo, perfeccionado, estudiado a fondo y bien cribado, quizá podría ser una solución. Desde luego, los problemas a solventar serían muchos y variados, como los de frustración personal, aunque a mi modo de ver no tan graves como los de la actual Ley de Escalas y Ascensos. Todos conocemos muchos jefes que para la gran mayoría eran extraordinarios, que por causas desconocidas no pasaron la selección, y en cambio otros, con menores méritos, al menos para la mayoría, sí la pasaron. Todos, unos y otros, siguen en la Armada o vinculados a ella, honrándola y honrándose con su sacrificio, lealtad y amor a un ideal que llena la vida de cualquier hombre de bien.

Suponiendo que hubiésemos alcanzado un consentimiento tácito sobre la necesidad de desgajar en dos ramas el tronco común del Cuerpo General, habría que empezar de alguna manera. En principio aparecen cinco preguntas, las más fundamentales, puesto que estas líneas no pretenden ahondar demasiado en un tema tan vidrioso como éste, para el que habrá personas más capacitadas y habituadas a enfrentarse con problemas de personal, tan graves o más que éste. La primera, y estimo que la principal, es:

¿Qué datos habría que cotejar para decidir si un oficial debe permanecer en la rama operativa o pasar a la técnico-logística?

Estimo que en los Informes Personales. ¿Pero en los actuales? Pienso que no. Es posible que estén bien para algunos empleos, pero para otros se encuentran desfasados. Los diecinueve apartados "A" responden a una serie de características fundamentales, que bien cubiertos pueden definir el carácter de una persona y casi todas sus posibilidades. No obstante, se echa en falta un factor típico de la carrera militar, como es la agresividad. Las posibilidades existentes en tiempo de paz para que un oficial pueda demostrar su valor son muy escasas y quedan reducidas

TEMAS PROFESIONALES

a que el azar se lo brinde en un determinado momento. Por el contrario, la agresividad de su comportamiento en la mar, en su forma de cumplir las órdenes recibidas, en ejercicios, etc., deben ser valoradas. Tener el valor demostrado es lo deseable, pero depende de la suerte, y aunque un genio como Napoleón la valoraba en grado sumo, no podemos depender de ella, ni sabemos quién la tiene.

Los cuatro apartados correspondientes a las cualidades profesionales específicas están algo cojos. ¿No es una cualidad fundamental la vocación naval? En los Informes no se contempla. Se puede decir que a lo largo de ellos quedará reflejada, pero eso es muy problemático y, en ocasiones, no será así.

Donde estimo que más fallan los Informes es en la síntesis, y en especial en la evaluación total. Cuando llega el momento de comparar a un informado con otros de la misma antigüedad, en el caso de no tener a las órdenes directas del informante una gran cantidad de individuos en ese momento, la comparación no puede ser buena en ningún caso. Es muy difícil recordar cómo eran todos aquellos que se conocieron de la misma antigüedad, discernir cuáles eran las condiciones en que se desarrollaron, las vicisitudes que se vivieron en común, las reacciones, etc. Si esto es difícil para un jefe experimentado, hay que comprender el terrible problema que se le plantea a un comandante joven, a un teniente de navío, como nos ha ocurrido a muchos. ¿Con cuántos oficiales puede comparar? ¿De qué forma? ¿Qué debe valorar más, si él mismo está en período de formación? Si tiene solamente tres oficiales a sus órdenes, ¿en qué encasillado coloca a cada uno? Desde luego que puede escudarse en el fatídico: no observado, es decir, abstenerse. Sin embargo, esta última solución no suele darse, porque los informes del informante sobre el informado puntúan para aquél, y porque en el fondo todos nos valoramos más de lo que realmente valemos y nos consideramos capacitados para esa difícil evaluación, que, sinceramente, no parece justa ni apropiada. Queda, por supuesto, el apartado observaciones, que clarifica algo, y la supervisión de los Informes. La supervisión puede, a su vez, ser buena o menos buena. Es buena cuando el supervisor conoce perfectamente a informante e informado, pero si no los conoce, o hay una gran diferencia de grado entre el supervisor y el informante, no habrá más remedio que aceptar los Informes o abstenerse.

Quizá todo este razonamiento no sea demasiado esclarecedor, pero si cualquiera examina con atención y frialdad los actuales Informes Reservados, entiendo que los encontrará faltos de algún concepto y difusos en otros, sobre todo cuando le llegue el momento de tener que informar.

Parece, pues, conveniente variar los Informes; no puede informar igual un teniente de navío que un capitán de fragata; es necesario especificar más con respecto a vocación naval, agresividad, aptitud para el medio, etc., y establecer un formato distinto para cada categoría de informante.

La segunda pregunta podría ser ésta: *¿En qué empleo hay que comenzar a separar las ramas?*

Observando el escalafón, se aprecia que el ascenso a capitán de corbeta llega tras diez años de teniente de navío y tres de alférez de navío. Proporción algo desequilibrada, puesto que tres años son pocos para un alférez de navío, que quizá durante el tercer año deba ejercer como segundo comandante y le faltan tablas y preparación para ello y, por el contrario, diez años son demasiados para un teniente de navío.

De todas formas, al llegar al empleo de corbeta, cualquier oficial arrastra consigo más de doce años de carrera y, por tanto, una colección de informes bastante apreciable, sobre todo teniendo en cuenta la cantidad de cambios de destino tan grande que existe en estos empleos para la inmensa mayoría. A la vez, al llegar a corbeta comienza la carrera a ofrecer mayores oportunidades en todos los campos, la responsabilidad comienza a acrecentarse y, por consiguiente, se valora mejor a un oficial, y éste, asimismo, está en condiciones de reflexionar qué le conviene más. La mar no es el medio natural del hombre, le es hostil, es el momento de valorar las disposiciones naturales de un individuo ante un medio que no es el suyo, pero en el que deberá desenvolverse la mayor parte de su vida.

De aquellos que pasen la selección a corbeta, que son la inmensa mayoría, ya se puede hacer una pequeña superselección y comenzar a separar las ramas. Pienso que esta superselección inicial ha de ser pequeña, puesto que la responsabilidad, en la mayoría de los casos, no ha sido excesiva, y la probabilidad de destacar, tanto hacia una rama como hacia la otra, limitada. Ahora bien, si deseamos unos mandos superiores brillantes, adaptados al medio, con iniciativa, agresividad, gran aptitud marinera y operativa y, ansiosos de volver a la mar, el empleo de capitán de corbeta ha de ser el inicial y, dentro de él, apretar a fondo.

En tercer lugar cabría preguntarse: *¿Debe seguir la superselección en todos los empleos o ha de tener tope?*

Entendemos que sí, que debe comenzar en el ascenso a corbeta y continuar aplicándola progresivamente en los de fragata y navío. También que debe dejarse la puerta abierta para que, en cualquier momento, un individuo de la rama operativa pueda cambiar a la técnico-logística.

Lo que sí sería necesario imbuir en los que permanezcan en la rama operativa es que sus condiciones de embarco han de ser superiores al doble de las actuales, que va a tener destinos difíciles, de total dedicación, que sus cambios de destino serán frecuentes, que no espere prebendas especiales, que se va a ver obligado a desarrollar un esfuerzo considerable y a sacrificarse, y que, en fin, se está poniendo a prueba la solidez de su vocación naval. Frente a ello se le ofrece un ejercicio continuo del mando, de responsabilidad, de vivir intensamente una profesión que escogieron libremente, y en la que entraron llenos de ilusiones un día ya lejano por las puertas de la Escuela Naval.

Respecto al tope, entendemos que hay que situarlo en el momento en que un oficial accede al Almirantazgo. Dentro de este grado hay que acabar con todo tipo de selecciones, excepto casos de incapacidad física

o fuera de lo normal. El Almirantazgo es la quintaesencia de la Corporación, desde todos los niveles debemos prestigiarlo, elevarlo y exaltarlo, porque haciéndolo prestigiamos y exaltamos a la misma Corporación.

Aparece ante nosotros otra interrogante: *¿En qué proporción hay que hacer la superselección?*

Una promoción como las actuales de la Escuela Naval tiene una media de cuarenta alumnos. Los tiempos, en el aspecto económico, no son hoy como hace años, y las pérdidas que sufren ahora esas promociones por pases a supernumerario, servicios especiales, etc., no alcanzan el nivel de antes, que llegaron a elevarse hasta un 30 por 100, o más; pese a ello, hay quien elige la rama de ingeniero, se retira o pasa a otras situaciones, pudiendo cifrarse las pérdidas al llegar al empleo de corbeta en un 15 por 100 aproximadamente. Es decir, la promoción inicial de cuarenta se ha reducido a treinta y cuatro. Supongamos que todos estos asciendan a corbetas; es el momento de hacer la primera selección de ramas, pero hay que ir lentamente. Eliminemos un 15 por 100 de estos treinta y cuatro, lo que no debe resultar muy difícil, si no es que no nos lo han facilitado ya ellos mismos al preferir la rama de tierra. De todas formas, siempre es fácil elegir dentro de una promoción o de aquellos que entren en una selección, pertenezcan a una o varias promociones, a cinco que no se destaquen en la mar y en los buques. Tendremos, pues, reducido el grupo a veintinueve individuos.

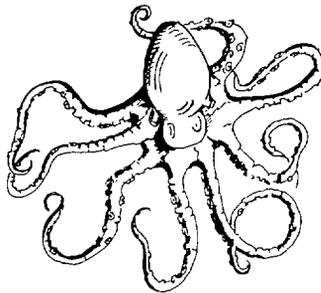
Ahora, en el empleo de corbeta, es donde el mando debe comenzar a hacer la verdadera selección. Como dijimos anteriormente, es necesario modificar algo los Informes y someter a estos oficiales a una vida dura y vigilada, haciéndoles rendir a tope, de forma que sólo asciendan a fragatas un 70 por 100, o sea, eliminar a nueve, que ya de por sí es una cifra muy significativa. En el siguiente empleo hay que endurecer todavía más las condiciones, hasta conseguir que sólo un 50 por 100 de los veinte restantes alcancen los galones de capitán de navío dentro de la rama operativa. Resulta indudable que estos diez serán mandos muy preparados y en su mayoría aptos para el Almirantazgo. Algunos, por razones de edad, terminarán aquí su carrera, pero entre los que permanezcan será necesario seguir con la selección para que únicamente lleguen a la cima cuatro o cinco dentro de la rama operativa. Es decir, el 10 por 100 de la promoción o módulo inicial, puesto que si hemos trabajado con una promoción en vez de con un grupo de individuos ha sido únicamente como fórmula de trabajo, ya que era necesario elegir un módulo inicial. Como es lógico, los tanto por ciento que se barajan dependerán en cada caso de las necesidades de la Corporación y, por tanto, no son fijos, pero sí estimo que dan una orientación.

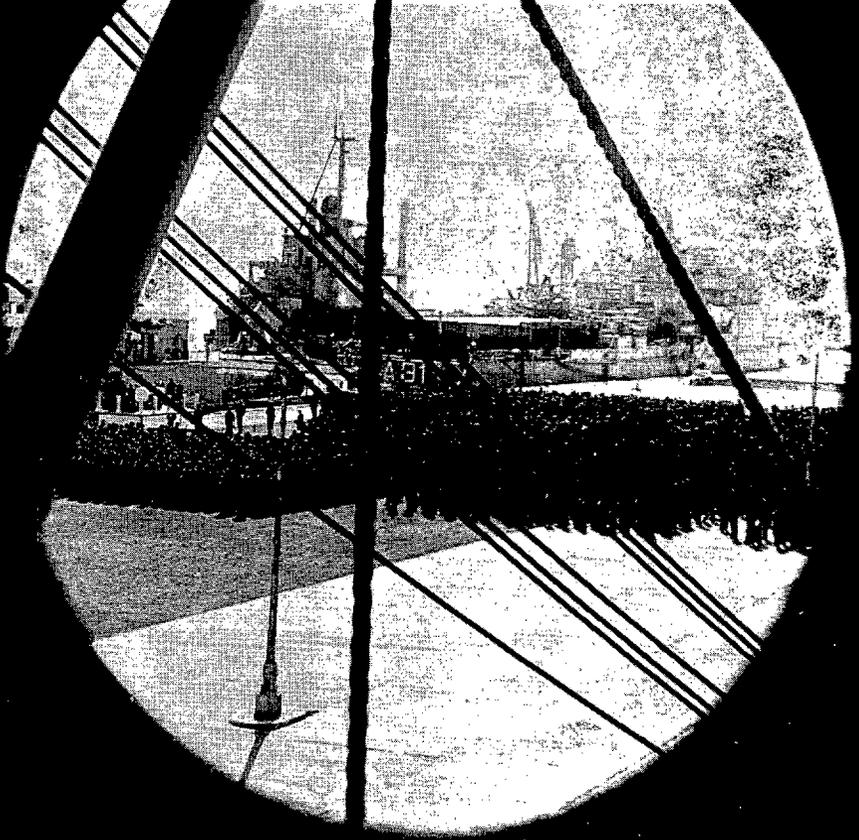
Finalmente, aunque las interrogantes pueden ser infinitas, hay que contemplar la siguiente: *¿Sería aconsejable aplicar la Ley de Escalas y Ascensos en las dos ramas?*

Opino que sí. Es necesario, porque de lo contrario se caería en el adocenamiento, sobre todo para aquellos que, a causa de la anterior selección, cambien de escala, y porque además siempre será un estímulo más en la carrera de cualquier oficial. Se podría argumentar que los que queden en la rama operativa serían los mejores. Es posible; pero puede ser que alguno o varios de éstos no den la talla. Sería un caso interesante a estudiar.

En verdad, uno no pretendía llegar tan lejos y asumir tal responsabilidad aunque sea sólo ante su propia conciencia, que ya es bastante, menos aún ante una Corporación de élite como la nuestra, pero las cosas se fueron embrollando sin querer, y no me parecía honesto tirar la piedra y esconder la mano, aunque el trabajo sea meramente anecdótico. Por tanto, armándome de valor, y a sabiendas de las muchas y posiblemente merecidas críticas que a cualquier nivel caigan sobre mi cabeza, me atreví a plantear primero el problema, y luego encontrar un conato de solución que puede ser buena, menos buena o rematadamente mala. No lo sé, únicamente intenté iniciar el ataque a un problema que la Armada tiene ante sí, y que tarde o temprano habrá de afrontar, puesto que con el tiempo se irá agudizando. Pretendí crear una inquietud, presentar un punto de vista que puede no ser el apropiado, y que probablemente no lo será; sin embargo, es posible que encierre entre algunas de sus líneas algo aprovechable. Si esto último es cierto, aunque muy pequeño, habré prestado un servicio a la Armada. ¿Qué más puedo pedir?

Luis CEBREIRO RIVERA





"La misa del enfermo". Comandante de Infantería de Marina Gabriel Rojo Sanjuán, San Fernando (Cádiz).

FUNDAMENTOS FISICOS DEL REACTOR NUCLEAR



las 15,29 horas del día 2 de diciembre de 1942, bajo las gradas del estadio de la Universidad de Chicago, se producía un acontecimiento trascendental para la humanidad: se había conseguido la puesta en marcha del primer reactor nuclear del mundo. Para ello había sido necesario producir y controlar la reacción nuclear de "fisión de un núcleo atómico"; el proyectil empleado había sido el neutrón.

Interacciones neutrónicas.

Los neutrones son partículas carentes de carga eléctrica, por lo cual no interactúan con los campos eléctricos o magnéticos creados por los núcleos o los electrones del átomo. Esta propiedad los hace ser extraordinariamente penetrantes en la materia.

Las interacciones que tienen con la materia serán aquellas que se produzcan cuando pasan tan cerca de otras partículas o núcleos que podamos hablar de auténticos choques.

En la "Física de los Reactores", las interacciones neutrónicas son, con diferencia, las más interesantes; en ellas un neutrón actúa como proyectil y un núcleo hace de blanco. Las diferentes modalidades de estas interacciones neutrón-núcleo las podemos agrupar en tres categorías: Dispersiones, capturas y fisiones.

La primera de tales interacciones consiste, por regla general, en la absorción del neutrón por el núcleo blanco, dando lugar a la formación de un "núcleo compuesto" (neutrón + núcleo); posteriormente el neutrón es expulsado, con una energía inferior a la de llegada, el defecto energético del neutrón queda en el núcleo, el cual puede adquirirla de dos formas diferentes, como energía cinética, en cuyo caso decimos que la dispersión es elástica, o como energía interna, en cuyo caso decimos que la dispersión ha sido inelástica. El resultado de una dispersión siempre es el mismo: el neutrón pierde energía. En las dispersiones elásticas esta pérdida energética es menor cuanto mayor es el número másico del núcleo blanco.

Una vez absorbido el neutrón por el blanco, puede suceder que no sea expulsado, formándose un núcleo de otro elemento distinto del blanco primitivo; el nuevo núcleo, no obstante, queda en un estado excitado, emitiendo esta energía en forma de radiación gamma. A este tipo de interacción se le llama "captura radiante".

Ciertos núcleos pesados, al capturar un neutrón, se escinden en dos fragmentos, liberando gran cantidad de energía. A este tipo de interacción se le llama "fisión nuclear".

Podríamos preguntarnos ahora, ¿de dónde procede la energía de la fisión nuclear?; la liberación energética es debida a la transformación de la masa en energía, según la conocida ecuación:

$$E = \Delta m \cdot c^2$$

En efecto, un balance másico de la interacción nos dice que la suma de las masas del neutrón incidente y el núcleo blanco es superior a la suma de las masas de los fragmentos de fisión en un cierto Δm .

Ante estas distintas formas de interaccionar el neutrón con los núcleos blancos, podemos preguntarnos: ¿existen determinadas interacciones privilegiadas?, o por el contrario, ¿son todas ellas igualmente probables?

La existencia de interacciones de dispersión es más función del núcleo blanco que del neutrón incidente. En cuanto a las capturas radiantes, son más probables para neutrones poco energéticos.

Fisión nuclear.

Para la fisión existen ciertas características, tanto por parte del núcleo blanco como por parte del neutrón incidente. Con respecto al núcleo blanco, es necesario el que tanto el número atómico como el número másico sean elevados. De entre los núcleos que tienen estas características, únicamente el uranio-233, uranio-235 y el plutonio-239 tienen la estabilidad suficiente para ser almacenados, encontrándose únicamente el uranio-235 en la naturaleza —los otros dos proceden de capturas radiantes del uranio-238 y del torio-232, con posteriores desintegraciones radiactivas. El uranio-238 y el torio-232 también son fisiónables, pero lo hacen selectivamente para neutrones de altas energías. El uranio-235 es fisiónable para neutrones de cualquier energía, aunque lo hace preferentemente para neutrones muy poco energéticos.

Teniendo en cuenta que los neutrones, al encontrarse libres en un medio, pierden energía debido a las interacciones de dispersión; lógicamente, si en el tal medio existe uranio-235 es más fácil que se fisione, pues precisamente él tiene su máxima probabilidad de fisionar con neutrones de bajas energías; por esta razón vamos a estudiar más detenidamente el proceso de la fisión en el uranio-235. Este proceso sigue la siguiente secuencia:

- Un neutrón es capturado por un núcleo de uranio-235.
- Como consecuencia de la captura, se forma un núcleo compuesto (en este caso es de uranio-236); la formación es en estado excitado. Este nuevo núcleo tiene dos caminos para desexcitarse: emitiendo un fotón gamma o fisionándose en dos fragmentos. Este último camino es, con diferencia, el más probable.

La escisión es en más de 40 pares de productos diferentes, dando así origen a más de 80 productos diferentes, que llamamos "fragmentos primarios de fisión". Estos productos "primarios de fisión" los podemos agrupar en dos amplios grupos: uno que podíamos llamar "ligero", con números másicos comprendidos entre el 80 y el 110, y otro "pesado", con números másicos comprendidos entre el 125 y 155.

- Los fragmentos de la fisión tienen un exceso de neutrones, que son emitidos en forma instantánea, con una energía de unos dos Mev, y se les llama "neutrones inmediatos"; también, tras esta emisión neutrónica, existe una emisión fotónica, la cual llamamos asimismo "fotones inmediatos".
- Finalmente, los fragmentos, todavía inestables, continúan desintegrándose, con emisión de partículas y fotones, con un período de desintegración característico.

Estos productos son altamente radiactivos y se llaman "productos de fisión".

- Algunos de estos productos de fisión emiten neutrones que, aunque constituyen una fracción muy pequeña del total de neutrones emitidos (0,65 por 100 para el uranio-235), son los que permiten poder controlar la "fisión nuclear". Se les llama "neutrones diferidos".

El número total de neutrones emitidos en la fisión de un núcleo de uranio-235 es, en promedio, de 2,5 neutrones.

Un balance energético global de la energía liberada en una fisión es del orden de 200 Mev, cuyo reparto es el siguiente:

<i>Forma</i>	<i>Energía en Mev</i>
Energía cinética de los fragmentos de fisión	165
Energía cinética de los neutrones inmediatos y diferidos	5
Fotones inmediatos	6
Partículas	8
Antineutrinos emitidos en las desintegraciones	12
Fotones emitidos en las desintegraciones	6
TOTAL	204

Prácticamente es recuperable en forma de calor toda la energía liberada, excepto la de los "antineutrinos", los cuales, debido a que no tienen carga eléctrica y prácticamente carecen de masa, interaccionan muy débilmente con la materia y escapan del sistema.

Analizando los fenómenos enumerados antes, vemos lo siguiente: “la fisión produce gran cantidad de energía, que aparece en forma de energía cinética de los productos de fisión en su mayor parte”, y nos preguntamos: ¿es posible aprovecharla? En caso afirmativo, ¿cómo?

Naturalmente que es posible aprovecharla; únicamente tendremos que transformar la energía cinética en calorífica. ¿Cómo? Sencillamente, frenando los productos que llevan la energía cinética en algún medio, el

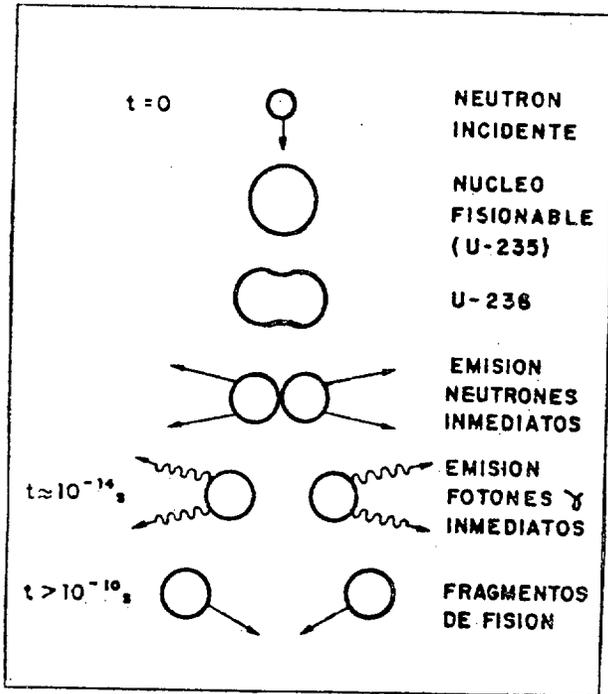
cual se calentará; nos que dará finalmente extraer de tal medio el calor producido por el frenado.

A la máquina capaz de producir, controlar y aprovechar esta energía es a lo que vamos a llamar “reactor nuclear”.

Reactor nuclear.

Confinemos material fisionable en un recipiente, por ejemplo de acero; a este recipiente le llamaremos “vasija”. también le podríamos llamar por su similitud “caldera nuclear”. Ahora nos hacemos otra pregunta: ¿seremos capaces de mantener y, en su caso, controlar la

Secuencia del proceso de fisión



reacción nuclear? (pues su iniciación parece estar asegurada, disponiendo de una fuente externa de neutrones).

Para contestar a lo anterior tendríamos que saber si un neutrón que ingresa en nuestro sistema es capaz de chocar con un núcleo fisionable, y si choca con él, si lo fisionará, y en caso afirmativo si serán capaces sus “descendientes” (los originados en la fisión) de hacer lo mismo; en este caso podríamos asegurar que el “fuego nuclear” se puede mantener.

Con objeto de estudiar esta posibilidad (mantener el “fuego nuclear”), nos haremos la siguiente suposición: En un momento determinado, por medio de una fuente exterior de neutrones, hemos producido un número determinado de fisiones en el uranio-235, las cuales nos han generado “n” neutrones, como ya sabemos, altamente energéticos (estos neutrones, en principio, no son aptos para producir nuevas fisiones en el uranio-235, pues la máxima probabilidad de fisionar este isótopo del

uranio es para neutrones de bajas energías), los cuales es necesario “moderarlos”. ¿Cómo lo hacemos? Pues sencillamente mediante choques elásticos con materiales de bajo número másico, con lo cual quedarían en condiciones óptimas para volver a fisionar otra vez.

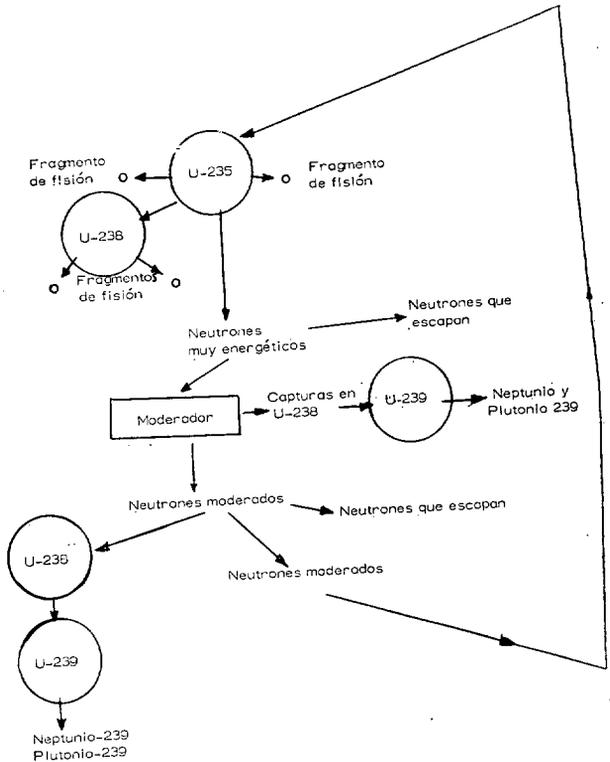
Así pues, ¿cuál es la “biografía” de un neutrón desde que nace en el sistema hasta que lo abandona? En un principio, con lo que hasta ahora sabemos, diremos que un neutrón puede hacer lo siguiente:

- Ser capturado por uno de los materiales que integran el sistema, mediante una captura radiante.
- Fisionar, con lo cual será reemplazado por los neutrones procedentes de la fisión.
- Salirse del sistema (escapar, en el argot nuclear).

Evident e m e n t e también puede tener una serie de dispersiones, pero por medio de ellas el neutrón continúa dentro del sistema; en cambio, si fisiona, es capturado o escapa, su vida dentro del sistema ha terminado.

Teniendo en cuenta que el combustible es un óxido de uranio de los isótopos 235 y 238, la vida de un neutrón puede quedar reflejada en el esquema que ilustra esta página.

Admitiendo que en un momento dado existen “n” neutrones y que transcurrido un corto espacio de tiempo que podríamos llamar “tiempo de vida del neutrón”, han desaparecido todos ellos (han escapado, han sido capturados o han fisionado) y ha aparecido otra nueva generación de “n’” neutrones denominados:



$$\text{Factor K} = \frac{n'}{n}$$

el cual será un factor de multiplicación del sistema. Dado que en un principio podemos suponer que el número de fisiones que se producen en el núcleo es proporcional a los neutrones libres existentes en él, podemos concluir que el número de neutrones es proporcional a la potencia del reactor. Así:

Si $K > 1$: Se producen más neutrones por fisión que desaparecen. La potencia del reactor crece. Diremos que el reactor es "supercrítico".

Si $K = 1$: Las pérdidas neutrónicas están justamente compensadas con los nacimientos, la potencia es constante. El reactor decimos que está "crítico".

Si $K < 1$: Las pérdidas superan a los nacimientos y el reactor pierde potencia, llegando a apagarse. El reactor decimos que es "subcrítico".

En este momento vemos que nuestro problema de "mantener y controlar el fuego nuclear" se reduce a poder controlar la siguiente ecuación:

Producción de neutrones — (absorciones + fugas) = variación de la población neutrónica.

Analicemos los términos de la ecuación.

Con respecto a la producción neutrónica, podemos decir que cuantas más fisiones existan, más neutrones nacerán. Para el combustible que nos ocupa (uranio-235), la máxima probabilidad de fisión se encuentra para neutrones de bajas energías. Cuantos más neutrones alcancen dentro del sistema una baja de energía, más probabilidad de fisionar tendremos. No obstante, los neutrones nacidos de la fisión son muy energéticos. Es precisa su "moderación", la cual ya hemos visto que la podemos conseguir mediante choques elásticos, con nucleidos de bajo número másico. El ser de bajo número másico es pues la principal característica del material moderador, pero no la única; evidentemente este material no debe absorber neutrones mediante capturas radiantes (aumentaríamos el término absorciones). Así, pues, si rodeamos el material combustible de un material tal que tenga bajo número másico y sea un muy débil absorbente de neutrones, podremos llevar a los neutrones que nacen, como consecuencia de la fisión, a energías muy apropiadas para que puedan fisionar. En el término "producciones" son básicas tanto el combustible como el moderador, con una buena distribución estratégica (objeto de numerosos y complicados cálculos), para conseguir el mayor número de neutrones posible. El conjunto combustible y moderador constituye el "núcleo del reactor".

El término "fugas" nos indica la cantidad de neutrones que abandonan el sistema. Las fugas son proporcionales a la relación superficie/volumen del núcleo del reactor. Cuanto menor sea el núcleo, mayor será la relación citada y con ella la proporción de neutrones fugados; esto nos conduce al concepto de "masa crítica", es decir, la mínima cantidad de material fisionable que para una determinada geometría es capaz de mantener una reacción de fisión sostenida. Por tanto, si el núcleo contiene poca concentración de material fisionable, debe ser muy grande.

Mientras que si la proporción de material fisionable es muy grande, las proporciones del reactor pueden ser menores. Esta consideración es una de las causas (existen otras) por la cual los reactores navales son de combustible altamente enriquecido, a diferencia de los reactores terrestres, en los cuales no lo es tanto. Con el fin de minimizar las fugas, se recubre el núcleo del reactor radiante, con el fin de que los neutrones fugados "reboten" en él, reingresando nuevamente en el sistema. A este recubrimiento se le llama "reflector". En muchos casos el reflector es el mismo moderador de neutrones.

Nos queda finalmente el término "capturas", término que utilizaremos para controlar el reactor; efectivamente, si lo hacemos grande, bajamos potencia, pudiendo llegar a apagarlo; si lo disminuimos, aumentamos potencia, y para determinados valores podemos hacer que el reactor sea estable para una determinada potencia, es decir, lo tenemos "crítico". ¿Cómo podríamos a nuestra voluntad hacer esto?

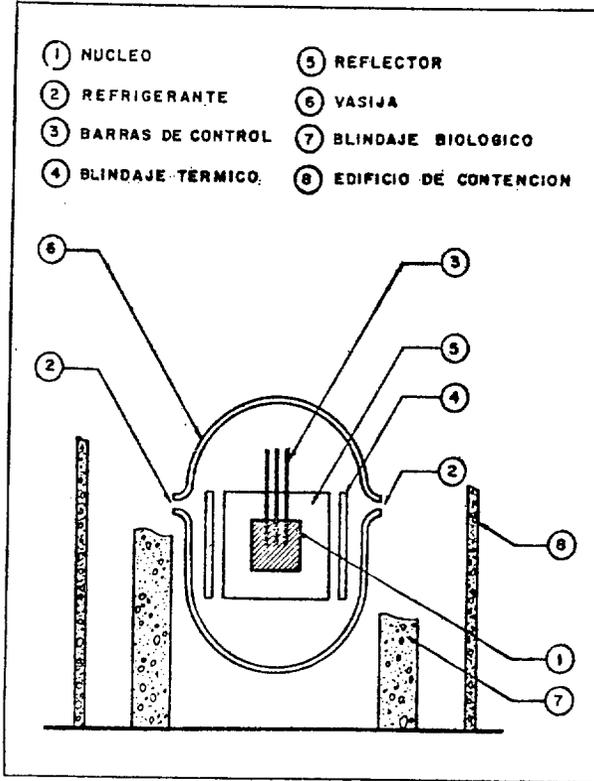
Parece que todo consiste en tener más o menos absorbente de neutrones dentro del núcleo del reactor. Si disponemos de material absorbente de neutrones (material con gran probabilidad de tener capturas radiantes) en forma de barras por ejemplo, accionadas por un mecanismo exterior que permita introducir las más o menos dentro del núcleo, habremos conseguido nuestro objetivo. A estas barras se les llama "barras de control". También podemos introducir el material absorbente disuelto en el moderador. A esta forma se le llama "venenos solubles"; esta disolución es preciso ir variándola a lo largo de la vida del reactor, pues cada vez queda menos material fisionable y además parte de los productos de fisión que aparecen son también materiales "venenosos" para el reactor. Así pues, introduciendo más o menos las "barras de control", podemos tener un control rápido del reactor, y diluyendo absorbente en el moderador podemos tener un control a más largo plazo.

Para extraer el calor generado en el combustible, en principio se nos ocurre disponer éste en forma de barras, las cuales refrigeraríamos, por ejemplo, con agua; recirculando ésta habríamos obtenido sencillamente una caldera, la cual utiliza un nuevo combustible, el combustible nuclear. El calor no procede de la combustión, sino de la fisión de un núcleo atómico.

No hay que olvidar, en la construcción de nuestra máquina, que como consecuencia de las fisiones aparecen intensas fuentes de radiación gamma y neutrónica, tanto por el hecho de fisionar núcleos como por la aparición de productos de fisión. Esta intensa radiación gamma es necesario combinarla dentro de los límites del reactor. A la barrera que es preciso crear para evitar la salida de las radiaciones le llamamos "blindaje". El "blindaje" consta de dos partes, una que rodea el núcleo, llamado blindaje térmico, y otra llamada blindaje biológico, que rodea la vasija. El diseño de este blindaje no es sencillo, pues cuando un neutrón es atrapado en el blindaje es "capturado mediante una captura radiante, la cual, como ya sabemos, emite radiación gamma, es decir, en el

interior del blindaje tenemos fuentes de radiación gamma; a su vez, los únicos materiales capaces de amortiguar la radiación gamma son los materiales pesados (plomo, hierro, etc.); estos materiales muy pesados dificultan notablemente el blindaje de un reactor naval.

Disposición esquemática de los elementos de un reactor nuclear



Otra causa de que los núcleos de los reactores navales sean altamente enriquecidos es precisamente para limitar en lo posible las dimensiones del blindaje; la explicación de lo anterior no la daremos, pues cae fuera de los límites de este artículo.

Finalmente, para evitar que un accidente en el reactor pudiera ocasionar una diseminación de productos radiactivos, todo el conjunto queda encerrado dentro de un compartimiento hermético y dotado de una serie de seguridades llamadas "salvaguardias", que actúan en caso de accidente. A este compartimiento se le llama "recinto de contención".

Como imagina el lector, un reactor no es tan simple como se ha expuesto aquí, existen numerosos problemas que resolver, tanto técnicos como tecnológicos, pero básicamente éstos son sus componentes más importantes.

Julio ALBADALEJO PARDO



BIBLIOGRAFIA

Energía Nuclear. Dossier Informativo de Forum Atómico Español.
 KAPLAN: *Nuclear Physics*.
 R. CARO: *Física de reactores*.
 SAMUEL GLASSTONE y ALEXANDER SESANSKE: *Ingeniería de reactores nucleares*.

LA PATRULLA MARITIMA

CARTA A UN GUARDIA MARINA

QUERIDO amigo:



Mi intención al escribir estas letras no ha sido otra que proporcionarte una somera idea de lo que la Unidad Anti-submarina del Ejército del Aire realiza, sin olvidar que, aunque integrada en otro Ejército, su cometido y sus medios son estrictamente navales. Con esa intención y con el fin de cubrir un hueco en la información de aquéllos que no oyeron hablar de ella, me lanzó a escribirte sobre una unidad a la que me siento orgulloso de pertenecer.

Las tensiones que produjo la guerra fría en los años cincuenta y sesenta crean la necesidad de mantener actualizada la información de los movimientos de las Fuerzas Navales en las respectivas áreas de influencia, así como el control del tráfico marítimo, al objeto de conocer las derrotas más frecuentadas por los buques del bloque "opuesto" y el mantenimiento de la posición de los buques de inteligencia (AGI) y de apoyo a la guerra electrónica (AGS) en las áreas propias.

La misión de la Patrulla Marítima, hasta entonces asignada de una forma exclusiva a unidades de superficie, exige dotar a este servicio de unidades aéreas capaces de barrer grandes áreas en lapsos de tiempo relativamente cortos, permitiendo de este modo mantener actualizada la información y, al mismo tiempo, ejercer la vigilancia del área marítima de una forma más exhaustiva.

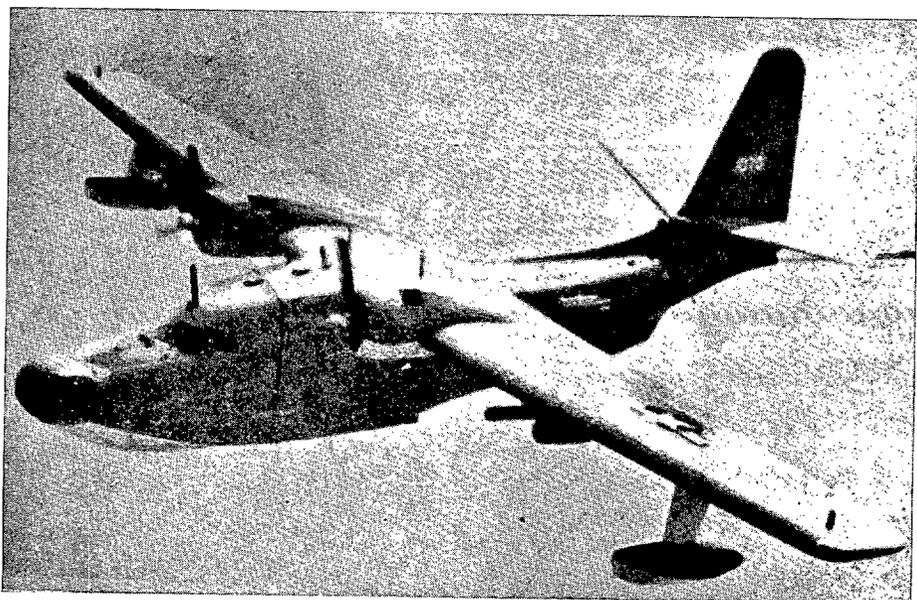
Lo que fue aplicable a un período de tiempo, como fueron las décadas de los cincuenta y sesenta, lo es ahora a zonas geográficas de nuestro globo (Mediterráneo oriental, Mar de Indochina, etc.), dando lugar a las situaciones de crisis de que trató el capitán de fragata Albert en un artículo publicado en esta REVISTA.

Los escuadrones antisubmarinos que nacieron en la segunda guerra mundial ante la amenaza alemana, vieron aumentadas sus misiones al asignarles éstas nuevas, consecuencia de la situación estratégica del mundo. Lo que nació como misión auxiliar de los bombarderos *Liberator*, cedidos por la R. A. F. al Mando costero británico, para combatir los "lobos grises" alemanes, fue incrementándose hasta constituir unidades navales con material especialmente proyectado para ese cometido. Aparecieron los *Martin Mariner*, los *Grunman Albatross*, los *P2V7 Neptune*, los *Atlantic's*, los *Nimrod*, los *P3 Orion*, que fueron y son los más eficaces colaboradores para el dominio de la mar.

TEMAS PROFESIONALES

En los tiempos que corren, y tras el aumento del límite de las aguas oceánicas a 200 millas a efectos de explotación económica, la Patrulla Marítima ha desbordado su pura misión antisubmarina, y pasa a ser un medio más para obtener el control de las aguas y de todo aquello que navegue sobre y en el seno de ellas.

Como consecuencia de esta importante innovación jurídica de las 200 millas, los constructores de aviones han lanzado al mercado la versión marítima de sus modelos más manejables y que cumplen con las condiciones básicas para la Patrulla Marítima. Nacen los *Fokker F27 Maritime*, los *Falcon 20 (HU-25A)* en la denominación USA de la "Coast Guard", los *De Havilland Dash 7*, etc., que sin alcanzar la capacidad operativa de uno de los anteriores, llevan a cabo el control de las riquezas marinas y del tráfico pesquero en las mencionadas 200 millas. No hay que olvidar el principio que todos conocemos: La mar es de quien la domina.



En nuestra patria se plantea el problema de la aviación antisubmarina en los comienzos de la década de los sesenta, al elevar el entonces Ministerio del Aire una propuesta al Alto Estado Mayor sobre la compra de aviones antisubmarinos, con objeto de cumplir fielmente la ley de creación del Arma de Aviación en la que, con la Armada Aérea, la aviación de cooperación con el Ejército, aparece la aviación de cooperación con la Marina.

Fruto de esta propuesta, llegan a la Base Aérea de Getafe los primeros *Grumman Albatross*, que en total de siete formaron el Grupo de Cooperación Aeronaval en la Base Aérea de La Parra (Jerez).

Basándose en la misma ley, hoy no derogada, las tripulaciones de estos aviones forman el embrión de una unidad característica y definida, en la que Marina-Aviación es un todo, como lo son los miembros de una dotación de un barco o los componentes de una compañía de Infantería.

Los uniformes azul marino, entre el azul claro de los del Arma de Aviación, se convierten en algo natural. En la tripulación, piloto, copiloto, tacco, armero, mecánico y radarista son Fuerzas Armadas con una sola misión. Ya no se puede hablar de cooperación, sino de integración. Unidos por el interfono el capitán, el teniente de navío, el sargento mecánico de vuelo, el brigada torpedista, son el *Pato 44. Unidad*.

En la dilatada vida de estos aviones, que totalizaron 28.000 horas de vuelo en dieciséis años de servicio, hubo, como en todas las familias, momentos alegres, los más, y otros no tanto, ya que si nos afanábamos juntos era lógico que el Señor se llevase de nuestro lado tanto pilotos como *taccos*.

En 1973, planteada la necesidad de actualizar el Escuadrón antisubmarino, se adquieren en los Estados Unidos tres unidades *P3 Orion*. La llegada de estos aviones supuso un adelanto considerable.

El *P3 Orion*, diseñado inicialmente como transporte y reconvertido en antisubmarino y de Patrulla Marítima, modificó sensiblemente la aportación naval al Escuadrón, ya que los puestos de armero, radarista y navegante son ocupados por miembros del Arma de Aviación, dejando como única figura de esa integración inicial al coordinador táctico (*tacco*). No por estas circunstancias la misión naval de la Patrulla Marítima se ha visto mermada, si bien la continuidad de los miembros del Escuadrón ha sido el factor más decisivo para mantener ese espíritu naval.

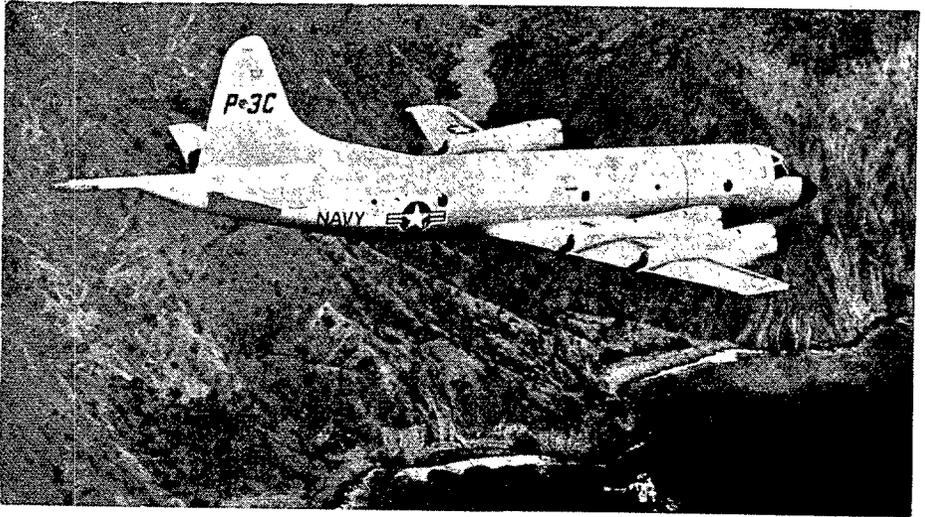
Para terminar de conocer la Unidad, ¿qué mejor que volar, aunque sea sobre el papel, cualquier día, en una misión de rutina?

En la madrugada, cuando la neblina todavía cubre la dehesa jerezana, llega el coche de tripulaciones con los quince hombres que deben salir a volar. En la línea de mantenimiento terminan las últimas puestas a punto de los equipos de a bordo.

Enfundados en los monos de vuelo, sentados en la sala de conferencias, copian el exhaustivo *briefing* que, mano a mano, el comandante piloto y el *tacco* van desgranando. Desde la seguridad en vuelo hasta el más mínimo detalle de coordinación es tratado. La meteorología, la zona de patrulla, el tráfico, las limitaciones a la navegación aérea, el objetivo, las técnicas y tácticas a seguir..., hasta la comida y el caldo entran a formar parte de este ordenado estudio de los cometidos de la tripulación.

Todavía no amaneció. Terminado el *briefing*, cada cual ocupa su puesto y comprueba de modo concienzudo sus equipos; dos largas horas dan por terminada la puesta a punto del avión. Las novedades van llegando a la estación del *tacco* y es él quien se encargará de dar al comandante piloto el "sin novedad" en la dotación antisubmarina.

Cerrada la puerta de cabina, el comandante da los últimos toques a



las posibles emergencias, resume la meteorología y asigna las últimas misiones. El asentimiento con las últimas palabras del comandante y... cada cual a su puesto.

Puesta en marcha, rodaje; antes del despegue, las listas de "chequeo" se van sucediendo hasta que las cincuenta toneladas de este patrullero van al aire. Tráfico a nivel de vuelo FL 240. El navegante comenzó su labor desde el mismo momento del despegue. Con la seguridad que proporciona la profesionalidad de cada miembro de la tripulación, se van determinando los últimos factores para realizar la búsqueda: altura de vuelo, sensor a emplear, barrera o despliegue de sonoboyas, profundidad del hidrófono... Se deja el control civil, estamos llegando a nuestra zona de patrulla:

- Tripulación de *tacco*: Pasar a ASW.
- Piloto... ASW.
- Jez... ASW.
- ...

Descenso hasta la altura de patrulla...

- Tripulación de *tacco*: Efectuaremos una...

El navegante traza la derrota y recomienda rumbos a seguir; el equipo permanece en *stand-by*. Todavía no hay nada. Han pasado cinco horas desde que salimos de La Parra, y la mar, algunos mercantes, es todo lo que hemos visto...

- *Tacco* radar: Contacto 235-18. Intermitente.
- Radar *tacco*: Lleve al piloto a la vertical.
- Chss Chss.

Dos pulsos en el interfono... el piloto dio el recibido, la coordinación, el entendimiento con el menor número de palabras es lo que va haciendo de la tripulación un ente único (con perdón de la redundancia).

— Piloto radar: dos grados derecha.

De nuevo el chasquido del interfono da el recibido del piloto. Desaparece el contacto, un despliegue de sonoboyas, la paciente labor de escucha del *Jez*, la recopilación de los últimos datos del contacto por el radar; por el contramedidas van determinando las características del blanco que estamos buscando.

Unas situaciones, cada vez más fiables, van cerrando el lazo sobre el contacto. En la última pasada... MAD MAD MAD, el primer bote de humo..., hoja de trébol... La pericia del piloto está jugando el papel más importante... MAD MAD MAD, segundo contacto, bote de humo... El reguero de botes sobre la mar va marcando la derrota de evasión del contacto.

El final lo puedes poner tú.

Así, tras nueve horas de vuelo, y cuando el sol se va perdiendo en el horizonte, la torre de Jerez nos autoriza a tomar.

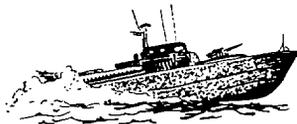
— En aparcamiento, sin novedad. Cierro escucha.

Enmudecen las radios y los motores; los registros, las cintas magnetofónicas, las notas del *tacco*, el *log* de navegación, se recopilan; ellos serán los que proporcionen información para juzgar la efectividad de la tarea, el quehacer de unos hombres que han conseguido algo tan importante como aunar en una misión a hombres "vestidos" de diferente forma.

Al principio de esta carta te aseguraba que me sentía orgulloso. Ahora comprenderás por qué te lo decía.

Un abrazo de tu amigo y compañero.

Javier PERY PAREDES





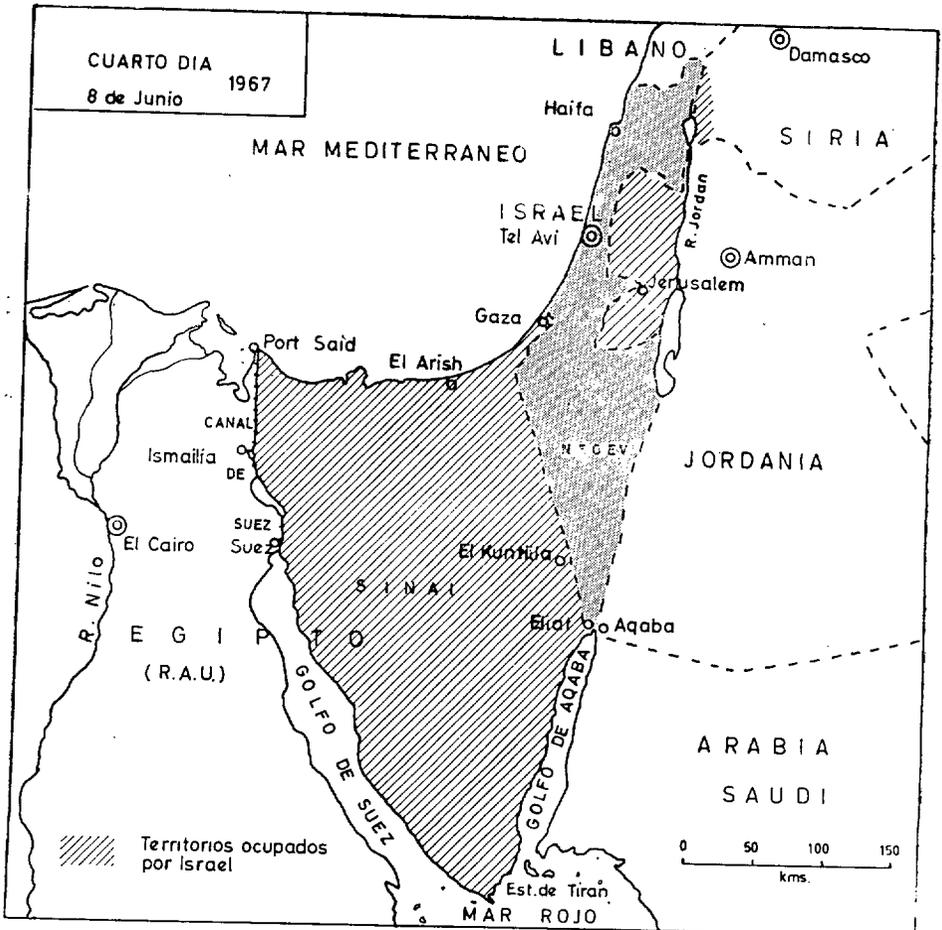


Una paz belicosa.

El presidente Carter, artífice de que al fin se firmase la paz entre Egipto e Israel, afirmó de manera clara que el mero hecho de firmar un papel no quiere decir que los problemas pendientes se puedan resolver de forma automática. El tratado en cuestión es un arma de doble filo, pues si bien permite un relativo entendimiento entre las partes signatarias, también puede ser el desencadenante de una crisis peor, incluso una nueva guerra, que por el momento no es muy probable por la simple realidad de la desavenencia entre el resto de los países árabes, que, mediatizados por diversas circunstancias, discuten acciones a adoptar frente a Egipto, y que van de un extremo a otro, totalmente radicalizados, sin que se llegue a alcanzar tampoco una solución promedio de tipo moderado. Pero ciñéndonos a la realidad presente, pues las consecuencias de la reunión de Bagdad no se han presentado todavía de forma tangible, nos limitaremos al contenido del acuerdo. El tratado de paz firmado por Sadat y Begin, bajo la supervisión de Carter en un papel algo así como de notario mayor, abre nuevas negociaciones para tratar de alcanzar acuerdos parciales sobre la retirada escalonada de las tropas israelíes en el Sinaí, el establecimiento de dispositivos de seguridad en la nueva frontera entre las dos naciones, el intercambio de embajadores y la normalización de relaciones económicas y, por último, el establecimiento de un marco de autonomía palestina en los territorios ocupados que aún conserva Israel. Este es, en síntesis, el contenido de dicho tratado. En cuanto a la retirada de los efectivos civiles y militares que mantiene Israel en la zona ocupada de la península del Sinaí, lo harán en fases sucesivas a lo largo de tres años. Dentro de nueve meses, el ejército israelí deberá situarse al Este del meridiano de El Arish. Asimismo, a ambos lados de la frontera se situarán dispositivos de seguridad. Tales dispositivos se concretarán en futuras negociaciones, y para vigilar su aplicación se cuenta con personal de las Naciones Unidas establecido en el Sinaí. Dichos acuerdos de seguridad solamente podrán revisarse por mutuo acuerdo de las dos

NOTA INTERNACIONAL

partes. En cuanto a las relaciones entre ambas naciones, el estado de guerra concluye en el momento mismo de la ratificación del tratado. Diez meses después de la firma, Egipto e Israel intercambiarán embajadores y eliminarán todas las barreras económicas y cualquier tipo de cortapisas que pueda ser considerada como un boicot. Las negociaciones para estos intercambios comenzarán antes de seis meses, una vez que se haya consumado la primera fase de retirada de tropas. Finalmente, dos temas importantes. Israel podrá comprar, a precio comercial normal, el petróleo extraído de los campos del Sinaí devueltos a Egipto. El segundo es la piedra de toque del conflicto global en aquella región: un mes después de la ratificación del tratado, Israel y Egipto iniciarán negociaciones para aplicar el acuerdo de Camp David acerca de la autonomía palestina. Según la letra escrita, ambas partes se comprometen de buena fe a hacer esfuerzos para que ese estatuto esté elaborado antes del plazo de un año. A esto último se refería el rey Hussein de



Jordania al comentar que con esta paz, el presidente Carter le había retorcido un brazo al mundo árabe.

Sin embargo, Egipto ha tenido que pasar por un duro condicionamiento, como es el tratado simultáneo entre Israel y los Estados Unidos, y según el cual este último se compromete a proteger militarmente a aquél, garantizando su intervención si Egipto no cumple el tratado firmado en Washington. Pero hay más, y es que Israel ha obtenido de Norteamérica su compromiso a usar de su influencia para impedir que las Naciones Unidas intertieran en la puesta en práctica del tratado de paz, o lo que es lo mismo, que los Estados Unidos deberán emplear su veto siempre que el Consejo de Seguridad trate de hacer cumplir una doctrina que Israel considere que no se ajusta a los términos de dicho tratado, o lo que es lo mismo, los Estados Unidos van a estar más obligados con esos compromisos particulares que con los de las Naciones Unidas.



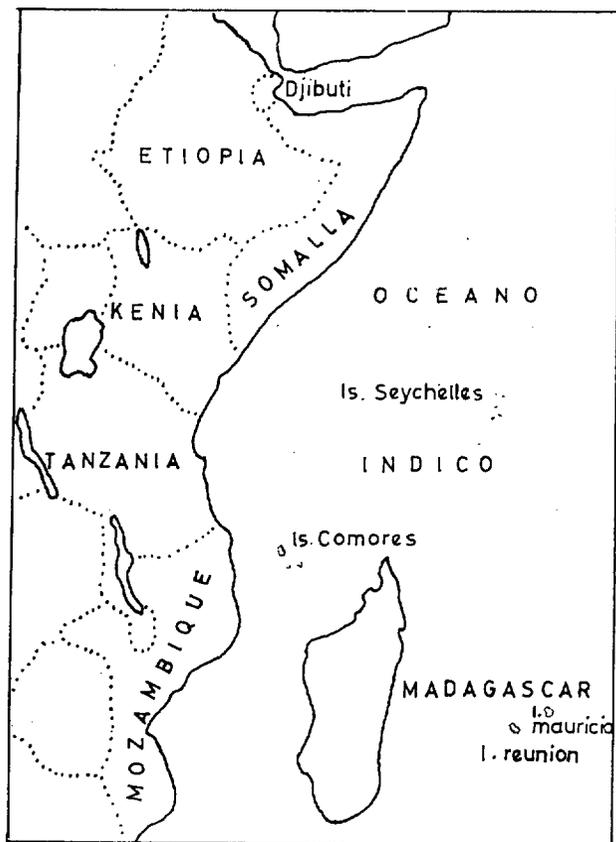
La revolución iraní.

Tres factores inciden en estos momentos en la evolución política del Irán, tras el derrocamiento ya prácticamente consolidado del Sha Reza Pahlevi: la llamada *espiral islámica*, el cambio de la situación político-estratégica, derivada del hecho anterior y, finalmente, el riesgo de la desintegración del Estado como consecuencia de la eferescencia kurda y turcomana, dos de las muchas etnias que se asientan en dicho territorio. El primer factor antes mencionado no es privativo solamente de la nación iraní. El sudoeste asiático está, en general, bajo un movimiento secesionista de imprevisibles resultados. Las fronteras de los actuales países no limitan de manera absoluta las demarcaciones de estas nacionalidades, y cualquier convulsión política o social puede trastornar todo el escenario, con incidencias muy directas en estos momentos sobre el propio Irán, como realmente está ocurriendo. Por su parte, Afganistán y Pakistán, impulsados por la islamización persa que de forma tajante está retornando, o eso intenta, a un pasado en que la única ley era el Corán, con todas sus consecuencias, también han sentido los efectos de esta marea socio-religiosa y empiezan a sentirse las convulsiones que de ello se derivan. Ya hemos hablado de esta involución en una nota anterior, y ahora empezamos a apreciar los resultados primeros de reacción violenta en extensas partes de su población. Así, y con referencia al Irán, las noticias diarias de la prensa nos hablan de nuevos derramamientos de sangre en enfrentamientos que se suceden casi a diario. Por otro lado, y hasta la fecha, los llamados tribunales islámicos envían al paredón a decenas de hombres que estuvieron vinculados de una forma u otra al antiguo régimen, juzgándoles por el procedimiento sumarísimo y con interpretaciones muy particulares de la normativa judicial, principalmente en lo que se refiere a las declaraciones del encartado y de la defensa que todo código de justicia concede al reo, independientemente de la culpa de que pueda ser sujeto.

Ante este estado de cosas, diversos organismos internacionales han empezado ya a elevar sus protestas ante las Naciones Unidas para inten-

tar poner coto a estos desmanes de unos tribunales que seguramente no estarán investidos de las prerrogativas necesarias y suficientes para aplicar, sin posibilidad de apelación alguna, la pena capital, sea o no justa la sentencia recaída. En cuanto al peligro de desintegración del Estado, a la rebelión kurda ha sucedido ahora la de los turcomanos. Pese a un precario alto el fuego con aquéllos, bajo la promesa de una efectiva autodeterminación y autonomía, continúan los combates aislados, y solamente cuando han actuado de forma masiva y contundente los helicópteros militares en unos mortíferos ataques, parece que ha

decrecido la intensidad del levantamiento kurdo. Y en ese momento se produjo el de los turcomanos, de mucha mayor importancia de la que hasta ahora ha trascendido, pues esta rebelión podría conducir a una guerra civil. La chispa, como suele ocurrir en estos casos, surgió tras un enfrentamiento entre el ejército y unos veinte mil manifestantes. Los soldados hicieron fuego, causando gran cantidad de víctimas. De ahí a la guerra civil sólo hubo un paso muy corto, que por el momento ha podido ser salvado, pero sin una consolidación tal que permita presumir un arreglo satisfactorio a medio plazo. Se ha dicho que la Unión Soviética vio con buenos



ojos, e incluso apoyó todo el proceso que ha culminado en el establecimiento del régimen islámico en Irán, pero también es cierto que ahora se le va de las manos la situación, debido principalmente a esa *espiral islámica* que hemos mencionado líneas arriba. Si su intención, basada en una inteligente concepción estratégica, radicaba en el dominio de la parte septentrional del golfo Pérsico y mar Arábigo para neutralizar a Arabia Saudita y las costas de los Emiratos y de Omán ahora las cosas

están cambiando ante la letra del Corán, desde Persia a Pakistán, pasando por su feudo-satélite de Afganistán.

En estas circunstancias, sus ataques verbales se dirigen principalmente a Irán y Pakistán, acusándoles de provocar movimientos reaccionarios en Afganistán y sirviendo de base para las bandas armadas que continuamente se infiltran en el territorio y que ponen en peligro el régimen prosoviético de Kabul, bandas armadas que llevan consigo no solamente la guerrilla, sino también una ideología islámica de un carácter radical, análogo al que preside la actuación del nuevo gobierno de Teherán, y que a la larga podría contaminar a las repúblicas soviéticas del Asia central, si bien tal riesgo no es inmediato, pero queda latente. Por ahora, los aliados soviéticos del Oriente próximo más vulnerables a estas nuevas corrientes de tipo religioso son indudablemente Afganistán e Irak. ¿Cómo interpreta Moscú esta situación, esta dinámica peligrosa para sus intereses? Sencillamente, bajo la denominación de la "mano de Pekín", ya que un golpe de Estado en Kabul, centrado en estos términos de guerra santa islámica, no sería más que un elemento de la estrategia de Pekín para cercar a la Unión Soviética y neutralizar su cinturón de satélites. A este respecto, los órganos oficiales de difusión de Moscú han recordado a China, después de su conflicto con Vietnam, que no intente nuevas agresiones contra sus aliados, pues, si hasta ahora se ha mostrado moderada, no lo será en lo sucesivo. Esta advertencia puede ser interpretada también como una seguridad y una tranquilidad para sus aliados, que no las tienen todas consigo desde su pasividad con motivo de la invasión china del territorio vietnamita, sin que la URSS, y pese a sus palabras, emprendiese la menor acción en defensa de un aliado importante y al que había ofrecido toda clase de garantías en cuanto a su protección.

En el aspecto internacional hay que señalar que el Irán ha decidido abandonar la Organización del Tratado Central (CENTO), alianza de defensa occidental del Oeste asiático, porque, según la versión oficial explicativa de esta decisión, no quiere compromisos con las superpotencias. Paralelamente a esta medida, y un poco antes, el Pakistán también ha abandonado dicha organización. Por parte de Teherán, ello significa un alejamiento más con respecto a Norteamérica. Según el portavoz oficial del gobierno, ello obedece a que la política general del nuevo régimen islámico estriba en no mantener compromisos con ninguna potencia de primera categoría que pueda mediatizar su política en general, que se basará en el mantenimiento de relaciones amistosas con todos los países, incluso con los Estados Unidos, mientras no se interfieran en sus asuntos internos, como ha venido sucediendo durante el régimen del Reza Pahlevi. Con esta medida, la retirada de Irán y Pakistán del CENTO, se estima que el Pacto ha dejado de existir, ya que los dos únicos miembros que le quedan, Gran Bretaña y Turquía, tienen a su vez problemas propios de cierta envergadura que difícilmente les permitirán *to fill the gap* que dejan las dos naciones soporte clave del flanco oriental del CENTO, con la gran frontera marítima que es el mar Arábigo, cuyo dominio es la antesala del control de las comunicaciones marítimas del Indico, desde la India al Africa, hoy día, pensamos,

de vital importancia para el mantenimiento de un equilibrio que permite salvaguardar la paz en el mundo.

Prueba de ello, y ante este debilitamiento del muelle estratégico que supone la presencia occidental en esta región marítima, los Estados Unidos han decidido mantener con carácter indefinido su presencia naval en aquella zona, lo cual, según opiniones del Pentágono, podría debilitar el poder marítimo de Norteamérica en otras zonas vitales y desperdigar aún más lo que ya de por sí es la flota estadounidense más reducida desde la guerra mundial. Estos funcionarios, en unas declaraciones formales, aseguran que el objeto de tal decisión es subrayar la preocupación de los Estados Unidos por la seguridad de la Arabia Saudita y otras naciones productoras de petróleo de la región, en especial después de que el régimen suryemení, apoyado por Moscú, haya conseguido una reunificación de los dos territorios. En consecuencia, los estrategas norteamericanos tendrán que decidir si reducen los efectivos de las VI y VII Flotas en aras de una mayor presencia naval en estas aguas que hasta hace poco, y por tener de guardián a un Irán amigo y aliado fiel, eran prácticamente un lago occidental, pero que a partir de ahora han cambiado ya de tonalidad. Según datos solventes, la flota norteamericana cuenta hoy día con unos 453 buques, la cifra más baja desde el comienzo de la segunda guerra mundial, y la mitad, aproximadamente, de la que poseía en los momentos álgidos de la guerra del Vietnam. Por otra parte, la flota norteamericana se encuentra actualmente en pleno proceso de rejuvenecimiento, y aún está en una etapa inicial de entrega de las nuevas unidades, que van reemplazando a las ya viejas y con muchos miles de millas navegadas por todos los mares del mundo.

Para terminar con este breve análisis de las consecuencias del nuevo régimen de Teherán, diremos que la disminución de su producción petrolífera durante un considerable período de tiempo puede provocar una crisis energética de muy graves consecuencias ante la ruptura del equilibrio de la oferta-demanda, y que ha traído consigo un aumento anticipado en los precios de los crudos y una total autonomía en la actuación de las naciones productoras de petróleo.

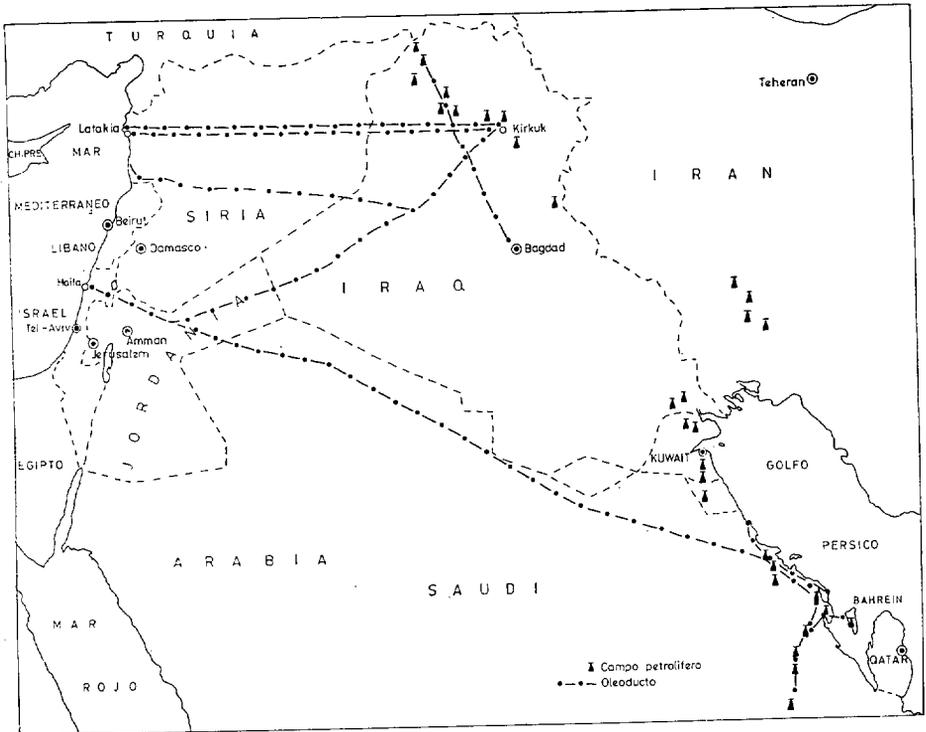


El precio del petróleo.

Ante la amenaza de un desmoronamiento de la disciplina de precios dentro de la Organización de Países Productores de Petróleo (OPEP), se convocó la conferencia de Ginebra para discutir este tema y cuya solución fue de tipo salomónico, ya que se estableció un aumento a la vez que se acordó una cierta libertad a sus miembros para esta política crematística. Con el aumento acordado desde primeros del pasado mes de abril, el petróleo puede haber entrado en esta conferencia ginebrina en un proceso de incremento casi permanente de precios. Como resultado de esta reunión, la economía mundial se sume en la incertidumbre de no saber cuánto costará el crudo el trimestre siguiente. La OPEP vuelve a reunirse en Ginebra en junio próximo,

en una conferencia ya prevista desde hace tiempo, y una apreciación realista de la situación nos mueve a considerar como muy probable que el nuevo precio dure solamente hasta entonces, para volver a subir a principios del verano. La Organización ha dejado bastante claro que el precio ahora fijado es el mínimo al que sus miembros podrán exportar, pero cada país de la OPEP será libre de añadir un suplemento a esa cantidad según su propio criterio. La primera consecuencia de esa libertad para añadir dicho suplemento al precio base establecido va a ser que en el mercado existirán de hecho precios muy diversos para los crudos. Según el tipo de suministros que se consiga habrá que abonar o no el suplemento en cuestión, lo que a su vez va a tener como consecuencia una fuerte diversidad de precios, sobre todo para las fuertes partidas que los países han de adquirir en el mercado libre, es decir, no a través de acuerdos fijos de suministros.

Por otra parte, los países de la OPEP no han fijado ningún límite de producción, de manera que cada miembro puede lanzar al mercado la cantidad que estime oportuna. No se sabe hasta ahora el criterio que imperará entre los grandes productores, y tampoco si se ha tomado algún acuerdo secreto entre ellos. En principio, parece ser que la Arabia Saudita se reserva su derecho para extraer la cantidad que estime conveniente. Ahora están lanzando al mercado más de diez millones de barriles diarios, algo más de dos millones más de lo normal, para compensar el hueco originado en el mercado con la disminución de la pro-



ducción del Irán. Si la Arabia Saudita cerrara de repente la llave de su crudo, los demás países podrían exigir fuertes sobrecargas sobre el precio establecido, en base a esta carestía. Ahora bien, si los saudíes mantienen su producción al ritmo actual e Irán colocase su producción en cuatro millones de barriles, la oferta mundial sería lo suficientemente amplia como para que no se disparasen los precios. Además de ello, los países de la OPEP han decidido apretar a las compañías multinacionales para que no prosigan su negocio de vender crudos en el mercado libre a precios excesivos, y les amenazan de cortarles el suministro a precios OPEP si prosiguen con su política de precios de usura en dicho mercado libre.

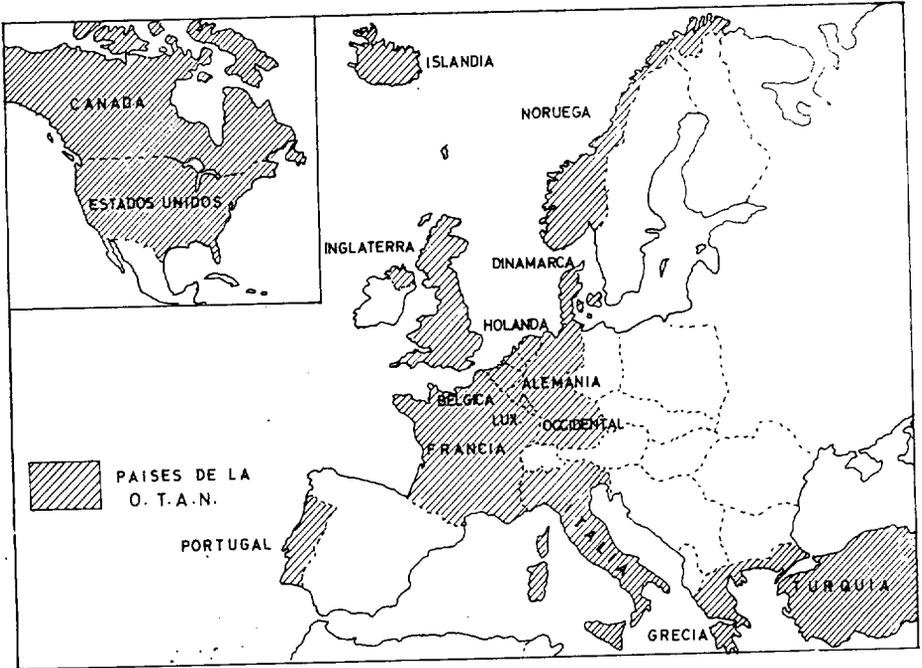
La conferencia de Ginebra no ha constituido una victoria de los moderados, ya que el futuro queda incierto y ello perjudica gravemente a las naciones occidentales, pero tampoco han logrado los radicales imponer un aumento del crudo de más del 20 por 100, como proponían algunos de ellos, especialmente Irak, Libia y Argelia. De lo que no cabe duda es que el petróleo ha entrado en una fase crítica y peligrosa de un encarecimiento progresivo, con posibles revisiones trimestrales, que van a tener consecuencias muy nocivas para las naciones importadoras del mundo entero y que, aparte de que pueda contribuir a desencadenar una nueva crisis económica, también puede hacer asomar el fantasma de una tercera guerra mundial, pues en cuanto el hambre, sea del tipo que sea, aparece en el mundo, la consecuencia es la lucha despiadada por la supervivencia, que hoy día se llama guerra, sirviendo cualquier acontecimiento como efecto detonante y desencadenante.

Aniversario de la OTAN.

Se ha cumplido el XXX aniversario de la creación de la OTAN u Organización del Tratado del Atlántico

Norte. El equilibrio del miedo, basado en la posesión y posible utilización de armas nucleares por la OTAN y el Pacto de Varsovia ha impedido una confrontación formal y frontal entre el Este y el Oeste. En estos momentos hay que tener en cuenta que los estrategas de la Alianza Atlántica estiman que el número absoluto de armas atómicas no aumenta el riesgo de guerra, al tiempo que hay que descartar cualquier posibilidad de que los dos bloques reduzcan la dependencia de ellas. Este aniversario de su nacimiento ha pasado inadvertido, con más pena que gloria, y el silencio público es un claro exponente de la postración en que se encuentra la Alianza. El enemigo potencial y real a la vez no ha tenido la necesidad de conquistar al asalto los baluartes que constituyen la base estratégica del mundo libre. A lo largo de estos años, principalmente los últimos, en que se vio prácticamente terminada la llamada guerra fría, la subversión, la propaganda, la acción psicológica, el terrorismo y la pérdida paulatina de las fuentes de las materias primas han hecho innecesarias las evoluciones de los carros de combate en los campos europeos, si bien las fuerzas navales y aéreas de los países miembros de la Organización son los que todavía mantienen una espe-

ranza para los habitantes de Occidente, que ven en ellos el único respaldo y tranquilidad relativa. Porque, en otro aspecto de la cuestión, y desde la liquidación reciente del Tratado Central o CENTO, antes mencionado, y con el enfrentamiento de Grecia y Turquía por el problema de Chipre y del mar Egeo, el flanco meridional de la OTAN ha quedado al aire por completo, salvaguardado únicamente, como hemos dicho, por la presencia naval y aérea en aquellas aguas, pero, de todas formas, constituye un paso libre y expedito para el adversario, que ve este tránsito sumamente facilitado por el abandono o pérdida, como quiera llamarse, de las bases próximas a Suez y la orientación política de Libia y Argelia, así como la retirada militar británica de Malta, que piensa queda todo ello compensado con su presencia hiriente en Gibraltar. Efectivamente, el pensador y estratega chino Sun Tzu, que vivió en el siglo IV antes de Cristo, afirmaba que los mejores generales eran aquellos que conseguían sus objetivos sin necesidad de combatir, y esta es la doctrina castrense que tiene que soportar Europa en la actualidad



y ante una panorámica que se distingue por el aumento continuo de los movimientos disgregadores de la unidad nacional y de otros factores destructores de todo, incluido el de la dignidad nacional, al dar cabida en los programas políticos a teorías que por su esencia atentan contra la supervivencia del propio Estado.

Pero yendo a lo práctico, a la realidad que se nos presenta en estos momentos cruciales para nuestra supervivencia, es que a comienzos del próximo decenio, es decir, dentro de siete meses, la Unión Soviética podrá

destruir casi todos los misiles de tierra de los Estados Unidos, quedándose muchos más para un segundo ataque sobre Norteamérica. Por consiguiente, si sobre esas fechas Estados Unidos se ha convertido en una presa vulnerable a un ataque por sorpresa, y al parecer va por ese insólito camino, entonces no habría necesidad de que se realizase tal ataque, porque en cada negociación que se entable, y serían muchas, los del Pacto de Varsovia tendrían la preponderancia de su fortaleza militar sobre el otro interlocutor, llámese Estados Unidos u OTAN. Esta es la razón por la que la OTAN lanza a menudo sus advertencias sobre la potencia del Pacto de Varsovia de manera un tanto estruendosa. Por su misma naturaleza, la misión del Pacto Atlántico no es el tranquilizar a sus ciudadanos con su sola presencia, sino el disuadir, al menos, a que el oponente siga adelante con sus planes expansionistas. Pero esto no lo ha podido conseguir hasta ahora.



La Conferencia del Mar.

La proclamación de la ONU en el sentido de que los océanos sean patrimonio de toda la Humanidad no ha hallado mucho eco en un determinado sector de nuestro mundo. Así se explica que la Conferencia del Mar, la más larga y costosa de cuantas se vienen celebrando con mayor o menor fortuna, arrastra una vida lánguida y sin horizontes definidos. Mejor dicho, sus horizontes sí son definidos, pero divergentes, pues mientras el llamado grupo de los 77 exige un reparto generalizado de los beneficios bajo la instancia de una autoridad internacional, las naciones desarrolladas ponen trabas continuas a estas apetencias mientras queman etapas para alcanzar por sí solas la necesaria tecnología que les otorgue el monopolio de la explotación de los beneficios que guardan los fondos marinos y el reparto de dividendos según su criterio particular. Por ello piensan que aceptar las propuestas de los tercermundistas, aceptación derivada de una votación democrática, sería como aceptar la tiranía de la mayoría. Por su parte, las naciones en lenta vía de desarrollo amenazan con fuertes represalias contra las sociedades internacionales que comiencen la explotación de las inmensas riquezas que se guardan bajo las aguas de los mares de todo el mundo, sin que la Conferencia se haya pronunciado favorablemente. Por ello pensamos que no son de extrañar los nulos resultados de esta última edición —la VIII sesión— de la Conferencia del Mar que se ha celebrado en el aséptico marco de la ciudad de Ginebra.

J. L. T.



MISCELANEA



20.114.—Bonín.



Las islas Bonín, también llamadas *Monín-Sima* y del *Arzobispo*, son conocidas por los japoneses como *Ogasawara Gunto* u *Ogasawara Jima*. Este grupo de quince pequeñas islas volcánicas está al Norte de las Volcano, por los 27° de latitud Norte y 143° de longitud Este. Sus principales subgrupos son Yome Jima (*Kater*), Muko Jima (*Parry*), Chichi Jima (*Peel*) y Haha Jima (*Coffin*).

Si bien ocupadas por japoneses desde 1675, muy probablemente fueron descubiertas en 1543 por la nao *San Juan*, que había salido de la isla de Sarangani (al N. de Mindanao) al mando de Bernardo de la Torre, acompañado del piloto Gaspar Rico.

A las varias islas halladas entonces en este grupo, y en el más meridional de Volcano, llamaron los españoles *Mal-Abrigo*, *Dos Hermanas*, *Los Volcanes* y *Desierta*.

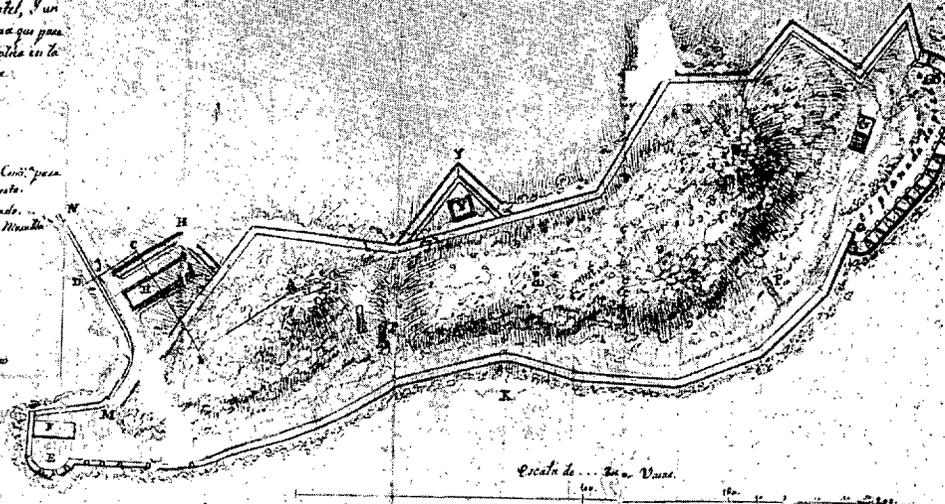
A. L.

20.115.—Fuerte.



De "San Fernando" se llamaba el que estaba situado —muy extendido— en los terrenos que hoy ocupan la Escuela Naval Militar, de Marín. Tenían dos baterías, una que apuntaba al centro de la ría y algunas piezas hacia la entrada, con 15 cañoneras, batería llamada "Nueva", y otra, con nueve cañoneras que atendía al fondeadero del puerto de Marín propiamente dicho, situado hacia la desembocadura del Lameira, que hoy ya discurre cubierto. La primera de dichas baterías estaba en el terreno que ocupa el antiguo Cuartel de alumnos; más bien en la explanada situada frente a su entrada; la segunda no lejos de la actual Comisaría y Bazar de Alumnos. En el plano podemos reconocer las alturas que hoy ocupan edificios, y hasta se nota el callejón existente entre el edificio de aulas y la altura que ocupa la Capilla y, en nivel más elevado, el pequeño edificio de Dirección.

que la proyección de Sanxisto, y un
 puerco, para la Iglesia que para
 el de las que se copian en la
 a este plano lo ocupan.
 Explicación.
 se llaman Nueva
 figura
 figura
 de la Iglesia que está en Cádiz, para
 tribase, que están en el Puerto.
 proyección de Morrazo proyectado.
 en Proyección y el Puerto de Morrazo
 proyectado.
 de que trata el libro.
 y dibujo.
 se termina la edición.
 desde un lado de la obra.
 de la obra de Sanxisto.
 de la obra de Sanxisto.



Para los que viven en la Escuela
 y en ella se forman, es interesante
 conocer que en 1809, concretamente
 el 4 de abril, nuestros patriotas de
 las "Alarmas de Morrazo", reconquis-
 taban el fuerte de manos de los fran-
 ceses, tras un asalto apoyado por el
 fuego de dos fragatas británicas que
 se encontraban fondeadas del lado de
 Tambo. Mandaba a los patriotas don
 Juan Antonio Gago de Mendoza, an-
 tiguu capitán corsario de guerras ma-
 rítimas, anteriores, con los ingleses.
 En este día las fragatas de éstos *Ve-
 nus* y *Lively* le apoyaban con el fue-
 go de su artillería. Intervinieron en
 el ataque unas lanchas cañoneras, ar-
 madas con piezas de poco calibre, y
 mientras los patriotas atacaban desde
 la altura conocida por el nombre de
 "Laxe dos Bolos", desembarcaban ma-
 rineros y *márines* británicos en la pla-
 ya de la Almuiña, situada donde aho-
 ra están los jardines "del Muelle",
 para cortar toda comunicación de los
 defensores del fuerte con Pontevedra.
 Los franceses se rindieron, al fin,
 al ver que no serían auxiliados, des-
 pués de perder 20 hombres. Se les hi-
 cieron 78 prisioneros. Un victorioso pa-
 so en la recuperación de Galicia para
 las armas españolas.
 Cinco días más tarde volvieron los
 enemigos a tratar de recuperar el fuer-

te, pero fueron rechazados. Marín y
 su fuerte de San Fernando quedaban
 por España.

La primitiva protección de Marín,
 cuando su pequeña darsena se llamaba
 San Xiao dos Acorados, buen fon-
 deadero, fue una torre construida mu-
 cho más adentro en el lugar llamado
 Da Mouta, al este de la playa de la
 Almuiña, sobre una altura peñascosa.
 El origen de lo que fue el fuerte de
 San Fernando se remonta a cuando
 Marín pasó a ser feudo del Monaste-
 rio de Osera, en 1151, y la obra que
 se hizo fue dirigida por dos monjes,
 los "Custodios do Priorato de San
 Xiao dos Acorados". Se construyó al
 oeste de la desembocadura del La-
 meira.

C. M.-V.

20.116.—Aventurero.



De cuando en cuando se topa uno en
 nuestra historia con
 personajes extraordinarios y que, por
 desgracia, son desconocidos.

Recientemente cayó en nuestras ma-
 nos un libro publicado hace medio si-
 glo sobre Blas Ruiz, un español man-
 chego que se fue a las Molucas y Fi-
 lipinas a hacer fortuna en los últimos
 años del siglo xvi.

Este hombre, un auténtico aventurero, aparece en la corte de Camboya el año 1595, cuyo rey, Prauncar, se hallaba en guerra con su vecino el rey de Siam. Pero el ejército de Siam, mucho más numeroso, hizo refugiarse a Prauncar en Laos. Los extranjeros que se hallaban en la corte cayeron prisioneros del rey de Siam; entre ellos estaba nuestro Blas Ruiz y dos portugueses. A Ruiz lo embarcó en un junco de guerra tripulado por chinos, pero con un fuerte destacamento de siameses porque en él llevaban una gran parte del rico botín cogido en Camboya, rumbo a Ochia, antigua capital del reino de Siam.

Blas Ruiz logró convencer a la tripulación china del magnífico negocio que podían hacer si se sublevaban contra el destacamento siamés y capturaban el botín. Los chinos, ante la perspectiva de la rica presa, soltaron a los blancos y atacaron por sorpresa a los siameses. Ya dueños los chinos del junco, Blas Ruiz sembró la discordia entre ellos y se organizó tal combate que los blancos se hicieron dueños de la situación. Y así llegó a Manila, adjudicándose gran parte de la valiosa presa.

Lo que resulta sorprendente es cómo se entendería Blas Ruiz con los chinos para ser capaz de enfrentarlos en dos bandos. Porque no creemos que hubiese aprendido tan enrevesado idioma en los pocos días que estuvo a bordo del junco.

P. C.

20.117.—Disciplina.



El comandante de un Cuartel de Instrucción recibió carta del padre de un marinero recién ingresado:

Ya verá como es un muchacho vivo y bien mandado; pero si por un

casual no se porta como debe, mándamelo enseguida para acá, que ya me encargaré yo de medirle las costillas.

La ocurrencia recuerda el buen humor de Tomás Moro, el santo y mártir londinense que en cierta ocasión dijo a su carcelero:

Si alguna vez me quejo del alojamiento o de la comida, échame fuera sin contemplaciones.

A. L.

20.118.—Biografía breve.



Don Julián Sánchez Bort o Boort nació en Cuenca el año 1725; después de cursar estudios en la Universidad de Orihuela (Alicante), en los cuales adquirió crédito con el diseño de maquinaria y obras hidráulicas, con motivo de las que se construyeron en el río Segura, Murcia, y en el Real Sitio de El Pardo, año 1748, como arquitecto hidráulico; fue comisionado, año 1751, para pasar a Francia, Bélgica y Holanda, a fin de que ampliara sus conocimientos como ingeniero hidráulico, regresando a España el año 1752.

Acabada su comisión, se le ordenó formara varios proyectos relativos a hospitales, hospicios, canales y de un archivo general, los cuales fueron aprobados. En un certamen de matemáticas obtuvo el primer premio que le concedió la Academia de San Fernando, de la cual fue nombrado académico.

El año 1754, y como tal arquitecto hidráulico, pasó al Departamento de El Ferrol, a las órdenes del mariscal de campo don Francisco Llobet, hasta el año 1762, en que se le encomendó la dirección del proyecto de obras en aquel Arsenal, construcción del se-

MISCELANEA

gundo dique por la fábrica sobre la escollera y su martillo; cuartel de Batallones; sala de Armas; cuartel de presidiarios; Contaduría General; tinglado para la Maestranza, y varios edificios más, así como el foso que rodeaba al dicho Arsenal, diques para limpieza de la dársena y para maderas cuyas obras fueron hechas con prontitud, solidez y economía no vista hasta aquel tiempo.

Durante la guerra contra Inglaterra, año 1762, se encargó de la construcción de la cadena que se hizo para cerrar el puerto de El Ferrol; tuvo más tarde comisión para levantar un plano que comprendía la costa, desde Cedeira a La Coruña, así como la formación de un proyecto a fin de defender estas costas contra posibles desembarcos ingleses.

Por una real orden del año 1771 pasó a Navarra y Aragón, para servir como árbitro en la enojosa cuestión suscitada entre la ciudad de Tudela y la compañía de Badín, con motivo de los perjuicios que aquella tenía en su vecindario, tierras y puente si la acequia imperial se llevaba a cabo, lo arregló a satisfacción de todos, recibiendo de nuevo orden de volver a Madrid, allí fue comisionado, a las órdenes de don Jorge Juan, para ayudar a éste en la construcción del modelo de máquina de fuego, que dirigiría en el Real Seminario de Nobles.

El año 1773 pasó a Cartagena con el objeto de construir, colocar y perfeccionar dos de las dichas máquinas en la poza de bombas para el desagüe de los diques, éstas salieron tan perfectas, que por entonces no las había iguales en parte alguna, siendo grande el éxito obtenido, ya que ahorraba cada día el trabajo de 900 hombres.

El año 1774 pasó a San Sebastián, a petición del Consulado y ciudad, a fin que hiciera un proyecto de muelles y

otras obras, así como mejorar la concha y asegurar una fácil entrada a los barcos; todo lo cual ejecutó con tanto acierto, que mereció la Real aprobación y un general aplauso.

Pasó de allí a Navarra, para reconocer sus pinares y trazar un fácil camino hacia el puerto de San Sebastián; hizo con este motivo un proyecto que examinado también recibió la Real aprobación, así como de las Juntas del Departamento. De aquí pasó, en virtud de real orden, a Zaragoza, con objeto de arreglar las dificultades surgidas en la ejecución de la acequia imperial, corrigió por las disposiciones que dio las equivocaciones que tanto los ingenieros franceses como los holandeses habían hecho, logrando se ahorrara cerca de un millón de pesos.

Vuelto a Madrid, el año 1775, recibe orden de pasar a Cádiz, para construir en el Arsenal de La Carraca dos diques de carenar en seco, pero cuando iba a emprender viaje un comunicado del comandante general del Departamento de El Ferrol, en el cual decía haberse inhabilitado por completo uno de los diques del Arsenal, le obliga a pasar a esta ciudad; dando comienzo a su reparación que resultó muy dificultosa; vencidos todos los obstáculos puso el dique de nuevo corriente y más extenso de lo que estuvo al principio, con la particularidad que en tanto duraban estas obras estuvo dentro, carenando, el navío *San Vicente*. Acabada esta comisión recibió de nuevo orden de pasar a Cádiz, llegando allí el 22 de julio de 1777, desempeñando varias comisiones del servicio. En 20 de enero de 1784 fue destinado a la dirección de las obras del dique del Arsenal de La Carraca, las cuales, comenzadas el primero de marzo siguiente, acabaron el 14 de octubre de 1786. Casi un año después lo estrenó el navío *Santa Ana*.

-Antes de que viera acabados estos trabajos falleció nuestro biografiado el 31 de agosto de 1785, en la Isla de León, prosiguiendo los mismos don Tomás Muñoz.

Dice el almirante don Francisco de Paula y Pavía de él que, era tal su mérito y *más reconocido cuanto mayor era la modestia inseparable del saber. Unía cualidades privadas muy reco-*

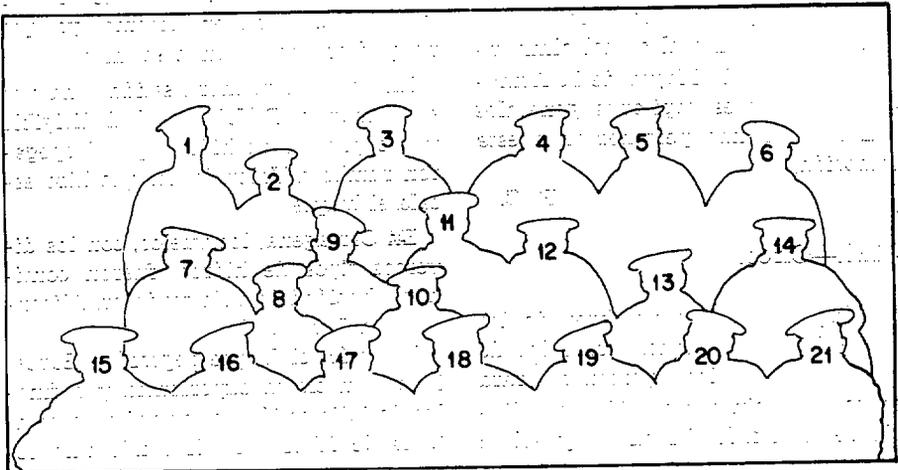
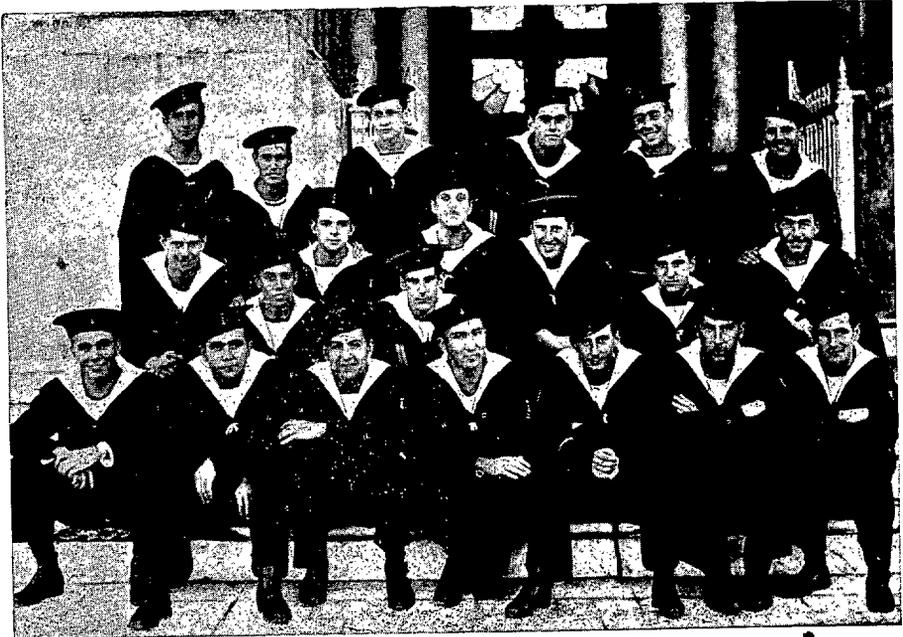
mendables y una honradez a toda prueba.

J. F. G.

20.119.—Viejas fotos.



Publicamos en esta ocasión la correspondiente a la promoción del Cuerpo General ingresada en la Escuela Naval Militar el año 1934:



1. D. Juan Carlos Muñoz Delgado y Pintó.
2. D. Manuel Arnáiz Torres.
3. D. José María Turnay Turnay.
4. D. José María Chereguini Lagarde.
5. D. José Luis Samalea Pérez.
6. D. José María de la Guardia y Oya.
7. D. Ildelfonso Nadal Romero.
8. D. Rafael Márquez Piñero.
9. D. Jacinto Ayuso Serrano.
10. D. Vicente Alberto Lloveres.
11. D. Alfonso Gómez Suárez.
12. D. José Fernández - Aceytuno Llord.
13. D. Félix Bastarreche del Carre.
14. D. Joaquín Flórez y Cabeza de Vaca.
15. D. Luis Ferragut Pou.
16. D. Manuel Romero Cumbre.
17. D. Guillermo Granullaque González.
18. D. Luis Arévalo Pelluz.
19. D. Teodoro de Leste Cisneros.
20. D. Manuel Flórez y Cabeza de Vaca.
21. D. Enrique Rolandi Gaité.

De entre ellos podemos destacar a don José María Chereguini Lagarde, muerto heroicamente, con el empleo de guardia marina, a bordo del crucero *Canarias*. Y por supuesto, la coincidencia de que tanto el actual almirante jefe del Estado Mayor de la Armada como los tres capitanes generales de Zona Marítima pertenezcan a esta promoción.

P. C.

20.120.—Circo.



Los nombres de los buques, como los de las personas, rara vez escapan sin motes. Al viejo *Dédalo* se le llamó: "el circo", y así se

decía ¡Ha llegado el circo!, o ¿has visto al circo?

Y es, que en su primera salida, este buque singular llevaba a bordo "todo" el material aéreo imaginable; desde los grandes "botes voladores", atravesados a popa, asomando por ambas bandas sus enormes alas, como diversos tipos de hidros pequeños; unos armados; otros desarmados o embalados, amén de alas, alerones, motores y repuestos y accesorios de todas clases. Su cubierta de popa más parecía un "rastrotro" de material aéreo que otra cosa; resultaba impracticable y allí no cabía ni un alfiler. En su castillo, aunque aparentemente despejado, transportaba dos pequeños dirigibles —uno armado y otro desarmado— más dos globos cautivos con sus correspondientes equipos.

De esta guisa, el *Dédalo* salió para Cartagena en mayo de 1922 en su primer crucero de instrucción, para que antes de marchar para Marruecos, el personal volante y también y muy especialmente, el de maniobra, se familiarizase con sus propios cometidos, aprovechando la oportunidad para que una buena parte de la Marina —la destinada en el Departamento de Cartagena— viese por sus propios ojos, su nuevo Servicio de Aeronáutica Naval y comprobase su entusiasmo, ya que no pudiera ser gran cosa más.

En esta, su primera salida, una vez en la mar, el *Dédalo* largó el dirigible y dos parejas de hidros que despegaron rumbo a Valencia, en que hizo escala el buque.

En Cartagena, los vuelos, con los diversos tipos de hidros, fueron continuos, haciéndolo más tarde en Alicante y en Santa Pola.

Después, el buque regresó a Barcelona, con cierta experiencia y a finales de julio salió para su primera campaña de Marruecos, llevando una es-

cuadrilla de "Macchi-18", otra de "Savoia-16" y algunos "Savoia-13".

Terminada su actuación en Africa, el *Dédalo*, formando parte de la División Naval de Aeronáutica, compuesta por este buque, el *Audaz* y las lanchas *H-2* y *H-3* y acompañado por el torpedero número 21, salió de Cádiz para Barcelona, realizando un crucero de propaganda —que así se llamó— tocando en los puertos de Málaga, Almería, Cartagena, Alicante, Valencia y Tarragona, volando en todos ellos sus hidros y el dirigible, permitiéndose la visita al buque por el público en un afán de despertar la afición por las cosas de la Marina, y muy particularmente, por la Aeronáutica Naval hasta entonces desconocida.

Este viaje fue un éxito y por entonces se empezó a llamar al *Dédalo*, el "circo", sin duda porque en aquella época estaba muy en boga en España el circo "Krone" y como el bûque, a su llegada a cada puerto, lanzaba sus hidros y su dirigible —que todo el mundo podía ver— y haciendo de "carpa" repetía sus vuelos, una y otra vez, hasta que se iba a otro. Lo variado del material, la ejecución de los vuelos en formación y lo que tenía de exhibición, confirmaron el nombre por algún tiempo, nombre que continuó cuando, con más hidros y más experiencia, los vuelos de las escuadrillas de la Aeronáutica Naval, llamaban la atención por sus formaciones impecables.

R. G. P.

20.121.—Negrero.



Ahora que ya ha acabado la serie de televisión *Raíces* es bueno recordar que nadie puede ostentar mejor el título de "mayor negrero de su tiempo" (siglo XVI) que el

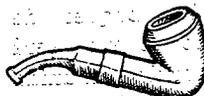


inglés sir John Hawkins. Hombre pintoresco, en cuyo diario nos relata el ataque a los poblados africanos, la captura de negros, el traslado y la venta, todo ello combinado con la obligación del rezo diario de la tripulación. Alcanzó el grado de almirante en la Armada inglesa.

Hasta tal punto llegó su fama como negrero que en su escudo de armas figuraba un negro encadenado. ¡Buen timbre de gloria! ¡Cuántos Kuntakintes capturó a lo largo de su vida? También esa cifra podía aparecer en su escudo de armas.

P. C.

20.122.—Pitillo.



Siendo Patiño intendente general de la Armada (1717), se mandaron observar unas Ordenanzas provisionales cuyo capítulo XVI tenía evidente interés para los fumadores:

A todos se prohíbe el tomar tabaco de humo antes de salir el sol, y des-

MISCELANEA

pués de haberse puesto, como también cuando se celebre la misa o cuando se rece, y los que querrán tomarlo en las horas que se permiten, se retirarán al árbol de trinquete, no pudiendo tomarlo en otra parte; y tendrán una media tina delante llena de agua, para evitar el accidente del fuego.

A. L.

20.123.—Buques de hierro.



Hasta que la velocidad de los buques de vapor no sobrepasó la de los famosos "clippers" no se habían preocupado demasiado los ingenieros navales del siglo XIX en perfeccionar aquellos primeros buques de vapor que seguían siendo de madera y tan propensos a incendios.

El prejuicio de las gentes de que un buque de hierro no podría construirse nunca porque se iría a pique inmediatamente, se acabó al ser construido en Inglaterra, en 1853, el famoso barco *Himalaya*, primero con casco de hierro. Aunque hay algunos autores que anticipan unos años este hecho, pero atribuido a otro buque, el *Aaron Manby*, financiado por la familia Dundas, que tanto contribuyó al progreso de los buques de vapor.

P. C.

20.124.—Cadenas.



Y ya que hablamos de los buques de hierro —bueno será recordar la cadena del ancla, tan unida a ellos— y nunca mejor dicho— para dar una mayor firmeza en el fondeadero.

En los barcos de madera el cabo que se amarraba al arganeo del ancla se llamaba *cable*. Era, pues, de caña-

mo y nada tenía que ver con la idea que hoy tenemos de lo que es un cable, siempre metálico.

La cadena con sus eslabones de hierro reforzados por los *contretes*, *malletes* o *dados*, que de las tres maneras se les conoce, data de principios del siglo XIX y la idea original parece que se debió al inglés Thomas Bunton.

Naturalmente la cadena de eslabones simples es mucho más antigua. Los romanos las utilizaban de bronce y hay constancia de que los griegos las empleaban en máquinas para elevar agua, ya en el siglo II a. C.

Ciertamente el ingenio humano no se mostró aquí demasiado preocupado por el progreso, pero también es cierto que no necesitó los eslabones reforzados hasta que aparecieron los buques de hierro.

P. C.

20.125.—Bibliófilo.



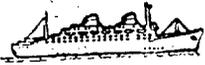
Don Jayme Creus y Soler, comisario ordenador de Marina honorario y cónsul general en Alejandría, de Egipto, publicó en agosto de 1827, uno de los libros más curiosos que conocemos, porque no figura en los manuales de librero que manejamos, lo que no nos extraña porque el libro está editado en Alejandría: *Imprenta del Comercio de D. Draghi* y su título es:

Proyecto de Reglamento Orgánico de los Consulados de España en Levante y Berbería".

Como comisario ordenador figuraba en los Estados Generales de la Armada y muy mal lo debió de pasar de cónsul cuando tuvo que hacerse su reglamento.

R. B.-M.

20.126.—Armada.



Esta palabra tan tradicional en España, con la de *Marina*, se escribió desde la Edad Media con el artículo *el*, pese a ser femenina, es decir, se decía *el armada*, lo mismo que hoy se dice el águila, o el agua, también femeninos, para evitar la cacofonía.

Siguió con el artículo *el* durante gran parte del siglo *xvi*, y hubo un momento en que se escribía indistintamente con *el* o con *la* según hemos podido leer en numerosas relaciones de viajes.

Desde el siglo *xvii* ya no hubo duda, siempre se decía y escribía *la armada*.

P. C.



20.127.—Denominación.



Una real orden de 27 de abril de 1858, determinaba que se denominen jefes los oficiales de la Armada, desde capitán de fragata a brigadier.

J. F. G.

20.128.—Título.



Como consecuencia del viaje que en 1501 realizaron Rodrigo de Bastidas y Juan de la Cosa al Darien, en el que las penalidades causadas por la famosa "bruma" o "taredo", les hizo naufragar al deshacerse los barcos, la reina Isabel, a su regreso a España en 1502, les concedió una pensión vitalicia y a Juan de la Cosa le otorgó además el título de alguacil mayor de las provincias de Urabá para cuando se organizase allí un gobierno.

No sabía Juan de la Cosa que su obra más famosa ya la había realizado, la carta del año 1500. Y sería ésta y no el título la que le daría renombre.

P. C.

20.129.—Contemplativos.



El incremento de la vagancia entre los hispánicos de la otra orilla explica el contenido de una carta, fechada el 26 de mayo de 1609, en la que Felipe III dice al virrey de Nueva España, marqués de Montesclaros:

Cosa sabida es la mucha gente española que hay en esas provincias; así de la que de acá va de ordinario, como de criollos nacidos allá; y también se tiene entendido que con ser mucha la gente humilde y pobre no se inclina a trabajar en las labores del campo, minas ni otras granjerías, ni a servir a

MISCELANEA

otros españoles, y lo tienen por menos valer, de que resulta haber tanta gente perdida y ociosa, y cargar sobre los indios el peso de todo el trabajo... Y excita el celo del marqués para que procure sacudir la galbana de nuestros consaguíneos, porque a su imitación y ejemplo resulte que los demás se vayan aplicando al trabajo.

A. L.

20.130.—Rodaballo.



El emperador Domiciano, que en cuestiones de pitanza debía de ser hombre muy responsable, ordenó una urgente reunión del Senado a fin de que decretase la mejor salsa para cocinar un rodaballo recién traído de Ischia. La historia no nos proporciona el fallo de los sesudos romanos; pero si el lector se viese en apuro semejante al del último de los doce césares salidos de la familia de Augusto, nos atreveríamos a recomendarle lo siguiente:

Abra el rodaballo, quítele la espina y ponga las dos hojas de pescado en una fuente, metiendo entre ambas un picadillo de marisco. Haga una pasta de harina de arroz desleída con leche y cubra el peje con ella, añadiéndole su buena untura de mantequilla de vaca. Rállele encima queso parmesano y póngalo al horno para que se ase a fuego lento. Si no estamos a fin de mes, pueden adornarse los bordes de la fuente con langostinos pelados.

Y ya me dirán.

A. L.

20.131.—Sanidad.



Gonzalo Fernández de Oviedo en su *Historia Natural de las Indias*, nos da a conocer el verdadero origen de la aspirina:

Estos manaties tienen una cierta piedra o hueso en la cabeza, entre los sesos, o meollo, la cual es muy útil para el mal de la hijada, y muélenla, después de haberla muy bien quemado, y aquel polvo molido, tómate cuando el dolor se siente, por la mañana en ayunas, tanta parte como se pueda coger con una blanca de á maravedí, en un trago de buen vino blanco; y bebiéndolo así tres, o cuatro mañanas, quítase el dolor, según algunos que lo han probado me los han dicho.

El ácido acetil salicílico ¿no estaría en el buen vino?

R. B.-M.

20.132.—Limeñas.



De la feliz impresión que las mocitas de Lima causaron, hacia 1740, a Jorge Juan y Antonio de Ulloa, dicen bastante estos párrafos de los jóvenes marinos:

De mediana estatura, hermosas y agraciadas, muy blancas sin artificio... a estas perfecciones corporales se agregan las del espíritu en los entendimientos claros y perspicaces que poseen; el agrado es en ellas familiar, con un cierto señorío que, al paso que las hace amables, las deja respetuosas. Cierta género de altivez no las permite subordinarsse a ajena voluntad, ni la de los maridos; pero como son discretas, saben granjearse la de éstos a fuerza de complacerlos... Chistosas y decidoras, de genio alegre y risueño... son muy apasionadas de la música.

¿Quién se apunta?

A. L.

[Mayo

20.133.—Procesado.



También en la vida de los grandes hombres hay momentos de amargura, y volvemos de nuevo con don Antonio de Oquendo cuando era capitán general de la Flota de Indias.

Un mal tiempo persistente al regreso de América con caudales para la Corona en 1624 hizo que se perdieran dos de sus galeones, el *Santisima Trinidad* (por favor, no confundirlo con el navío del mismo nombre del siglo XVIII) y el *Espíritu Santo*.

Esta pérdida hizo que se le abriera un proceso en el que se le imputaban hasta siete cargos. Uno de ellos, el último, mirado con nuestro prisma actual, parece de broma. Porque se le culpaba de negligencia en que los lingotes de oro y plata de Su Majestad no fuesen separados de los enviados por particulares y —esto es lo insólito— que no fuesen estibados cerca de la escotilla para que, en caso de naufragio, se extrajeran fácilmente.

¿Y si el barco daba la vuelta y se quedaba con la quilla al aire? ¿Se facilitaba la extracción por la escotilla? Es de risa pensar que pudiera existir un cargo como éste.

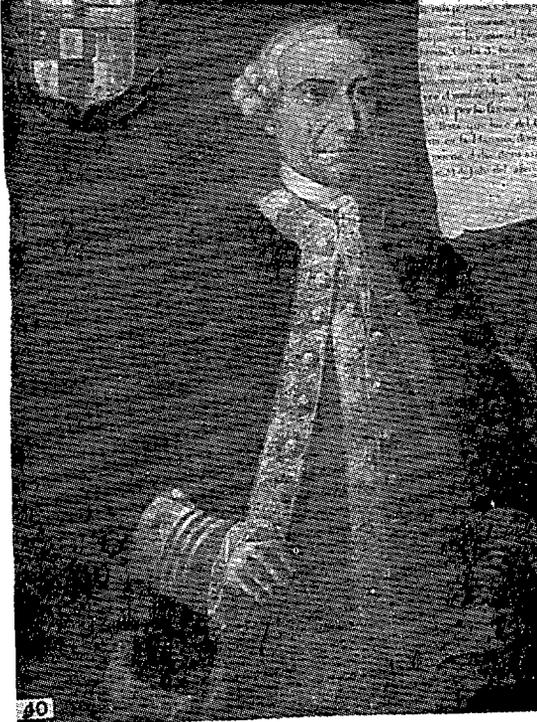
P. C.

20.134.—Honores.



El 30 de julio de 1762 el capitán de navío don Luis Vicente de Velasco, gobernador del Castillo del Morro, es atravesado por una bala. Murió al día siguiente y el día 10 de agosto se enterró.

Ingleses y españoles, es decir, amigos y enemigos, suspendieron el fuego el día del entierro en señal de respeto



y admiración ante el cadáver del ex gobernador del Castillo del Morro de La Habana.

R. B.-M.

20.135.—Marineros aprendices.



Por decreto del 16 de agosto de 1870 se estableció en la corbeta *Mazarredo*, una Escuela titulada de "Aprendices Marineros", con objeto de "crear un plantel de marineros idóneos e inteligentes proporcionando a la vez al huérfano, al hijo de familias indigentes y, en general, a todos los jóvenes necesitados que residían en el litoral, el modo de aprender un oficio que les garantice su futura subsistencia".

Era inspector el Capitán General del Departamento de El Ferrol, en cuyo puerto se encontraba fondeado el buque.

Como instructores contaba con un primer contramaestre, tres segundos

contramaestres, tres terceros y un segundo condestable. Tres años más tarde, es decir, en 1873, se destinaron al mismo objeto la fragata *Esperanza* y la corbeta *Ferrolana*, fondeada la primera en la ensenada de Nuestra Señora de Guía, en la ría de Vigo y la segunda dentro de la dársena del Arsenal de Cartagena. La instrucción abarcaba dos años, distribuidos en tres períodos: Uno primario, otro de ambientación militar, y el tercero de técnicas marineras. Al finalizar dichos períodos, debían de sufrir un examen antes de salir destinados a los barcos. Formaban el tribunal el mayor general, tres oficiales de la Armada y el encargado de la Escuela.

A. R. D.

20.136.—Personalidad.



Nadie puede dudar de las cualidades militares y marineras de don Antonio de Oquendo, en la Historia están. Pero hay una faceta de su personalidad que debe destacarse por ser poco frecuente. En más de una ocasión su capitana se construía bajo su propia dirección, según proyecto suyo y a sus expensas!

¿Hay quien dé más?

P. C.

20.137.—Navegación.



Es curioso que la navegación de los españoles a las Filipinas el siglo xvi las hacían siempre desde el continente americano y nunca por el cabo de Buena Esperanza. Esta última parecía exclusiva de portugueses y holandeses. Acaso tuviese su explicación en navegar por unas aguas —las del Pacífico oriental— en las que los únicos barcos que las surcaban eran españoles.

Sin embargo, a principios del siglo xvii, cuando España envió la primera expedición militar con destino a Filipinas para proteger nuestros dominios de la presencia holandesa, lo hizo por el cabo de Buena Esperanza.

Esa expedición iba al mando de Juan de Silva y fue poco afortunada porque el propio Juan de Silva falleció a consecuencia de una fiebre infecciosa que hizo presa, además, en las dotaciones de sus buques.

Diremos a título de curiosidad que esta armada de socorro estaba destinada para que fuese al mando de don Antonio de Oquendo, el famoso, pero su quebrantada salud en aquella época, lo impidió.

P. C.



MARINOGRAMA NUMERO 148

Por DOBLAN

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

DEFINICIONES

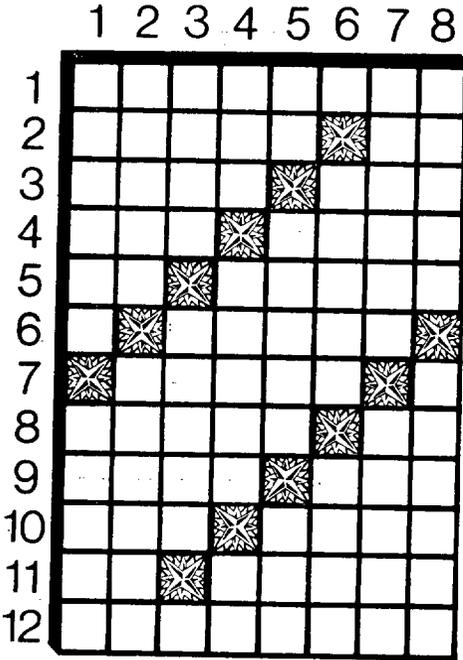
PALABRAS

- A.—Soldado turco de la Armada 11 48 3 58 68 28 77
- B.—(Marina.) Hilos de que se forman todos los cabos y jarcias
- C.—Físico y explorador inglés (1789-1857). En 1822 exploró por vez primera la costa de Groenlandia e hizo el levantamiento de unas 700 millas de costa. Fueron interesantes sus observaciones sobre altura de las olas en el Atlántico Norte 66 54 36 22 46 79 92 15 63
- D.—(Marina.) Soltad o aflojad la escota de la vela
- E.—(Arquitectura Naval.) Maderos derechos que van endentados con los baos 57 60 95 40 19 14 47 43
- F.—Cosmógrafo y matemático portugués (1492-1577). Entre otras, trato de la navegación por círculo máximo, cartas náuticas, determinación de la latitud en la mar, tablas de declinación del Sol y propulsión de los barcos a remo 51 72 33 83 85 29 64
- G.—Parte central de la verga, en la cual se afirma un cabo para envergar la vela 76 9 56 25 30 38 59
- H.—Pez acantopterigio, de colores vivos con reflejos dorados. Es comestible 81 86 1 13 42
- I.—Echares el escandallo al agua para averiguar la profundidad y la calidad del fondo 94 49 70 39 7 44
- J.—(Marina.) Viento leve y variable 23 65 18 84 89 2
- K.—(En plural.) Embarcación fina, de bordas poco elevadas, con dos palos y a veces tres 5 61 78 91 10 35 17 74 88
- L.—Almirante y dogo veneciano (1496-1578). En la flota de la Santa Liga mandaba la Escuadra de Venecia. En 1577 fue elegido dux en sucesión de Mocenigo 12 82 55 69 45 21 87 75 4
- M.—(Arquitectura Naval.) Pedazo de madera con que se rellena algún hueco 50 27 32 31 53 73 20
- 8 24 6 80 93 62
- 34 41 37 26 90 71 67 52 16

(La solución, en el próximo número.)

PAÑOL DE VOCES NUMERO 68

Por J. y A. M.



Horizontales:

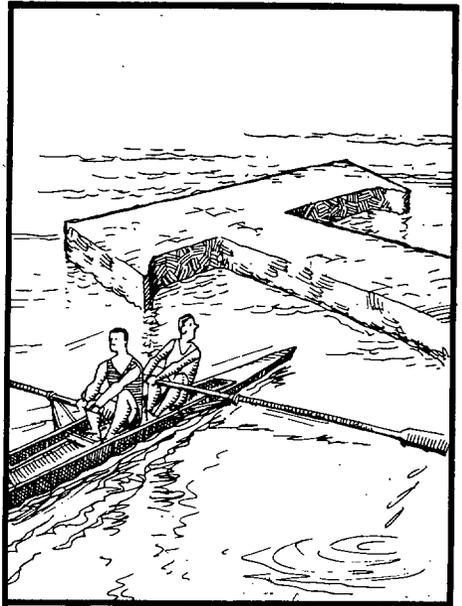
1. Se posaban en la mar.—2. Arbol frutal, Símbolo químico.—3. Cerca (al revés). Te diriges a un sitio.—4. Alabanza. Dícese de una pregunta difícil.—5. Prefijo. De acuerdo con la ley.—6. Pelos blancos.—7. Promesas hechas a los Santos.—8. Parte esquelética de ciertos animalillos. Matrícula.—9. Tropas que forman los extremos de un ejército. Totalmente semejante. — 10. Apócope. Apreste una embarcación.
11. Uno. Utilizaba.—12. Tardanza.

Verticales:

1. Afilar. Casa solariega.—2. Garrucha en la marina. Fuese por el aire.
3. Superficie de un terreno. Libro sagrado.—4. Nivel. Extensas. Nota antigua.—5. Contracción. Extremo de una verga. Adverbio.—6. Tierras bajas y fértiles, Pueblo en la desembocadura del Llobregat.—7. Extingues. Cierta caña.—8. De la nariz. Sacudid con palos.

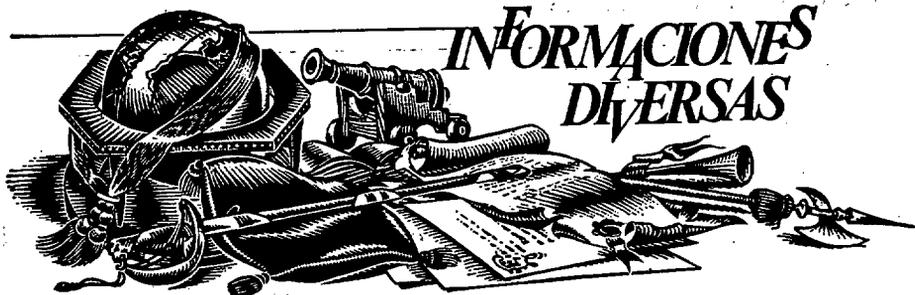
NAUTRAPELIA NUMERO 68

Por J. y A. M.



¿De dónde salió esta secretaria?

(Las soluciones, en el próximo número.)



EN CARTAGENA

ENTREGA DE LA BANDERA AL SUBMARINO NARVAL (S-64)



El 24 de marzo último, en la Base de Submarinos de Cartagena, se celebró solemnemente la ceremonia de entrega de la bandera de combate al submarino *Narval* (S-64), ofrecida por la Diputación Provincial de Valencia.

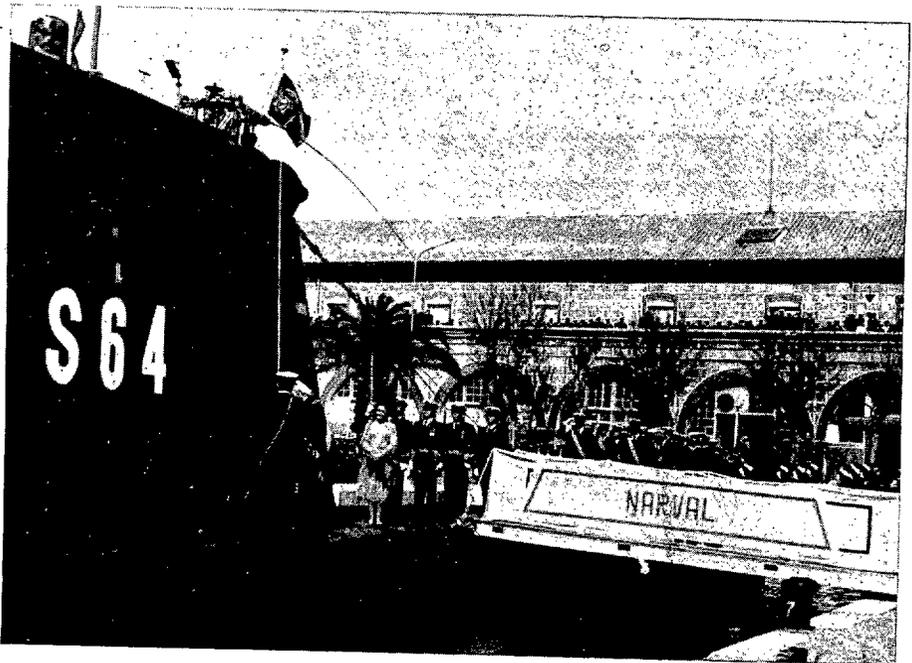
Como saben nuestros lectores, el *Narval* es nuestra última unidad de la clase *Delfín*. Sus hermanos anteriores, el propio *Delfín* (S-61), el *Tonina* (S-62) y el *Marsopa* (S-63) fueron entregados a la Marina de Guerra a partir de 1973. El proyecto básico corresponde al tipo francés *Daphné*, con mejoras del *Sirène* y otras introducidas posteriormente. El *Narval*, botado en diciembre de 1974, se entregó a la Armada en noviembre de 1975.

Los actos tuvieron lugar a las once de la mañana en la explanada de la Base. A las órdenes del capitán de corbeta don Benito Cheriguini de Tapia, formaron las fuerzas participantes: una compañía de Marinería de la Flotilla de Submarinos, otra de Infantería de Marina del Tercio de Levante, otra del Regimiento Mixto de Infantería España número 18 y, finalmente, una batería del Regimiento Mixto de Artillería número 6. Presidieron la ceremonia el capitán general de la Zona Marítima del Mediterráneo, almirante don Juan C. Muñoz-Delgado y Pintó; el capitán general de la III Región Militar, teniente general Miláns del Bosch; el presidente de la Diputación valenciana, don Ignacio Carrau Leonarte, y otras autoridades civiles y militares.

Tras la lectura, por el secretario de la Diputación de Valencia, del acuerdo corporativo que resolvió la entrega de la bandera de combate al *Narval*, el capellán mayor, P. Nicolás Bustillo, procedió a la bendición de la enseña. La madrina, doña Teresa Criado de Carrau Leonarte, pro-



Bendición de la bandera de combate.



El comandante del *Narval* iza en su buque la bandera donada por la Diputación valenciana.

nunció entonces unas bellas palabras en las que glosó el españolismo valenciano y el amor de aquella provincia por la Marina. “La Armada Española —dijo— ha tenido siempre un lugar en el alma de todo valenciano, y Valencia ha querido, por medio de su Diputación Provincial, unirse más a la Marina, y con esta bandera hacer patente a todos los vientos, a todos los mares, que tiene el mismo corazón al unísono, acorde y apasionado, con un mismo ideal que es España”. “Sabed que en Valencia —terminó la madrina— quedaremos pensando que un submarino de nuestra Armada lleva el corazón valenciano en su bandera, y que en lo profundo de nuestra alma y nuestro sentimiento estará permanente el amor a la Marina y a España.”

Apagados los últimos aplausos que premiaron el discurso de la señora de Carrau, contestó al mismo el comandante del *Naval*, capitán de corbeta don Roberto Asuar Sáez, quien agradeció la atención de la Diputación valenciana y exaltó el significado íntimo y estimulante de la enseña patria. “Nuestra milicia —afirmó— es silenciosa; nuestro sacrificio, callado. Fuertes hemos de ser en este momento difícil, cuando solamente se prestan oídos a lo cómodo y halagador, al derecho y a las reivindicaciones propias, cuando todos hablan de exigir y nadie de dar. Hemos de decirlo con fuerza y a los cuatro vientos: nuestra profesión es un sacerdocio; nuestro medio, la mar en sus profundidades; nuestro símbolo, la bandera roja y amarilla, la que siempre hemos conocido, y que justifica nuestra entrega y nuestro fin: España”.



El capitán general de la Zona Marítima del Mediterráneo impone la Cruz del Mérito Naval al presidente de la Diputación de Valencia.

El comandante del *Narval* equiparó los hilos que tejen el lienzo de la enseña a la variedad de pueblos hispanos y al poder aglutinante de la patria única: "Detrás de cada equipo o instalación de nuestro barco, superando el cansancio y la fatiga propia de la vida a bordo, dominando el miedo cuando se presenta, ayudando al compañero, cumpliendo cada uno con su deber para que todo funcione adecuadamente en el medio hostil en que nos movemos, hay un valenciano, o un gallego, o un catalán, o un andaluz; hay uno de cada uno de los pueblos de España... Entonces comprendemos la esencia de nuestra patria... compuesta por una rica multiplicidad de regiones que son la fuente de su fortaleza y unidad".

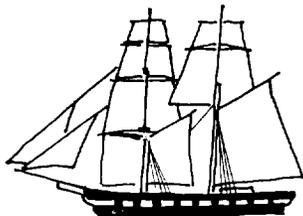
El capitán de corbeta Asuar recordó las glorias descubridoras y castrenses de nuestra bandera, consuelo y sudario de tantos héroes, y prometió que los hombres del *Narval*, fieles al espíritu con que Valencia les entregaba el pabellón de combate, sabrían defenderlo con honor. Su discurso, acogido con grandes aplausos, concluyó con vítores a España y al rey.

A continuación se celebró una misa de campaña, terminada la cual se hizo una salva de fusilería que confirmaba y evocaba la jura de la bandera. Acto seguido, la madrina y el comandante del *Narval* se trasladaron al submarino y procedieron a izar la bandera. Por último, las fuerzas participantes desfilaron ante las autoridades y comisiones concurrentes.

En el transcurso del brillante acto, el almirante Muñoz-Delgado impuso al presidente de la Diputación valenciana las insignias de la Cruz del Mérito Naval de primera clase.

El señor Carrau Leonarte, en nombre de aquella Corporación, ofreció a las autoridades e invitados un vino de honor en los jardines del Arsenal cartagenero. Por último, en la sede de la Capitanía General de la Zona Marítima del Mediterráneo, el titular de la misma presidió un almuerzo en honor del Pleno de la Diputación de Valencia, al que también asistieron las principales autoridades.

F. J. C.



NOTICARIO



ACCIDENTES

Incendio en un mercante alemán.—Equipos de contra-incendios de la Escuela Naval Militar de Marín y la tripulación del remolcador vigués **Remolcanosa-5** consiguieron dominar el fuego que se había declarado en las bodegas del buque mercante alemán **Westfalia**, de 10.000 toneladas, que se dirigía al puerto alemán de Hamburgo con un cargamento de productos químicos.

El **Westfalia** había entrado en la ría de Vigo con fuego en su bodega de proa, en la que transportaba bombonas de hidrosulfato de sodio, lo que hizo que su tripulación no utilizara los medios habituales de contra-incendios de a bordo, ya que dicho producto es altamente reactivo en presencia de agua.



Petrolero encallado en Punta Europa.—El buque-tanque británico **Grey Hunter**, de 47.000 toneladas, embarrancó en unos arrecifes situados a unas 600 yardas al sur de Punta Europa.

El petrolero en cuestión transportaba 15.000 toneladas de crudo libio y se dirigía al puerto de Gibraltar para recoger unas piezas de respeto y desembarcar dos miembros de su tripulación.

En este accidente, en el que no hubo que lamentar víctimas, cayeron al mar unas 2.000 toneladas de aceite.



Vigo.—Al faltar un cable de remolque, tres de los tripulantes del remolcador vigués **Remolcanosa-5** fueron lanzados al agua, sin que, pese a los esfuerzos realizados, pudieran ser recuperados.

El accidente tuvo lugar cuando el **Remolcanosa** conducía al puerto de Vigo, en medio de una mar arbolada, al mercante frigorífico griego **Cretan Reefer**, al que había tomado a remolque unas 40 millas al suroeste de Oporto.



Avilés.—Tras chocar con un madero que flotaba en la mar, naufragó, a la altura de Punta la Garza, el pesquero **Jonás**, con base en este puerto.

Los 12 tripulantes del **Jonás** fueron recogidos por el también pesquero **Villa de Avilés**.



Buque de cabotaje alemán, hundido. Se trata del mercante de 499 toneladas **Jasmine**, que por causas desconocidas naufragó a unas 12 millas de cabo Villano.

En el accidente desapareció el capitán del buque.



Port-de-Bouc.—Encalló en unos bajos situados cerca de la Estación de prácticos de este puerto del mediodía

NOTICIARIO

francés el portacontenedores de 46.000 toneladas de porte **Korrigan**.

Los esfuerzos conjugados del propio buque y los remolcadores **Marseillais-1**, **Marseillais-2**, **Marseillais-9** y **Provençal-3**, consiguieron la puesta a flote del **Korrigan**, que no sufrió daño alguno en el accidente.



Sesenta ahogados en naufragio.—Tal fue el balance del hundimiento de una barcaza en el río Kafue, de Zambia, cuando con 75 personas a bordo trataba de cruzar de una orilla a otra.

La fuerte corriente de las aguas y la presencia de cocodrilos dificultaron las operaciones de salvamento emprendidas por la Policía al producirse el accidente.



Pérdida de un "Super-Frelon".—Cayó al mar, a media milla del semáforo de Cap de Chèvre, un helicóptero **Super-Frelon** de la 32 Flotilla francesa, con base en Lanvéoc-Poulmic, cuando realizaba un ejercicio de transferencia de carga.

En el accidente, tercero de los sufridos por este tipo de helicóptero, perdieron la vida sus seis tripulantes.

AERONÁUTICA

Aeronáutica naval holandesa.—Según recogemos de la revista **Défense Nationale**, tras largas vacilaciones, el Gobierno holandés ha decidido reemplazar los 13 aviones **Neptune** de patrulla marítima actualmente en servicio, por otros tantos aparatos **P 3 C Orion**.

Los **Orion** dan una velocidad máxima de 410 nudos. Su velocidad de patrulla es de 205 nudos y su autonomía de dieciséis horas. Pueden transportar 17.000 libras de bombas, torpedos o misiles.



Últimas pruebas del "Black Hawk". Durante seis meses tendrán lugar una serie de pruebas, llamadas de madurez, con helicópteros **UH-60A Black Hawk**, que completarán las ya realizadas con dos prototipos y tres helicópteros de



preserie y que han durado unos dos años.

La fotografía nos muestra el momento en que un **Black Hawk** es embarcado en un avión militar de transporte **C-5A** en el aeropuerto internacional de Bradley, Connecticut, para su traslado a California, donde sufrirá importantes pruebas de calidad y seguridad.



Fin de una fabricación.—Tras veintiseis años de producción, durante los que han sido fabricados 2.960 aviones **Skyhawk**, la McDonnell Douglas ha cerrado la cadena de producción de estos robustos aparatos de ataque y bombardeo.



Primer vuelo del "Mirage 4000".—Según una noticia que recogemos de "Informe Económico", el prototipo del nuevo avión de combate francés **Mirage 4000** realizó su primer vuelo hace algunas semanas.

El **Mirage 4000** es un avión de la clase de 20 toneladas, de carácter polivalente.

En el Noticiario de agosto-septiembre de 1978 podrán encontrar nuestros lectores información complementaria sobre este aparato.

ARMAS

Sistema de adquisición de blancos.—Se trata del **Mark 23 TAS** (Target Acquisition System) que está siendo desarrollado por la Hughes California para su instalación en los destructores de la

clase **Spruance** y algunos buques auxiliares.

A pesar de su tamaño reducido, es considerado como un sistema muy eficaz y rápido contra misiles a baja cota y blancos móviles con grandes ángulos de ataque.

Puede ser utilizado en defensa de punto hasta 20 millas de alcance, y como radar de exploración y control aéreo hasta las 90.



Vehículo híbrido francés.—En la fotografía, el prototipo del **AMX-10 PAC-90**, nuevo vehículo de combate

En orden de combate pesa 14.700 kilogramos.

ASAMBLEAS

Naciones Unidas.—Jordania denunció ante el Consejo de Seguridad la política de colonización israelí en los territorios ocupados.



Conferencia sobre la Ley del Mar.—Una noticia procedente de Ginebra y que recogemos de "Informe Económico", aseguraba que la citada conferencia corría el peligro de fracasar si los Estados Unidos persistían en su actitud



galo, mitad carro, mitad transporte de personal, que parece haber tomado como modelo el transporte blindado soviético **BMP-1**.

El carro francés va armado con un cañón de 90 milímetros, y, además de los tres hombres que componen su tripulación, puede transportar una escuadra de Infantería de cuatro soldados.

de mantener una legislación unilateral sobre minería marítima.

ASTILLEROS

Plantas industriales flotantes.—Las posibilidades de comercialización que ofrecen las plantas industriales flotantes de muy diversos tipos parecen ha-

NOTICIARIO

ber atraído la atención de los astilleros de todo el mundo, con la aparición de una serie de proyectos, entre los que citaremos los siguientes:

- Plantas de licuefacción de gas natural (Crinavis-España).
- Plantas de producción de amoníaco (Marathon-Estados Unidos).
- Plantas productoras de energía eléctrica (Alstom Atlantique-Francia).
- Aeropuertos flotantes (Skaide-Japón).

ASTRONAUTICA

Participación española en el "Ariane". — Según recogemos del diario "ABC", España participa con un 2 por 100 del presupuesto de financiación del cohete espacial europeo **Ariane**, de tres etapas y un peso en el despegue de 202 toneladas.

El **Ariane** será construido en serie al comienzo de la década de los 80 y tendrá un mercado potencial durante los próximos diez años de 35 a 50 unidades, ya que será utilizado como vector de los satélites europeos y americanos.

La empresa española **CASA** participa en la construcción de algunos elementos de este proyecto.

ASTRONOMIA

Exploración de los planetas exteriores.—La sonda estadounidense **Voya-**

ger-1 envió fotografías de gran interés científico a su paso por las proximidades del planeta Júpiter, tanto de la atmósfera del mismo como de sus satélites.

Concretamente, **Ganimedes**, el mayor satélite de Júpiter, con un diámetro de 5.270 kilómetros, muy próximo a Marte, aparece en las fotografías recibidas con una superficie cubierta de cráteres producidos por el impacto de meteoritos, muy semejante a la que presentan la Luna y el planeta rojo.

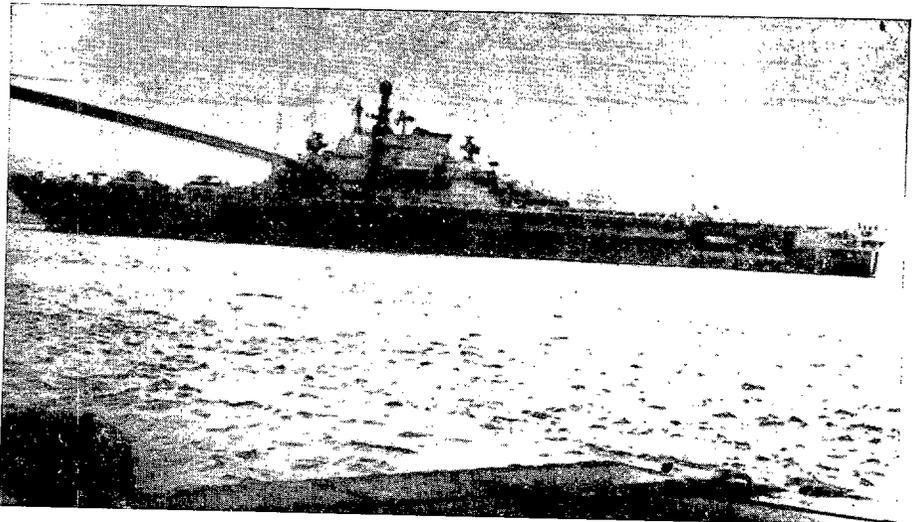
BIOLOGIA

Tiburones en el Amazonas.—El diario "Faro de Vigo" publicaba una información en la que se indicaba que pescadores peruanos e investigadores japoneses coincidían en señalar una verdadera invasión del río Amazonas por escualos procedentes del Atlántico.

Al parecer, tras cerca de 150 millones de años de vida marina, el tiburón comienza a remontar los grandes ríos y se adapta a un nuevo ambiente de agua dulce.

BUQUES

Portaaeronaves "Minsk".—En la fotografía, esta unidad soviética del tipo **Kiev**, a su paso por el estrecho del Bósforo rumbo al Mediterráneo, en los primeros días del conflicto chino-vietnamita.



Fragatas del tipo "Perry".—En el Noticario correspondiente al mes de noviembre último, dábamos información sobre la fragata estadounidense **Oliver Hazard Perry**, primera de una serie que en principio contará con unas 58 unidades.

Ahora nos llega la noticia del lanzamiento de la tercera fragata de esta clase, la FFG-8 **Mac Inverney**, en los astilleros de Bath Iron Works.

La segunda en ser lanzada fue la FFG-9 **Duncan**.

Actualmente, hay en construcción otras 24 fragatas de la clase **Perry**.



Portacontenedores soviéticos.—Según recogemos del "Journal de la Marine Marchande", el buque portacontenedores soviético **Capitaine Smirnov**, propulsado por turbinas de gas, alcanzó en pruebas una velocidad de 25 nudos.

El portacontenedores ruso tiene una potencia de 50.000 CV y capacidad para 1.300 contenedores de norma internacional.

El semanario francés señala que mientras la compañía occidental Seatrain procede actualmente a dotar de motores diesel a sus buques rápidos que montaban turbinas de gas, los soviéticos se lanzan ahora a la instalación de turbinas de gas en los buques de nueva construcción.

CEREMONIAL

Ancla en la Casa de Campo.—En una sencilla y emotiva ceremonia, el almirante Martel Viniegra, presidente de la Liga Naval Española, hizo entrega al alcalde de Madrid, Luis María Huete, de un ancla perteneciente a la fragata blindada **Numancia**, que en la orilla del lago de la Casa de Campo madrileña será ahora un recordatorio popular de la vocación marinera de España.

CIENCIA

Catástrofes cósmicas.—En un artículo publicado en la revista "Interdisciplinary Science Reviews", el profesor Wolfgang Gentner, del Instituto Max Planck de Física Nuclear, afirma que, en su opinión, las catástrofes de dimen-

siones cósmicas son hoy menos frecuentes que hace tres mil millones de años, aun cuando no cabe excluir en nuestro sistema planetario la posibilidad de impacto con algún gigantesco meteorito.

Entre los últimos grandes choques registrados cita el profesor Gentner la aparición del Nördlinger Ries hace unos trece años, debido al impacto de un meteorito que formó un cráter de 20 kilómetros de diámetro, y el del cometa que en 1908 asoló la región de Tungusta, en Siberia.

Mirando hacia el futuro, el profesor alemán piensa que, debido al aumento de la irradiación solar, los océanos terrestres estarán en ebullición dentro de unos cuatro mil millones de años.

COHETES

Lanzamiento y explosión de un "Trident".—Según una información aparecida en la revista "Marine Rundschau" durante un lanzamiento efectuado en Cabo Cañaveral, y tras unos quince minutos de vuelo, se produjo la explosión de un cohete **Trident**.

Este era el lanzamiento número 17 realizado con motivo de la prueba de este nuevo tipo de misiles.

COMBUSTIBLES

Golfo de Cádiz.—El ministro español de Comercio, señor García Díez, manifestó que tras el sondeo "Golfo de Cádiz B-4", había quedado probada la posibilidad de explotar comercialmente los pozos hasta ahora descubiertos, lo que supondría una producción equivalente a 400.000 toneladas de petróleo anuales.

Indicaremos que terminada la última fase de pruebas del pozo "Golfo de Cádiz B-4", éste será cerrado y taponado hasta que comience su explotación industrial.



Renacer del carbón.—Un portavoz de la Asociación Alemana de la Hulla manifestó que en todo el mundo aumenta el esfuerzo de investigación para un mejor aprovechamiento de los carbones y que habrá un nuevo resurgir del **oro negro** a finales de los años 80 ó

NOTICIARIO

principio de los 90, coincidiendo con el progresivo agotamiento de los recursos petrolíferos.

Las reservas mundiales de combustibles, en unidades de hulla, están fijadas en 12 billones de toneladas, de las que el 81 por 100 son en carbón, el 17 de crudos y sólo el 2 de gas natural.

En cambio, por lo que al consumo se refiere, las cifras son completamente opuestas, ya que en el abastecimiento mundial de energía, el petróleo participa con el 46 por 100, el carbón con el 33 y el gas natural con el 21.



Gas natural en Jaca.—En el sondeo "Jaca-1" ha sido descubierta una bolsa de gas natural a 4.200 metros de profundidad, cuya extensión estimada es de 80 kilómetros cuadrados, con unas reservas de unos cinco millones de toneladas de crudo equivalente.

La fuerte presión de salida del gas (400 kg/cm²) y su gran pureza permiten abrigar fundadas esperanzas sobre la importancia de este descubrimiento.



Mar del Norte.—La British Petroleum confirmó el descubrimiento de un nuevo e importante yacimiento petrolífero al oeste de las islas Shetland.

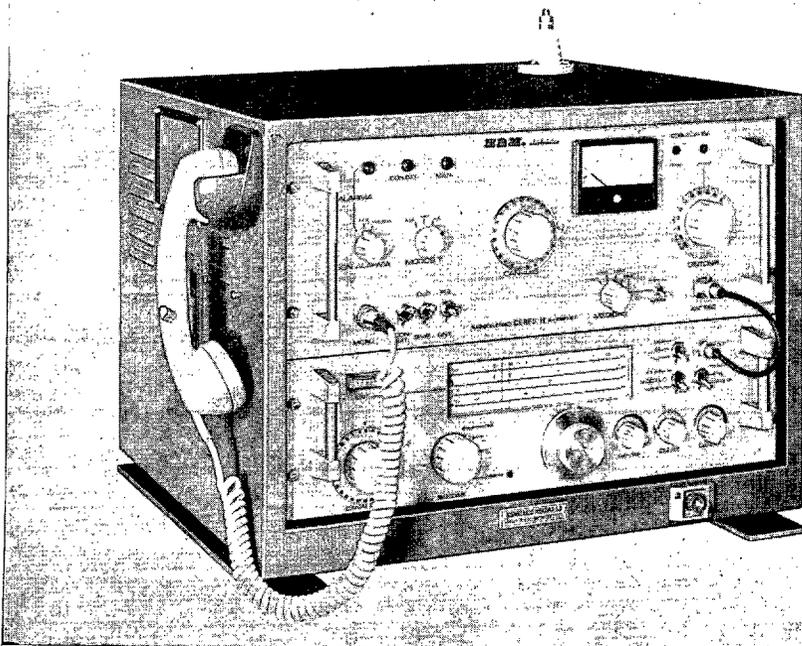
Este descubrimiento ha venido a confirmar los sondeos de exploración realizados en 1977, que dieron un resultado positivo para dicha zona.



Crisis energética.—El diario "ABC" publicó una información en la que se recogía el pronóstico hecho en Hildelberg por el comisario de la Comunidad Económica Europea, Guido Bruner, en el sentido de que la actual crisis económica será duradera y no coyuntural, y que el precio del petróleo se duplicará en un plazo de seis años.

COMUNICACIONES

Radioteléfono "Ceres II".—Hispano Radio Marítima presentó la nueva estación radiotelefónica "Ceres II", cuya fotografía ilustra esta noticia, del tipo A690-WF y que ha sido diseñada especialmente para comunicaciones en ban-



da lateral única del Servicio Móvil Marítimo.

El equipo responde a una tecnología muy avanzada, con gran fiabilidad y seguridad de funcionamiento, aun en las condiciones ambientales más duras.

El transmisor posee una potencia de 200 vatios y, además de una sintonía manual, cuenta con una sintonía automática que en pocos segundos permite el ajuste del equipo.

El receptor dispone de hasta 30 canales fijos y de una sintonía continua desde 550 kilohertz.

Las bandas de frecuencia de transmisión y recepción alcanzan los 4,2 megahertz, con objeto de asegurar las comunicaciones en aquellas zonas en las que la banda de dos megahertz está normalmente muy interferida.

CONFERENCIAS

Sobre la contaminación mediterránea.—La Asociación Española de Abastecimientos de Agua y Saneamiento, en nombre de la International Association on Water Pollution Research y con la colaboración del Comité francés de la citada organización internacional, prepara una Conferencia sobre la contaminación costera del Mediterráneo, que tendrá lugar en Palma de Mallorca del 24 al 27 del próximo mes de septiembre.

CONFLICTOS

Ayuda árabe a Uganda. — Según una noticia que recogemos del diario "ABC", Libia envió un millar de soldados y gran cantidad de material bélico a Uganda, como primera ayuda al Gobierno de Idi Amín.

Al parecer, también ha sido detectada la presencia en Uganda de soldados marroquíes y de la Organización para la Liberación de Palestina (ORP).



Avance tanzano en Uganda.—Todo parece confirmar el hundimiento de la resistencia de las tropas leales a Idi Amín, ya que unidades tanzanas y de rebeldes ugandeses consiguieron penetrar profundamente en el país y avanzar sin grandes problemas hacia la capital, Kampala.

Retirada china de Vietnam. — Tras haber ocupado la estratégica ciudad de Lang Son, las tropas chinas procedieron a evacuar el territorio vietnamita ocupado, al tiempo que el Gobierno de Pekín ofrecía al de Hanoi el cese de hostilidades.



Revés etiope en Ogaden.—Un año después de que los soldados etíopes, con el apoyo cubano y soviético, derrotaran al Ejército regular somalí en el desierto de Ogaden, los guerrilleros somalíes han vuelto a capturar la mayor parte del territorio y cortado las principales vías de acceso de las ocho ciudades más importantes de dicha región.

CONSTRUCCION

España, en sexto lugar.—Según el último informe de Lloyd's Register of Shipping, España ocupa el sexto lugar entre los 15 principales constructores de buques, con una cartera de pedidos en el último trimestre de 1978 de 253 unidades y 1,34 millones de toneladas de registro bruto.

El primer puesto corresponde a Japón, con 6,5 millones de toneladas; seguido de Brasil, con 2,78 millones, y Estados Unidos, con 2,6 millones.

CONVENIOS

Tratado de paz egipcio-israelí.—Tras la aceptación por Israel y Egipto del plan de pacificación del presidente Carter, tuvo lugar la firma de un Tratado de Paz entre las dos naciones en Washington.

La ceremonia tuvo lugar en la Casa Blanca, con asistencia del presidente Sadat y del primer ministro israelí Begin, que firmaron en representación de sus dos naciones, y del presidente Carter, verdadero impulsor del acuerdo.

El tratado, que pone fin a treinta años de guerra entre Egipto e Israel, cuenta con la oposición declarada del mundo árabe, postura ésta que disfruta del pleno apoyo de Moscú.



Cooperación hispano-soviética. — El director general de Transportes Mari-

NOTICIARIO

timos, Rodríguez Guerra, y el jefe de la Sección de Relaciones Internacionales del Ministerio de Marina Mercante de la URSS, Averin, firmaron en Madrid un acuerdo para el establecimiento de un Convenio marítimo entre las dos naciones.



Acuerdo interyemení. — Yemen del Norte, de Gobierno pro-occidental, y Yemen del Sur, de Gobierno de carácter marxista, llegaron a un acuerdo para retirar sus Fuerzas respectivas a las posiciones que tenían antes del 23 de febrero, fecha en que estallaron las hostilidades entre las dos naciones.

A las conversaciones que permitieron la adopción de este acuerdo asistieron los jefes de los Estados Mayores de los dos Yemen y el general sirio Mohamed Yunis, jefe de las fuerzas árabes de pacificación.

CURIOSIDADES

OVNI sobre las Canarias.—Un objeto volador no identificado fue visto sobre el cielo canario por gran número de personas, tanto en Gran Canaria como en Tenerife y Fuerteventura, que afirmaron salió de una nube rojiza, envuelto en una gran luminosidad.

Fuentes oficiales de Aviación de Las Palmas confirmaron la existencia del fenómeno, pero no dieron ninguna explicación definitiva al mismo.

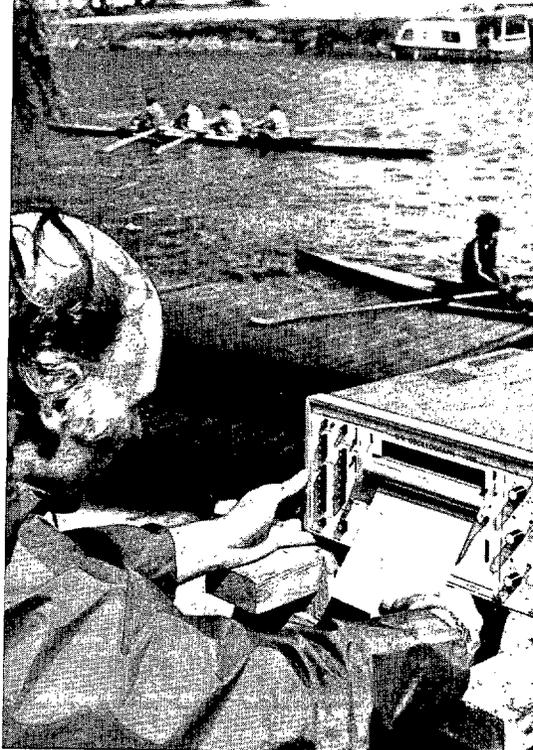
DEPORTES

La Coruña.—En el "Trofeo contra Viento y Marea", disputado en aguas de la bahía coruñesa, resultó vencedor el "snipe" **Cariño**, tripulado por Paco Gil y González Moro, seguido por **Volvoretta**, **Burly**, **Prioriño** y **Squalos**.

Esta competición fue organizada por el Real Club Náutico de La Coruña.



La técnica avanzada y el remo.—Está visto que la tecnología moderna



tiene las aplicaciones más diversas en todos los campos de la actividad humana.

La fotografía que ilustra esta noticia, tomada en las orillas del Támesis, nos muestra en primer plano un oscilógrafo ultravioleta, que presenta los resultados obtenidos en pruebas de remo con piraguas, yolas, etc., en las que con sensores especiales son medidos los esfuerzos ejercidos sobre ciertos puntos clave de la estructura de la embarcación, con objeto de conseguir una mejora de sus características.

Estos dispositivos permiten también evaluar la capacidad física de cada uno de los remeros.



Remo en el Támesis.—La Universidad de Oxford batió a la de Cambridge, por cuarta vez consecutiva, en la tradicional regata que anualmente se disputa en aguas del Támesis, a su paso por Londres.

Los remeros de Oxford consiguieron mantener hasta el final la pequeña ventaja que habían obtenido en el instante de la salida y ganaron a sus competidores por unas eslóras de ventaja.

DERECHO

Kenia amplía sus aguas territoriales. El Gobierno de Nairobi decidió ampliar a 200 millas el límite de su zona marítima económica.

El ministro keniano de Planificación Económica declaró que cualquier Estado podría navegar por dicha zona libremente, instalar cables y oleoductos submarinos y llevar a cabo cualquier otro tipo de actividad reconocida por el Derecho Internacional, siempre que fuera respetada la legislación de Kenia.



Lluvia de multas en la Mancha.—El Tribunal Marítimo de Boulogne dictó recientemente sentencia sobre 18 infracciones a los reglamentos de circulación marítima en el paso de Calais.

Para fijar la cuantía de dichas multas, el Tribunal tuvo en cuenta diversos factores, tales como el tiempo que había durado la infracción, la peligrosidad de la misma, el tonelaje del buque, etc.

Entre los buques sancionados citaremos los siguientes:

- El **Ilka**, de Alemania Federal, con 500 francos.
- El **Peter Frem**, danés, con 900 francos.
- El **Blue Sea**, chipriota, con 1.000 francos.
- El **Cape Freels**, de Liberia, con 1.200 francos.
- El **Chrisdam Trade**, griego, con 1.500 francos.
- El **Mare Sereno**, italiano, con 1.800 francos.

DISTINCIONES

Orden del Mérito Naval. — Les fue concedida la Gran Cruz del Mérito Naval, con distintivo blanco, a las siguientes personalidades:

- Contralmirante de la Marina venezolana Lagrave Fry.
- Contralmirante de la Marina venezolana García Batista.

- Contralmirante de la Marina venezolana Carratu Molina.
- Sr. D. Filippo Tratalocchi.

ECONOMIA

Unidad Monetaria Europea. — Entró en vigor la nueva unidad monetaria europea "ECU", cuya equivalencia ha sido fijada según la composición siguiente: 0,828 marcos alemanes; 1,15 francos franceses; 0,286 florines; 0,14 francos luxemburgueses; 0,00759 libras irlandesas; 109 liras; 0,0885 libras; 3,66 francos belgas, y 0,217 coronas danesas.

El valor del "ECU" será calculado diariamente a partir de la media ponderada de todas las divisas que en él intervienen, según los coeficientes dados en el párrafo anterior.

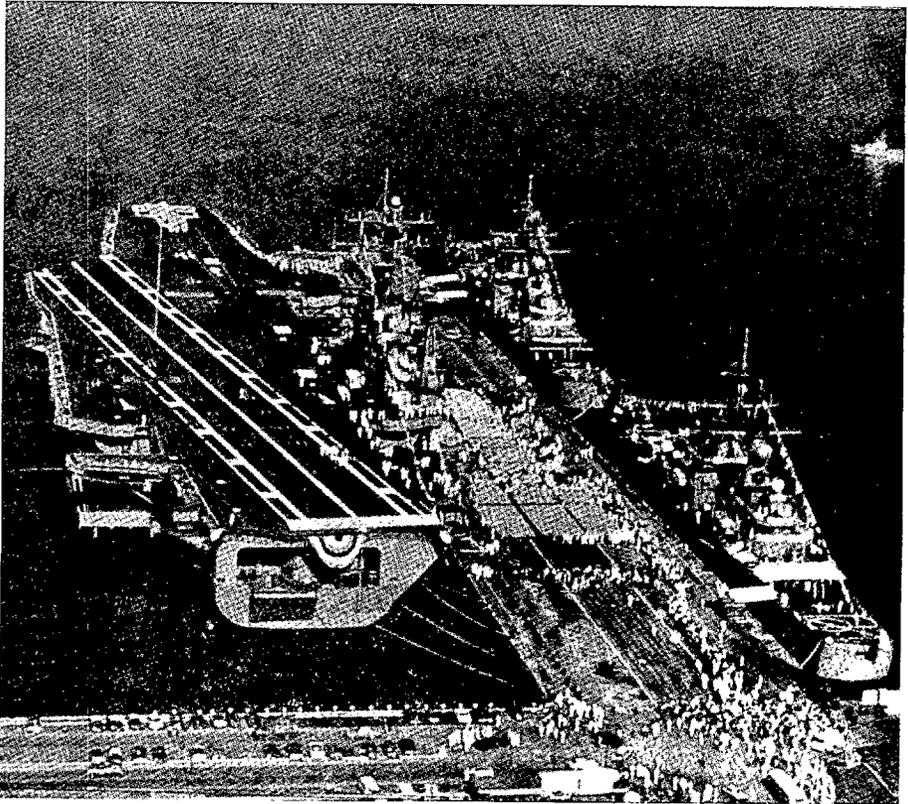
ENERGIA NUCLEAR

Accidente en una central norteamericana.—Una serie de fugas, provocadas por varios fallos consecutivos en el sistema de refrigeración de la Central Nuclear de Harrisburg, diseminó productos radiactivos en una zona de 30 kilómetros a la redonda y vertió más de 100.000 litros de agua contaminada en el vecino río de Susquehanna.



"Task Forces" nucleares americanas. La Armada estadounidense dispondrá de cuatro **Task Forces** nucleares, que responderán al siguiente esquema:

- **Primera Task Force:** compuesta por el portaaviones **Enterprise** y los cruceros **Bainbridge** y **Truxtum**.
- **Segunda Task Force:** compuesta por el portaaviones **Chester Nimitz** y los cruceros **California** y **South Carolina**.
- **Tercera Task Force:** compuesta por el portaaviones **Dwight D. Eisenhower** y los cruceros **Virginia** y **Texas**.
- **Cuarta Task Force:** aún en construcción, que constará del porta-



aviones **Carl Vinson** y los cruces-
ros **Mississippi** y **Arkansas**.

Ilustra esta noticia una fotografía de la **Segunda Task Force** nuclear, que fue operativa a finales de 1975.

ENTREGAS

Bilbao.—Astilleros del Cadagua entregó a la Compañía Marítima de Transportes Internacionales el buque frigorífico de 135.000 pies cúbicos **Puerto Cádiz**.

Las características más importantes de esta unidad son: Eslora, 90,40 metros; manga, 14,20; porte, 2.700 toneladas, y velocidad, 14 nudos.

Tripulado por 12 hombres, el **Puerto Cádiz** transportará cargas frigoríficas y refrigeradas entre -25° y $+12^{\circ}$.

ESTRATEGIA

El CENTO se debilita.—Según comunicó un portavoz del Gobierno iraní, Persia ha decidido abandonar la Organización del Tratado Central, CENTO, por no desear compromiso alguno con las superpotencias.

Con anterioridad, el Gobierno de Pakistán había indicado también que dejaría de pertenecer a la citada Organización



Frontera rumano-soviética.—El diario "La Voz de Galicia" publicó una noticia difundida por la agencia "Efe", procedente de Viena, en la que se decía que la Unión Soviética tiene movilizadas sus tropas en las fronteras con Rumania; tanto las estacionadas en Bulgaria, como las estacionadas en la propia URSS.

El diario vienés "Fronzeitung" señalaba que en la República de Moldavia, fronteriza con Rumania, las autoridades rusas habían llegado incluso a evacuar a la población civil a lo largo de la demarcación fluvial que forma el Pruth, para permitir el alojamiento permanente de las tropas allí destacadas.



Retirada francesa del Chad.—El Consejo de Defensa francés, presidido por el presidente Giscard d'Estaing, decidió retirar las tropas galas destacadas en el Chad, de acuerdo con las autoridades de dicha República africana.



Mar de Arabia.—El conflicto fronterizo entre los dos Yemen hizo que la Armada estadounidense decidiera reforzar su presencia en la zona, con el envío al mar de Arabia del portaavio-

nes **Constellation**, basado en la bahía de Subic, Filipinas, y otras unidades menores pertenecientes a las VI y VII Flotas.

Según los expertos, el mantenimiento por tiempo indefinido de una presencia importante de la Marina norteamericana en el mar de Arabia y en el océano Indico podría debilitar el poder marítimo de los Estados Unidos en otras zonas vitales.

El **Constellation**, cuya fotografía de archivo ilustra esta noticia, es un portaaviones de ataque de 80.800 toneladas, con capacidad para unos 90 aviones y propulsión convencional.



Retirada británica de Malta.—Con la salida de los últimos infantes de Marina británicos concluyó la presencia militar inglesa en la isla de Malta, 180 años después de la llegada de la primera unidad naval del Reino Unido al puerto de La Valetta.



El Gobierno de Malta ha acudido a cuatro naciones, Francia, Italia, Libia y Argelia, para que garanticen su estabilidad económica y su integridad territorial.

También podría suceder que el Gobierno de La Valetta considerase una posible adhesión a la Comunidad Económica Europea.

FLOTAS

Flota Mercante francesa.—Según la Oficina de Estudios Económicos y Estadísticos de la dirección de la Flota Comercial gala, el 1 de enero pasado Francia contaba con un total de 465 buques, que sumaban 20.607.499 toneladas de porte.

Los buques de pasaje, aerodeslizadores incluidos, eran 28, con 51.859 toneladas de porte.

Los cargueros de toda clase totalizaban 323 unidades, con 5.020.703 toneladas.

Por último, los petroleros y gabarras para el transporte de hidrocarburos eran 114, y sumaban 15.534.937 toneladas de porte.

INCIDENTES

Denuncia laosiana.—El órgano oficial del Partido Revolucionario de Laos, "Xieng Prasson", denunció en un editorial la presencia en el norte del país de 600 agentes subversivos chinos, así como el despliegue de numerosas divisiones del Ejército chino a lo largo de la línea fronteriza entre las dos naciones.

Cierre de fronteras.—El Gobierno de Teherán cerró su frontera con Afganistán al tiempo que presentaba una protesta oficial por las acusaciones afganas de que Irán apoyaba y fomentaba la subversión musulmana con que se enfrenta el Gobierno pro-soviético de Kabul.

En relación con este problema, el periódico "Pravda" acusó a Pakistán, China, Egipto y algunos países occidentales de apoyar la resistencia a las reformas socialistas emprendidas por el Gobierno afgano.

Isla Grenada.—Triunfó en esta isla del Caribe un golpe de Estado pro-castriista dirigido por Maurice Bishop, dirigente del movimiento izquierdista Nueva Joya.

La isla Grenada, situada frente a las costas venezolanas, tiene una población de 100.000 habitantes, obtuvo su independencia de Gran Bretaña en 1974 y es miembro de la Commonwealth.

Nuevos choques en Irán.—La ciudad de Gonbad Cavus, en el norte de Persia, fue escenario de violentos enfrentamientos armados entre miembros de tribus turcomanas y tropas y guardias revolucionarios del Gobierno de Teherán.

Al parecer, las tribus turcomanas cuentan con el apoyo de los "fedayines" de izquierda.

¿Contrabando de armas?—La Policía Marítima francesa apresó cerca de Cherburgo a un buque al que su tripulación había cambiado su verdadero nombre, **Diek Zee**, por el de **Reefer Trade**.

El carguero, abanderado en Chipre, pero propiedad de un armador de Hamburgo, había salido del puerto de Bilbao y transportaba unas 500 toneladas de municiones, al parecer con destino a Chile y a Kenia.

Según leemos en el diario "Faro de Vigo", el capitán del buque ha sido acusado por un tribunal marítimo francés de contrabando de armas, en el que pudieran estar implicadas empresas de varias naciones.

INVENTOS

Contra las "mareas negras". — La agencia "Tass" informó recientemente que la URSS había descubierto una sustancia que permitía luchar eficazmente contra las "mareas negras", ya que hacía que el petróleo superficial se condensara en pequeñas bolitas de goma, de fácil recogida, y no impedía la libre respiración del mar, ni sus intercambios gaseosos y térmicos con la atmósfera.

Al parecer, una mancha de petróleo de 50.000 metros cuadrados, formada

intencionadamente en el puerto de Vladivostok, había sido eliminada en quince minutos con el producto en cuestión.

LANZAMIENTOS

Caza-minas francés "Eridan".—El 2 de febrero pasado fue lanzado en el Arsenal de Lorient el prototipo del caza-minas **Tripartito Eridan**.

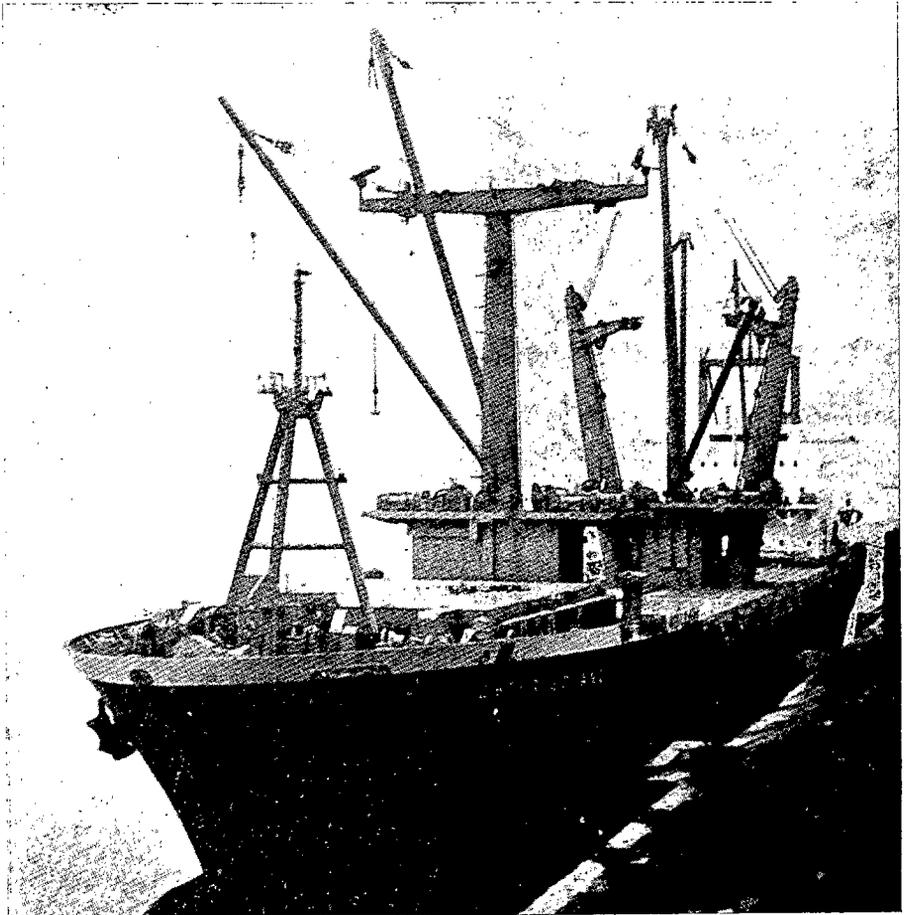
Las características de esta nueva unidad son las siguientes: Desplazamiento, 510 toneladas; dimensiones, $47,10 \times 8,90 \times 2,45$ metros; velocidad máxima, 15 nudos; velocidad máxima en caza de minas, siete nudos. Va propulsado por un motor diesel **Verkspoor** de 1.370 kW y su autonomía es de 3.000 millas a 12 nudos.

El armamento se compone de una ametralladora de 20 milímetros y de elementos especiales para la lucha de minas, entre los que citaremos dos **PAP-104**, de los que nuestros lectores podrán encontrar información en el Noticiario correspondiente al mes de marzo último.

MARINA MERCANTE

Nuevo carguero alemán.—En la fotografía, uno de los más modernos cargueros construidos en la República Federal de Alemania, concretamente en los astilleros de Howaldtswerke.

Se trata del **Ostfriesland**, matriculado en Hamburgo, de cuyo aspecto ex-



terior cabe destacar la proximidad de la chimenea al puente, entre cuyas estructuras se eleva la escalera de acceso al primero y la posición que ocupaban las luces de situación, que se encuentran a la altura de los botes salvavidas.



Desciende el tonelaje amarrado.—Según el informe presentado por el Consejo General de la British Shipping, el tonelaje mercante amarrado descendió durante el pasado mes de enero hasta la cifra de 28,9 millones de toneladas de porte, frente a los 30,1 millones que había en diciembre.

En cambio, aumentó el número de buques amarrados, que pasó de 593 a 600.



Flota Mercante argentina.—Un consorcio internacional de Bancos concedió un crédito de 50 millones de dólares a la sociedad Línea Marítima Mercante Argentina para financiar la construcción de buques.

Este préstamo forma parte de un plan de la citada sociedad para invertir unos 200 millones de dólares, hasta 1989, en la renovación de su flota.

Actualmente, la Línea Marítima Mercante de la Argentina dispone de 56 buques, que totalizan 715.306 toneladas.



Canadá no desarrollará su flota.—El ministro federal de Transportes canadiense declaró recientemente que la

construcción de una flota comercial importante sería un objetivo excesivamente costoso y que su Gobierno había decidido continuar la política de utilizar fundamentalmente los buques extranjeros para el transporte de las exportaciones de la nación.

Según leemos en el "Journal de la Marina Marchande", la flota mercante de alta mar canadiense desapareció prácticamente hace treinta años, bajo el peso de los altos salarios que percibían sus marinos.



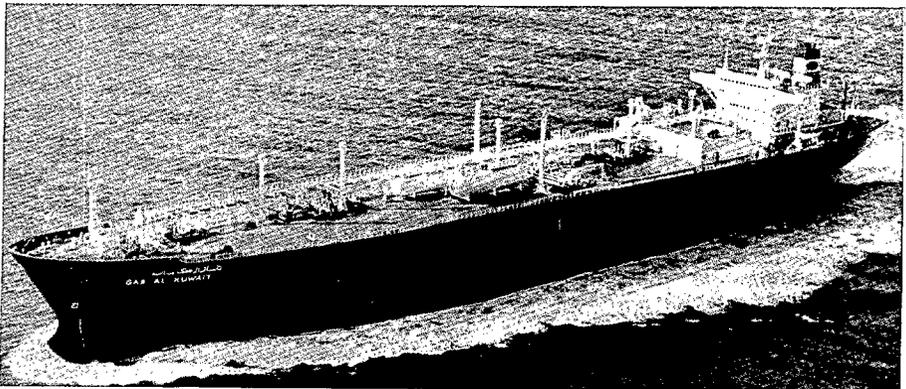
De nuevo, con bandera estadounidense.—El trasatlántico **Independence**, que la American Export Lines había vendido hace cinco años a la Atlantic Far East Lines, que lo explotaba bajo bandera panameña, ha sido revendido a la compañía American Hawaiian Cruising Line.

El **Independence**, construido en 1951, tiene capacidad para 1.000 pasajeros y realizará un servicio de cruceros turísticos entre el continente y las islas Hawaii.



Flota petrolera árabe.— Los países productores de petróleo desarrollan desde hace algunos años una política de expansión de su flota petrolera, que cuenta con modernas unidades como la que ilustra esta noticia y que pertenece a la Kuwait Oil Tanker.

El **Gas Al Kuwait** es un transporte de gases licuados, con una capacidad de 72.096 metros cúbicos, construido en los astilleros franceses de La Ciotat.



Kuala Lumpur. — China manifestó que está dispuesta a firmar un acuerdo con Malasia que autorice a esta nación a utilizar los buques de la China Ocean Shipping en sus embarques de caucho.

NAVEGACION

“Juan Sebastián de Elcano”.—Su Alteza Real don Juan de Borbón, almirante honorario de la Armada española, embarcó en nuestro buque-escuela para realizar en él la derrota Honolulu-Manila.

Según informaciones de la agencia “Efe”, tras su viaje en el **Elcano**, don Juan de Borbón visitará la República Popular China y regresará a España, vía Karachi, a finales de este mes de mayo.



Río Guadalquivir.—Según una información publicada por “Hoja del Mar” la posibilidad de que el Guadalquivir llegue a ser navegable hasta Córdoba será el tema de unas jornadas de promoción marítimo-fluvial organizadas por la Liga Naval Española, que preside el almirante Martel Viniegra.

NAVIEROS

Reestructuración de una compañía francesa.—Se trata de la Compagnie Generale Maritime, la más importante del país vecino, en un intento de reducir las elevadas pérdidas registradas en los dos últimos años.

A pesar de la ayuda estatal de 118,8 millones de francos, la CGM tendrá un déficit de unos 450 millones de francos en el ejercicio de 1978.

OCEANOGRAFIA

Gran remolino mediterráneo. — La publicación “Journal de la Marine Marchande” informó que, según fuentes soviéticas, oceanólogos del buque **Academik Bogorov** habían descubierto en el Mediterráneo occidental, entre España, Italia y Argelia, una corriente en espiral descendente, de 250 kilómetros de diámetro, que llega, desde la superficie al fondo del mar.

A la corriente principal se añaden otros torbellinos secundarios, de diámetros que pueden llegar hasta los 100 kilómetros, pero que no descienden hasta el fondo.

PERSONAL

Destinos.—El almirante Español Iglesias fue nombrado presidente de la Asociación Benéfica para Huérfanos de los Cuerpos Patentados de la Armada.

El vicealmirante ingeniero Solano Campuzano fue nombrado jefe de la División de Investigación y Desarrollo de la Dirección General de Armamento y Material.

PESCA

Acuerdo hispano-portugués.—España y Portugal llegaron a un acuerdo en el sector pesquero, que fue firmado en Lisboa por los ministros de Transportes, de España, y de Agricultura y Pesca, de Portugal.

Según recogemos del diario “Faro de Vigo”, el número de licencias concedidas a pesqueros españoles en la zona económica exclusiva de Portugal, para lo que resta del año en curso, será el siguiente:

- Arrastreros, 66.
- Volantes, 64.
- Palangre, 19.
- Palomeros, 156.

El número límite de buques españoles que podrán faenar en aguas territoriales portuguesas, de las seis a las doce millas, será el siguiente:

- Arrastreros, 34.
- Enmalle, 22.
- Cerco, 70.



Oslo.—Noruega fue autorizada a pescar este año 109.000 toneladas de caballa en aguas comunitarias del mar del Norte, tras una serie de conversaciones con la CEE encaminadas a la formalización de un acuerdo pesquero entre ambas partes.

También podrá pescar 30.000 toneladas de bacalao.

NOTICARIO

Perú.—Leemos en "Informe Económico" que las compañías pesqueras peruanas fueran autorizadas a reanudar la captura de agujas, caballa, jureles y sardinas a partir del 5 de enero.



Sociedad multinacional árabe.—Catorce países árabes acaban de crear una sociedad mixta de pesca que tendrá su sede en Jeddah y en la que participan Jordania, Túnez, Sudán, Siria, Somalia, Irak, Qatar, Kuwait, Libia, Egipto, Mauritania, Yemen del Norte, Arabia Saudita y "Palestina".

POLITICA

Crítica a los comités islámicos.—Entre nuevos rumores de dimisión, el primer ministro iraní, Mehdi Bazargán, lanzó un duro ataque contra los comités islámicos revolucionarios y advirtió que el país haría frente a una "crisis sin salida", a menos que concluya la fase revolucionaria y demagógica.



Vietnam negociará con China.—El Gobierno vietnamita anunció oficialmente su deseo de entablar negociaciones con China, a nivel de viceministros de Asuntos Exteriores, una semana después de que Pekín haya retirado todas sus tropas del suelo vietnamita.



Propuestas chinas a Hanoi.—Después de anunciar oficialmente que no había ya ningún soldado chino en territorio vietnamita, el ministro de Asuntos Exteriores del Gobierno de Pekín, Huang Hua, dio a conocer los puntos básicos de las negociaciones de paz que China propone a Vietnam.

Estos puntos fundamentales son los siguientes:

- Aceptación por ambas partes de las fronteras "históricas".
- Vietnam cesará en sus reclamaciones sobre las islas Paracelso, en el golfo de Tonkín.

Además, China aconsejará a Vietnam que deje de obedecer a los inte-

reses hegemónicas de la Unión Soviética y, por su parte, no exigirá la retirada vietnamita de Camboya.



Ruptura entre Marruecos y Etiopía.—El Gobierno de Rabat decidió romper sus relaciones diplomáticas con Etiopía como protesta por el apoyo que Addis Abeba presta al Frente Polisario.



Bagdad.— Los ministros árabes de Asuntos Exteriores y Economía, reunidos en esta capital, acordaron retirar los embajadores de sus países respectivos de El Cairo y recomendar la ruptura de relaciones diplomáticas con el régimen de Sadat.

PROGRAMAS

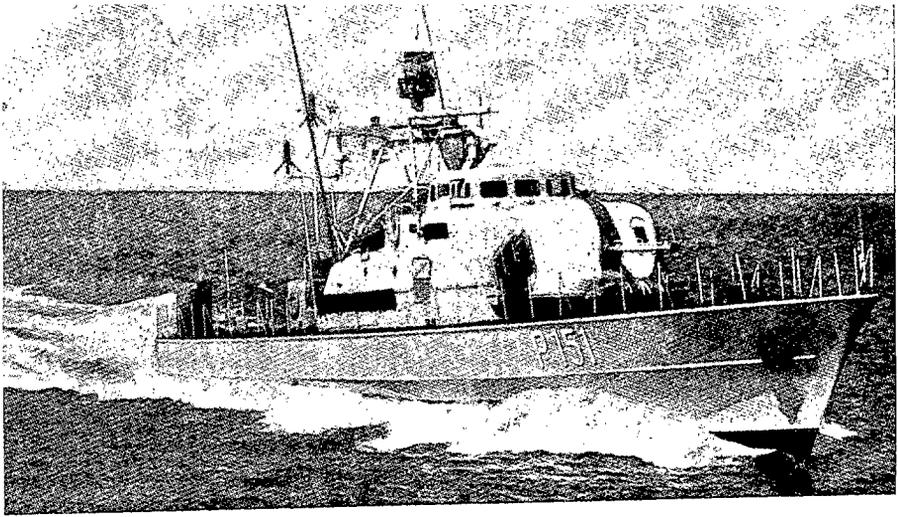
Crucero portahelicópteros italiano.—La revista "Marine Rundschau" indicaba recientemente que los astilleros italianos de Italcantieri estaban a punto de comenzar la construcción de un crucero portahelicópteros para la Marina de Guerra italiana que llevará el nombre de **Giuseppe Garibaldi** y que deberá ser entregado a fines del año 1984.

Dado que la retirada de servicio de las dos unidades de la clase **Andrea Doria** está prevista para el año 1985, el poder naval italiano no sufrirá por ello ninguna disminución, pues estará ya en servicio el **Giuseppe Garibaldi**.



Nuevas fragatas argentinas.—Según leemos en la revista "Marine Rundschau", la Armada argentina construirá cuatro fragatas del tipo **Meko-368** en las factorías de Astilleros y Fábricas Navales del Estado.

También ha encargado recientemente a los astilleros Blohm und Voss, de Hamburgo, la construcción de otras dos fragatas del mismo tipo. La entrega de la primera de estas dos unidades está prevista para el año 1982.



Armada sueca.—En la fotografía, la lancha lanzamisiles **Hugin**, primera unidad de una serie de dieciséis encargadas por la Marina de Guerra sueca en astilleros noruegos.

Las lanchas de la clase **Hugin** montarán un cañón **Bofors**, de 57 milímetros, y seis lanzadores de misiles **Penguin**.

También ha sido aprobada la construcción de otras doce lanchas rápidas lanzatorpedos de la clase **Norrköping**.

PROYECTOS

Zona petrolífera noruega.—El Gobierno de Oslo pidió autorización al Parlamento para ampliar el área de explotación petrolífera y de gas natu-

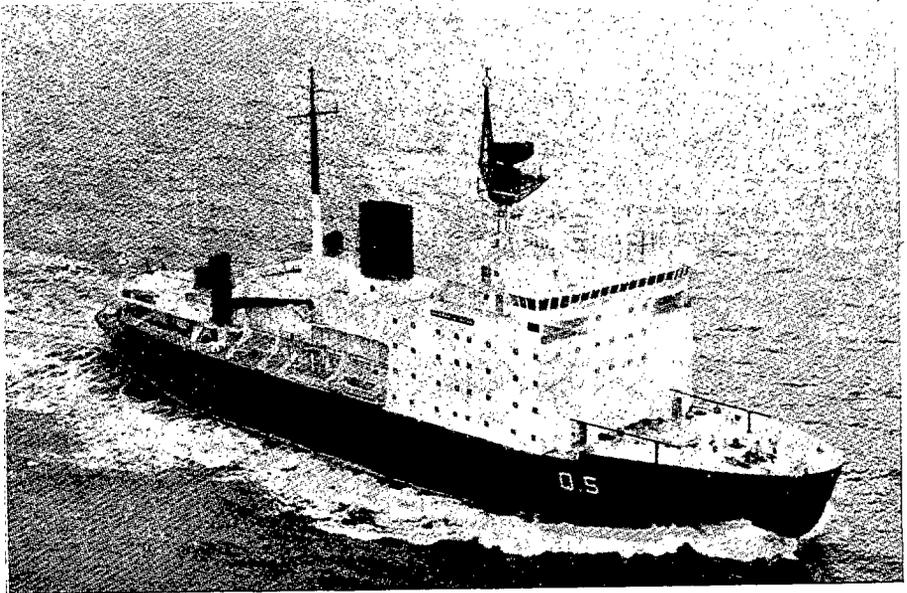
ral a la parte septentrional y central de sus costas.

La responsabilidad de los trabajos corresponderá a las compañías Statoil, Norsk Hydro y Saga. También está prevista la participación de compañías extranjeras en estas nuevas explotaciones.

PRUEBAS

Rompehielos "Almirante Irizar".—En el Noticiero correspondiente a los meses de agosto-septiembre, informábamos a nuestros lectores del lanzamiento en los astilleros finlandeses de Wärtsilä de esta nueva unidad argentina.

Completamos ahora la noticia publicando en estas páginas una fotografía



NOTICARIO

del citado rompehielos durante sus pruebas de navegación.

PUERTOS

Manila. — El Banco de Desarrollo Asiático facilitará créditos para la ampliación del nuevo puerto internacional de Manila y el desarrollo de un puerto especializado en contenedores.



Belfast.—El Fondo Regional para el Desarrollo de la CEE acaba de conceder un préstamo de 10 millones de libras para la modernización del puerto de Belfast.

Los trabajos de mejora durarán unos cinco años y prevén la construcción de dos nuevas terminales, un muelle de aguas profundas y otras obras de infraestructura.

El importe total de las obras está calculado en unos 20 millones de libras.



Londres.—Las Autoridades del puerto de esta ciudad insistieron una vez más sobre la gravedad de su situación financiera, ya que prevén para finales del año en curso un déficit de 18 millones de libras.

SALVAMENTOS

Santander.—El remolcador montañés **Faneca** localizó y remolcó la gabarra **Giant-14**, perdida por el buque panameño **Azon Goch** cuando hacía la derrota del golfo Pérsico a Rotterdam.

Tan pronto como fue conocida la pérdida de la gabarra, de unos 76 metros de eslora, más de 30 remolcadores franceses, ingleses, holandeses y españoles comenzaron el rastreo de la zona, atraídos por la gran importancia económica que representaba su salvamento, ya que la **Giant-14** transportaba en su interior otra gabarra-cabria, dos pequeños remolcadores, varias lanchas fuera borda y material diverso de obras pú-gijón.

El **Faneca** localizó la gabarra en cuestión a unas 50 millas de la costa asturiana, entre los puertos de Avilés y Gijón.

Según informa "Hoja del Mar", la indemnización que recibirán los tripulantes del **Faneca** podría ser del orden de los 100 millones de pesetas.



Vigo.—Entró en este puerto la motonave española **Sota Aránzazu**, que a la altura de la isla de Ons había sufrido una vía de agua, que inundó la sala de motores y obligó a la tripulación a abandonar el buque.

A la llamada de scorro del **Sota Aránzazu** acudieron el buque alemán **Canopus**, el español **Ciudad de Pamplona**, el pesquero vigués **Cachamuña**, al tiempo que salía de Vigo el remolcador **Remolcanosa Cinco**.

Al faltar el primer remolque, que al parecer fue dado por el **Canopus**, el **Sota de Aránzazu** fue tomado a remolque por el **Cachamuña**, que lo condujo hasta la isla Cíes, donde quedó fondeado frente a la playa de San Martín. Allí, dos hombres ranas procedieron a taponar la vía de agua y, posteriormente, el **Remolcanosa Cinco** inició el achique de los compartimientos inundados.

Una vez efectuadas las reparaciones más urgentes para evitar el hundimiento del buque, éste fue remolcado hasta el puerto de Vigo, donde quedó fondeado frente al Club Náutico en espera de la reparación definitiva, que será larga y costosa.

El **Sota de Aránzazu** fue construido en una factoría de Zumaya y había entrado en servicio hace unos cuatro meses. Tiene 1.587 toneladas de registro bruto y en el momento del accidente transportaba 2.650 toneladas de palanquilla de hierro desde El Ferrol del Caudillo hasta Sevilla.



El "**Andros Patria**".—Terminada la operación de trasvase de crudo, de la que dábamos información en el Noticario precedente, el **Andros Patria**, remolcado por el **Typhon** y el **Poolzee**, arrumbó hacia el puerto de Lisboa, donde fue autorizado a entrar una vez que las autoridades portuguesas comprobaron que había desaparecido todo riesgo de contaminación.

Al parecer, la reparación del petrolero será llevada a cabo en los astilleros de Lisnave, Lisboa.

TRAFICO

Valencia.—La naviera danesa Dansk Franske Dampskibsselskab, de Copenhague, ha establecido un nuevo servicio de buques portacontenedores, con escala en el puerto valenciano.

Actualmente, tocan en puertos del Levante español los siguientes buques de esta naviera: **Vinland, Skotland, Bristol, Rotterdam y Jeddah.**



Canal de la Mancha.—El "Boletín Informativo" de ANAVE publicó recientemente que una compañía noruega y otra danesa estarían presentes en los servicios a través de la Mancha, entre Francia e Inglaterra, con transbordadores muy modernos.



El petróleo de Alaska.—La Standard Oil posee el 53 por 100 de las reservas petrolíferas de Prudhoe Bay y tiene que transportar los 2/3 de su producción hasta las costas estadounidenses del Atlántico y del Golfo, debido a la

falta de capacidad de refino en la costa del Pacífico.

La Standard Oil considera muy ineficaz el transporte de este petróleo de Alaska a través del canal de Panamá y solicita desde hace varios años la construcción de un oleoducto entre Long Beach (California) y un puerto tejano.

VIAJES

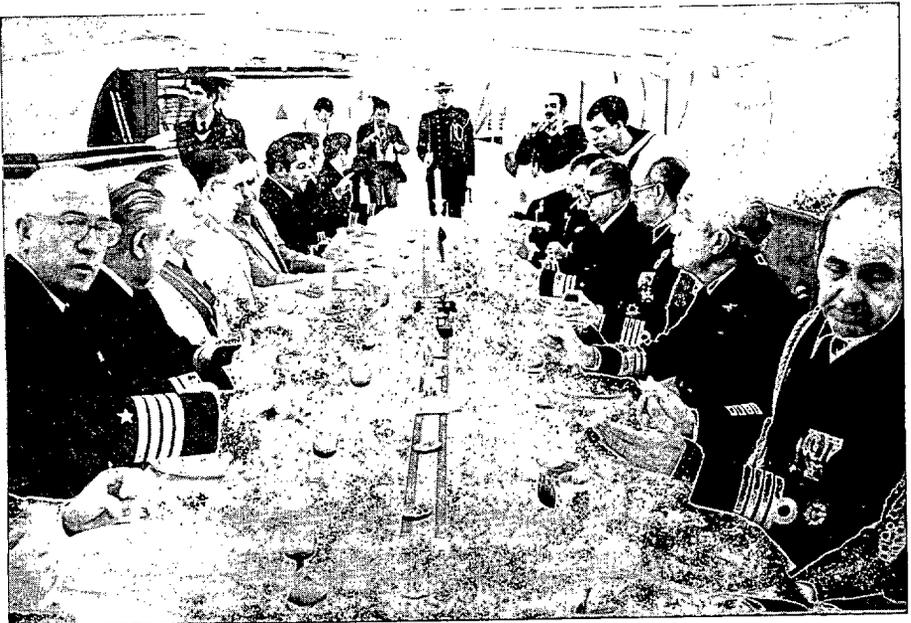
Gran viaje turístico.—El trasatlántico **Rotterdam**, buque-insignia de la Holland Cruises, iniciará el 9 de enero del año próximo su 22 vuelta al mundo, durante la cual hará escala en Paapeete, Moorea, Suva, Lae, Colombo y Mahé, entre otros puertos.

También está prevista una escala en China.

VISITAS

Valparaíso.—A finales del mes de febrero hizo escala en este puerto chileno el buque-escuela español **Juan Sebastián de Elcano**, que fue recibido con gran cordialidad y en cuyo honor tuvieron lugar diversos actos oficiales y sociales.

La fotografía recoge un momento de la comida ofrecida a bordo del **Elcano**



NOTICIARIO

a las Autoridades chilenas, a la que asistieron: el presidente de la República, general Pinochet; el ministro de Relaciones Exteriores, señor Cubillos; el comandante en jefe de la Armada chilena, vicealmirante Troncoso; el embajador de España en Chile, señor Arroyo Aznar y altos mandos de la Armada chilena.



Barcelona. — Permanecieron siete días en este puerto la fragata lanzamisiles **Biddle** y la fragata **McCloy**, de la VI Flota estadounidense.

Coincidiendo con esta visita, la también fragata norteamericana **Moinster** entró en el puerto de Tarragona.

SOLUCION AL MARINOGRAMA NUMERO 147

El soñador ha visto que el mar se le ilumina, y sueña que es la muerte una ilusión del mar.

ANTONIO MACHADO.

SOLUCION A LA NAUTRAPELIA NUMERO 67

Un árbol a duras penas.

SOLUCION AL PAÑOL DE VOCES NUMERO 67

1. Mejillón.—2. Alabeo. O.—3. Rumio. Be.—4. Ados. Or.—5. Can. Apip.—6. As. Omiso.—7. I. Aminas.—8. Bodega. A.—9. Oruga. DD.—10. Aja. Are.—11. Ata. Unir.—12. Perinola.





LIBROS Y REVISTAS

COMENTARIOS

MARTINEZ-HIDALGO, José María: **Los deportes náuticos en Cataluña. 1821-1936.**—Barcelona, 1978; 213 págs.

José María Martínez-Hidalgo, el prestigioso y veterano director del Museo Marítimo de las Reales Atarazanas de Barcelona, continúa en la brecha de sus actividades bibliográficas. Luego de sus ediciones en torno a la aguja magnética, las tablas náuticas, los sondadores o el magnetismo, de sus estudios sobre construcción naval (la *Santa María*, la *Real...*) o de sus excelentes trabajos enciclopédicos y lexicográficos de índole marítima, sale al escaparate de las librerías un precioso volumen suyo sobre el deporte náutico catalán.

Hay en estas páginas un cumplido homenaje a Cataluña y a Barcelona, adelantadas españolas en aquella faceta del ejercicio y la competición sobre el mar. El autor adoba su relato histórico con el mimo de una crónica familiar. Y lo hace en el marco de dos fechas límites: 1821 y 1936. La primera, porque en el mes de julio de ese año se celebró en el puerto de la Ciudad Condal la primera gran regata a remo de que se tiene noticia. Así se conmemoraba el juramento de la Constitución gaditana por Fernando VII, tan poco consecuente con semejante voto. La historia se acaba en 1936 porque a partir de entonces la documentación y las noticias, lejos de escasear, sobreamundan y reclamarían una atención y un espacio que excederían de momento los propósitos del cronista.

La erudición histórica de Martínez-Hidalgo sale a flote en el capítulo preliminar sobre los orígenes y desarrollo de las regatas y la navegación de recreo, sin que falten referencias a las competiciones evocadas por Virgilio, a las naumaquias o a las regatas de la Venecia renacentista.

LIBROS Y REVISTAS

Una valoración humanística y social de los deportes náuticos, seguida de una síntesis del pretérito y el presente del puerto barcelonés, sirven de pórtico al estudio minucioso de todas las actividades deportivas que lo tuvieron por testigo principal.

Por supuesto, la narración se empapa del encantador aire provinciano con que los diarios locales anotaban cada acontecimiento. Y Martínez-Hidalgo recoge hasta las efusiones líricas de algún cronista devoto de la rima, que contaba así los preludios de una competición con premio de corderos, pavos y gallinas:

*La ninfa de tus amores,
que está observando en la orilla,
te ofrece por nuevo premio
la rosa de sus mejillas...*

No hay regata, ni barco, ni club, ni balandrista más o menos significado en el deporte del mar catalán que no sea recordado por el autor. Visitas reales, inauguraciones de clubs, establecimientos de baños, carpinteros de ribera, industrias constructoras de yates, acontecimientos deportivos, tertulias náuticas, tipos de yolas, canoas o blandros, fusiones de sociedades de regatas, la aparición de la motonáutica, grandes cruceros, federaciones, construcción de muelles y edificios sociales, semanas náuticas, hidroaviación, botaduras de yates oceánicos, fiestas portuarias, concursos de pesca, grandes premios y siniestros marítimos tienen, a lo largo de los ciento quince años historiados por Martínez-Hidalgo, su cumplida reseña.

Libro que es al mismo tiempo evocación y estímulo. Libro que, sin duda, ningún catalán gustador del deporte náutico dejará de guardar en el rincón más entrañable de su biblioteca.

A. L.



HUAN, Claude; ROHWER, Jürgen: **La Marine soviétique**.—La Documentation Française. París, 1978; 160 págs.

La revista francesa *Notes et Etudes Documentaires* de la editorial "La Documentation Française" acaba de publicar esta obra original y suficientemente completa sobre la Marina soviética, realizada por dos especialistas en el tema, Huan y Rohwer.

A partir del año 1945, concluida la última conflagración mundial, la Marina rusa ha tenido un desarrollo tan considerable que ha llegado a ponerse en la cabeza de las primeras potencias marítimas del mundo. Pero este desarrollo no ha afectado sólo a la Marina de guerra, su flota mercante y, en especial, su flota pesquera han adquirido tal expansión que en todos los mares del globo se ven buques con bandera soviética.

Esta expansión marítima, en todos los órdenes y sin precedentes en

la historia, es el motivo de estudio en el libro de Huan y Rohwer, en todos los aspectos. El trabajo de estos dos autores se divide en tres partes. La primera comprende todo lo relativo a la Marina de guerra, con un estudio somero sobre el desarrollo de la estrategia marítima soviética hasta lo que es hoy en día, estudio que va seguido de los distintos programas navales: el antianfibio (1945-60), el antiportaaviones (1950-60), el anti-Polaris (1960-70) y el actual multiobjetivos, con los distintos tipos construidos en cada caso, pero sin aportar —y esto es importante— las características detalladas de cada buque, para lo que remite al “Jane’s” y publicaciones análogas. Analiza después los medios aeronavales con los distintos tipos de aviones para las diferentes misiones y alude, incluso, aunque muy brevemente, al más reciente modelo de despegue vertical, el *Forger* (YAK-36). Continúa el trabajo con los medios anfibios, 214 buques en total; da una relación de la flota auxiliar (buques talleres, de avituallamiento, remolcadores, de observación y técnicos). Concluye con una reseña del personal: cuerpos, empleos, uniformes, etc., y sobre su formación, su espíritu, además de ofrecer un organigrama con la cadena del mando naval.

La segunda parte describe los principales aspectos de la marina mercante, que en cincuenta años multiplicó por veinte el número de toneladas y cuyo último plan de construcciones prevé un crecimiento medio anual de 800.000 toneladas, alcanzando el sexto lugar de las flotas de todo el mundo. Este dato es importante: El total de buques en 1 de enero de 1978 era de 7.418, con un desplazamiento de 20.473.032 toneladas. Los autores analizan minuciosamente este crecimiento según los distintos tipos de buques y el tráfico a que se dedican. Los soviéticos cuidan más los destinados al comercio que al transporte de pasajeros, y aunque este último alcanza cifras considerables, su flota se halla algo anticuada. No hay que olvidar que la navegación fluvial y la de los grandes lagos o mares interiores representan un punto notable en el total de la marina mercante.

En pesca los rusos han logrado otro destacado auge, casi tan espectacular como en la Marina de guerra, y sin duda, el número de sus buques-factoría es el más importante del mundo. Los autores nos ofrecen una serie de cuadros en los que aparecen las capturas por especies, el reparto por mares, la caza de cetáceos, la distribución de los productos de la pesca, las capturas según la época del año y la evolución de los métodos de pesca con su rendimiento. La última parte da una idea de la distribución del personal, astilleros, puertos pesqueros, etc.

En la tercera parte estudian los autores un aspecto que en el orden marítimo han desarrollado los rusos de modo sobresaliente. Se trata de los buques de investigación oceanográfica, que dependen nada menos que de cincuenta institutos o establecimientos científicos. Los tipos de investigación a que se dedican son la pesca, las fuentes de minerales, el petróleo, el mundo submarino en general, y la contaminación.

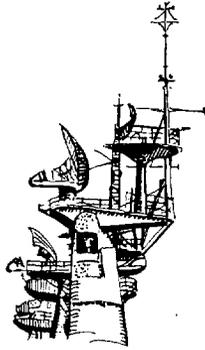
Las últimas páginas del libro están dedicadas a la infraestructura marítima, es decir, bases y puertos, bases móviles, astilleros, pequeños

LIBROS Y REVISTAS

astilleros interiores. Para concluir con unas consideraciones generales.

La obra de Huan y Rohwer supone un notable esfuerzo digno de nuestro elogio, porque nos da a conocer aspectos y cifras que no siempre están al alcance de quienes han de echar mano de ellos. Es, por tanto, un libro que merece estar en todas las bibliotecas de los profesionales de la mar.

P. C.



RESEÑAS

BIOLOGIA

PAYNE, Roger: **Humbucks: Their mysterious songs.** — "National Geographic". Enero 1979.

La excelente revista de la Sociedad Geográfica Nacional, de Washington, publica en su número de enero último dos artículos sobre la ballena jorobada, esto es, la "Megaptera nodosa", también conocida por yubarta, habitante de todos los mares del globo y cuyos mejores ejemplares pueden alcanzar los dieciséis metros de longitud. El primero de dichos trabajos, firmado por la doctora Sylvia A. Earle, trata fundamentalmente de estos cetáceos en las aguas de Alaska y de sus migraciones. El segundo de tales artículos, ilustrado como el primero con magníficas fotografías submarinas de Al Giddings, es el que ahora reseñamos.

Roger Payne, tras doce años consagrados a estudiar el lenguaje de la ballena jorobada, nos ofrece aquí una amenísima síntesis de sus investigaciones, incluidos algunos aspectos anecdóticos, como las habilidades piscatorias de la yubarta, a base de una curiosa siembra de burbujas flotantes.

Pero la particularidad más singular del artículo es el encarte de una lámina de plástico en la que se han grabado los sonidos de esta familia de ballenas. Con los comentarios del zoólogo autor del trabajo, el tocadiscos nos proporciona una impresionante sinfonía, captada bajo el mar, que puede evocar los aullidos de un gigante, sirenazos de aliento infinito, graznidos con ritmo de ametralladora, lamentos de un niño angustiado, gruñidos de elefante y hasta gorjeos de pájaros mañaneros. Todo sobre un fondo de realidad y de misterio.

X.

BUQUES

G. CLARK, David: **Los destructores del siglo XXI.**—"Proceedings", Marzo 1979.

El destructor, como buque de guerra, ha ido evolucionando a lo largo de este siglo, así que, según el autor, no hay razón para que esta evolución se detenga en el próximo XXI.

En la mente de los estrategas navales existen muchas posibilidades para el buque de guerra del futuro y se afirma que es precisamente en tiempo de paz cuando se pueden efectuar los cambios más radicales. Se justifica también la existencia del destructor con argumentos que contrarrestan los ataques que este entrañable buque recibe, alegándose que hoy la guerra antisubmarina puede ser asumida por otros medios, en especial el aéreo.

Se trata de un excelente artículo sobre los destructores y su posible intervención en las operaciones navales del futuro. Encontrará el lector interesado numerosos datos referentes a los medios navales de superficie modernos, específicamente norteamericanos y soviéticos, y el impacto que sobre ellos han hecho los resultados de las aplicaciones tecnológicas en los campos de misiles, laser, aviación y nuevos sensores.

El autor es actualmente director adjunto del Centro de Investigación del Colegio de Guerra Naval en Estados Unidos.

V.

COMUNICACIONES

CHRISTI, Jean-Paul, y DECAUDIN, Jean-Michel: **Las ondas ópticas, vehículo de la información de los años 80.**—"Défense Nationale". Marzo 1979.

La noticia fue dada a conocer hace ya varios años: Las ondas luminosas constituirían la base fundamental de las telecomunicaciones de la próxima década de los 80 y su desarrollo se realizará antes de finalizar el presente siglo, que todavía nos va a deparar mu-

chas sorpresas antes de su extinción. Parece ser que la cuestión está en el desarrollo de las fibras ópticas como solución al posible problema de hacer viable el nuevo sistema de telecomunicaciones.

Este artículo trata de dar una respuesta adecuada en el orden puramente técnico a la cuestión planteada para buscar la solución examinando los principios de transmisión de la luz en el campo de las fibras ópticas, tanto como de las etapas o fases que se necesitarán para establecer los sistemas de telecomunicaciones básicos.

Tal sistema no es realmente nuevo, se citan en el trabajo varios ejemplos de aplicación militar ya experimentados en Francia, concretamente en el campo naval se ha hecho con modelos de un buque y un submarino autopulsado.

Se anuncia finalmente que la implantación de este revolucionario sistema de telecomunicación va a impulsar fuertemente el desarrollo tecnológico en todos sus aspectos, si bien no va a sustituir al clásico sistema de enlaces eléctricos.

V.

CULTURA

ESKENAZI, Enrique: **Tarot. El arte de adivinar.**—Editorial Dopesa. Barcelona, 1978; 254 págs.

Los naipes, o los primitivos *naibis*, tienen un origen remoto y desconocido. Uno de los juegos de naipes más antiguos es el *tarot*, cuyas fuentes primitivas pudieran encontrarse entre los egipcios. Pero el *tarot* es algo más que un juego de naipes. Para Eskenazi el *tarot* "no desmerece la virtud de ser simultáneamente proyección de cosmovisiones, artefacto mántico, somma esotérica y expresión de la compleja estructura de la psique y del Universo". ¿Verdad que no está nada claro? Como que el *tarot* carece en absoluto de un sentido que trascienda a un entretenido juego de salón. Es algo mucho más complicado y relacionado más con la adivinación que con otra cosa.

Esta baraja se compone de 78 naipes, de cuatro palos, con cuatro figuras en cada palo en lugar de las tres usuales en los naipes corrientes. Tiene 22 triunfos o "arcanos mayores", de los cuales

21 están numerados y uno, el Loco, sin numerar. Los restantes naipes son los "arcanos menores", numerados del 1 al 10. Las cuatro figuras ya mencionadas representan sota o paje, caballero, reina y rey. El Loco es el antecedente del "joker" o comodín. Como se ve, tanto la baraja francesa como la española están influidas por estos naipes.

Cada una de las cartas posee su simbolismo y su representación esotérica, de ahí que su mayor utilidad sea el llamado *tarot adivinatorio*, que puede ofrecernos claves de nuestra existencia.

Todo esto tan hermenéutico y tan oscuro es motivo de un estudio serio y científico por parte de Eskenazi, que trata de explicar los misterios de tan enrevesado juego, juego cuya mayor utilidad es la de, a partir del presente, recoger los influjos del pasado para proyectar las direcciones del porvenir.

En resumen, demasiado ocultismo y astrología para hacerse asequible al "hombre normal".

Z.

DERECHO

CERVERA PERY, José: **La Conferencia del Mar: de la esperanza al desencanto.**—En "Revista de Política Internacional". Número 161, 1979.

En este breve artículo, de título hardto expresivo, el teniente coronel Auditor de la Armada Cervera Pery sintetiza las tensiones y frutos del séptimo período de sesiones de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, sesiones que tuvieron lugar el año 1978 en Ginebra y Nueva York.

Anota el autor la considerable carga política entre los casi ciento cincuenta representantes de otros tantos países concurrentes, si bien la dispersión y variedad de intereses en pugna no perfilen ninguna preponderancia definida. No obstante, hay tres temas que suscitan la general atención: régimen para administrar la riqueza mineral de los fondos marinos, afán de los nuevos nacionalismos por extender su jurisdicción marítima y el esfuerzo del "grupo de los 77" para articular un nuevo orden económico internacional.

[Mayo

La diversidad de criterios y la complejidad de los temas han vuelto a manifestar las dificultades para un consenso fructífero. La explotación de las plataformas continentales (petróleo, pesca, minerales), la delimitación de los espacios marítimos, los derechos de países no ribereños, la investigación científica y la contaminación oceánica son algunos de los problemas que, una vez más, obligaron a cerrar este período de sesiones sin que se dibuje a corto plazo la posibilidad de una Ley del Mar que a todos satisfaga.

X.

ESTRATEGIA

HOPKINS, J. E., y WARREN, W.

R.: **El potencial dinámico de los futuros conceptos del asalto anfibio**.—“Marine Corps Gazette”. Marzo 1979.

La Infantería de Marina norteamericana hace grandes esfuerzos para predecir el futuro de la guerra anfibia, y, de tal forma, prepararse para afrontarla con éxito. El artículo constituye una buena muestra de ello y puede servir para que los interesados en este tipo de operaciones tengamos una visión de futuro sobre la evolución de los medios anfibios a medio plazo, es decir, en la próxima década de los 80.

Con el anuncio de un ejercicio anfibio de enormes proporciones se hacen unas consideraciones sobre temas de sumo interés, tales como los pensamientos que predominan en la futura movilidad anfibia, las condiciones que van a imponer los nuevos métodos de asalto anfibio y las características del material, buques, vehículos, armas, aviones, etc., que la Marina de los Estados Unidos tiene en proyecto.

Los autores del trabajo, coronel y teniente coronel de la Infantería de Marina (USMC), pretenden demostrar y demuestran, con argumentos basados en la estrategia naval de las grandes potencias, que la guerra anfibia tendrá una gran importancia en la guerra del futuro.

V.

TANI, Andrea: **La “US Navy” en los años del desafío**.—“Rivista Marittima”. Marzo 1979.

El capitán de corbeta italiano Tani acomete la tarea de esclarecer un poco el futuro de la Marina norteamericana, pionera en la investigación naval para revolver los problemas que se plantean en los campos militar, político, económico, tecnológico y humano. Es un verdadero desafío que en todas partes hay que afrontar en los próximos años para dar el salto que supone la transición de éste al próximo siglo.

Se pueden encontrar temas de gran interés y particularmente importantes, tales como: la afirmación de que el mundo va evolucionando hacia varios centros geopolíticos que establecerán sus órbitas de poder y sus posibles consecuencias; el ocaso del concepto tradicional de poder marítimo; las nuevas formas de misión y objetivos que ha adquirido la Marina soviética, con sus estructuras modernas y de mayor amplitud, ambición que ha convertido a la Armada rusa en el principal punto de referencia de la transformación y desarrollo de la “U. S. Navy”.

V.

GUERRA

HARING, Bernhard: **Memorias de guerra de un sacerdote**.—Editorial Herder, S. A. Barcelona, 1978; 164 págs.

El redentorista germano P. Häring, que llevó a cabo una destacada actividad en la preparación del Concilio Vaticano II, consagra estas amenísimas páginas a sus recuerdos de la última guerra mundial, en la que actuó como sanitario y como sacerdote, si bien esta última tarea la realizase casi subrepticamente. Pese a los inhumanos y despiadados momentos que ensombrecen el relato, su autor, apoyado en testimonios palpitanes, viene a expresar su fe en la bondad que se oculta en cada ser humano.

El P. Häring, siempre respetuoso hacia la conciencia del prójimo, narra una serie de sucesos y aventuras cuyo hilo conductor empalma con la providencia divina. Su trato con la pobla-

LIBROS Y REVISTAS

ción civil de Francia, de Rusia y de Polonia es una experiencia enormemente enriquecedora. Las diferencias de mentalidad y de usos religiosos dejaban incólume la humanísima y generosa condición de aquellas gentes, a veces abnegadas hasta el heroísmo. No menos interesante es el alegato del autor en favor de la dignidad de tantos militares profesionales arrastrados a la guerra por criterios que no comparían.

Algunos pasajes del libro, en torno a fugas, cautiverios y disimulos rozan la mejor literatura picaresca y festiva, si bien se escriban sobre un fondo de impresionante dramatismo. Es de justicia, por último, destacar la excelente versión castellana de Marciano Villanueva, que tradujo del alemán esta encantadora narración.

X.

HISTORIA

BEERMAN, Eric: **The count de Galve and la bahía de Santa María de Galve (Pensacola bay), 1693-1763.**—“Deep South Genealogical Quaterly”. Mobile, Alabama, XVI, núm. 1; febrero 1979.

El californiano Eric Beerman, doctor en Historia por la Universidad Complutense, reside entre nosotros desde hace una docena de años y consagra su vocación investigadora al estudio y la divulgación de nuestro pasado, poniendo especial acento en la genealogía de personajes hispánicos que modelaron la historia americana. Ejemplo de sus inquietudes es el artículo que aquí reseñamos, en el que se hace una sucinta biografía de don Gaspar de la Cerda Sandoval Silva, conde de Galve.

El conde, nacido en la alcarreña villa de Pastrana, en la misma casa ducal que fuera en otro tiempo prisión de la princesa de Eboli, fue desde 1688 virrey de Nueva España. En 1693, previniendo apetencias británicas y francesas, promovió una expedición a la actual bahía de Pensacola, que hasta 1763 (cuando tras la guerra de los Siete Años pasó a manos inglesas) se llamó “bahía de Santa María de Galve”.

El trabajo de Eric Beerman evoca la meritísima y decidida actuación de

aquel virrey español, nada remiso en limpiar la zona antillana de infiltraciones extrañas, y que, por otra parte, merece un lugar especial en la memoria de los mejicanos de hoy; porque no en vano fue el conde de Galve quien, en 1695, colocó la primera piedra del monasterio de Nuestra Señora de Guadalupe.

X.

HUAN, Claude: **La Marina soviética de Guerra de 1941-1945.**—“La Revue Maritime”. Febrero 1979.

El autor, que se propone estudiar la guerra naval desarrollada en el Artico durante la segunda guerra mundial, y más particularmente el ataque a las comunicaciones alemanas, pone especial énfasis en los medios navales de combate puestos en juego en la zona por ambas partes, la URSS y Alemania.

La Marina soviética no contaba con grandes buques de superficie, sufría un alargamiento peligroso de sus líneas de comunicación, también de una ausencia de mando naval superior, con las consecuentes faltas de coordinación, tuvo que confiar la misión de atacar el tráfico enemigo en manos exclusivas del arma submarina. Respecto a las fuerzas alemanas, estaban más enfrentadas a su principal enemigo en la mar, la “Royal Navy”.

Es interesante señalar que no se encontrarán a estas alturas muchos trabajos que estudien la guerra naval en esta zona, bajo el prisma de las operaciones en la mar en un teatro de operaciones secundario.

V.

LITERATURA

PEREZ GALDOS, Benito: **Episodios nacionales. Bodas reales.**—Alianza Editorial, S. A., y Librería y Casa Editorial Hernando, Sociedad Anónima. Madrid, 1978; 194 páginas.

Un capítulo más en la formidable saga galdosiana, sin que la admiración del lector sepa decidirse aún por la fidelidad histórica del relato o por la

capacidad fabuladora del patriarca canario. Lo que parecen agudísimas dotes observadoras se amasan aquí con una sorprendente documentación histórica y con la intuición de un novelista impar.

Galdós, con buenos chorros de salsa costumbrista y adobos de mordacidad política, juega al pimpampún con los grandes personajes de mediados del XIX, hasta no dejar títore con cabeza. A Narváez, por ejemplo, "no había quién le igualase en las condiciones para cabo de vara o capataz de presidio" y le correspondía "un primer puesto en el panteón de ilustraciones chicas o de eminencias enanas".

El fecundo literato, tan dominador del recuerdo pretérito como de la actualidad narrativa, desvela por menudo el inacabable cotilleo madrileño sobre amores, amoríos y casorios cortesanos. La carpintería novelística, con los saltos atrás de la protagonista manchega y los meandros psicológicos de los principales personajes, anticipa modos literarios que habríamos de admirar en la novela europea de hace pocos decenios.

X.

VARGAS LLOSA, Mario: Los jefes. Los cachorros.—Alianza Editorial S. A. Madrid, 1978; 145 páginas.

Los relatos o novelas cortas que componen este volumen, aun escritos hace veinte y doce años, muestran ya las trazas de un narrador de altura. Vargas Llosa aparece aquí como un creador literario, buscador de nuevas formas expresivas, preocupado por las esencias humanas de personajes testimoniales, con especial inclinación en estas páginas a la agresividad y la ternura de una adolescencia de carne y hueso. Pese a la reconocida influencia de Miller, Faulkner o Malraux, la calidad narrativa del novelista peruano es innegable.

En "Los jefes", el autor hace un esbozo novelístico, de aire costumbrista, sobre los métodos pedagógicos autoritarios que responden a un momento histórico de su Perú natal. En "El desafío" hay una transición hacia la estampa dramática de navajas homicidas, sobre un fondo de orgullo, de noche y

de río; al igual que "El hermano menor" da vida a una venganza rural de terribles agravios inventados. Y también venganza sobre venganza se barajan en "El visitante", una literatura incitante, con sonido y olor.

"Los cachorros", escrito en 1967, está narrado con una caligrafía fluida y espontánea, llena de americanismos vivificantes, que hacen de este jugosísimo relato un palpitante pedazo de vida.

X.

VILLENA, Luis Antonio de: Conocer Oscar Wilde y su obra.—Editorial Dopesa. Barcelona, 1978; 144 págs.

Esta popular colección nos ofrece una amplia biografía con un detallado comentario de la obra del controvertido escritor irlandés Oscar Wilde. El autor de este interesante trabajo se plantea el problema de la dicotomía entre la vida —escandalosa vida— y la obra del gran escritor. ¿Existe, en verdad, esa dicotomía? Para Luis Antonio de Villena, no. Es la estética la que inspiró tanto la vida como la obra de Oscar Wilde, "ambas están regidas por una misma estética; ésta, eso sí, muy llena de matices".

Subraya Villena desde las primeras páginas de su libro la influencia que había de tener en la vida de Oscar Wilde la estafalaria manera de ser de su madre, mujer siempre extravagante con la que se sentía muy compenetrado no sólo por su carácter, sino por su parecido físico. Esta "sombra edípica" es la que algunos biógrafos relacionarán con su posterior homosexualidad.

La afición de Wilde por la cultura clásica le llegó por un profesor de historia del Trinity College de Dublín. De allí saltó a Oxford, "el eje cultural de Inglaterra", donde se inició en el esteticismo con Ruskin y Pater, los dos personajes que con su madre más influyeron en su vida. Instalado ya en Londres, comenzó a ganarse la vida como "profesor de Estética", extraño título por él inventado que le facilitó el acceso a la alta sociedad. Su ingenio y su "dandysmo" deslumbraban en las reuniones sociales y le marcarían con un prestigio evidente.

De esta forma nos va introduciendo Villena en la vida y en la obra de Wilde. Su viaje a América, la visita a París, su matrimonio, y el comienzo de su obra literaria, que culmina con el escándalo de su homosexualidad en la puritana sociedad inglesa, son los hitos que el autor señala en la vida de su biografiado. El declive le llega con la prisión y el destierro a Italia y Francia, del que no volverá porque muere en París el año 1900.

Interesante libro este de Villena porque llega a calar profundamente en el conocimiento de Oscar Wilde, un personaje nada común que queda definido por la famosa anécdota de su llegada a Nueva York cuando los aduaneros le preguntaron si tenía algo que declarar. Respondió impertinentemente admirable: "Nada que declarar, excepto mi genio". Así era Oscar Wilde, un lujo de la entonces opulenta Inglaterra.

Z.

PSICOLOGIA

SCHRODER, Günther: **Terapia conductista en niños y jóvenes.** Editorial Herder. Barcelona, 1979; 204 páginas.

La "Biblioteca de Psicología" de la barcelonesa Editorial Herder viene proporcionando a los didactas españoles un valiosísimo conjunto de manuales cuya gran virtud radica en su decidido pragmatismo. Tal sucede con la obra que aquí reseñamos, escrita por un doctor en filosofía y diplomado en psicología, que desde hace más de quince años trabaja en el departamento psicossomático de la clínica pediátrica de la Universidad de Hamburgo.

Schröder, que ya había escrito algunas monografías sobre el niño que moja la cama y sobre las angustias infantiles ante el analista, el dentista o el practicante, enfoca aquí el estudio teórico y práctico de problemas como la inapetencia o el miedo de la infancia y la pubertad, así como la aplicación a los mismos de la terapia conductista, entendida como el sistema para rectificar un comportamiento desviado o anómalo, mediante la aplicación de unos procedimientos fundados en la psicología científica.

El autor —que nos ofrece en las páginas finales una copiosísima referencia bibliográfica— prefiere, al pie forzado del test y de las encuestas proyectivas, valorar individualmente cada conducta mediante una observación directa y sistemática. Más que en el campo teórico de las generalizaciones, se mueve en el terreno de la realidad cotidiana y concreta. Como él mismo dice, su obra está concebida desde la práctica y para la práctica, sin otras reflexiones teóricas que las necesarias para la comprensión práctica.

X.

RELIGION

WOJTYLA, Karol: **La fe de la Iglesia.** — EUNSA. Pamplona, 1979; 125 págs.

Se han recogido aquí algunos aspectos del pensamiento de nuestro Papa Juan Pablo II, expresados cuando no se había sentado aún en la cátedra de Pedro. Entre las inquietudes del entonces cardenal Wojtyla, estas páginas nos hablan del sacerdote concebido no como funcionario de la Iglesia o agente administrativo, sino como guía espiritual y testimonio de fe, plenamente entregado a su comunidad y sin las limitaciones comprometidas del llamado "part-time". El problema de la escasez de clero no puede enfocarse pensando en que las dificultades de la cantidad deban resolverse renunciando a la calidad.

Piensa el prelado polaco, contra lo que muchos afirman, que la Iglesia no ha perdido su propia identidad, si bien su resolución radical dependerá siempre de un incremento proporcional de la vida de fe. Por otra parte, en la raíz de cierto permisivismo actual hay una concepción exclusivamente horizontal de la libertad, con olvido de que ésta no es nunca fin en sí misma, sino medio para alcanzar el verdadero bien, fuera del cual la libertad se transforma en abuso, vaciamiento y frustración.

De no menor interés son las consideraciones del texto en cuanto al concepto de alienación, a la contradicción entre hombre carnal y hombre espiri-

tual, a la jerarquía de valores de la sociedad consumista, a la instrumentalización del individuo, al materialismo inspirador de las metas políticas, a la fe y al amor que caracterizan al verdadero hombre y a la necesidad, para identificarnos y robustecernos como tales hombres, de confesar a Dios como padre, señor y salvador.

X.

BOROS, Ladislaus: Experimentar a Dios en la vida.—Editorial Herder, S. A. Barcelona, 1979; 222 páginas.

El autor, nacido en Hungría y formado como filósofo y teólogo en Alemania, Francia, Bélgica e Inglaterra, ha escrito este libro pensando en aquellos a quienes nada dicen las llamadas pruebas de la existencia de Dios. Para ello estudia la presencia divina, en sus múltiples manifestaciones, tal y como la han sentido las figuras históricas de Pascal, Teilhard de Chardin, Kierkegaard, Nietzsche, Dante, Eckhart, Erasmo, Guardini, San Benito, San Francisco, San Bernardo, San Ignacio de Loyola o Santa Teresa de Lisieux.

Para unos u otros, el elemento cautivador que advertimos en cada objeto creado es una palpación del Creador, al que podremos ascender a través de las cosas. Dios comienza siempre de nuevo; nunca es demasiado tarde. Cristo no nos ha liberado del sufrimiento, sino de la desesperación. En el propio amor humano, el hombre busca a Dios, su plenitud e infinitud.

Sólo experimentamos verdadera alegría cuando nos damos. Jesús tomó partido: el de los solitarios que aparentemente carecen de esperanza. La plenitud del orante es un simple estar ahí, sin preguntar el porqué, un dejarse llevar por el amor del Padre. Después de haberse encarnado en su hijo, Dios no tiene más rostro que el del prójimo; por eso la caridad así entendida es la verdadera perfección. Cristo está ahí, en la mirada de cada hermano.

X.

SOCIOLOGIA

LANZA DEL VASTO: La aventura de la no-violencia.—Ediciones Sígueme. Salamanca, 1978; 236 páginas.

Hace más de tres decenios que Lanza del Vasto asimiló junto a Gandhi la filosofía de la no-violencia. Después de siete años de vida comunitaria, se lanzó con treinta hombres a una acción pública que tendría indudables repercusiones. La esencia de esta corriente busca su apoyo en el Evangelio y lucha contra la violencia en sus formas más dañosas: la injusticia, el abuso y la mentira. Su verdadero fin es la conversión del adversario, en el que siempre hay un hombre, un hermano. Uno de sus axiomas reza: si devuelves el mal por el mal, no reparas el mal; lo redoblas. Por otra parte, distingue entre fuerza y violencia; la primera es la mejor de las cosas, la violencia es el abuso de la fuerza. Además, las buenas causas no justifican los medios malos, ya que éstos echan a perder aquéllas. La vida interior y el dominio de uno mismo es el peldaño inicial del no-violento.

Ahora bien, en las conclusiones pragmáticas del autor pueden hallarse puntos de aparente demagogia simplista, como la elevación de la huelga al rango de panacea social, la identificación entre milicia y servidumbre, la supremacía del criterio individual sobre los deberes ciudadanos o la negativa de justificación de los males causados en legítima defensa. Realidades llenas de matices que no pueden ignorarse, aunque podamos reconocer y respetar el afán de quienes, olvidados de sí mismos, luchan desinteresadamente por una sociedad más limpia y fraterna.

X.

HARING, Bernhard: Ética de la manipulación. — Editorial Herder, S. A. Barcelona, 1978; 280 páginas.

Quiere el azar que en este mismo número y en esta misma sección reseñemos dos obras distintas del redentorista germano P. Häring. Ahora se

trata de un volumen sobre los aspectos éticos de la manipulación médica, genética y del comportamiento, en el que se aspira a encontrar el camino para una liberación personal y para liberar a la sociedad de cuantos tabúes y prejuicios pueden entorpecer el progreso de la humanidad. La dignidad y la libertad individuales son sus metas más claras.

El hombre actual galopa hacia toda clase de saberes, pero necesita de una escala de valores que le permita identificar el verdadero saber salvífico, que es la entrega a la totalidad, a la salvación de la humanidad entera. El individuo no puede ser indiferente a los nuevos poderes capaces de manipular sus propias e íntimas esencias, y en este campo recae una especial responsabilidad sobre la conciencia de quienes tienen una función formadora: padres, maestros, jefes, escritores y personas vinculadas al periodismo de cualquier índole.

Bernhard Häring afronta en su libro temas de interés tan actual como la manipulación consciente e inconsciente, la de la publicidad, la autoridad y las ideologías, los criterios para discernir el significado de la manipulación, la manipulación del feto, del niño, del enfermo, del recluso y del moribundo, las drogas psicoactivas, el cibernismo, el lavado de cerebro, la responsabilidad del individuo en la herencia genética, el asesoramiento genético y la reproducción humana artificial.

GIRALT, Federico: Los drogadic-tos. — Colección "Los marginados". Editorial Dopesa. Barcelona, 1978; 93 págs.

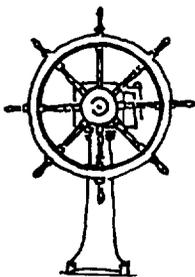
Este tema que hoy tanto preocupa a la sociedad está bien tratado desde el punto de vista analítico del problema, porque explica cuanto es necesario conocer para llegar al fondo de la cuestión. El autor se detiene especialmente en las diferentes clases de drogas, en el sucio tráfico y alude a la posibilidad de curación. ¿Pero profundiza de verdad en la lucha contra la droga? Creemos que no. Para Giralta la solución del problema es tajante: prohibir las plantaciones. Es esta una aspiración tan utópica como la de prohibir el delito, como si la prohibición lo hiciese desaparecer.

En el primer capítulo, que titula "Drogas y marginación", incluso trata de justificar la afición a este vicio por "los tópicos de una moral que se cae a pedazos, destrozada por las contradicciones". Pero ¿no estaría mejor atacar la raíz del mal, en reconstruir esa moral que se cae a pedazos? ¿No es cierto que esa meta de libertad que hoy tanto se predica entre los jóvenes es la que facilita la caída en el libertinaje y en la degradación de la dignidad humana? Acaso sea éste el único defecto que encontramos en este libro que, por otra parte, tantas cualidades positivas contiene.

De cualquier manera, el libro de Giralta es una buena aportación para conocer el problema de los drogadic-tos en toda su auténtica dimensión.

X.

Z.



A NUESTROS COLABORADORES

- El acuse de recibo de los artículos 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 tamaño folio, y al final deberá constar la firma de su autor. La extensión de los citados trabajos no podrá exceder de quince folios.
- Los autores deberán dedicar unas líneas finales al resumen o conclusión del tema tratado. Por otra parte, es aconsejable la cita de la bibliografía consultada.

**REVISTA
GENERAL
DE
MARINA**

**AÑO 1979
TOMO 196
JUNIO**



TEMAS GENERALES

- Rafael González Echegaray**
"MAS SE PERDIO EN CUBA..." 603
- Teniente Coronel Auditor de la Armada José Cervera Pery**
LA CONFERENCIA DEL MAR PASA SU ECUADOR 615

TEMAS PROFESIONALES

- Intendente de la Armada Ramón González Tablas**
LA ADMINISTRACION ECONOMICA EN EL MINISTERIO DE DEFENSA Y EN LA ARMADA 625
- Teniente Coronel de Intervención de la Armada Robustiano Fernández Ballesteros**
LA LEGISLACION NOTARIAL EN LA ARMADA 639
- Teniente de Navío Joaquín Rodríguez Junquera**
SEGURIDAD EN VUELO 649

NOTA INTERNACIONAL

MISCELANEA

NOTICIARIO

LIBROS Y REVISTAS

**DIRECCION
Y ADMINISTRACION**

**Montalbán, 2
Cuartel General
de la Armada
MADRID-14**

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.

ISBN 0034-9569

«MAS SE PERDIO EN CUBA...»

Rafael GONZALEZ ECHEGARAY



A guerra hispanoamericana del 98 ha sido, es y seguirá siendo —a pesar de su propio simplicismo bélico y de su corta duración— una fuente importante de experiencias en el orden político, estratégico, naval y económico.

El “desastre” trajo un saldo lógico de pérdidas dolorosísimas, cuya amargura prolongada en lustros nos alcanzó a todos. Se perdieron provincias y territorios, se perdieron mercados y hacienda; se perdieron las escuadras en Santiago y en Cavite; se perdió moral y se perdió en la muerte y en la derrota una generación de combatientes.

Pero hay, además, otro capítulo de pérdidas, menos conocido, pero no por ello menos digno de estudio para quienes han hecho de la mar la razón de su vida. Porque el poder naval, en su más amplio sentido, no es sólo la resultante de las fuerzas a flote, sino que se extiende también a la carrera comercial bordada con la flota mercante en su quehacer prosaico y constante.

Este capítulo, que abarca no sólo las pérdidas físicas de unidades en su exacto sentido gramatical, conlleva un aspecto no menos —más bien, más— trascendente que supuso el cambio radical de las estructuras de nuestra flota comercial de altura, de sus tráficos y su quehacer mercantil y con ello la evolución o la desaparición de no pocas empresas de vanguardia.

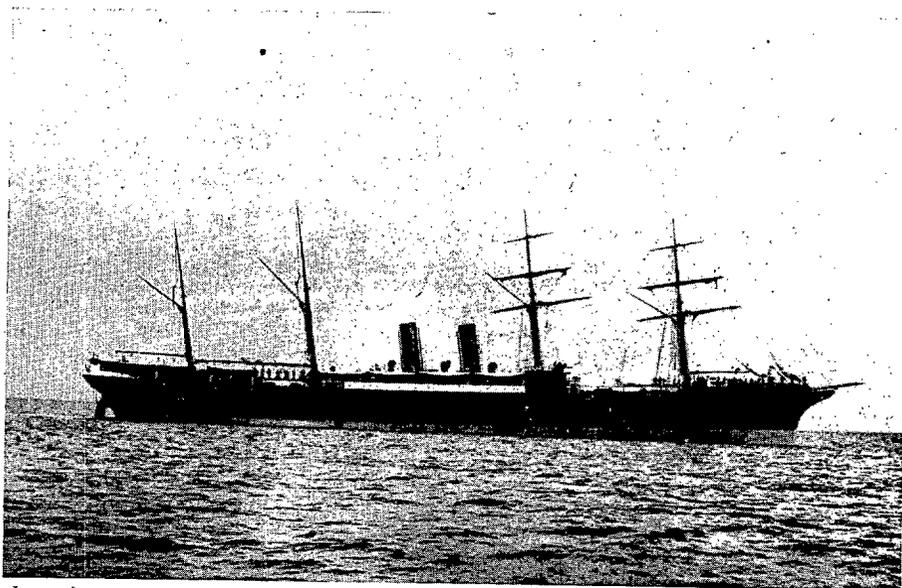
Prescindiendo del escenario astronómicamente lejano del archipiélago filipino, por lo que se refiere a la campaña de las Antillas, desde el mes de abril hasta el mes de agosto de 1898, se registraron las pérdidas de 12 unidades por acción directa de naturaleza bélica, con un total de 20.000 toneladas de registro bruto, cifra nada despreciable en 1898 para cualquier potencia marítima.

Cronológicamente, las dos primeras bajas corresponden a los dos vapores mercantes *Manuela* y *Cristóbal Colón*, que fueron zabordados el 6 de mayo por orden del capitán general de Puerto Rico, teniente general don Manuel Macías, a la entrada del puerto de San Juan, entre el Morro y Punta Cabras, para evitar la posibilidad de desembarcos enemigos sobre las proximidades de la capital, bloqueando así el canal de acceso.

El *Manuela* pertenecía a la flota Sobrinos de Herrera y había pertenecido al conde la Mortera, don Ramón Herrera, fallecido dos años antes. Era un buque de casco composite de hierro y madera, construido en 1872 en Renfrew; registraba 853 toneladas brutas, con 57 metros de eslora y provisto de máquina de dos cilindros y hélice. El *Cristóbal Colón* había sido construido en 1865 en Greenock y era de hierro y hélice,

con 78 metros de eslora y 1.138 toneladas de registro. Perteneía a la matrícula de San Juan y era propiedad de la naviera Sobrinos de Portilla.

De los vapores correos de la Compañía Trasatlántica, tres fueron pérdida total (*Alfonso XII*, *Antonio López* y *Santo Domingo*) y un cuarto se recuperó prácticamente indemne. El *Alfonso XII* y el *Antonio López* habían estado clasificados como cruceros auxiliares, pero se desarmaron en Cádiz, y en calidad de simples transportes de guerra fueron finalmente incorporados a la Escuadra del almirante Cámara, de la que se separaron en aguas del estrecho de Gibraltar para operar después en solitario, intentando recalar a las Antillas con su cargamento de pertrechos de guerra y víveres. El *Alfonso* recaló entre chubascos sobre Cienfuegos el 2 de julio, pero al observar la presencia de las fuerzas bloqueadoras americanas huye para intentar acercarse a La Coloma.



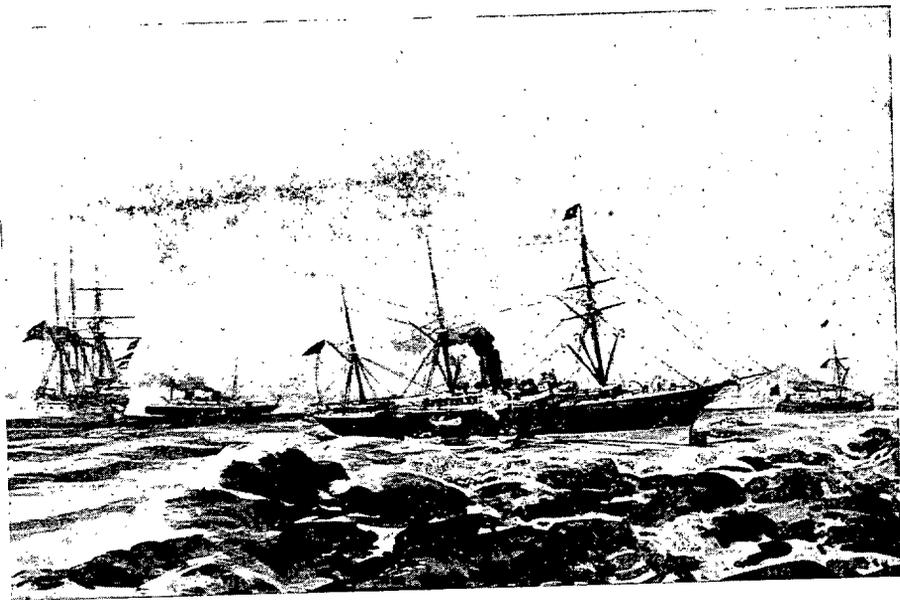
Vapor correo *Alfonso XII*.

El día 3, a las seis de la mañana, al estar norte-sur con la isla de Pinos, es de nuevo sorprendido por dos buques enemigos y pone proa a Kingston a toda máquina. A las trece abandonaron su persecución. Tras esta finta, recaló de nuevo sobre cabo San Antonio, al extremo oeste de la isla de Cuba, e intenta ponerse en contacto, sin lograrlo, con la estación semafórica, por lo que se abre nuevamente de la costa unas sesenta millas y cambia la pintura del aplomado de sus superestructuras y costados por el negro para intentar de madrugada forzar el bloqueo. El día 4, a las ocho de la mañana, está ya a una milla de Bahía Honda y sin recibir tampoco contestación de tierra a sus señales de reconoci-

miento. Igual "despiste" se produce frente a Mariel, por lo que su capitán, Moret, decide jugarse el todo por el todo e intentar abocar en La Habana. Pero a eso de las once y media, al estar de través con punta Mangle, es sorprendido por el patrullero *Hawk*. En tal situación no le queda otra solución que intentar forzar la entrada en Mariel. A las doce y media penetra en Cayuelo, pero por lo somero del calado del puerto se dificulta el gobierno del gran trasatlántico, que termina varado sobre punta Sotavento.

El día 5, de madrugada, se intenta reflotarlo con la ayuda de los cañoneros *Cristina* y *Vigía*, pero el enemigo abre el fuego incendiando al *Alfonso XII*, que a las pocas horas arde en pompa. Dos días después los cruceros norteamericanos *Prairie* y *Castine* lo hunden definitivamente. No se pudo salvar absolutamente nada de su valioso cargamento.

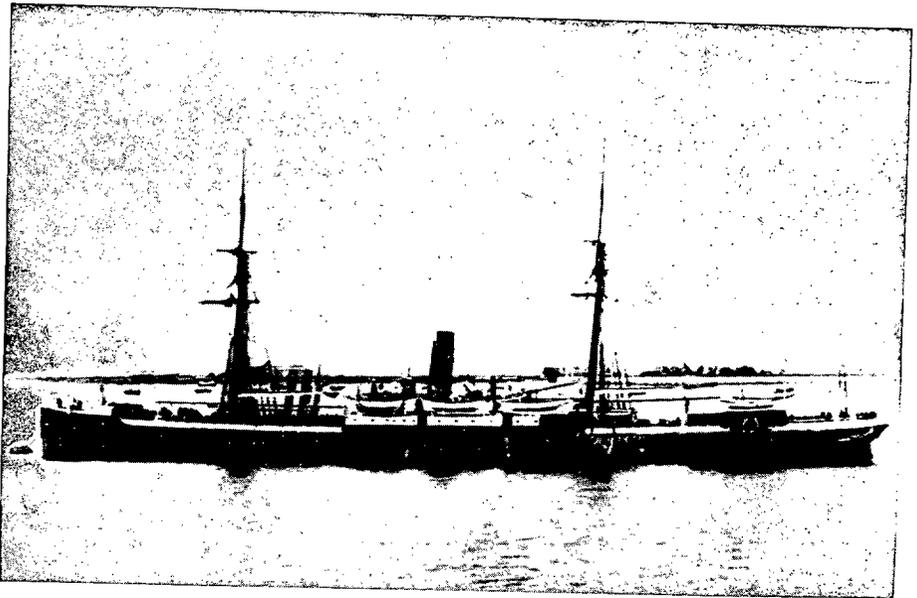
Era un barco extraordinario, de cuatro palos y dos chimeneas. construido en Newcastle en 1888, con un desplazamiento de carga de 9.300 toneladas y una eslora de 123 metros, y fue la obra maestra del genial arquitecto naval británico Charles Christie; una unidad notabilísima en su época. Fue, por su calidad, la pérdida más dolorosa del conflicto. Si hubiera seguido siendo crucero auxiliar y hubiera podido abrir fuego con su original armamento, consistente nada menos que en dos piezas de 150 mm, otras dos de 120, dos más de 90 y otras de tiro rápido, es claro que el *Hawk* —un simple yate armado, de 540 toneladas— poco hubiera podido hacer frente a él. No tiene justificación la pérdida ba-



Dibujo de Caula, que representa la caza del *Antonio López*. Sobre el horizonte, el *Isabel II*, el *General Concha*, el *Terror* y el crucero auxiliar enemigo *Saint Paul*.

rata de este buque caro y el fracaso de su expedición, que es la resultante de una serie de fallos humanos gordos como puños.

El *Antonio López*, también crucero auxiliar desarmado en vísperas de su salida, corrió idéntica suerte, yendo a caer a la entrada de San Juan de Puerto Rico, el día 28 de junio, bajo el fuego del crucero auxiliar norteamericano *Yosemite*, que lo persiguió, haciéndole embarrancar frente a Toa Baja. El 16 de julio lo remató a placer el crucero *New Orleans*, en un ejercicio de tiro al blanco, incendiándole por completo. El *Antonio López* se había botado en Dumbarton, en 1882, y era gemelo del *Cataluña* y del *Ciudad de Santander*. Tenía un registro bruto de 3.700 toneladas, con 7.900 de desplazamiento en carga y una eslora de 406 pies. Fue pérdida total y apenas pudo salvarse nada de su importante cargamento.



Vapor correo *Santo Domingo*.

El *Santo Domingo*, también vapor correo de la Trasatlántica, construido en Glasgow en 1877, con 3.000 toneladas de registro y 6.250 de desplazamiento, estaba en La Habana al estallar la guerra. Forzó el bloqueo junto con su compañero de contrasena, el *Montevideo*. Zarpó el 23 de junio, llegando a Veracruz el 26. El 5 de julio abandona las aguas mejicanas con un cargamento de víveres, recalando en Bahía Honda el 10. Sorprendido por el patrullero americano *Eagle*, huye hacia La Coloma, y al abocar este puerto, el día 11 a mediodía, varó en punta Cartas. Aunque pudo alijar parte del cargamento, el día 12 fue finalmente cañoneado e incendiado. Por falta de elementos adecuados no pudo ser reflotado y salvado. Era un barco viejo, procedente de la

flota del marqués de Campo, con capacidad para 177 pasajeros y 606 hombres de transporte.

El cuarto correo de Trasatlántica siniestrado en la campaña anti-llana fue el *Manuel L. Villaverde*, embarrancado sobre la costa en el mes de julio, al intentar huir de los cruceros enemigos bloqueadores, pero pudo ser reflotado y recuperado para España.

En la acción de Manzanillo, el 19 de julio, resultan incendiados y hundidos, por los buques americanos *Scorpion*, *Osceola*, *Hist*, *Hornet* y *Wompatuck*, tres correos interinsulares españoles de la flota de A. Menéndez, nombrados *Villaclara*, *Gloria* y *Purísima Concepción*, de más de 1.300 toneladas de registro cada uno. Eran buques magníficos, de construcción norteamericana, especialmente diseñados para el transporte de pasajeros en régimen de cabotaje y dotados de buena velocidad. El *Purísima*, que estaba militarizado con mando naval y civil conjunto, acababa de realizar una campaña fabulosa, tan sorprendente como la del *Montserrat*, forzando repetidamente el bloqueo para llevar provisiones hasta nuestras líneas desde Jamaica.

Estas tres pérdidas, dolorosas, como todas, fueron, sin embargo, mucho más soportables desde el punto de vista de la dignidad propia, ya que los tres buques cayeron combatiendo frente al enemigo, cuando ya había sido destruida la Escuadra de Cervera, y sus posibilidades de movimiento eran prácticamente nulas. Junto a ellos sucumbieron también los cañoneros *Guantánamo*, *Cuba Española*, *Guardián*, *Delgado Parreño*, *Estrella* y *Centinela*.

A todas estas pérdidas, importantes, hay que sumar las de los veleros *Trafalgar* y *Soledad*. El primero era una goleta que explotó cargada de municiones dentro del puerto de Santiago el 20 de junio, cuando descargaba proyectiles de artillería. El segundo, también goleta, fue cañoneado y hundido por el enemigo en Las Tunas, el día 30 de julio. Finalmente, el remolcador *Guipúzcoa* varó en punta Salinas (Puerto Rico) durante las operaciones de alijo e intento de salvamento del *Antonio López*, perdiéndose totalmente el 28 de junio.

En resumen: Doce pérdidas con 20.000 toneladas de registro, de las cuales algunas fueron de suma importancia, como las de los correos de la Trasatlántica y los de Menéndez.



Capítulo más importante es el de las capturas en alta mar por las unidades bloqueadoras. Desde el primer día de la guerra hasta el del armisticio, hemos podido recoger datos de hasta 40 incidentes navales concluidos en otras tantas capturas de buques españoles, con un total de 30.000 toneladas de arqueo aproximadamente y con cargamentos de un valor estimado cercano al millón de dólares.

El Real Decreto de 23 de abril de 1898, además de crear el servicio de Cruceros Auxiliares de la Marina Militar, de hacer expresa declaración de fidelidad a los preceptos del derecho de gentes, etc., otorga un plazo de favor de cinco días a los buques mercantes norteamericanos surtos

en puertos españoles para que libremente puedan salir de los mismos (art. 2.º). Por su parte, el presidente Mac Kinley, en su proclama del 26 de abril del año 1898 y "del 122.º de la Independencia de los Estados Unidos", decía en su artículo 4.º:

"Que los barcos mercantes españoles podrán estar en puertos o lugares americanos hasta el 21 de mayo de 1898 inclusive, para cargar sus mercancías y partir de dichos puertos, cuyos barcos mercantes españoles, si fueran encontrados en alta mar por barcos de los Estados Unidos, les será permitido que continúen en su viaje..."

El artículo 5.º decía que "a cualquier barco español que haya salido de algún puerto extranjero antes del 21 de abril de 1898 para otro de los Estados Unidos, le será permitido entrar en el mencionado puerto y descargar sus mercancías y después se le permitirá salir sin ser molestado, a cuyo barco, si fuera encontrado en alta mar por barcos de los Estados Unidos, le será permitido continuar su viaje a cualquier puerto de los no bloqueados".

No menos generoso era el artículo 8.º, que decía: "El derecho de visita se ejecutará con estricto respeto a los derechos de los neutrales y los vapores correos no serán molestados, a menos de tener pruebas muy evidentes que hagan sospechar la violación de las leyes con respecto al contrabando o bloqueo". La realidad fue diferente.

Entre las cuarenta capturas destacaron por su importancia las de los buques correos trasatlánticos *Panamá*, *Miguel Jover* y *Catalina*; las de los grandes mercantes mixtos de carga y pasaje *Buenaventura*, *Pedro*, *Saturnina*, *Guido* y *Rita*; la de los correos insulares *Ambrosio Bolívar*, *Argonauta*, *Benito Estenguer* y *Humberto Rodríguez*, y las de los grandes veleros de altura *Frasquito*, *Carlos F. Rosses* y *Lorenzo*. Al lado de ellos una porción de goletas, pesqueros, pailebots, etc.

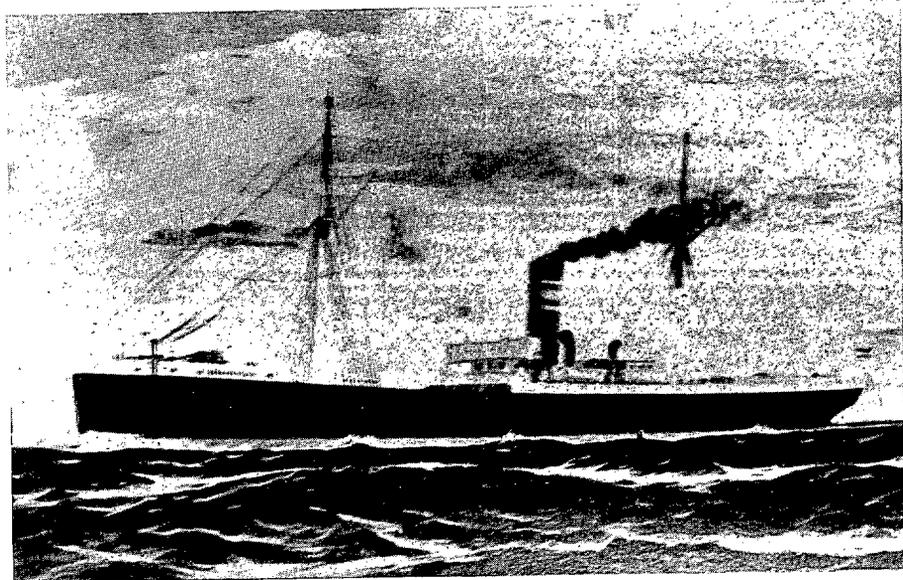
El *Panamá*, viejo correo de la Trasatlántica, de 2.085 toneladas de registro y 4.000 de desplazamiento, lo mandaba el capitán don Manuel Quevedo y hacía la línea de Nueva York a La Habana. Había zarpado del primero de dichos puertos el día 20 de abril, a las trece horas. Seguido muy de cerca por el enemigo, fue finalmente capturado el día 25 en las proximidades de la recalada a La Habana, al tercer disparo del *Mangrove*, un antiguo buque farero armado. El correo español, a pesar de estar armado con dos piezas Hontoria de 140 mm, una ametralladora *máxim* y 30 fusiles, no se resistió y fue conducido a Cayo Hueso. Llevaba a bordo 30 pasajeros y, según se dijo, la artillería (desmontada) para el nuevo artillado del crucero regular *Alfonso XII*, que estaba fondeado en La Habana. En base a este supuesto, los tribunales norteamericanos consideraron buena presa la del *Panamá*, que pasó a ser transporte del Ejército de su país con el nombre de *Hooker*. Pocos meses después, el día 11 de agosto de 1899, se perdió al embarrancar en un arrecife de las proximidades de la antigua base naval española de Cavite, en Filipinas.

El *Miguel Jover* era un gran vapor del armador catalán don Joaquín Jover, que había sido construido en 1887, en Newcastle. Tenía 3.591 to-

neladas de registro bruto y unas 8.000 de desplazamiento en carga. Tenía tres palos, proa de violín y una sola chimenea y había pertenecido a la Dominion Line. Este buque, con un valioso cargamento, había salido de La Habana el día 23, con destino a Barcelona, llevando además a su bordo oficiales y soldados heridos que se repatriaban a la península. Fue capturado por el crucero *Helena* y llevado a Cayo Hueso. No fue, sin embargo, declarada buena presa y se devolvió a sus armadores catalanes.

La captura más importante y más lucida de todas las llevadas a cabo por la Marina norteamericana fue, sin duda, la del trasatlántico *Catalina*, de la naviera Pinillos, que mandaba el capitán don Eduardo Fano Orbe. Era un hermoso buque de 4.800 toneladas de registro, 6.500 de carga —el de mayor capacidad de la flota mercante española— y más de 8.500 de desplazamiento, con cabida para 300 pasajeros. Salíó de Nueva Orleáns el 20 de abril, rumbo a La Habana, para continuar de allí viaje a Cádiz y Barcelona, completo de algodón y pasaje. El día 24, por la mañana, fue capturado y conducido a Cayo Hueso por el crucero *Detroit*, en donde quedó internado, conservando izada la bandera española bajo la palabra de honor empeñada por su capitán de no perpetrar, ni él ni sus hombres, acto de sabotaje alguno. El 27 de mayo, el Tribunal de Presas ordenó su devolución, que se llevó a efecto el 1 de septiembre, tras el armisticio. El 15 salió para La Habana y el 18 de octubre regresaba, por fin, a La Coruña.

El número de grandes buques mercantes de altura —todos ellos mixtos de carga y algún pasaje— que fue interceptado por la flota enemiga lo integraron los *Buenaventura* y *Saturnina*, de la compañía Larrinaga,



El *Buenaventura*, primer buque español capturado por los americanos.

y los *Pedro Guido* y *Rita*, del consorcio Serra-Flecha. Estas grandes empresas navieras de capital anglo-español, que mantuvieron servicios regulares muy sólidos entre puertos europeos y americanos, fueron especialmente lesionadas en sus intereses con la guerra.

La captura más sonada fue la del *Buenaventura*, por haber constituido el primer acto hostil llevado a cabo en la mar por la Armada americana contra el pabellón español. Nuestro mercante había descargado en Pascagoula, continuando a Tejas para cargar madera, y ante la gravedad de los acontecimientos zarpó en lastre el día 15. Salió rumbo a Santander y Rotterdam por orden secreta de sus armadores, transmitida en vascuence por telégrafo desde Liverpool. Contra todas las normas legales en vigor, el día 22, a las siete y veinte de la mañana, era alcanzado por la escuadra bloqueadora y capturado por el crucero *Nashville*, que disparó así el primer cañonazo de la guerra y que lo condujo a Cayo Hueso.

El *Buenaventura* era un barco de 1871, construido en Sunderland. Tenía 1.741 toneladas de arqueo y unas 3.000 de carga. Fue el primer mercante español que pasó el canal de Suez en viaje regular a las Filipinas, llevando 39 pasajeros, zarpando de Barcelona el 29 de abril de 1871. Pese a todas las protestas del capitán Luzárraga y sus armadores, fue calificado de buena presa y pasó a la flota mercante norteamericana con el nombre de *L. Luckembach*. Acabó sus días como pontón en la bahía de Chesapeake en 1903.

La otra presa de la naviera Larrínaga fue el *Saturnina*, un gran mercante de hierro de 2.326 toneladas de registro, construido por Doxford en 1884. Lo capturó el patrullero de aduanas *Winona* cuando navegaba con madera de Sagua la Grande a Ship Island. Se devolvió a sus armadores y volvió a navegar con bandera española hasta 1910. Al año siguiente se desguazó en Italia.

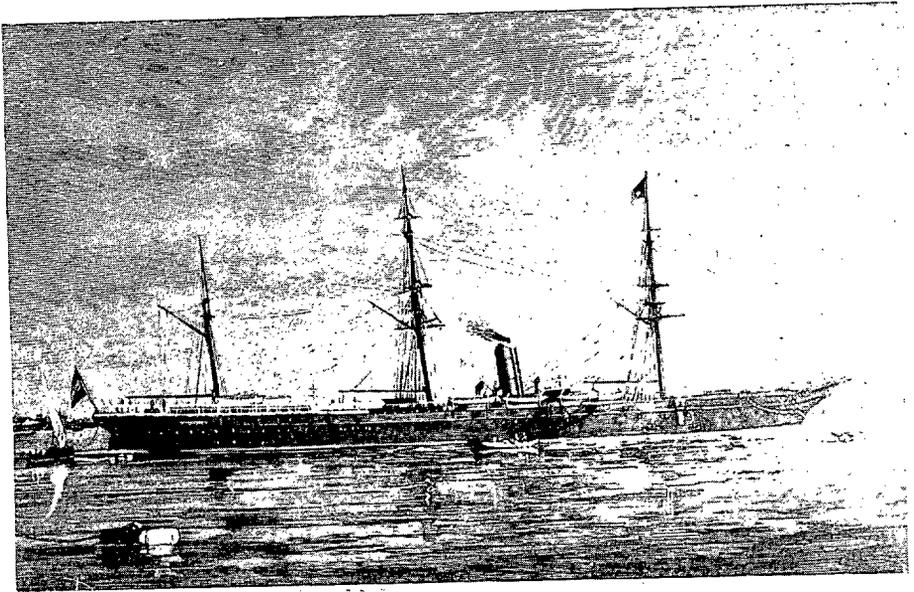
Las unidades de Serra-Flecha, todas ellas hermosos cargueros de gran porte, cayeron así: El *Pedro*, que era un barco de 2.872 toneladas de registro y 5.500 de carga, construido en Newcastle en 1883, fue capturado frente a Matanzas por el crucero *New York*, a las tres de la tarde del día 22 de abril, es decir, pocas horas después de la captura del *Buenaventura*. Este barco nunca se devolvió. Pasó con el nombre de *Héctor* a la Metropolitan Coal Co., de Boston, y acabó sus días, con el nombre de *D. N. Luekenbach* y matrícula de Nueva York, al ser torpedeado y hundido el 27 de octubre de 1917 por el submarino alemán *U-93*.

El apresamiento del *Guido* fue más laborioso. Había salido de La Coruña con rumbo a La Habana antes de declararse la guerra. El día 30 de abril recaló sobre Cárdenas, siendo reconocido por el monitor *Terror* y el crucero *Machias* poco antes del atardecer. Sospechando su capitán algo raro, apagó las luces e intentó escapar a toda máquina. Los barcos enemigos abrieron fuego y lo alcanzaron repetidas veces, resultando herido el propio capitán y un tripulante, y el buque embarrancó. Esta unidad pasó a la flota norteamericana de la Ward Line con el nombre de *Matanzas*, y en el puerto homónimo permanecería

hasta su desguace en 1923. Tenía 3.133 toneladas de registro y había sido construido en Belfast por Harland & Wolff, en 1885.

El *Rita* había salido de España, también antes del conflicto, cargado con carbón para San Juan de Puerto Rico. Fue capturado el 8 de mayo frente a Puerto Príncipe por el crucero auxiliar enemigo *Yale* y conducido a Charleston. También pasó a la Marina enemiga con el nombre de *Burnside*, en calidad de transporte de guerra. Se desguazó en 1924.

Fue importante —relativamente— el número de capturas entre buques cargueros de pasaje pertenecientes a armadores insulares. El *Argonauta*, que era un barco de 1.214 toneladas construido en 1879 en Filadelfia y pertenecía a Antinógenes Menéndez y Cía., fue capturado el 30 de abril frente a Cienfuegos cuando intentaba cruzar de Batabanó a Santiago. Iban a bordo de transporte un coronel, siete oficiales y cinco asistentes de nuestro Ejército y llevaba cajas con fusiles, munición y medicamentos. Lo capturó el crucero *Nashville*, que retuvo a los militares y tripulantes mercantes como prisioneros y dejó en los botes al resto del pasaje. Posteriormente se canjearon, el 27 de mayo, los oficiales del buque por varios periodistas americanos a los que había sorprendido el comienzo de la guerra en La Habana. El *Argonauta* pasó a la Florida East C. con bandera americana y el nombre de *Cocoa*.



Vapor correo *Antonio López*.

El *Benito Estenguer*, que había cambiado el pabellón español por el de Jamaica, fue, no obstante, capturado frente a Guantánamo, el 3 de julio. El *Humberto Rodríguez* fue capturado por el cañonero *Badger* el 26 de abril, cuando iba de Nuevitas a La Habana, remolcando una goleta y un lanchón con soldados españoles heridos y enfermos. El *Badger*

se quedó con el *Humberto* y devolvió a los heridos en la goleta y en el lanchón, que dejó al garete frente a La Habana y que fueron después tomados a remolque y conducidos a puerto por un cañonero español. Finalmente, el *Ambrosio Bolívar* cayó el 26 de abril en poder del monitor *Terror*, cuando iba de Puerto Limón (Costa Rica) a La Habana con un cargamento valorado en 70.000 dólares.

El número de buques veleros capturados por las unidades de la Marina de los Estados Unidos fue muy considerable, en particular por cuanto se refiere a embarcaciones menores, tales como goletas y pesqueros. Las mayores fueron los brick-barcas *Carlos F. Rossés* y *Frasquito*. Ambos servían la ruta del tasajo, tráfico particularísimo que era coto cerrado de los grandes veleros catalanes del ochocientos.

El *Carlos F. Rossés* era un velero de 524 toneladas de arqueo que se había construido en Italia en 1867. Fue capturado por el crucero *New York* el 17 de mayo. El *Frasquito*, construido en Blanes también en 1867, era sólo de 325 toneladas. Como el anterior, procedía de Montevideo e iba a La Habana; fue capturado, según fuentes norteamericanas, por el crucero *Montgomery*, y según fuentes españolas, por el cañonero *Mayflower*.

Las hostilidades duraron poco, pero la derrota fue larga y penosa de digerir, por lo que a la Marina Mercante y al tráfico marítimo español se refiere. En primer lugar hay que considerar que toda la flota insular matriculada en las provincias marítimas de La Habana, Trinidad de Cuba, Santiago de Cuba, Nuevitás, San Juan de los Remedios y Puerto Rico quedó perdida definitivamente para España. Estos buques pasaron a arbolar transitoriamente a popa una extraña divisa, que era cuadra azul cuartelada en blanco, es decir, como la matrícula de Guipúzcoa, pero con los colores invertidos. Creada la bandera mercante cubana y normalizada la situación se izaron los nuevos colores en 1902.

Pues bien; en este doloroso parto perdimos flotas completas de vapores de importancia (1). Respecto a la flota velera, fueron baja una fragata, 19 brick-barcas, 17 bergantines, 14 paillebotes, nueve goletas y una polacra.

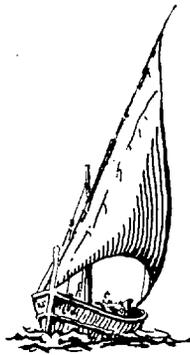
Finalmente, queda otra lista de bajas silenciosas que fueron las de los buques de las navieras anglo-españolas nacidas en el último cuarto del siglo, al calor de las normas legales protectoras del "cabotaje" entre los puertos españoles de la Península y los de las Antillas y, sobre todo, al de la creciente riqueza de las últimas colonias españolas, generadoras de un tráfico sorprendente entre puertos europeos y americanos, tanto de ida como de venida. Estas navieras, arrancando con sus líneas desde la Gran Bretaña, con escalas en Bélgica, Holanda y Francia, tocaban en España y continuaban a Puerto Rico y Cuba. Sus servicios eran magníficos, tanto por su regularidad como por la calidad de sus vapores, que eran de lo mejor y más grande que navegaba por el Atlántico (muchos de ellos con tres palos y dos chimeneas) y todos con alojamiento para diez o veinte pasajeros.

(1) Las más destacadas fueron las de Sobrinos de Herrera, A. Menéndez, F. C. Habana, Fomento y Navegación, Pulido, F. C. Puerto Rico y C. Collado.

Así ocurrió con la prestigiosa e histórica naviera de Larrínaga —una de las más célebres e importantes de todo el siglo XIX español—, la de Manuel María Arrótegui, llamada también "La Bandera Española", las de Serra y La Flecha. Estas cuatro navieras, que por entonces disponían de más de treinta grandes buques, acabaron por desaparecer de nuestra Lista Oficial en el plazo de pocos años, tras la paz de París.

Si la Armada pechó con el rastro histórico que dejare el viaje de Cervera y la batalla naval de Santiago, la mercante, sin polémicas de café ni bajas humanas, tuvo que "empacar" las maletas y cambiar de rumbo para ganarse la vida de una nueva forma y en nuevos meridianos.

La política naval de España, en su más amplia acepción, había dado una guñada de ciento ochenta grados con la primera hoja del calendario del nuevo siglo. Y empezaba una nueva andadura.





"Transporte de ataque *Galicia*, en el puerto de Londres". Capitán de Infantería de Marina Isaac Peral Félez. Madrid.

LA CONFERENCIA DEL MAR PASA SU ECUADOR

José CERVERA PERY (*)



A modo de prolegómenos.



AYA por delante una aclaración: El título de este trabajo corresponde totalmente a una apreciación subjetiva de su autor. Pero cabe suponer que después de ocho períodos de sesiones (cuando escribo estas líneas, está en pleno debate, en Ginebra, el octavo) y de una mayoría de edad de cinco años, incrementados por períodos "intersesionales" y desdoblamientos, con centenares de debates plenarios y largas deliberaciones, con la promulgación de tres textos oficiosos, que la Conferencia del Mar esté más próxima del final que del principio, aunque a lo peor tiene razón uno de esos delegados que con sentido del humor, adquirido a lo largo de una buena dosis de paciencia, afirma que habrá Conferencia del Mar mientras haya rosas que llevar a la solapa del señor Amerashingue (1).

Pero ¿qué pasa en realidad con la Conferencia del Mar? ¿Por qué parece irremediablemente anclada en el túnel del tiempo? ¿Qué previsiones hay para su final? La Conferencia más larga de la historia de la ONU, a excepción de la del desarme, que "colea" desde 1960 y no tiene visos de terminar, arrastra su pesada carga legislativa desde 1973, en un arranque puramente procesal, pero hay que tener en cuenta que estuvo precedida de otros seis años de preparación intensiva, a través de la Comisión sobre la utilización de fines pacíficos de los fondos marinos y oceánicos, fuera de los límites de la jurisdicción nacional, que en cierto modo es la madre de la criatura.

La Conferencia del Derecho del Mar todavía no ha entrado en una etapa formal de proyectos, debates, enmiendas y subsiguientes votaciones; y esto puede ser en parte una explicación racional de su lentitud. Desde sus comienzos viene desarrollándose informalmente, es decir, que las propuestas sobre las distintas cuestiones se negocian y renegocian hasta lograr un consenso, lo que no es nada fácil en la mayoría de los casos, por el antagonismo de posturas y de grupos. El consenso comporta,

(*) Miembro de la Delegación Española en la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

(1) El embajador Amerashingue *todos* los días luce una flamante rosa de variopintos colores en la solapa de su bien cortado traje europeo.

pues, la transacción, a veces complicada, o compromisos entre las distintas tesis, que igualmente suele comportar también diversos intereses en pugna.

No hay que llamarse a engaño: Desde los preparativos de la Conferencia ha reinado la convicción, afianzada en el tiempo y la experiencia, de que la instauración de un nuevo orden jurídico internacional del mar sólo será viable si cuenta con la aceptación de la mayor parte de los miembros de la comunidad internacional. Pero desde otro punto de vista es innegable que, al no poderse recurrir a la votación —sujetos a la dictadura del consenso—, a las negociaciones no se les ve el final. Porque lo más insólito es que en cada período de sesiones se pone en tela de juicio acuerdos adoptados en el período anterior, convirtiendo los textos en un interminable tejido de Penélope.

La estructura funcional de la conferencia.

No es ningún secreto que la actual legislación internacional del mar quedó muy desfasada a consecuencia del mayor alcance en los conocimientos de técnicas marítimas, del progresivo agotamiento de los recursos naturales de los continentes, de las cada vez más acusadas posibilidades energéticas en la utilización de fondos marinos y de las exigencias y reivindicaciones marítimas de los países del Tercer Mundo. Como consecuencia de este desfase se han superado viejos conceptos y teorías sobre la ordenación del mar, y hoy se le considera principalmente como una reserva esperanzada en el futuro de la era oceánica. Han surgido, por tanto, nuevos problemas y nuevos aspectos de interpretación de los viejos.

Pero las motivaciones de la Conferencia no han sido solamente inmediatas. Ya a finales de la segunda guerra mundial, una serie de países ribereños, en muchos casos bajo fuertes presiones económicas, plantearon sus derechos sobre la explotación de sus riquezas submarinas más allá de sus aguas territoriales. En 1945, el presidente Truman reconoció este peligroso derecho en favor de una compañía de exportación norteamericana; y la reacción no se hizo esperar, pues Méjico, Guatemala, Panamá, Honduras, Brasil, Argentina, etc., formularon el primer intento reivindicatorio de las riquezas naturales del zócalo o plataforma submarina hasta doscientos metros. Y pocos años más tarde, Perú, Chile, El Salvador, Argentina, Ecuador y Panamá ampliaron a doscientas millas sus zonas exclusivas de pesca e incluso sus aguas territoriales. Este ejemplo de los países hispanoamericanos fue seguido también por algunos países africanos, si bien en menor cuantía, pues primero Guinea y más tarde Senegal, Nigeria y Marruecos decidieron fijar zonas exclusivas de pesca a treinta, ciento diez, treinta y setenta millas, respectivamente.

Estas medidas unilaterales y la creación por parte de Malta, en 1967, del llamado "mar patrimonial", que tanta tinta viene gastando desde entonces, forzaron la máquina para la celebración de la Tercera Conferencia del Mar, después de los dos ensayos anteriores de 1958 y 1960 en Ginebra, que no aportaron sino muy escasas realizaciones positivas.

Pero no deben perderse de vista los antecedentes del intento. Creado en 1949 el Comité preparatorio sobre los Derechos del Mar, contó en seguida con un proyecto previo elaborado con gran cuidado por la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas, y sus trabajos cristalizaron en la Primera Conferencia de Ginebra en 1958, en la que se adoptaron cuatro convenciones sobre el mar territorial, plataforma continental, alta mar y pesca y conservación de recursos marinos. De acuerdo con la convención relativa al mar territorial, éste no podía exceder de doce millas, y a todos los efectos esta zona marítima se considera como de plena soberanía del país costero, que la tiene también con respecto a la explotación de todos sus recursos en dicho mar.

En la convención sobre la plataforma continental se regulaba el aprovechamiento de las aguas contiguas al mar territorial, reconociendo el derecho del Estado ribereño a explotar el subsuelo, lecho y zona submarina, con todos sus recursos hasta doscientos metros de profundidad y, tratándose de especies vivas, hasta aquella profundidad que sea posible para su explotación. En aquel contexto, la plataforma continental se medía a partir de donde terminaba el mar territorial y no tenía límite si su profundidad era inferior a los doscientos metros; pero, a partir de tal profundidad, en ningún caso el subsuelo y el lecho marino podían ser del país costero, sin que por otra parte la plataforma continental diera derecho sobre las aguas adyacentes, lo que es decir que para la navegación es a todos los efectos "alta mar".

Seis años más tarde de la primera Conferencia ginebrina y cuatro de la segunda, la Convención Europea de Pesca reunida en Londres trató de precisar más correctamente la extensión de las aguas territoriales a efectos del aprovechamiento pesquero, estableciendo que a partir del límite del mar territorial, reconocido en las Conferencias de Ginebra, se pudiese reservar hasta un máximo de seis millas como zona exclusiva de pesca y aun hasta otras seis de zona contigua, concediendo derechos de pesca a otros Estados mediante explotación compartida o acuerdos bilaterales. Pero fue precisamente la unilateralidad en la ampliación de las aguas territoriales, por parte de países en vías de desarrollo, el toque de alarma para que las potencias marítimas crearan en 1968 el Comité de Utilización Pacífica de los Fondos Marinos, e iniciasen ese mismo año los preparativos de la actual Conferencia de los Derechos del Mar.

El Comité de Fondos Marinos terminó su trabajo en el otoño de 1973 sin conseguir un borrador de tratado, y la Conferencia se abrió en una corta sesión de orden procesal en Nueva York en diciembre de 1973, comenzando su verdadera tarea en Caracas en junio de 1974, en un período de sesiones de diez semanas que constituyó una especie de maratón en todos sus aspectos. Fue seguida de otras sesiones en Ginebra en la primavera de 1975, y en Nueva York en la primavera de 1976, verano del mismo año y primavera de 1977. La séptima sesión regresó de nuevo a orillas del lago Lemán en marzo y abril de 1978, pero continuó sus tareas en una segunda fase en la selva de piedra de Manhattan. Y en los momentos actuales reinicia su andadura nuevamente en Ginebra, con el ambicioso, como utópico adjetivo, de "lograr esta vez" una conven-

ción "generalmente aceptable" que trate de todos los temas relacionados con la Ley del Mar y no una serie de acuerdos sobre temas específicos. Dura tarea que aún queda por delante.

Desde su iniciación, la Tercera Conferencia del Mar ha estado presidida por el embajador Shirley Halminton Amerasinghe, de Sri Lanka, hombre extraordinariamente habilidoso y con recursos de supervivencia, y las tres Comisiones principales por Paul Bamela Engo, de la República Federal del Camerún; Andrés Aguilar, de Venezuela, y Alexander Yankov, de Bulgaria. La primera Comisión se encarga de actualizar la legislación internacional de los fondos marinos, declarados por la Asamblea General de las Naciones Unidas, "patrimonio común de la Humanidad", y de crear una organización a nivel mundial encargada de reglamentar por encima de las jurisdicciones nacionales las actividades de la zona. El objetivo de la segunda Comisión es revisar, actualizar y crear las reglas y principios sobre el Derecho del Mar en general (aguas territoriales e internacionales, plataforma continental, zona económica o mar patrimonial, régimen de estrechos, islas, archipiélagos, pesquerías, delimitación de espacios marinos, etc.), siendo, por tanto, el foro que se ocupa del Derecho Internacional Marítimo clásico; y, por último, la tercera Comisión principal es la encargada de prevenir la contaminación del mar y promover la aplicación de la tecnología científica en los países interesados.

El trabajo de la Conferencia es arduo. Actúa en sesiones plenarias o sesiones de los distintos comités, pero cada uno de ellos tiene asignados diversos grupos de negociación, que es de donde generalmente salen los contactos más interesantes. Así, la primera Comisión tiene adscritos tres importantes grupos de negociación: 1.º) El que estudia el sistema de explotación y explotación de los fondos marinos y la política en materias de recursos; 2.º) el que trata de las disposiciones financieras de los contratos de explotación, incluida la propia empresa internacional que se creará; y 3.º) el que debate la creación de los órganos de autoridad de los fondos marinos, su composición, facultades y funciones. Temas todos interrelacionados, pero cuyas dificultades de resolución —la pugna entre países industrializados y en vías de desarrollo es aquí muy acusada— son evidentes.

La segunda Comisión se adjudica los restantes grupos. El cuarto, que analiza el acceso de los Estados sin litoral y de determinados Estados ribereños a los recursos vivos de la zona económica exclusiva; el quinto, que entiende en la solución de controversias relativas al ejercicio de los derechos soberanos de los Estados ribereños en la zona económica exclusiva; el sexto, que proyecta la definición de los límites externos de la plataforma continental y la cuestión de las contribuciones en relación con la explotación de la misma más allá de doscientas millas, y el séptimo, que estudia la delimitación de las fronteras marítimas entre Estados adyacentes o enfrentados y la solución de las controversias al respecto. Tampoco ninguno de estos grupos "lo tiene fácil", y exponente de ello son los tremendos atascos en que caen y sus frecuentes regresos a puntos de partida, como en el juego de la oca.

La cuestión de los textos.

Los esfuerzos realizados para que las delegaciones presentes en la Conferencia redujeran el número de propuestas presentadas no dieron resultados. Y así fue cómo las autoridades de la Conferencia —su presidente y los presidentes de las tres comisiones— decidieron tomar la cuestión en sus manos y asumir por sí mismos la elaboración de textos unificados para fines de negociación, según los temas de sus respectivas competencias y siempre con carácter oficioso. La tarea resultó relativamente sencilla en las primera y tercera Comisiones, donde como se ha dicho las opiniones estaban polarizadas entre países desarrollados y países en desarrollo, pero no ha sido nada fácil en la segunda Comisión, donde los intereses se cruzan y entrecruzan en forma más complicada. En efecto, aquí coexisten grupos de muy diferentes texturas: países navieros y no navieros; pesqueros y no pesqueros; pesqueros en aguas propias y pesqueros en aguas ajenas; países con plataformas continentales extensas o reducidas; países ribereños de estrechos o que necesitan navegar por ellos; países archipiélagos; países con islas propias o próximas a islas ajenas; países que tienen cuestiones territoriales con sus vecinos, y países que se controlan recíprocamente, etc. Por si era poco, al enfrentamiento en muchos casos entre países ribereños y países sin litoral vino a sumarse el de los llamados países “geográficamente desaventajados”, cuyos condicionantes son muy distintos, lo que dificultan necesariamente el curso de las negociaciones.

Sin embargo, ya al fin del tercer período de sesiones (Ginebra, marzo-mayo del 75), los presidentes entregaban a la Conferencia un primer texto único oficioso para fines de negociación, que debidamente estudiado, debatido, criticado y enmendado en el cuarto período (Nueva York, marzo-mayo del 76) se transformó en texto único oficioso *revisado* para fines de negociación. Y, por último, en el sexto período (Nueva York, mayo-julio de 1977) se llegó a un texto básico —texto *integrado* oficioso para fines de negociación—, con 303 artículos, una disposición transitoria y siete anexos, algunos bastante largos, que representa el acuerdo logrado hasta ahora por la Conferencia, aunque hay que tener muy presente que sigue siendo “informal”, por cuanto no se ha aprobado por votación, sino por consenso. Y lo que ocurre es precisamente que algunas cuestiones, las más difíciles, no gozan de consenso suficiente y continúan siendo debatidas.

El “gentlemen agreement” (acuerdo entre caballeros) adoptado por la Asamblea General de las Naciones Unidas en noviembre de 1973, que preveía que “no habría votación sobre temas importantes hasta que no se hubiesen agotado todas las posibilidades de consenso”, ha significado en la práctica que no puede haber acuerdo final sobre cualquier tema importante hasta que no parezca existir consenso sobre todos. Por tanto, es técnicamente imposible identificar mayorías o minorías en cualquier resolución o determinar cuáles han sido definitivamente solucionadas.

Si al término del presente período de sesiones no se consigue la adopción de un texto “oficializado”, que por su madurada elaboración pueda

ser debatido en una rápida vuelta, difícilmente podrán formularse previsiones razonablemente optimistas sobre un futuro Derecho del Mar, de todos y para todos...

Las cuestiones candentes.

Antes de entrar en el análisis de los temas que entrañan un índice de mayor dificultad en el ámbito de la Conferencia, conviene considerar una serie de factores dignos de ser tenidos en cuenta y que influyen o inciden directamente en su proceso evolutivo. Dichos factores son, en síntesis, los siguientes:

a) En el ámbito político, el proceso descolonizador ha traído como consecuencias que en los últimos treinta años se haya duplicado el número de miembros de la comunidad internacional. Y estos nuevos Estados han puesto en tela de juicio buena parte de las normas del Derecho Internacional clásico, por encontrarlo excesivamente favorable a los intereses de las antiguas potencias coloniales. Por eso la mayor parte de ellos se ha ido uniendo a la posición de los países hispanoamericanos, sobre todo en la ampliación de sus jurisdicciones nacionales mediante actos unilaterales.

b) En el ámbito económico, la inmensa mayoría de los nuevos Estados se halla en vías de desarrollo y consiguientemente dan la máxima prioridad a su progreso económico. De aquí que insistan ante todo en el principio de soberanía permanente de los Estados sobre sus recursos, entre los que cada día van adquiriendo mayor importancia los procedentes del mar.

c) Por último, el factor tecnológico ha desempeñado también un papel de vital importancia. El desarrollo de la tecnología ha afectado directamente al concepto de la plataforma submarina y ha planteado la problemática de la explotación de los fondos oceánicos situados fuera de la jurisdicción nacional, declarados, como se ha dicho, patrimonio común de la Humanidad, y ha puesto también de manifiesto el anacronismo de las normas de los Convenios de Ginebra de 1958 en materia de navegación, contaminación o investigación científica.

Por ello, hay que trazar rápidamente el esquema de las "líneas de fuerza" que animan las sesiones de trabajo de la Conferencia y una buena muestra la dará el simple enunciado de las principales agrupaciones: Grupo de países de Europa occidental y otros Estados; grupo de Estados socialistas de Europa Oriental; grupo de la Organización de la Unidad Africana (O. U. A.); grupo de Estados de la Liga Árabe; grupo de Estados asiáticos; Organización de Estados Americanos (O. E. A.); grupo de Estados participantes en la Conferencia Islámica, y grupo de participantes en la Conferencia de países no alineados. En un sentido restrictivo y más técnico están los grupos territorialistas, de Estados costeros, de países geográficamente desaventajados, etc. Pero toda esta amalgama puede quedar reducida por razones políticas a tres bloques: Occidental, con Estados Unidos, Alemania, Canadá, Reino Unido, Japón, etc., a la

cabeza; socialista, con la Unión Soviética como capitán, seguida de sus satélites principales: Hungría, Polonia, Checoslovaquia, Alemania Oriental, etc., y el llamado "grupo de los 77", que es un conglomerado mucho más complicado, iberoamericano y afroasiático, unido por un denominador común de fe en su protagonismo. Y sus efectos se dejan sentir a lo largo y ancho de la Conferencia:

Es evidente que estos numerosos grupos políticos, geográficos o de intereses comunes se pueden permitir toda clase de alianzas o de presiones, y que las negociaciones, incluso de un grupo a otro, pueden ser muy complejas y difíciles. De ahí que sea ésta una de las razones que no permiten a una Conferencia de esta envergadura un progreso rápido. Y es difícil, muy difícil, llegar a la redacción de un Convenio supranacional, con la sola y peligrosa arma del consenso.

España en la Conferencia: Importancia del papel de la Marina.

Desde su primera fase procesal —como antes en las deliberaciones de la Comisión de Fondos Marinos— hasta el actual período de sesiones, España ha estado y está presente en la Conferencia del Derecho del Mar, con una importante representación de los Ministerios de Asuntos Exteriores, Industria, Agricultura, Transportes y Comunicaciones y, naturalmente, Defensa, a través del Estado Mayor de la Armada. Y es interesante recordar al respecto la creación de la CIPMI por acuerdo de la Presidencia del Gobierno, de 13 de abril de 1973, cuya primera sesión se celebró el 28 de abril de dicho mes y año, bajo la presidencia del ministro de Asuntos Exteriores. La competencia de esta Comisión Interministerial de Política Internacional Marítima, que agrupa a altos funcionarios de los diversos Ministerios más directamente afectados, abarca todo el amplio campo de dicha política, tanto en un plazo bilateral como en el multilateral. Así, a lo largo de todos estos años, bien en sesiones plenarias, bien a través de las subcomisiones de política pesquera o del Derecho del Mar, o incluso en grupos más restringidos de trabajo, a base de expertos diplomáticos, jurídicos, cartógrafos, etc., ha desarrollado una ingente tarea de la que han surgido líneas directrices para las posiciones españolas en la Conferencia, y leyes o decretos de nuestro derecho positivo, en funciones atemperantes de aquel proceso. Por lo que, sin entrar naturalmente en el fondo de las posturas españolas, habremos de consignar la incidencia de factores presentes en la Conferencia —cuyo derecho "emergente" indiscutiblemente sentará doctrina— en nuestro ordenamiento jurídico. Concretamente, mar territorial y zona económica, regulados por las Leyes 10/1977, de 4 de enero, y 15/1978, de 20 de febrero, respectivamente.

Lógicamente, a España como país costero, aunque no demasiado afortunado en plataforma continental, le interesa muchísimo la revisión de las cuestiones del Derecho Internacional Marítimo clásico, y como país ribereño de uno de los estrechos más importantes del mundo, puede afectarle sustancialmente cuanto se decida en orden al régimen o regulación de los mismos. No habrán de perderse de vista tampoco los deba-

tes en la primera Comisión, ya que el deseo de establecer un régimen para la explotación racional de los fondos marinos —concretamente, los codiciados nódulos de manganeso— fue el catalizador que dio lugar a la Conferencia y sigue siendo el problema más importante y controvertido de la misma. Sesenta artículos del actual texto integrado, además de dos anexos, corresponden al tema, y posiblemente muchos delegados han acabado cansados y roncós discutiéndolos. Aquí, en el primer Comité, es donde las líneas del frente de batalla están mejor definidas. Aquí es donde la Conferencia tendrá éxito o fracasará.

Dentro de la segunda Comisión, varios grupos de negociación mantienen interés esencial para España: El cuarto, que estudia el derecho de acceso de los Estados sin litoral y de determinados Estados ribereños en desarrollo, a los recursos vivos de la zona económica exclusiva (son los ya conocidos con el ampuloso nombre de Estados geográficamente desaventajados); el grupo sexto, que se ocupa de las negociaciones relativas a la plataforma continental, y el séptimo, que estudia la delimitación de las fronteras marítimas entre Estados adyacentes y Estados cuyas costas se hallan frente a frente, y la solución de controversias al respecto. No precisa de muchas explicaciones la atención española a dichos grupos. El acceso de Estados geográficamente desaventajados (algunos no lo son tanto) a los caladeros en que tradicionalmente España ha venido pescando sería perjudicial a nuestros intereses, y de aquí la defensa que se hace a ultranza para que se respeten los derechos; y los criterios de equidistancia o equidad que se contraponen en las discusiones del séptimo grupo, no pueden sernos indiferentes, ya que los problemas de delimitación son para España primordiales por razones obviamente conocidas.

Por último, también será parte interesante en los alcances de la tercera Comisión, ya que los Estados costeros ejercerán en su zona económica amplios poderes en lo que se refiere a la lucha contra la contaminación, así como en lo que respecta a la investigación científica, incluida una posible transferencia de tecnología, si las condiciones se muestran favorables a ello.

Cabe, por tanto, deducir el papel de la importancia de la Marina dentro de la representación española en la Conferencia. Papel compartido en mayor cuantía por otras delegaciones, en cuyas listas de acreditación figuran almirantes o generales jurídicos marinos, como en las delegaciones de Estados Unidos y la Unión Soviética; o jefes de alta graduación, como en las del Reino Unido, Canadá y numerosos países hispanoamericanos. Y es que los aspectos estratégicos no están ausentes de la Conferencia. Piénsese en la circulación de las fuerzas navales y aéreas y los problemas que plantea en el mar territorial, los estrechos, la zona económica y las aguas de los archipiélagos; porque de alguna manera la paz en el mundo y los problemas derivados de los conflictos locales dependen del equilibrio militar global de las superpotencias, y de la circulación de las fuerzas, por esos espacios marítimos en los que tanto hay aún por precisar, ya sean la de los grandes países marítimos o la de otras naciones de menor cuantía. Por ello, el compromiso al que se ha llegado tras

la última sesión de Nueva York salvaguarda todo lo que se refiere a las libertades de alta mar. Y ha sido necesario admitir que la zona económica no formaba parte de alta mar, que su régimen jurídico poseía una cualificación especial, y que su carácter *sui generis* le daba un estatuto particular. Del mismo modo, el texto integrado admite igualmente la libertad de navegación por los estrechos y los archipiélagos, y un cierto número de disposiciones —sin satisfacer por entero— permiten salvar lo esencial.

Un futuro sin demasiadas perspectivas.

¿Cuál va a ser el futuro del Derecho Internacional del Mar? Tan aventurado es formular profecías como emitir un juicio válido. La situación, si no rotundamente optimista, tampoco es totalmente desesperanzadora. Buena parte de las confrontaciones de la Conferencia parecen haber sido resueltas racional y amistosamente. Pero queda aún mucha tela por cortar y, de cualquier forma, hay que admitir que el Derecho marítimo internacional, tradicional y clásico, ha sido modificado bajo la presión mayoritaria del Tercer Mundo, que de esta forma ha reforzado su posición de negociación con los países desarrollados.

Indudablemente, la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar está redactando una especie de Constitución del mar, un proyecto realmente revolucionario, donde con más clarividencia que en otros foros se puede consignar un choque frontal de intereses e ideas; pero ciertamente representa también un considerable avance en las relaciones internacionales. No se ha hundido la nave. Todavía es tiempo de mantenerla a flote frente a los escollos y sobre los temporales. Al menos queremos pensarlo así, quizá un poco contagiados por el luminoso optimismo de un día auténticamente primaveral, en que ponemos fin a este trabajo, desde el bellissimo encuadre de las orillas del lago Lemán.

Ginebra, marzo de 1979.



FOTOGRAFIAS DE TEMAS MARITIMOS

- Publicaremos en estas páginas las fotografías en blanco y negro, sobre temas marítimos, cuya calidad sea aceptada por nuestro Consejo de Redacción.
 - En el reverso de las copias fotográficas, que habrán de estar hechas en papel brillo y en tamaño de 18×24 cm, deberán figurar el título de la fotografía y el nombre, edad, profesión y señas de su autor.
 - Todas las fotografías recibidas, sean o no publicadas, pasarán a la propiedad de esta Revista.
 - El autor de cada fotografía seleccionada y publicada recibirá un premio de mil pesetas.
-

TEMAS PROFESIONALES



LA ADMINISTRACION ECONOMICA EN EL MINISTERIO DE DEFENSA Y EN LA ARMADA

Introducción.



A creación, en fecha reciente, del Ministerio de Defensa y la consiguiente desaparición de los tres Ministerios militares ha tenido, y tendrá en el futuro, repercusiones en su administración económica, ya que la misma se basa fundamentalmente en los ministros y en los delegados o desconcentrados que nombren.

A este hecho primordial hay que añadir la modernización general de los procedimientos administrativos del Ministerio de Hacienda, supremo coordinador de la administración económica estatal, el cual está poniendo al día la legislación por la que se rigen, en esta materia, tanto los organismos civiles como los militares. El tema expuesto en este trabajo está relacionado, directa o indirectamente, con todo el personal de las FAS, ya que, por una parte, toda su actividad estrictamente militar tiene su faceta económica y, por otra, en muchos destinos se ejerce una actividad económica como función principal. Por ello, parece oportuno revisar cuáles son actualmente los principios básicos de la gestión económica del Estado aplicables al Ministerio de Defensa, concretando el alcance de los cambios en la estructura económica

TEMAS PROFESIONALES

de la Armada y en los procedimientos seguidos por la misma hasta la fecha. Será un intento de precisar "quién es quién".

Los condicionantes justificadores de los cambios que se están desarrollando pueden concretarse en:

- La *modernización general* de la estructura económica del Ministerio de Hacienda, reflejada en la Ley General Presupuestaria, Ley y Reglamento de Contratos del Estado, estudios para actualizar la reglamentación de las Ordenaciones de Pagos, la mecanización de la contabilidad del Gasto Público, etc.
- La existencia de un solo Ministerio militar y, por tanto, la *unidad* en la planificación y administración presupuestaria, contabilidad y justificación de los gastos de la Defensa.
- El desarrollo de *nuevas técnicas* en la formación y estructura de los presupuestos generales del Estado, aplicando el concepto de "por programas" desarrollado en el sistema PPBS (Sistema de presupuestación por planes y programas), completado recientemente por el ZBS (Sistema partiendo de cero) o cualquiera de sus adaptaciones y modificaciones.
- Y, por último, la utilización creciente de *ordenadores digitales* en la contabilidad del gasto público, extendiendo a los gastos militares los procedimientos utilizados ya por los ministerios civiles.

Los puntos clave en el nuevo sistema, que no es más que una etapa de la continua evolución de la organización general de la administración económica del Estado, son:

- La *administración de los gastos*, que consiste en su autorización y disposición, con el nacimiento de las correspondientes *obligaciones* por parte del Estado de abonarlos. Esta actividad corresponde a los ministros del Gobierno o a las personas en las que ellos deleguen o desconcentren. Su actuación está limitada por las cuantías y condiciones fijadas en los Presupuestos Generales del Estado y Ley General Presupuestaria y apoyada por Secciones de Contabilidad subordinadas a dichas autoridades.
- La *ordenación de los pagos* para satisfacer las obligaciones contraídas. Esta función corresponde al ministro de Hacienda, que la delega en el director general del Tesoro y ordenadores de Pagos, y se ejerce a instancias de las autoridades que administran los gastos. Se rige fundamentalmente por el Reglamento de Ordenación del Pago, que desarrolla los principios contenidos en la Ley General Presupuestaria.
- El *pago material*, que también corresponde al Ministerio de Hacienda, ejecutándose por las Cajas Pagadoras de las Delegaciones de Hacienda, que se completa, en ocasiones, con la *distribución* que llevan a efecto los habilitados y pagadores.
- La *contabilidad general mecanizada*, que lleva a cabo la Intervención General de la Administración del Estado y otras personas designadas, entre las que se halla el ordenador general de Pagos del Mi-

nisterio de Defensa en cuanto a los gastos militares, el cual, a su vez, tiene unos ordenadores delegados que le auxilian en sus dos funciones básicas, que son las de contabilidad y ordenación del pago.

- Por último, la *fiscalización* de los actos administrativos, que reflejan la actividad económica del Estado, sus justificantes, documentos y cuentas, que es competencia de la Intervención General citada, con la aprobación final del Tribunal de Cuentas y las Cortes.

Primero se pensó describir, en este trabajo, el sistema vigente en la Armada al crearse el Ministerio de Defensa y analizar a continuación los cambios que se producían por las modernizaciones legislativas aparecidas, pero más tarde se consideró que sería más conveniente exponer la nueva situación haciendo las oportunas aclaraciones y observaciones que permitan al personal de la Armada darse cuenta de los cambios experimentados. De esta forma se contribuía al propósito unificador que debe prevalecer en el Ministerio de Defensa, alejando la sospecha de tratarse de una crítica no constructiva de las modificaciones.

Es necesario puntualizar que las ideas expuestas son personales y las mismas pueden no representar los criterios de la Armada o del Ministerio de Defensa. El trabajo no tiene otro propósito que, en términos navales, "aclarar la maniobra".

Fases de la administración económica en Defensa.

El Ministerio de Defensa, como toda organización humana, tiene unas misiones que cumplir, que fija el Gobierno y aprueban las Cortes. Para cumplirlas requiere *medios* de varios tipos, personal, material y servicios de muy varia índole, que debe obtener transformando los créditos presupuestarios puestos a su disposición por la Ley. Esta relación triple, *misión-medios económicos, medios de personal, material y servicios*, debe tenerse siempre presente para entender la administración económica general del Estado y concretamente, en este caso, la de las Fuerzas Armadas. En un sentido amplio podemos considerarla como la actividad conducente a convertir los medios económicos en los necesarios para crear o sostener la *fuerza* a quien se ha confiado una misión, es decir, los elementos de combate y de apoyo a los mismos.

Este concepto es muy amplio y abarcará desde la determinación de las necesidades para cumplir la misión, pasando por su valoración monetaria o presupuestación, la administración de los gastos para obtener el material o servicios y pagar al personal, la ordenación de los pagos que originen las obligaciones nacidas en dicha obtención y la contabilización de los gastos efectuados, justificándolos según las normas del Ministerio de Hacienda aplicables a todos los Ministerios que forman la Administración Pública.

Todo ello, en su día, formará el contenido de la *doctrina económica de la defensa*, hoy en estudio, que establecerá las normas comunes que sobre organización y procedimientos administrativos económicos deberán seguir las FAS.

Determinación de los medios necesarios.

Las misiones a cumplir por las FAS de un país se fijan, normalmente, después de un largo proceso de gestión permanente y cíclica, que desemboca en su aspecto económico en la aprobación de leyes presupuestarias de carácter anual y plurianual. Es la fijación para un determinado período de la triple relación: *misión-medios económicos-medios materiales, de personal y servicios*, que servirá de base a toda la actuación económica del Ministerio de Defensa.

Se comienza estudiando los peligros potenciales del exterior e interior, de acuerdo con la política general del Gobierno, fijando a continuación los problemas militares a resolver de acuerdo con la política y criterios aprobados. Con ello se pueden fijar las misiones de las FAS de forma clara y concreta. La Junta de jefes de Estado Mayor y los Cuarteles Generales del Aire, Tierra y Armada calcularán las *fuerzas*, "objetivos de fuerza", necesarios para resolver los problemas planteados, calculando el material, hombres y servicios que harán falta. Ello, a su vez, será la base para calcular los costes o medios económicos necesarios para obtener, preparar y apoyar a las fuerzas operativas.

Los medios económicos a utilizar en las FAS deberán estar de acuerdo con las posibilidades que permita la situación económica del país. Su proporción respecto al producto nacional bruto podrá oscilar entre amplios límites, como lo demuestran los gastos de diferentes naciones, pero habrá que tener presente con claridad que la triple relación, tantas veces citada, debe cumplirse, es decir, *no puede exigirse el cumplimiento de misiones sin los medios necesarios para ello*. Esta afirmación parecerá evidente, pero continuamente se cae en el error, por parte del Gobierno o de las propias FAS, de desestimarla, lo que conduce a desastres por todos conocidos.

Modernamente, y ante los gastos cada vez más elevados de la organización militar y los sistemas de armas, se han desarrollado unas técnicas de planeamiento y presupuestación que pretenden resolver eficazmente el problema de la mejor utilización de los recursos escasos y limitados. Es el sistema llamado de *Plan, Programa y Presupuesto*, que enlaza los planes y programas político-militares a largo y medio plazo con la presupuestación de los gastos anuales necesarios en el Ministerio de Defensa.

Recientemente se ha empezado a aplicar en las FAS norteamericanas el *zero budgeting system* (sistema partiendo de cero) que promete, más que un ahorro en los gastos, claridad en las relaciones de las misiones y los costes de cada uno de los *elementos* que constituyen las FAS, en función de un grado de actividad previamente definido. En el proceso, expuesto tan someramente, deben intervenir prácticamente toda la organización militar y los supremos escalones de la organización política. Estos, el Gobierno, la Junta de jefes de Estado Mayor, las Cortes, el Consejo Superior de Defensa, etc., fijan las líneas generales de la estrategia política y militar y los medios económicos que podrían dedicarse a esos fines. Los Cuarteles Generales, por sus Secciones Logísticas y

Servicios Económicos, detallan las necesidades y establecen los programas de creación de la Fuerza y su apoyo logístico.

El sistema descrito va de los escalones orgánicos superiores hacia los inferiores y debe completarse con otro en sentido contrario. Para ello se divide toda la organización militar en *elementos* o *subelementos*, como quieran denominarse, que constituyen los organismos de más bajo nivel orgánico, a los cuales puede asignarse una misión o actividad concreta. Estos elementos valoran, de acuerdo con la misión y actividad que les ha sido fijada previamente, los medios de todo tipo que requerirá su cumplimiento, que someten al escalón orgánico superior que analiza el binomio *misión-medios*. De esta forma, prácticamente toda la organización militar interviene en la confección del presupuesto, siguiendo una doble secuencia: de arriba abajo y de abajo arriba, sin perder nunca de vista el equilibrio de los medios calculados y las misiones a cumplir.

En la práctica, se requiere una documentación numerosa, compleja y minuciosa y, por integración sucesiva de las *fichas* que recogen las necesidades de los organismos más simples, se llega a los *planes* y *programas* que abarcan a todas las FAS y enlazan con los sectores económicos civiles implicados, como puedan ser las obras públicas, desarrollos industriales, importaciones de materiales o tecnología. El Ministerio de Defensa está estudiando con gran interés este aspecto fundamental de la administración económica y se espera que en plazo breve establezca la metodología concreta a seguir por las FAS.

Los estudios de planificación y programación dan lugar a los Presupuestos Generales del Estado, que, a propuesta del Gobierno, aprueban las Cortes y servirán como guía fundamental en el período económico a que se refieren.

En la Armada, hasta la fecha, se funcionaba en relación directa con la Dirección General de Presupuestos del Ministerio de Hacienda. Los gastos de material están regidos por la Ley 32/71 y RDL 5/77, los cuales fijan una cantidad total para las FAS que las mismas distribuían entre los Ejércitos de Tierra, Aire y Armada. Para calcular los gastos de personal se tomaba como base el presupuesto del año precedente, con las modificaciones que se deducían de las disposiciones aprobadas por Hacienda en el intervalo transcurrido.

La Armada dividía "su porción" correspondiente a material en varias partes que asignaba a "nuevas construcciones", "mantenimiento" y "apoyo logístico", confeccionando unos documentos denominados "trípticos" que, de forma parecida al sistema Plan-Programa-Presupuesto, calculaba los gastos por conceptos presupuestarios, según la clasificación clásica del Ministerio de Hacienda y dentro de ellos por *partidas* relacionadas con la organización naval y las autoridades gestoras de gastos.

Los trípticos son realmente un esbozo de Presupuesto y pasaban a través del Estado Mayor de la Armada y del Consejo Administrativo del Ministerio a la aprobación del ministro, después de las alteraciones y ajustes que se consideraban necesarios.

TEMAS PROFESIONALES

La información reunida, debidamente estructurada y razonada, era la base del anteproyecto de Presupuesto que la Intendencia General discutía con la Dirección General de Presupuestos del Ministerio de Hacienda. Este último reunía los anteproyectos de los diferentes Ministerios y confeccionaba el proyecto de Presupuestos Generales del Estado, que, aprobado o modificado por el Consejo de Ministros, se presentaba a las Cortes para su aprobación y conversión en Ley.

La nueva estructura de las FAS no hará variar grandemente el sistema seguido hasta ahora en la Armada, pero ésta deberá adaptar su actuación a las directivas que emanen del Ministerio de Defensa.

Administración del presupuesto de gastos.

Aprobados los Presupuestos Generales del Estado, el Ministerio de Defensa, como ya se dijo antes, deberá convertir los medios económicos asignados al mismo en los medios materiales y personales fijados de antemano para poder cumplir sus misiones. Es preciso tener en cuenta claramente que los créditos presupuestarios aprobados no solamente tienen una significación limitativa en su cuantía, sino que están concedidos para determinados tipos de gastos y no para otros cualesquiera.

El proceso para convertir los créditos presupuestarios en materiales y servicios está regido por la reglamentación de carácter general del Ministerio de Hacienda, que básicamente son la Ley General Presupuestaria y la Ley de Contratación del Estado, complementadas por una multitud de disposiciones detalladas muy diversas. Globalmente, esa actividad puede denominarse "Administración o Gestión del Presupuesto de Gastos".

Según la Ley, los responsables de llevar a cabo dicha administración o gestión son los ministros de cada Departamento y, por tanto, es al ministro de Defensa a quien corresponde la administración de los recursos aprobados para las FAS. Sin embargo, su enorme volumen, detalles y complejidad obligan a la *desconcentración* y *delegación* de sus atribuciones en determinadas autoridades que le están subordinadas. La desconcentración, que requiere la conformidad expresa del Consejo de Ministros y su publicidad, significa que la autoridad designada para administrar parte de los recursos de Defensa debe conocer cuáles son con exactitud, es decir, deben estar definidos con precisión y actuar respecto de los mismos cual si fuera el propio ministro, a quien sustituye totalmente, ejerciendo, en nombre propio, todas las atribuciones que le corresponden a este último. En cambio, en la delegación, que también debe hacerse pública, se requiere no solamente la definición de los créditos a que se refiere, sino las atribuciones que concretamente se delegan, así como el período de tiempo de vigencia de la delegación; además, a diferencia de la desconcentración, el delegado responde ante el delegante y actúa en su nombre. Una autoridad desconcentrada puede a su vez delegar, lo que no ocurre con las autoridades delegadas.

La administración o gestión económica que desarrollan estas autoridades se puede concretar en: *Autorizar gastos, disponer gastos* con la contratación correspondiente, *proponer la contracción de las obligacio-*

nes y, por último, *proponer los pagos*. Cada uno de estos actos administrativos se refleja en documentos contables denominados "A", "D", "O" y "P", sus combinaciones e inversos.

"Autorizar un gasto" es la aprobación en principio de un gasto; se reserva la cantidad y de este acto no nace ninguna obligación por parte del Estado. En otras palabras, y en un lenguaje quizá más claro, pero menos preciso, equivale a que la autoridad diga: "Pienso gastar tal cantidad máxima en tal adquisición". La ley obliga a plasmar esta decisión en un documento formal como garantía, a la persona que contrate con el Estado, de que existe crédito suficiente para, si se lleva a cabo dicho gasto, responder de la obligación engendrada.

La "Disposición del gasto" implica una mayor concreción del gasto y nace de un contrato en firme suscrito por el Estado, o de unos derechos nacidos de las disposiciones legales en vigor, dando nacimiento a una obligación si los términos del contrato se cumplen por parte del proveedor, lo que se formaliza por medio de un certificado de realización del servicio o suministro expedido por el correspondiente órgano administrativo. Además de los actos descritos, que son propios de su condición de administrador del presupuesto de gastos, la autoridad considerada "propone" la contracción en cuenta de las obligaciones nacidas del cumplimiento de los contratos, así como de los pagos correspondientes, utilizando los documentos "O" y "P". Estas operaciones, como se verá más adelante, las ejecutan la Ordenación General de Pagos del Ministerio de Defensa, auxiliada por sus Ordenadores Delegados y las Cajas Pagadoras de las Delegaciones de Hacienda.

Se comprende que las autoridades gestoras de los créditos presupuestarios que, además de esta función tienen normalmente el mando o dirección de organizaciones complejas, necesite un órgano de apoyo, denominado Sección de Contabilidad, Sección Económico-legal u otra apelación similar, encargado de ayudarle preparando la documentación, llevando un control de los gastos que se vayan realizando, ejecutando la serie de gestiones preceptivas preparatorias de la decisión, etc.

En la actualidad, el Ministerio de Defensa está refundiendo misiones similares que hasta ahora llevaban separadamente los antiguos Ministerios militares, creando nuevos organismos que engloban o sustituyen a los mismos. En estos casos habrá que tener en cuenta qué alteraciones habrá que hacer en los créditos correspondientes, asignándolos a la nueva autoridad gestora, definiéndola como desconcentrada o delegada del ministro.

Hasta ahora, el ministro de Marina desconcentró sus funciones en las siguientes autoridades gestoras: almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante jefe del Apoyo Logístico, almirante de Personal, intendente general, director de Construcciones Navales, director de Aprovisionamiento y Transportes y director de Investigación y Desarrollo, de acuerdo con la estructura de la correspondiente Sección de los Presupuestos Generales del Estado. También desconcentraba sus funciones en los almirantes de las Zonas Marítimas, jefes de Arsenales y almirante de la Flota, requiriéndose en estos casos, además de la desconcentración, la asignación de créditos por parte de las autoridades ci-

tadas en el primer grupo. El ministro de Defensa confirmó expresamente estas desconcentraciones.

El cambio más notorio es que antes las autoridades desconcentradas extendían y autorizaban los documentos "A" y "D", pero no los "O" y "P", que estaban atribuidos a las Ordenaciones de Pagos de la Armada; y, en cambio, ahora, según el nuevo procedimiento, *todos los documentos contables* los extienden dichas autoridades por medio de sus Secciones de Contabilidad, autorizando los dos primeros y proponiendo los dos últimos.

Otra diferencia que puede alterar la situación actual radica en la administración del recurso de personal, que por desconcentración correspondía al almirante de Personal y que ahora parece ser función del ordenador general de Pagos del Ministerio de Defensa.

Otro punto tendrá también que reconsiderarse y adaptarse a la nueva organización económica, y se refiere a la confección de las nóminas de toda la Armada, que se coordinaba desde la Ordenación General de Pagos del Ministerio de Marina, la cual, de acuerdo con la Intervención del mismo, daba las normas para su confección mecanizada, agrupándolas para facilitar su cobro y distribución. Al desaparecer, como se expone más adelante, la Ordenación General de Pagos, el hecho de que el almirante de Personal deba proponer la contracción de las obligaciones y su pago por medio de su Sección Económico-legal, hace necesaria la modificación del procedimiento seguido por la Armada hasta la fecha.

Contracción de obligaciones y ordenación del pago.

Se ha visto que las autoridades gestoras de los recursos presupuestarios, una vez autorizados y dispuestos los gastos, deben certificar que el material y servicios objeto del contrato han sido recibidos o ejecutados. Para que tenga lugar el pago de la obligación nacida de ley, se exige que sea contraída formalmente en cuenta dicha obligación. Para ello, la autoridad gestora propone la contracción al "contable" del Ministerio de Defensa, que es el ordenador de Pagos de dicho Ministerio, quien, además de ejercer la función ordenadora de pagos de las FAS, es el jefe de Contabilidad de todos los gastos militares.

El ordenador general de Pagos, al recibir los documentos "O", los contraerá en la cuenta abierta al concepto presupuestario, y al recibir los documentos "P" ordenará el pago a la Caja Pagadora de la Delegación de Hacienda correspondiente, después de contabilizar la operación.

La complejidad y conveniencias del servicio hacen que las autoridades gestoras de gastos no remitan los documentos contables directamente al ordenador general de Pagos del Ministerio de Defensa, sino a las Ordenaciones Delegadas del mismo, que actúan como sus auxiliares, comprobando por medio de sus Intervenciones los justificantes de los documentos contables y autorizando los documentos "O" y "P", una vez contabilizados.

La modificación más importante que atañe a la Armada en este aspecto es que al desaparecer el Ministerio de Marina, y su correspon-

diente Presupuesto independiente, su ordenador general de Pagos deja de ser cuentadante y deja por ello de llevar la cuenta de gastos públicos correspondiente, ya que sólo hay un Presupuesto de Defensa y un solo responsable de su contabilización, que es el ordenador general de Pagos de Defensa. En otras palabras, en las Ordenaciones Delegadas de Pagos no se lleva ninguna clase de contabilidad y por ello no parece apropiado que a una de sus secciones se le llame, precisamente, "de contabilidad".

Hasta ahora, volvemos a recordar, eran las Ordenaciones de Pagos de la Armada, que se denominaban General y Secundarias, las que extendían y autorizaban los documentos "O" y "P", que en adelante corresponde extender y proponer a las autoridades gestoras y autorizar a los ordenadores delegados de Pagos o al ordenador general del Ministerio.

Pago y distribución.

El pago material de las obligaciones, si se efectúa en moneda nacional, tiene lugar en las Delegaciones y Subdelegaciones de Hacienda, concretamente en sus Cajas Pagadoras por medio del documento "P", acompañado de los justificantes correspondientes y agrupados por los "documentos de cargo" que se confeccionan al contabilizarlos. Hay dos tipos básicos de pagos: a los acreedores directos, quienes al percibir los importes de sus créditos firman el recibí en el documento "P", y a los que pudiéramos llamar "intermediarios", que son los funcionarios nombrados por el Estado bajo los títulos de pagadores, habilitados, comisionados de cobros y giros, etc., que tienen como misión facilitar el pago de haberes correspondientes al personal de uno o un grupo de unidades y los distribuyen utilizando las Cajas de Ahorros, Cajas Postales de Ahorro u otros establecimientos bancarios, por medio de transferencias o cheques nominativos. Cuando los pagos deben hacerse en moneda extranjera o divisas se sigue un procedimiento doble: el abono de las pesetas necesarias y su conversión en la moneda de que se trate. No es oportuno detallar esta gestión por su complejidad y bastará decir que toda al tramitación de divisas se hace a través del Banco de España, y la situación de las mismas en el exterior, por medio de la Banca nacional y sus corresponsales en el extranjero.

En la Armada, la distribución de los haberes al personal se basa en los siguientes puntos: En cada organismo, unidad o grupo de unidades hay un oficial de Intendencia, denominado "habilitado", que se llama así porque en un principio era habilitado por sus compañeros para el cobro de sus haberes, pero que más tarde fue nombrado por el Estado como pagador, aunque conservó el nombre primitivo. Además, para compaginar la movilidad de las unidades y la fijeza geográfica de las Cajas pagadoras, así como para facilitar la distribución, existen los que pudieran llamarse "habilitados de habilitados", quienes, con el nombre de habilitados generales o comisionados de cobros y giros, perciben de las Cajas Pagadoras los totales correspondientes a varios habilitados. a quienes distribuyen las cantidades que les corresponden, quienes a su vez lo hacen a los interesados que forman las dotaciones de buques

y dependencias. La experiencia demuestra que el procedimiento seguido funciona con eficacia y por ello debería conservarse dentro de la Armada.

Los pagos en divisas están centralizados actualmente en la Armada y ello facilita su tramitación y efectividad. Todas las autoridades gestoras de gastos remiten los expedientes de gastos que requieren su pago en divisas a la Ordenación Delegada de Pagos de la Administración Central del Cuartel General de la Armada, que gestiona su abono y situación de las divisas que distribuye por medio de los agregados navales y misiones en el extranjero. Es necesario tener en cuenta que en la Armada los pagos en divisas son numerosos y cuantiosos, por desarrollarse las construcciones navales en estrecho contacto con las Marinas de otros países y gestionar continuamente adquisiciones en el extranjero, así como tener mucho personal en comisión de servicio y cursos de preparación técnica en otras naciones.

Contabilidad de gastos públicos.

La contabilidad de los gastos militares está centralizada en la Ordenación General de Pagos y se lleva a efecto según las normas dictadas por el Ministerio de Hacienda, por medio de equipos electrónicos digitales. Se abren cuentas a cada uno de los conceptos en que está subdividido el Presupuesto de Defensa y sus asientos reflejan los "Créditos Presupuestos" aprobados, sus "Transferencias", "Autorizaciones", "Disposiciones", "Obligaciones", y "Pagos ordenados", así como las operaciones inversas o anulaciones.

El ordenador general de Pagos de Defensa debe rendir mensualmente la correspondiente cuenta de los gastos militares con su documentación justificativa, elevándola a la Intervención General de la Administración del Estado, quien la pasa sucesivamente al Tribunal de Cuentas y a las Cortes.

Al contraerse en cuenta cada documento contable se produce automáticamente el "documento de control", que refleja la situación de los saldos del concepto presupuestario una vez contraída la operación y que sirve como comprobante al administrador del concepto de que se trate, que los recibe a través de las Ordenaciones Delegadas. Además de la información facilitada por los "documentos de control", la contabilidad facilita de forma periódica, mensualmente por ahora, el estado de las cuentas por conceptos a las Autoridades que los administran, a SEGENECO, al Subsecretario de Defensa y al ministro.

Dada la gran complejidad y volumen de la organización económica del Ministerio de Defensa, en la que puede calcularse la existencia de unas sesenta autoridades desconcentradas que deben remitir su documentación para contabilizar a su Ordenación General de Pagos, se ha considerado la necesidad de que subsistan como ordenadores delegados de Pagos de la anterior la veintena de ordenadores que aproximadamente existían en los antiguos Ministerios militares, para que sirvan de cauce en la tramitación, auxiliando en su labor a la Ordenación General. Sin embargo, su existencia no es esencial y podrían desapa-

recer al contarse con una Ordenación General debidamente organizada con los medios necesarios.

Información complementaria en la Armada.

La administración o gestión del gasto público requiere más información que la facilitada por el "documento de control" y copia de las cuentas mensuales de los conceptos presupuestarios de que se trate. Esos documentos carecen del detalle que la autoridad gestora necesita para llevar el control individualizado de los expedientes y de las "partidas" en que se subdividen los conceptos presupuestarios. El control individualizado de los expedientes permite seguir a cada uno de los mismos, ver el tiempo que tardan en cada fase, descubrir los "cuellos de botella" de la organización, comprobar la eficacia de los diferentes organismos que intervienen en la tramitación total, etc. Es el arma con que cuenta el administrador para corregir defectos y controlar su actuación.

Este problema no solamente interesa a los administradores referido a los conceptos presupuestarios que administra, sino también al almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, como jefe militar de la misma, y a su asesor en materias económicas, el intendente general de la Armada, quienes deben conocer la marcha general del Presupuesto por las repercusiones que pueda tener en la Fuerza y Apoyo Logístico. Para obtener esa información complementaria, que no facilita la Contabilidad de Gastos Públicos exigida por el Ministerio de Hacienda, la Armada ha organizado un sistema de contabilidad a base de equipos electrónicos digitables que es función de la Dirección de Contabilidad, que forma parte de la Intendencia General.

La Armada implantó en la Dirección de Aprovisionamiento y Transportes hace ya cuatro años un sistema que sigue funcionando a satisfacción y es aplicable a cualquier parte del Presupuesto administrado por una autoridad desconcentrada o delegada, dando todos los detalles para llevar su control. Aplicando los mismos principios básicos, más la estructuración presupuestaria por programas, se está montando el sistema que en breve plazo permitirá obtener dicha información aplicada a todos los conceptos cuya administración se asigne a autoridades navales.

Fiscalización.

Cada acto administrativo descrito está fiscalizado por los funcionarios dependientes de la Intervención General de la Administración del Estado afectos a los organismos ejecutantes.

Resumen.

En el inmediato futuro, y después de los reajustes necesarios en la organización actual, la administración económica en la Armada se basará en:

- La existencia de unas autoridades gestoras de gastos apoyadas por las correspondientes Secciones de Contabilidad, que redactarán todos los documentos contables y justificantes, que remitirán a la Ordenación General de Pagos del Ministerio de Defensa, a través de la Ordenación Delegada de Pagos asignada, para su contabilización y ordenación del pago, recibiendo noticia de su contracción en cuenta, a medida que se producen, así como estados periódicos de las cuentas de los conceptos presupuestarios que administran.
- La existencia de la Intendencia General (Dirección de Contabilidad), que llevará la contabilidad individualmente a los expedientes de gastos, que agrupará por partidas y conceptos presupuestarios, de forma que permita llevar el control de su administración, obtener datos estadísticos históricos, etc., como base para el planeamiento, programación y presupuestación de los años futuros, facilitando al mando del Cuartel General de la Armada, almirante jefe del EMA, la asesoría económica correspondiente.

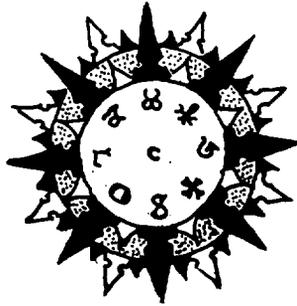
Ramón GONZALEZ TABLAS



BIBLIOGRAFIA

- Long M. Cheek: *Zero-Base Budgeting Comes of Age*. American Management Association, New York.
- Francisco Javier Palom Izquierdo: *El presupuesto base cero*. Asociación para el Progreso de la Dirección. Madrid-14.
- Harold Brown: *Annual Report-Fiscal Year 1979*. Department of Defense Programming Manual. Department of the Navy. Washington.
- Supply Management Reference Bbok*. Office of the Assistant Secretary of Defense.
- Peter A. Pyhrr: *Zero-Base Budgeting*. John Wiley & Sons, Inc.
- Robert G. Murdick: *Information Systems for Modern Management*. Prentice-Hall, Inc Englewood Cliffs, New Jersey.
- Fremont J. Lyden y Ernest F. Miller: *Planning, Programming, Budgeting*. Rand Mc Nally College Publishing Company.
- Theodore W. Bauer: *Requirements for National Defense*. Industrial College of the Armed Forces, Washington.
- The Bundeswehr Planning System*. Ministerio de Defensa alemán.
- Proyecto de aplicación al sector de defensa en España de las técnicas presupuestarias por programas*. VII Curso de Estudios Económicos de Aplicación Militar. Academia de Intendencia del Ejército.
- Enrique Fuentes Quintana: *Estudio introductorio al libro de Charles Schultze*,

- "PPBS, Política y Economía del Gasto Público". Instituto de Estudios Fiscales.
- Jesús Palacios Rodrigo y Ceferino Argüello Reguera: *El Presupuesto por Programas en España*. "Revista de Hacienda Pública Española", núm. 50, 1978.
- Luis R. Beneyto Juan, Jesús Palacios Rodrigo y Ceferino Argüello Reguera: *El Presupuesto Base Cero*. "Revista de Hacienda Pública Española", número 50, 1978.
- Commander Crosby y LT Commander Roberston: *Zero-Base-Budgeting- A Primer For The Non-Comptroller*. "Navy Supply Corps Newsletter", abril 1978.
- Captain Smith Downey: *The Navy's Experimentation With Zero Base Budgeting*. "Defense Management Journal", enero 1978, y "Navy Supply Corps News Letter", mayo 1978.
- James D. Suver y Ray L. Brown: *Where Does Zero-Budgeting Work?* "Harward Business Review", noviembre-diciembre 1977.
- Cte. Bryant: *Presupuesto Base Zero (ZBB)*. "Revista Aeronáutica". *Preparation and Submission of Budget Estimates (1977)*. Office Management and Budget. Bulletin 77-9.
- Peter A. Pyhrr: *The Zero-Base Approach to Government Budgeting*. "Public Administration Review", enero-febrero 1977.
- Senior International Defense Management Course*. Defense Resources Management Education Center.
- Curso Informativo de Dirección Logística para Oficiales Generales*. Escuela de Guerra Naval.





LA LEGISLACION NOTARIAL EN LA ARMADA

Antecedentes.



ESDE el siglo XVIII existió en la Armada el llamado Cuerpo de Ministerio, luego Cuerpo Administrativo, y que en nuestro siglo se convirtió en Cuerpo de Intendencia e Intervención. Estos Cuerpos, además de realizar las funciones gestoras y fiscalizadoras que les eran propias, desempeñaban, lógicamente, funciones notariales.

Ante el evidente contrasentido e incongruencia de que la gestión y la fiscalización de los gastos militares de la Armada estuviesen a cargo de personas que dependían de un mismo Cuerpo —el de Intendencia e Intervención—, al advenimiento de la II República se juzgó procedente su separación, la cual se llevó a cabo por Decreto de 2 de julio de 1931. Poco más tarde, y por otro Decreto de 29 de septiembre de 1931, se aprobó un Reglamento Provisional de la Intervención Civil de la Marina.

En el preámbulo del primero de los citados Decretos se exponían las razones de la separación de funciones y de la creación de la Intervención Civil de Marina, y que eran éstas:

a) La simultaneidad de funciones, gestora y fiscal, del llamado Cuerpo de Intendencia e Intervención no podía ni debía continuar, y al buen gobierno de la Hacienda Pública y a los intereses nacionales convenía que la fiscalización de la función gestora se ejerciese por un Cuerpo con la máxima responsabilidad personal, respetabilidad e independencia de cualquier otro.

b) La función fiscal e interventora no debía limitarse a la comprobación de expedientes y documentos, que inmoviliza en las oficinas a los funcionarios interventores, sino que debe tender a la corrección o enmienda en el terreno de los hechos, a la vista de la realidad, mezclándose en la vida del organismo naval, con lo cual se hará mucho más eficaz su acción.

c) La entonces notoria falta de independencia de los fiscalizadores del gasto público, que fue causa de dispendios y erróneas aplicaciones de los caudales públicos.

d) La Intervención Civil de Marina prestaría su servicio como rama de la Intervención General de la Administración del Estado cuando ésta pasase a depender directamente del Parlamento.

Por el segundo de los citados Decretos, el de 29 de septiembre de 1931, se estableció que el Cuerpo de Intervención Civil de Marina carecería de fuero militar y estaría libre de las autoridades militares, que no ejercerían jurisdicción directa o indirecta sobre los interventores, si bien estarían sujetos a la autoridad del centro o dependencia en que prestasen sus servicios, en lo que se refiera al régimen y funcionamiento de las oficinas.

Mediante estas dos disposiciones reseñadas, se esclareció la función interventora, confundida hasta entonces con la de Intendencia en un mismo Cuerpo, llamado de Intendencia e Intervención, y antes Cuerpo de Administración de la Armada.

Opina Raquejo que la Intervención Civil de Marina, proyectada durante la República con deseos de perfeccionar la fiscalización del gasto público en el Ministerio del ramo, no tuvo la acogida deseada, ni por los interventores ni por los intervenidos.

Disposiciones que la regulan.

Creemos que la fe pública militar que, por delegación de la fe pública del Estado, e independiente de la fe pública notarial en su origen y en su historia, ejercían los intendentes e interventores fue afectada por los dos Decretos antes citados en el sentido que los interventores, al pasar a ser civiles, perdieron la fe pública militar, es decir, las funciones notariales, que pasaron a ser ejercidas por el Cuerpo de Intendencia, que nunca perdió su carácter militar.

Esta puede ser la razón que justifique el contrasentido de que los intendentes mantuviesen la fe pública en la Armada hasta diciembre de 1975. Y decimos contrasentido porque, aunque los interventores de la Armada fueron civiles —según queda expuesto—, por Ley de 7 de diciembre de 1939 se dio a su Cuerpo otra vez carácter militar, es decir, se militarizó. No se entiende que, habiendo recobrado la condición de militar, no se hubiese recuperado la función notarial hasta la publicación del Decreto de 5 de diciembre de 1975.

Aquella Ley de 7 de diciembre de 1939 estableció que el Cuerpo de Intervención de Marina tendrá carácter y categoría militares, con las mismas condiciones y deberes que los demás Cuerpos de la Armada, dependiendo en este aspecto y para nombramientos, ascensos, destinos, situaciones y demás vicisitudes del Ministerio de Marina.

A partir de aquí, nos encontramos con un Cuerpo militar que no tenía un Reglamento como tal militar, sino un Reglamento de Intervención Civil de Marina, no derogado entonces y que además tenía el adjetivo de "provisional". Y sin funciones notariales, ni fe pública militar.

El 5 de diciembre de 1975, por Decreto 3.441/1975, se aprobaron las normas sobre organización y funciones de la Intervención de la Armada, publicadas en el *Diario Oficial de Marina* número 293. No es un verdadero Reglamento orgánico, pero se asemeja. Es muy tardío, en relación con los Reglamentos de Intervención de Tierra (1963) y Aire (1964). Es en cierto modo más incompleto que estos dos últimos. Pero vino a cu-

brir un vacío y a terminar con el contrasentido de carecer el Cuerpo de Intervención de la Armada de la fe pública notarial.

Las funciones del Cuerpo habrán de desarrollarse en armonía con la organización de funciones y cometidos contenidos en la Ley Orgánica de la Armada de 1970.

También son de tener en cuenta las circulares conjuntas de la Ordenación General de Pagos —hoy Ordenación Delegada de Pagos— e Intervención Central, así como las de la Intervención General de la Armada y las que pudiese dictar la Intervención General del Ministerio de Defensa.

Otras disposiciones de aplicación para las funciones notariales son el Código Civil, la Ley y Reglamento del Notariado y las de carácter general e instrucciones particulares que se dicten sobre la materia, según establece el artículo 6 del Decreto al referirse a la fe pública en la Armada en tiempo de guerra y en campaña.

Examen de la reglamentación actual y caracteres.

El Decreto de organización y funciones del Cuerpo de Intervención de la Armada tiene un contenido de 19 artículos, una disposición derogatoria y una disposición final. Fue promulgado por el Rey Juan Carlos I, con la firma, como representante de la Administración del Estado, del entonces ministro de Marina almirante Pita da Veiga.

El Decreto mereció el informe favorable del Ministerio de Hacienda y se utilizó la forma de decreto por ser desarrollo de leyes —dice su preámbulo—, y que son las que hemos referido al comienzo de este trabajo, y porque era necesario de alguna manera derogar, mediante una disposición de rango adecuado, el Reglamento Provisional del Cuerpo de Intervención Civil de la Marina de 1931.

Los seis primeros artículos del decreto no tienen título, apareciendo sólo bajo un anacrónico “dispongo”, que entendemos no es un título como los que luego figuran, y que son así:

Organismos de la Intervención de la Armada. Intervención General. Intervención Central. Intervención de la Jefatura del Apoyo Logístico. Intervención del Departamento de Personal. Intervención de las Zonas Marítimas y de la Jurisdicción Central. Intervención de los Arsenales. Intervención de los Organismos Autónomos. Intervención de la Subsecretaría de la Marina Mercante. Sección de Intervención en el Consejo Supremo de Justicia Militar. Oficina de Enlace de la Intervención General de la Administración del Estado con la Intervención General de la Armada.

Como se ve, en ningún título se refiere a la función notarial, aunque se encuentra recogida en varios artículos. Veámoslos.

Si bien en el artículo uno se señala como misión de la Intervención de la Armada la de “garantizar la correcta aplicación de los caudales públicos y de los bienes y propiedades del Estado”, y dentro de esta misión no está encuadrada la función notarial, es ya en el artículo dos

cuando dice que “la Intervención de la Armada autorizará además los actos y documentos para los que esté facultada con arreglo a la legislación vigente”. Esta *autorización* es, sin duda, una función notarial.

En el artículo cuatro, apartado b), se ocupa de la fe pública de la siguiente forma: “asimismo, corresponde a la Intervención el ejercicio de la fe pública de la Armada, salvo en las unidades a flote navegando, en las que desempeñará tal cometido el jefe u oficial de Intendencia más caracterizado a bordo, o quien, en su defecto, desempeñe sus funciones”.

Obsérvese que dice “fe pública de la Armada” y no “en la Armada”. Ejército dice “fe pública militar” (artículo 37 de su Reglamento” y Aire “fe pública en el Ministerio del Aire” (artículo 34). Pero ello no debe entenderse en el sentido de que la Armada tenga una fe pública propia, distinta de la militar de los otros dos ejércitos. Es la misma, pero en esfera militar distinta. Esto se corrobora en el artículo seis, que habla de “fe pública en la Armada”.

El Decreto 3.441/75, de organización y funciones de la Intervención de la Armada, no denominado Reglamento, aunque en la práctica se le llame, es de menor extensión que sus precedentes de Ejército y Aire. Este menor contenido se refleja principalmente en la organización y funciones, aunque en lo referente a la función notarial es casi igual que los otros, con las pequeñas diferencias —en general, pequeñas, pero favorables diferencias— que se señalan en este trabajo.

El Decreto omite toda referencia a “tomas de razón”, no refiriéndose a ellas ni desde el punto de vista fiscal ni notarial. Sin embargo, la toma de razón se viene realizando en Marina, y en la práctica de una forma más simple que la actualmente en vigor en Tierra y en Aire. Evita repeticiones al hablar de funciones de las Intervenciones de Zonas Marítimas, por lo que simplifica y abrevia texto.

El Decreto, que enumera las funciones notariales, carece, como en Tierra y Aire, de una organización de la Notaría Militar en cuanto Servicio. Debíó haberse previsto, tal vez, dentro de la lista de organismos del artículo siete. No obstante, aparece referencia a ella, entendemos que como servicio, en el artículo trece, punto tres, al adscribirla a las Intervenciones de las Zonas Marítimas y de la Jurisdicción Central.

Carece el Decreto, al no tratar de la Notaría Militar, mejor Notaría de la Armada, como servicio, de toda mención a archivos notariales o protocolos, que deberían existir y organizarse debidamente en las Zonas Marítimas, Jurisdicción Central, y uno de carácter general o central en la Intervención General del Ministerio de Defensa.

La función notarial en buques de la Armada navegando.

Está claro que el ejercicio de la fe pública en la Armada corresponde al Cuerpo de Intervención. Pero puede ser punto dudoso el hecho de que en las unidades a flote *navegando* desempeñará la fe pública el jefe u oficial de Intendencia más caracterizado a bordo (lógicamente, el más antiguo de mayor graduación), o quien, en su defecto, desempeñe sus funciones (normalmente, el oficial de cuenta y razón, o el de cargo,

o quien sea designado por el comandante del buque, de no existir ninguno).

Estas funciones notariales de la Intendencia no son más que una reminiscencia o una pervivencia de lo que anteriormente al Decreto 3.441/75 poseían: la fe pública militar en la Armada.

Ahora bien, ¿son funciones impropias de la Intendencia y propias de la Intervención y que aquélla desempeña *por delegación* de ésta cuando la unidad a flote está navegando? ¿O son funciones propias de la Intendencia y que ésta ejerce *por sustitución* del interventor fedatario?

Quienes aboguen por esta segunda posición pueden basarse en que la Intervención es la depositaria de la fe pública militar en la Armada, que recibe del Estado como una modalidad de la fe pública. Si así fuere, la Intervención no puede delegar en otro, la Intendencia, lo que a su vez ha recibido en delegación. No se puede delegar lo delegado. La Intervención de la Armada no sufriría con esta teoría ninguna merma en sus funciones propias, de la misma forma que tampoco sufre merma en sus funciones un notario civil ante el ejercicio de la función militar por militares. Son dos campos distintos y en cierto modo independientes.

Quienes defiendan la primera posición —Intendencia actuando *por delegación*— lo harán pensando en la unicidad de la fe pública militar y en que ésta pertenece por Decreto al Cuerpo de Intervención, y que sólo razones de imposibilidad accidental —al no haber interventores embarcados en buques navegando— permiten que los intendentes actúen *por delegación* en una unidad a flote alejada de su base, donde siempre hay un interventor.

Esta primera posición, que mantiene la tesis de la *delegación* de la Intervención, parece ser la que se desprende del contenido del artículo trece cuando establece que las Intervenciones de las Zonas Marítimas y de la Jurisdicción Central se relacionarán con la Intervención General de la Armada en los asuntos referentes a la inspección fiscal de buques y dependencias, y en todo lo relativo al ejercicio de la Notaría Militar, que ejercerán en el ámbito de sus respectivas Zonas. Es decir, que la Notaría de la Armada y sus instrucciones, emanando de la Intervención General, llegan a la Intervención de una Zona Marítima y pasan a los buques con base en su jurisdicción o apostadero que dependa de la Zona.

El mismo artículo trece del Decreto, en su punto uno, dice que las Intervenciones de las Zonas Marítimas ejercerán las funciones fiscales, las de asesoramiento y las que les encomiende el Tribunal de Cuentas del Reino en los centros, dependencias y buques pertenecientes a estas jurisdicciones o que, integrados en la Flota, tengan en ella su base. Aunque no se refiere para nada a las funciones notariales, por analogía puede deducirse lo antes dicho.

Facultades de carácter notarial militar.

El artículo cinco del Decreto 3.441/75 desarrolla la fe pública de la Armada en la siguiente forma: En el ejercicio de la fe pública, los interventores o, en su caso, el personal a quien corresponda a tenor del

TEMAS PROFESIONALES

artículo anterior (unidades a flote navegando) tendrá las siguientes facultades, que ejercerán de acuerdo con las instrucciones que se dicten a propuesta del interventor general de la Armada (esto confirma lo antes expuesto sobre la actuación de los intendentes *por delegación*; no es función propia de ellos porque tienen que cumplir las instrucciones que reciban, dictadas a propuesta del interventor general de la Armada):

- a) Autorizar en testimonio por exhibición o copias, simples o en relación, totales o parciales, toda clase de documentos militares, e igualmente civiles que hayan de surtir efectos en organismos de carácter militar. A este respecto se considera documento militar todo aquel expedido por autoridades militares, cualquiera que sea su cargo, empleo o asimilación.
- b) Legitimar las firmas puestas en cualquier documento militar o civil que haya de surtir efecto en dependencias militares, cuando su autenticidad les conste de modo indubitado, bien por conocerlas, bien por haber sido estampadas en su presencia. La legitimación se extiende a fotografías, huellas digitales, planos, descripciones de objetos y otros análogos, siempre que al fedatario le constase su exactitud.
- c) Instruir, en general, las informaciones testificadas que procedan, y de modo especial las referentes a cobro de haberes por herederos de fallecidos, anticipos de pensión y pensiones de desaparecidos.
- d) Autorizar en el ámbito de la Armada las actas previstas en la legislación vigente, salvo las propias de los órganos colegiados.

El contenido del precitado artículo cinco es similar al correspondiente del Reglamento de Ejército, con las siguientes modificaciones:

- 1.^a No dice que la legitimación podrá extenderse..., sino que se extiende a fotografías, huellas... Más correcto.
- 2.^a Marina utiliza, más propiamente, la palabra *fedatario* en lugar de la de interventor.
- 3.^a Al final del artículo, al referirse a las actas, dice: "Salvo las propias de los órganos colegiados". No creemos en este caso que hubiera sido necesario el añadido, por cuanto que las actas previstas tienen el carácter de *notariales militares*, cosa que las de órganos colegiados, a través de sus Juntas, no tienen. Lo que sí parece querer indicar es que si un interventor actúa en un acta como notario militar para dar fe de algo o autorizar algo, al mismo tiempo no puede actuar como elemento fiscalizador o interventor propiamente dicho. Cabe la dualidad de funciones en una misma persona, pero no en un mismo acto.

La función notarial en tiempo de guerra y en campaña.

La fe pública en la Armada en tiempo de guerra y en campaña se ejercerá de acuerdo con lo que sobre el particular establece el Código Civil, la Ley y Reglamento del Notariado y cuantas disposiciones de carácter general e instrucciones particulares se dicten sobre las materias

correspondientes. En consecuencia, abarcará la autorización de *todos los actos, documentos y contratos* que integran la función notarial en su más dilatada esfera.

Al igual que había sucedido con el Reglamento de Aire, que le precedió, aunque alejado en el tiempo, omite el Decreto de Marina toda referencia a un Decreto de 25 de septiembre de 1941, relativo a fuerzas expedicionarias en campaña. Posiblemente, la razón de su omisión, tanto por parte de Aire como de Marina, haya sido la mención que en dicho Decreto se hacía al Ministerio del Ejército, o creer que no puede haber otras fuerzas expedicionarias que las exclusivas del Ejército de Tierra, o pensar que la razón de ser del Decreto fue muy concreta: la marcha de la que se llamó División Azul de voluntarios que fue a combatir a los frentes del Este europeo. Y que pasada la causa, no había razón para el mantenimiento.

Creemos que la omisión de este Decreto en los textos reglamentarios no debió producirse, por las siguientes razones:

1.^a El Decreto no está derogado, antes bien, refrendado en el Reglamento de Tierra de 1963, muy lejos ya del motivo o causa de su promulgación.

2.^a Cabe la existencia de fuerzas expedicionarias en campaña fuera de nuestra nación, y que estén integradas por unidades o flotillas aéreas o navales sin ninguna dependencia del Ejército.

3.^a Ni en el preámbulo ni en el texto articulado del Decreto hacen mención alguna a la División Azul. Es, pues, un Decreto con posibilidades *ad futurum*.

4.^a Es la primera vez que se reconoce al Cuerpo de Intervención la más amplia y absoluta función notarial, luego recogida en las tres reglamentaciones de Tierra, Aire y Mar.

En nuestra opinión, los Ejércitos de Aire y Mar deberían estudiar las consecuencias de esta omisión y prever todos y cada uno de los casos en que fuerzas expedicionarias de la Armada o del Aire pueden encontrarse, tanto en casos de paz como de guerra, ya que estas fuerzas pueden formar parte de un conjunto militar aliado en apoyo de una nación amiga atacada, o de una misión bélica o pacificadora encomendada por la O. N. U., en acción de protectorado, de mandato, en ayuda de nación amiga, etc.

Fuerzas expedicionarias de la Armada.

En relación con la Armada, fuerzas navales expedicionarias podrían encontrarse en alguna de estas situaciones:

1. *Embarcadas*.—Pueden serlo en paz o en guerra o campaña. Y en los dos casos, navegando o en buque atracado o fondeado. Navegando puede ser por aguas nacionales, internacionales o extranjeras. El buque atracado o fondeado puede estar en puerto nacional o en uno extranjero.

TEMAS PROFESIONALES

2. *En tierra.*—En época de paz pueden estar en España o en el extranjero. En guerra o campaña (en sentido estricto) también pueden encontrarse en España o en el extranjero.

3. *Maniobras, ejercicios, campaña en sentido amplio.*—Estas fuerzas pueden estar embarcadas o en tierra, y normalmente sólo en época de paz.

4. *Otros casos.*—Fuerzas de Marina en buques encallados o naufragados; en buques de guerra aliados; en buques de guerra enemigos; en buques mercantes españoles o de pabellón extranjero, aliados o enemigos, etc.

Si los ejércitos sirven en la paz para la guerra, si los ejércitos deben tener todo previsto para el caso de guerra, también la Armada y el Ejército del Aire deben prever las múltiples circunstancias en que pueden verse envueltos y, dentro de ellos, los servicios de Intervención han de prevenir con exactitud cuáles son las funciones notariales que será necesario ejercer. Entonces, en la guerra, no cabrán dudas ni vacilaciones, porque no habrá tiempo.

Este punto, creemos de interés, puede ser desarrollado en un próximo trabajo.

Conclusiones.

- Las funciones notariales en la Armada son ejercidas por el Cuerpo de Intervención. Sólo en el caso de unidades a flote navegando las ejercerán los intendentes embarcados o quienes hagan sus funciones, y siempre por delegación, sustitución o ausencia del interventor.
- En tiempo de paz, los fedatarios de la Armada realizan su función notarial limitada a los casos específicamente señalados en el Decreto 3.441/75.
- En tiempo de guerra y en campaña, las facultades de los interventores —y de quienes los sustituyan como fedatarios públicos en los buques navegando— abarcan a toda clase de actos, documentos y contratos, en un abanico de posibilidades tan amplio como el del propio notario civil.
- Sería muy conveniente que se reglamentasen concretamente los supuestos de las fuerzas expedicionarias aéreas y navales, y el ejercicio de la fe pública en ellas.
- La Notaría de la Armada debe organizarse como servicio, creándose los protocolos correspondientes y un protocolo central adscrito a la Intervención del Ministerio de Defensa que fuese común para los tres ejércitos.
- Las Notarías de la Armada vienen desempeñando actualmente sus funciones, aunque todavía no en la total medida de sus posibilidades.

— No olvidemos, por último, que las Notarías de la Armada pueden prestar muy valiosos servicios de forma eficaz, rápida y gratuita, con el ahorro de gastos que ello supone para el personal de la Armada que precise de su fe pública militar y para la propia Administración de la Armada.

Robustiano FERNANDEZ BALLESTEROS

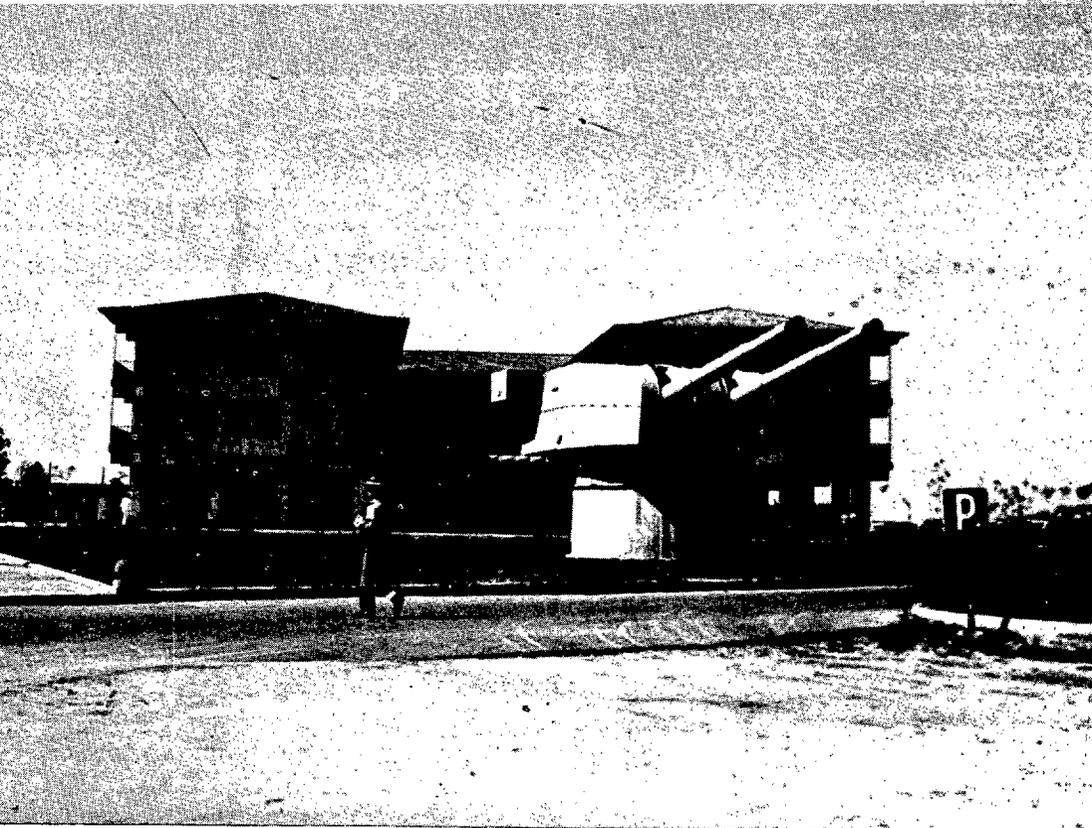


BIBLIOGRAFIA

- Antonio RAQUEJO: *La Notaría Militar*. Editorial Aeronáutica. Madrid, 1963.
- Antonio RAQUEJO: *Itinerario histórico de la Intervención General del Estado (1808-1974)*. Instituto de Estudios Fiscales. Madrid, 1976.
- José GELLA ITURRIAGA: *La Intervención en la Administración Militar*. Publicación de las Primeras Jornadas sobre control de la actividad financiera de la Administración Pública. Ministerio de Hacienda, 1975.
- Reglamentos de los Cuerpos de Intervención de los Ejércitos de Tierra, Aire y Mar*, de 1963, 1964 y 1975, respectivamente.
- ACADEMIA DE INTERVENCIÓN MILITAR: *Derecho Notarial*. Publicación de la Dirección de Enseñanza, Curso de Diplomas, 1976.
- ACADEMIA DE INTERVENCIÓN DEL AIRE: *Derecho Notarial Militar*. Curso de Diplomas, 1977-1978.

De carácter general:

- Pedro AVILA: *Estudios de Derecho Notarial*. Editorial Montecorvo. Madrid, 1973.
- Enrique GIMÉNEZ ARNAU: *Derecho Notarial*. Ediciones Universidad de Navarra. Pamplona, 1976.



SEGURIDAD EN VUELO



EFINIR la Seguridad en Vuelo es relativamente sencillo; se podría decir que hay seguridad cuando no ocurren accidentes y que el conjunto de medios o elementos que nos aseguren conseguir ese objetivo es la Seguridad en Vuelo.

Los accidentes de aviación son muy caros en pérdidas materiales y mucho más en pérdidas humanas, pues si el material admite reposición, las personas no. Por eso, el fin primordial de la Seguridad en Vuelo es evitar el accidente. La causa primera de los accidentes puede estar quizá en eso que llamamos riesgo. El riesgo es la peligrosidad que lleva implícita el desarrollar un trabajo determinado, que evidentemente no es igual para todos y que hay que aceptarlo a sabiendas de que existe y de que nos va a acompañar continuamente, pero contra el que podemos disponer de la gran defensa que supone la Seguridad.

Según esto, podemos obtener una primera conclusión: el riesgo existe en un trabajo determinado y está en razón inversa a la seguridad con que se realice ese trabajo. Que volar entraña un riesgo, creo que esta fuera de toda discusión; pero a la pregunta de qué cantidad o grado de peligrosidad existe en el vuelo se puede contestar con lo siguiente:

La aviación en sí misma no es peligrosa; pero, en mayor grado aún que la mar, no perdona al descuidado, al incapacitado o al negligente.

No se puede decir más con menos.

Independientemente de la mayor o menor peligrosidad del vuelo, hay una realidad palpable, los accidentes. No es agradable hablar de ellos y parece además que es tema de pesimistas, cuando en realidad tratar de evitarlos es una postura totalmente optimista; se puede luchar contra el accidente, se puede combatirlo y evitarlo, lo malo es que los accidentes que se evitan no se ven, y habla más en contra de la Seguridad un solo accidente que se produzca que a favor diez que se eviten.

Es prácticamente imposible conseguir cero accidentes, y si se van a producir podría pensarse que la Seguridad sobra y que el tiempo y dinero gastados resultarán inútiles, pues pretenden evitar lo inevitable. Estamos de acuerdo en que un programa de Seguridad es caro y molesto, pero para ver la rentabilidad de esta inversión hay que analizar los resultados obtenidos en un determinado número de horas de vuelo. Si los accidentes disminuyen, la razón de ser del programa es-

TEMAS PROFESIONALES

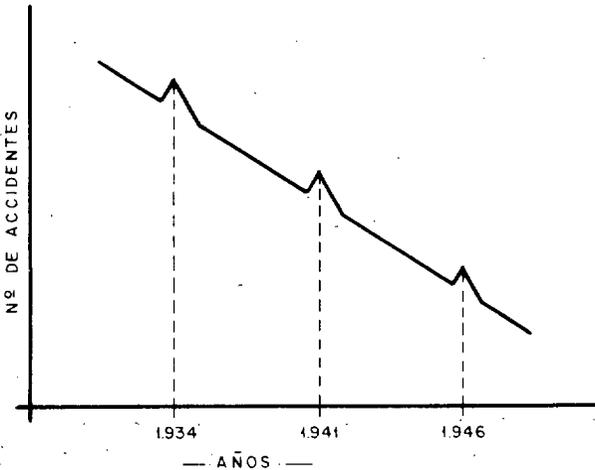
tará más que justificada. Si, por el contrario, aumentan, una de dos, o las normas son malas o, si son buenas, no se cumplen. Antes de llegar al establecimiento de un programa preventivo, vamos a ver la historia de lo que queremos eliminar, es decir, de los accidentes.

En estudios hechos en los Estados Unidos se observó que los accidentes se reducen desde el año 1920, a excepción de los años 1934, 1941 y 1946; las razones para el aumento de los accidentes durante estos años fueron las siguientes:

Año 1934: El presidente Roosevelt pidió correo aéreo todo tiempo. La misión excedía al entrenamiento.

Año 1941: Mucha demanda de pilotos para la guerra.

Año 1946: Falta de pilotos experimentados después de la segunda guerra mundial.



La Fuerza Aérea norteamericana obtuvo los siguientes resultados por 10.000 horas de vuelo:

Años	Accidentes por 10.000 horas de vuelo
De 1950 a 1959	De 3,6 se redujo a 0,6
De 1960 a 1969	De 0,6 se redujo a 0,4

Las causas que producen accidentes se pueden agrupar de esta forma:

1) factores humanos; 2) mantenimiento; 3) misceláneas; 4) indeterminado, y 5) manufacturación.

Como se ve, intervienen una gran cantidad de variables, desde la casa constructora hasta el utilizador, pasando por el mantenedor y la misma casualidad, incluyendo también la buena o mala suerte. A la vista de este complejo sistema, no se puede adelantar un número previsible de accidentes; pero, para concretar, podemos establecer la siguiente fórmula:

$$\text{Número de accidentes} = \frac{\text{causas}}{\text{seguridad}}$$

Lo ideal sería cero accidentes, para lo cual no hay más solución que hacer cero las causas o la Seguridad infinita; ninguna de las dos soluciones es posible.



El accidente no es una *maldición divina*, sino un fenómeno natural producido por causas totalmente explicables la mayoría de las veces, aunque en determinados casos se muestra extraordinariamente celoso y guarda su secreto tan profundamente que resulta imposible describirlo. Afortunadamente, estos casos son los menos. Normalmente, el accidente se parece a un jeroglífico o a un rompecabezas que admite la investigación y la recomposición, pero al que hay que dedicar mucho esfuerzo.

Para reducir las causas hay que conocerlas, y esto sólo se consigue a base de investigar cuando se produce el accidente y a base de experiencia acumulada. Para llevar a cabo la investigación y para que la experiencia no se diluya en el tiempo, es necesario que exista un

TEMAS PROFESIONALES

departamento de Seguridad, responsable de mantener un espíritu alerta en todos los que intervienen de una forma o de otra para hacer posible el vuelo. Las medidas que se adopten tienen que mantener su permanencia, si están refrendadas por su eficacia comprobada a lo largo del tiempo, en caso contrario habrá que estudiar nuevas normas. Para que el departamento de Seguridad pueda desarrollar su trabajo con eficacia es necesario que dependa directamente del mando, para que sus decisiones puedan tomarse por encima de las diversas unidades, es decir, que las soluciones de carácter general no estén condicionadas a casos particulares; pero para que esas medidas surtan efecto tiene que existir alguien en esas unidades que sea responsable de la Seguridad. El programa preventivo de seguridad en una organización que abarque diferentes unidades puede establecerse de la siguiente manera:

1) seguridad a nivel general; 2) seguridad a nivel unidad, y 3) seguridad a nivel personal de vuelo.

La Seguridad a nivel general ha de incluir todas las normas de uso común y obligatorio que afecten al conjunto y que tienen que ser estudiadas de acuerdo con la forma de trabajo y circunstancias de ese conjunto.

La Seguridad a nivel unidad consiste en fijar unos *estandar* para ese caso específico, que mantengan el grado de eficacia y preparación requerido para esa unidad. Una forma de conseguir esta Seguridad es a base de una lista de comprobación que, pasada periódicamente, pueden dar una idea del grado de Seguridad con que se trabaja. Una pregunta de esta lista podría ser, por ejemplo:

¿Es informado el jefe de la unidad de cualquier circunstancia que suponga peligro para el personal o material? ¿Cómo?

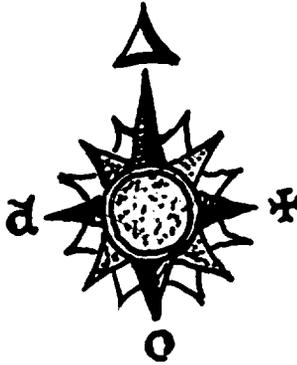
La Seguridad a nivel personal de vuelo incluye todas las medidas que deben tomarse para mentalizar al personal de vuelo que la Seguridad depende en gran parte de él, que la Seguridad tiene que ser una forma de actuar continuamente y no temporalmente cuando alguien vigila.

El director de la Oficina de Seguridad aérea del NTSB (*National Transportation Safety Board*), Gerard M. Bruggink, ha manifestado que: *los accidentes son necesarios para mantener cierto margen de Seguridad; pero no cabe duda que cuanto menor sea el número de accidentes mayor será el margen de seguridad que estamos manteniendo.*

Resumiendo, la Seguridad existe, está ahí, pero hay que trabajar para conseguirla. A veces exigirá un esfuerzo considerable conseguir cierto grado de Seguridad, pero podemos estar seguros que los resultados compensarán generosamente ese esfuerzo. Las personas que desarrollen este trabajo han de ser observadoras, imaginativas y ricas en

ideas, porque si ya es un logro evitar que la misma causa produzca dos accidentes iguales, la genialidad está en anticiparse a esas causas y evitar el accidente antes de que se produzca. Este trabajo es incómodo y poco lucido a primera vista, ya que los resultados sólo se ven a veces a largo plazo, pero a los que lo desarrollan les queda la satisfacción de que han ahorrado vidas y material.

Joaquín RODRIGUEZ JUNQUERA





NOTA INTERNACIONAL



Victoria brillante.

Todo fue por un voto de diferencia. El debate en el que se jugaba la confianza o no al Gobierno en la Cámara de los Comunes, enraizado con el tema del referéndum escocés, hizo caer al gabinete laborista por un solo voto en contra. Lo del referéndum en Escocia fue un simple motivo de forma que hizo destapar una olla largo tiempo sobrecargada de presión.

Sin embargo, una vez convocadas las elecciones generales al caer el Gobierno, las predicciones no eran claras para ninguno de los dos grandes partidos en litigio. Esa desconcertante técnica electoral de las encuestas hacía que éstas lo mismo apuntasen un día al norte, como al otro día giraban 180 grados y señalaban al sur. Además, la campaña electoral ha sido más bien monótona y de escaso relieve intelectual, lo cual no debe de extrañar, ya que estamos presenciando un proceso acelerado de la decadencia británica en todos los órdenes y sentidos, pese a que los yacimientos del mar del Norte pudieran dar un respiro político para encauzar la problemática que hoy tiene planteada Londres sin demasiados agobios financieros. Ya ha quedado enterrado aquel equilibrio político labrado el siglo pasado. Las cosas han cambiado, y ahora cabe preguntarse lo que harán los sindicatos británicos con un Gobierno conservador, pues si al laborista, que era de su misma cepa política, le abrió las venas, ¿qué podrá hacer con el de signo contrario? La nueva política británica quizá pudiera maniobrar convenientemente para que fuese una realidad aquello de la repulsión o atracción de las cargas del mismo o distinto signo, respectivamente. Posiblemente, actuando con inteligencia en este contexto, el Gobierno conservador de Mrs. Thatcher pueda fijar unos límites de maniobra a las líneas sindicales, llevando a la nación hacia un cambio, casi diríamos que drástico, para ponerlo a una velocidad tal que le permita conservar su puesto, es decir, sus demoras y distancias, aunque el guía, en esta ocasión, no es muy visible, pero de todas maneras hay que conservar la formación para evitar el desastre particular al que inexorablemente está abocada la Gran Bretaña, caso de continuar como hasta ahora. Por todo ello, el mecanismo político inglés exige una revisión a

fondo, un *overhaul* desde la primera hasta la última pieza, y no sabemos si los electores, conscientes de esta gran verdad, han dado la mayoría absoluta a los conservadores, cuando éstos, por denominación y principios parecen, en teoría, los menos indicados para llevar a cabo esta revisión. Pero no olvidemos tampoco que la historia británica está llena de contradicciones y paradojas, y curiosamente, y precisamente apoyada en estos hechos, supo y pudo siempre avanzar, si bien, hay que decirlo también, ejerciendo el principio de *caiga quien caiga*, y no referido precisamente a entes interiores. A este respecto, y sobre una proyección histórica con ramificaciones contemporáneas, España y Francia podrían decir muchas cosas.

Es posible, basándose en esta teoría de la paradoja, que los conservadores se han presentado como los campeones del cambio requerido, y el elector medio inglés, el indeciso en uno u otro sentido, que es eminentemente analítico y casi diríamos que algo cazurro, ha pensado que hay una gran dosis de viabilidad en todo ello. Si analizamos, aunque sea someramente, el hilo central de la campaña electoral de los *tories*, podremos apreciar que el mensaje de Mrs. Thatcher consistió en hacer ver la necesidad de que Inglaterra emprenda el ritmo de la recuperación, basándose en la liberalización del poder creador del individuo, a salvo de las trabas y frenos que paulatinamente ha ido imponiendo el Estado. Con ello se podría llegar a una comunidad menos apegada a ese símbolo del desarrollo económico sin solución de continuidad y sin tanto sobresalto por la escasez y disminución progresiva de las fuentes energéticas. En esta línea de actuación —según lo prometido— hay asuntos ahora, al arrancar, que es preciso resolver cuanto antes, como es la presentación de los presupuestos generales, retrasados por la convocatoria de elecciones. El tema es de gran importancia, dado el distinto enfoque que se hace desde la oposición o desde el poder. Los conservadores se han comprometido a aliviar la considerable carga fiscal impuesta por los laboristas, y la primera acción que han de tomar será el cumplir esta promesa en la medida que se pueda, ya que en el plano económico, en el que la herencia anterior no ha sido precisamente buena, la cautela ha de ser extrema para evitar un relanzamiento de la inflación y otros factores de deterioro.

En lo que a política exterior se refiere, no son pensables cambios de gran entidad, pues en este aspecto, tanto unos como otros, mantienen criterios y principios análogos. Es probable que Gran Bretaña continúe aspirando a asumir el papel de la mayor de las pequeñas potencias —ya preconizado por Churchill—, puesto que su idiosincrasia en las actuales y reconocidas circunstancias de decadencia no le permitiría fácilmente otra actitud, al menos para conservar una conciencia de prestigio, aunque sólo sea mirando a un pasado muy próximo, y apoyándose ahora en la teoría de servir de puente entre Europa y el mundo exterior. Porque a pesar de la influencia todavía apreciable que le permiten ejercer en la esfera internacional sus lazos con las naciones de la Commonwealth, Gran Bretaña ya ha asimilado, si bien no lo exterioriza claramente, la idea de que una de las facetas del nuevo camino a

emprender radica en saber no alzarse entre los grandes. Por ello, y para consolidar este papel de puente, los conservadores desean a toda costa mantener las especiales relaciones con Washington, si bien no les agrada la forma de distensión que preconiza y realiza Carter con la Unión Soviética. No es de extrañar, como consecuencia de lo anterior, que proclamen su vocación europea, y para darle visos de realidad tangible, los próximos ministros conservadores se esforzarán en dar forma a la Comunidad Europea, a imagen de una Inglaterra con un rostro prácticamente nuevo en lo que a dobleces se refiere. La política conservadora en este aspecto es probable que esté basada en un claro pragmatismo que implica un doble objetivo cual es, por una parte, el jugar cada vez un papel más activo en los comités comunitarios y con ello, en segundo término, mentalizar a sus aliados europeos la idea de que el Reino Unido puede y debe asumir esta misión de lazo de unión entre una Comunidad en vías de expansión y ampliación y el mundo exterior, tanto occidental como el llamado Tercer Mundo, porque el mundo del Este es coto cerrado para Francia, que no arría sus prerrogativas. Estas son, pues, las líneas generales trazadas y proclamadas por el partido conservador. Ahora, tras los cien días que se dan como margen de confianza a la nueva primer ministro, está por ver si son aplicadas realmente y si también son aplicables, dadas las circunstancias actuales.



Comunidad global.

La distensión o el *modus vivendi* actual parece que está cambiado por el simple hecho de que uno de los bloques en pugna para la hegemonía empuja cada vez con más fuerza, y el otro, su oponente en todos los conceptos, no solamente retrocede, sino que también arroja prácticamente la toalla en las más de las ocasiones, antes aún de haber iniciado la lucha. Este es el fenómeno que hasta ahora podía observarse con bastante claridad, aunque dos discursos pronunciados respectivamente por el Secretario de Estado norteamericano, Vance, y el asesor presidencial en cuestiones de Defensa, Brzezinsky, han desvelado cualquier duda en este sentido, al afirmar ambos simultáneamente, con palabras distintas, pero de idéntico contenido, que el mundo de las dos próximas décadas no estará encuadrado según los esquemas fundamentales de una paz norteamericana o soviética, sino sobre una comunidad global. Ello quiere decir, según la versión norteamericana que explica el significado de tales palabras, que en el mundo actual, con sus cambios rápidos, ya no dominan las fuerzas tradicionales del poder y es preciso afrontar la crisis de otra forma, lo cual no significa, continúa diciendo, la versión antes citada, que los Estados Unidos estén en decadencia, aunque no puedan dictar los acontecimientos mundiales, sino simplemente que el mundo de hoy es mucho más complejo. Por ello, y seguimos resumiendo las palabras paralelas de los dos hombres que trazan las grandes coordenadas de la política exterior de Washington, los Estados Unidos deben de buscar una comunidad mundial basada no en la dominación de un sector cultural, político o religioso, sino en la diversidad y en el plu-

ralismo, sin que sea posible hoy día volver a la era en que había una solución americana para cada problema. Ahora hay que actuar de otra manera, tratando de crear un nuevo tipo de liderazgo basado en la fortaleza y no en la beligerancia, en la continuidad y no en los impulsos, y, en definitiva, en la confianza y no en el miedo.

Pero es que, además, y según esta nueva filosofía, los Estados Unidos de hoy, los de un Carter enfrentado francamente a Kennedy, se está alejando cada vez más del papel predominantemente occidental de su ejecutoria para buscar unos horizontes nuevos, ya que no pueden confinarse a las dos grandes confrontaciones de hoy día, la Norte-Sur y la Este-Oeste, ni tampoco pueden centrar su política en Europa. Con ello queda dicho todo, pues nadie puede pensar que estas declaraciones, bien claras y hechas por duplicado en lugares distintos, pero al mismo tiempo, no pasan de ser una simple teoría. No, sencillamente constituyen la médula de la política exterior de esta Administración, que continuará vigente si el presidente Carter sale reelegido, lo cual ya se empieza a poner en duda desde un doble aspecto. En primer lugar, que el partido demócrata le nomine para la reelección, y en segundo término, que tal como se han ido desarrollando las cosas, los republicanos han ganado muchos adeptos. En cuanto a la nominación de Carter o elección por su partido para que encabece las elecciones para presidente, ya hemos mencionado su enfrentamiento con el último de los Kennedy, aunque también es cierto que no es muy probable una sustitución en este sentido, ya que éste lleva consigo la sombra del luctuoso escándalo ocurrido durante una noche de verano hace ya años, y la gente suele tener buena memoria, sobre todo para estos casos.

Volviendo a los dos discursos que hemos resumido, sólo queda por decir que de los detallados análisis hechos sobre su contenido, dos puntos quedan bien patentes. Primeramente, que al inclinarse por un papel global en vez de uno occidental, los Estados Unidos pierden mucha fiabilidad como aliados, ya que un compromiso generalizado es como no comprometerse con nadie, lo que quiere decir que Washington podrá prestar apoyo a cualquiera de sus aliados de Occidente en una crisis determinada, pero siempre que ello no se interfiera con otros intereses que tengan en otro plano. En segundo lugar, que el mundo no responde ni con mucho a la imagen idealista de un todo armónico y cooperativo que refleja la temática de estas líneas políticas antes enunciadas. Los vacíos de poder seguirán existiendo, bien por sí mismos o bien, y esto ocurre con mucha frecuencia, porque sean provocados por alguien para llenarlos a su vez con sus propios efectivos, sean del tipo que sean estos últimos. Los idealismos, en su suma, pertenecen a un tiempo muy pretérito, si es que alguna vez han existido realmente en toda su extensión.

Planificación nuclear de la OTAN.

La Unión Soviética ha comenzado la instalación en Alemania Oriental de un nuevo tipo de proyectil con cabeza nuclear de alcance medio, el SS-21, que según manifiestan fuentes oficiales de la OTAN altera el equi-

librio de las fuerzas en Europa. Los servicios de inteligencia del Pacto Atlántico han descubierto el nuevo proyectil en su observación del despliegue táctico-nuclear soviético en los miembros del Pacto de Varsovia. Según parece, este es el primer proyectil de gran potencia y un alcance de más de cien kilómetros que la URSS instala en Europa Oriental desde hace más de diez años. Hasta ahora, las naciones occidentales miembros de la Organización del Pacto Atlántico contaban solamente con la amenaza que suponía el modelo SS-20, desplegado, por otra parte, dentro del territorio de la Unión Soviética y dirigidos hacia la Europa Occidental.

La noticia sobre este acontecimiento se dio a conocer coincidiendo con la reunión de los ministros de Defensa del grupo de planificación nuclear del Pacto Atlántico, formado por los Estados Unidos, Gran Bretaña, Alemania Federal, Canadá, Holanda, Italia, Noruega y Turquía, que representaban al resto de los quince miembros de la OTAN. La reunión, de dos días de duración, se celebró en una base aérea de Florida, en medio del mayor secreto y muy limitada su asistencia, debido a que en dicha reunión se revisaron, ignoramos en qué sentido, los planes de la expansión nuclear futura de la Organización Atlántica. Al mismo tiempo se estima que los ministros de Defensa recibieron los últimos detalles del acuerdo SALT-II, ya concluido y próximo a firmarse, en lo referente a las armas estratégicas de largo alcance y de mayor capacidad destructora que poseen los arsenales de las dos grandes potencias. Por su parte, los europeos están interesados principalmente en conocer la redacción final de una cláusula que los Estados Unidos y la Unión Soviética han introducido en dicho tratado limitativo y que se refiere a las restricciones para transferir tecnologías militares nucleares a sus respectivos aliados. Dicha cláusula, que al parecer lleva la denominación de "sin estratagemas" (non-circumvention) impondrá un límite al tipo de armas nucleares tácticas que los Estados Unidos y la Unión Soviética podrán poner directa o indirectamente a disposición de las fuerzas del Pacto Atlántico y del de Varsovia, respectivamente. Así las cosas, con un tratado de limitación de armas nucleares a punto de firmarse, aparecen unos vectores ya en la misma Europa, al ser instalados en la Alemania Oriental, lo cual supone otra punta de lanza más peligrosa para la integridad europea y para su seguridad. ¿Habrá sido éste el precio que hayan pagado los Estados Unidos a Rusia para poder llegar de una vez a la conclusión de dicho tratado, que supondrá una baza a favor de Carter? Estimamos que de ser así, el golpe es bajo para Europa, pues aparece una vez más como víctima propiciatoria tanto en las desavenencias como en los arreglos entre los dos grandes que rigen hoy día, dígase lo que se diga, los destinos del mundo, tras un reparto de influencias que al final son vulnerados principalmente por la Unión Soviética, que, justo es decirlo, también, no se recata de aceptarlo como válido, pues por otra parte ya se sabe que los Pactos o tratados son para no cumplirlos cuando las circunstancias así lo piden a la parte que los ignora, pensando solamente en su propio interés y sin tener en cuenta los derechos de los demás.



El equilibrio SALT.

Según hemos dicho antes, ya es un hecho la firma del nuevo acuerdo SALT por parte de los Estados Unidos y la Unión Soviética, que así lo han anunciado oficialmente. Este acuerdo equipara, por primera vez, los arsenales nucleares de ambas naciones. Después de siete años de negociaciones, el Secretario de Estado, Vance, anunció desde la Casa Blanca la conclusión definitiva de dicha tratado. El texto completo del documento no se dará a conocer por ahora, mientras las delegaciones de los dos países, que se encuentran reunidas en Ginebra, dan los toques finales a su redacción. Sin embargo, Vance hizo un breve resumen de los puntos más importantes del tratado que contiene un preámbulo, diecinueve artículos, un protocolo, una declaración conjunta de principios y más de setenta anexos explicativos sobre lo acordado por ambas superpotencias. En concreto, el acuerdo SALT-II significará que para el año 1981, tanto los Estados Unidos como la Unión Soviética habrán dejado reducidos sus arsenales de la actual generación atómica balística en 2.250 proyectiles y aviones de bombardeo. Recordemos que por el tratado SALT-I, firmado en 1972, Moscú mantenía una superioridad numérica de 270 proyectiles que tendrá que destruir, aunque en potencia destructiva nuclear, las llamadas cabezas atómicas, los Estados Unidos tenían una superioridad de 9.950 frente a 4.550.

En realidad, las limitaciones que ahora se establecen afectan a los vehículos lanzadores y portadores, y no a la carga en sí. Lo concertado en estas negociaciones tendrá categoría de tratado y no de simple acuerdo ejecutivo como ocurrió anteriormente, y deberá de ser ratificado por el Senado americano, en donde es de destacar que el presidente Carter no cuenta en estos momentos con el apoyo suficiente de 67 votos para obtener un resultado positivo. Volviendo al acuerdo, cabe destacar que deja también vigente la prohibición de construir sistemas defensivos antinucleares (ABM), según se concertó ya en 1972. Seis meses después de su entrada en vigor, la cifra de proyectiles y bombarderos existentes ahora deberá de estar reducida ya en 2.400 unidades por cada parte. Este tratado tiene una vigencia de cinco años, pero a pesar de ello, lleva un protocolo inicial que expira en 1981, y es el único que restringe hasta esa fecha la modernización de los actuales sistemas balísticos intercontinentales lanzados desde tierra, mar o aire, y que se conocen por ICBM, MIRV y *Cruise Missile*. A partir de esa fecha las dos potencias quedan en libertad para desarrollar lo que se considera la tercera generación de armas de gran alcance y poder destructivo.

J. L. T.



MISCELANEA



20.138.—Instrumentos náuticos.



A finales del siglo xvi estaba ordenado que los barcos llevasen a bordo los siguientes instrumentos:

- Cuatro agujas de marear, fijas y bien cebadas o tocadas con la piedra imán.
- Seis relojes de arena, llamados ampolletas, de media hora cada uno.
- Una carta de marear, con sus compases.
- Astrolabio que pese más de diez libras.
- Ballestilla con tres sonajas para Sol y estrellas.
- 150 brazas de sondaleza delgada y fina, alquitranada, y tres frenos o escandallos de 6, 10 y 15 libras.

La corredera de barquilla aún no se había inventado, por lo que todo el instrumental reseñado era “el último grito” científico.

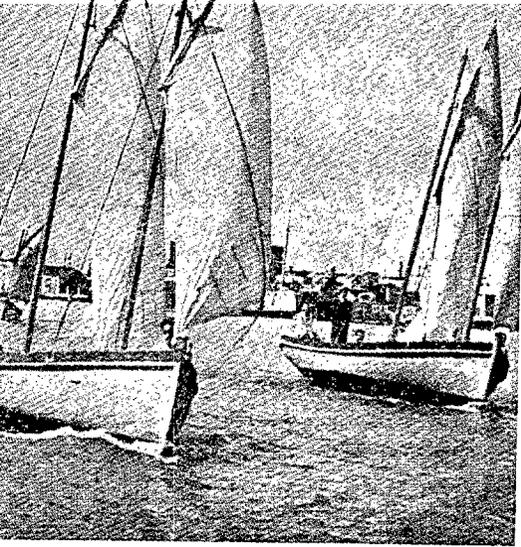
P. C.

20.139.—Botes.



Aquellos “botes de nueve metros” tienen hoy su continuación en otros de la misma clase, ya “veteranos” podemos decir, por esa larga duración que tuvo siempre la construcción de madera para embarcaciones grandes o pequeñas... palamenta brillante por el roce de muchas manos que la empuñaron.

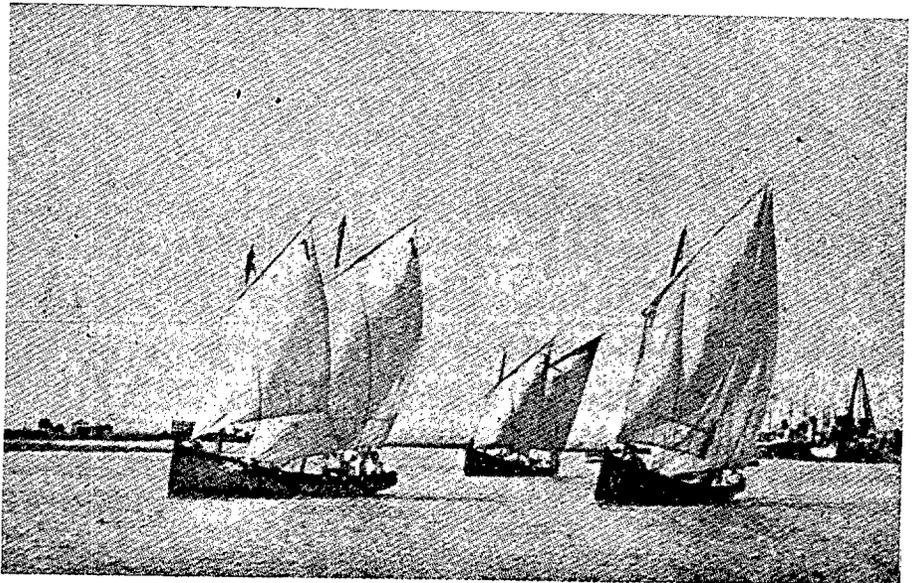
Aquellos botes fueron las primeras embarcaciones en que, con gran ilusión, caballeros-alumnos de muchas promociones escucharon, cumplieron y dieron órdenes, “rompiendo la voz” —al decir de antiguas Ordenanzas— en el mando marineramente a flote... ¡Viejos y nobles botes! En ellos pasaron muchos sus primeras inquietudes marineras durante los ejercicios o en las salidas de domingo... pequeños temporales en los caños o en la bahía gaditana, muchos de los que después mandaron buques. Muchos ya no existen, otros piensan con nostalgia en aquellos sus “primeros pasos” marineramente.



En Marín volví a encontrar los viejos y nobles botes, muchos sin duda con madera de la que tenían cuando formaban parte del destacamento "Encarnita" (nombre de un viejo balandro que había sido como cuartelillo a flote) que regía el cabo Tello: faz tostada por el viento salinero, cruzada por largos bigotes que recordaban a los de un jenízaro turco visto en cuadro antiguo. En Marín seguían formándose marineramente los aspirantes y alumnos recién llegados, en la disciplina del

remo, después en la de la vela, mientras, envidiosos, veían maniobrar a los ágiles y rápidos balandros... ¡Cómo se luchaba para abrir del muelle de Gelmírez cuando soplaban furiosos los vientos de afuera! Y era de honor abrir, a remo o como fuese, y realizar el ejercicio, por duro que fuese el tiempo; primeros pasos, también, en la tenacidad marinera.

Pasado el tiempo volví a encontrar "botes de nueve metros", en aguas gaditanas, y con ellos, mandando ya, procuré aplicar lo de antes; superarlo si cabe; y esos botes salían en días de tiempo propicio, más a fuera de la punta de San Felipe y aun llegar hasta estar frente a Rota, meciéndose ampliamente, botes sin cubierta, en las olas largas del océano... ¡Viejos "botes de nueve metros", mucho me ayudasteis en la formación marinera de la Marinería!; en ejercicios cotidianos y en largas salidas de día de fiesta para las que siempre abundaban los voluntarios, pues ese carácter de voluntariedad tenían como cuando estábamos



en la Escuela Naval. Ella marcó el espíritu, y a vela, a remo, con algunos tramos de remolque con bote de motor (todo eran maniobras), con larga permanencia —voluntaria, repito—, con momentos de disciplina naval a la salida y a la llegada o al entrar en puerto, y momentos de orientación deportiva —los más— se marineaban los hombres en los botes de “nueve metros”;

Uno de éstos, con su dotación completa, uniformada, maniobrando bien, ejecutando, ágiles los tripulantes las órdenes del patrón, frases clásicas del mandar marinero, a remo, y más a a vela, presentará siempre una muy bella estampa, manifestación de disciplina naval altamente formativa.

C. M.-V.

20.140.—Marfobia.



Siguiendo con la fobia que el viajero capuchino Ajofrín tenía a la mar, por el continuo mareo que padecía nada más entrar en un buque, después de llamar locos a los que se embarcan, nos dice:

Para aviso de los cuerdos quiero poner aquí unas palabras del Sr. Guevara. [Don Antonio de Guevara, obispo de Mondoñedo, autor del famoso tratado. Inventores de la marear...]. El cónsul Fabato en sesenta años que vivió nunca de su ciudad de Regio pasó a ver la ciudad de Mesina, hasta la cual no había sino nueve millas por agua; y, preguntado en el caso, dijo:

Es loco el navío, pues siempre se mueve; es loco el marinero, pues nunca está de un parecer; es loca el agua, pues nunca está queda, y es loco el aire, que siempre corre. Y pues esto es así verdad, si huimos de un loco en tie-

rra, ¿cómo queréis que fie yo mi vida de cuatro locos en la mar?

Fabato, Fabato, filósofo barato.

R. B.-M.

20.141.—Secano.



Si el corso es inicialmente una institución marítima (compañía de buques mercantes con patente legal para luchar contra el enemigo), la Historia nos ofrece algún ejemplo de corso “terricola”: El 19 de abril de 1809, en plena guerra independentista española, se aprobó una *Instrucción para el corso terrestre, precedente del Reglamento para las partidas de guerrilla*, firmado en Cádiz el 11 de julio de 1812.

El guerrillero y general navarro Francisco Espoz y Mina fue el primero, en marzo de 1809, en utilizar la elocuente expresión “corso terrestre”.

A. L.

20.142.—Ferrol.



El 25 de abril de 1847 fue trasladada la pila bautismal de la antigua iglesia parroquial castrense de San Fernando, barrio de Esteiro, a la de San Francisco; constituyéndose de nuevo aquélla como ayuda de parroquia castrense para los feligreses del citado barrio el 31 de octubre de 1848, hasta el 9 de abril de 1861 en que se ordenó su demolición.

J. F. G.

20.143.—Blasco de Garay.



De todos es conocido que el primer barco de vapor se debió a una idea y realización del famoso navegante Blasco de Garay.

Pero menos conocidos son los pormenores de este hecho. Por ejemplo, pocos saben que Blasco de Garay llevó a cabo su invento cuando tenía setenta años. Se lo ofreció al emperador Carlos I cuando éste se hallaba ya en su retiro de Yuste, quien le autorizó a adaptar su invento a la nao *Trinidad*, de 200 toneladas, en el puerto de Barcelona.

Lo primero que hizo Blasco de Garay fue suprimir los palos de la nao. La máquina de vapor, por medio de una polea, movía un grueso eje hecho con un tronco de árbol bien pulido, en cuyos extremos iban dos ruedas de paletas que entraban en el agua.

En las pruebas, Blasco de Garay salió a la mar con una dotación de quin-ce marineros; navegó más de ocho leguas con viento de proa durante unas ocho horas, y regresó a puerto. Era el 17 de junio de 1543.

El emperador premió a Blasco de Garay con una recompensa de 200.000 maravedises.

Algunos mal pensados ponen en duda que el barco estuviese movido por la fuerza del vapor, sino que eran los propios marineros actuando sobre los engranajes. Pero esto lo dicen quienes piensan que el invento no prosperó.

Realmente hemos de reconocer que el invento de Blasco de Garay viene a ser como el "descubrimiento" de América por los vikingos. El invento de Garay cayó en el olvido, y la tierra "descubierta" por los vikingos quedó oculta para el mundo civilizado.

P. C.

20.144.—Godos.



A mediados del siglo xvii, el viajero y clérigo inglés Thomas Gage ve así las añoranzas hidalgas de nuestros consanguíneos en el Nuevo Mundo:

Todas aquellas partes de América hasta nuestros días se han llenado de orgullosos caballeros que ostentan el título de Don; porque cualquiera se llama descendiente de conquistador, aunque sea más pobre que Job; y preguntadle qué ha sido de su hacienda y fortuna, y os dirá que la fortuna se la llevó la suerte, pero que el Don no se lo puede quitar nadie.

A. L.

20.145.—Toponimia.



Está divulgada la creencia de que el nombre de Canadá tiene su origen en los primeros españoles que llegaron a aquellas costas y no viendo la menor apariencia de encontrar en ellas nada de provecho, exclamaron: ¡Acá nada!

Estas palabras, repetidas por los naturales a los franceses que allí arribaron años después, les hicieron creer que Canadá era el nombre del país.

Pero es más verosímil que este nombre sea derivado de la palabra iroquesa (naturales del país), *canada*, que significa *cabaña*.

Que nosotros sepamos, la primera vez que aparece este nombre fue en 1541; en la "Relación de lo que dice la espía que se envió a Francia para saber lo de la Armada de Jaques Cartier".

¡Oh, la, la, la primera Mata Hari!

R. B.-M.

20.146.—Cadamoto.



Varias veces hemos recordado aquí al puñado de vénetos y ligurinos que participaron en empresas náuticas españolas. El hecho tampoco es ajeno a la epopeya descubridora de Portugal. Así, el veneciano Aloisio

Cadamosto navegó hacia 1455 al servicio de don Enrique el Navegante, descubrió las islas de cabo Verde e incluso se adentró aguas arriba del río Gambia. Como testimonio de su aventura, llevó a don Enrique un trozo de carne de elefante en salmuera. En su relato decía que los negros africanos mojaban un dedo en saliva y frotaban la piel del veneciano, sin duda para asegurarse de que el blanco era natural y no tintado.

Algunos autores dudan que fuese Cadamosto el descubridor de las islas caboverdeanas, cuyo hallazgo atribuyen a Diego Gomes o a Antonio de Noli, este último, por cierto, natural de Génova.

A. L.

20.147.—Veteranos y novatos.



En marzo de 1637 fondeaba la armada de don Antonio de Oquendo en la bahía de Alcudia. Los 17 galeones que componían aquella armada llevaban embarcados unos 2.500 soldados de Infantería y su misión era defender las islas y unirse, en caso preciso, a la armada de Nápoles.

Oquendo iba a hacer la invernada en Menorca, pero como sabía que en aquella isla no tendría camas suficientes para alojar a tantos hombres, dejó a los más novatos o bisoños en Mallorca. Los veteranos, unos mil, se asentaron entre las ciudades de Mahón, Ciudadella y otras villas.

Estos veteranos eran gente que unía a sus buenas cualidades militares la malicia y la arrogancia. Con cualquier motivo echaban mano de la espada. Ello fue motivo de queja por parte de los vecinos de Menorca, y para cortar el abuso el almirante dio la siguiente orden:

Todo aquel que ponga mano a la espada, ni en defensa, será condenado a la pena de tres tratos de cuerda y cinco años de galera.

Por el contrario, la conducta de los novatos fue ejemplar: “eran benditos de Dios que incluso echaban una mano en las labores del campo, que conocían bien, por ser campesinos”.

P. C.

20.148.—Incidente.

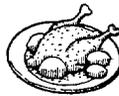


Con motivo de un besamanos en la Corte de Sicilia, en la que se presentaron algunos oficiales del navío *Astuto*, varios personajes cercanos al monarca, entre ellos *dos damas de la Corte que estaban de servicio*, dieron cuenta al comandante de dicho navío, lo era a la sazón el capitán de navío don Pablo Estapar, de que *S. M. siciliana*, dicho día, se incomodó, y se levantó *dela mesa á media comida, por haversele presentado algunos oficiales Españoles, á besarle la mano, con unas Patillas irregulares, y que S. M. se expresó, admirava tanto la modestia de los Comand.s como el ultraje de los Subalternos en presentarsele haciendo desprecio de Sus ordenes establecidas en su Reyno.*

Con este motivo se recordó el exacto cumplimiento de la real orden de 23 de mayo de 1796 que *prohíbe absolutamente el uso de Patillas, Sombrero redondo, Pantalón, Pañuelo al cuello Abultado, y Pelo echado á la Frente, y si cortado á Cepillo.*

J. F. G.

20.149.—Banquete.



En los primeros años del reinado de Felipe IV llegó a Santander una flota inglesa con el príncipe de Gales a bordo —el que luego sería

MISCELANEA

Carlos I de Inglaterra— pretendiente a la mano de la infanta española doña María.

Aunque eran tiempos austeros, entre los regalos que el futuro rey de Inglaterra recibió de Felipe IV figuraba una fuente de plata labrada que, según un cronista, "era tan grande como la del Prado".

El príncipe de Gales, abrumado por los regalos, dio a bordo de la nave capitana británica un banquete que alguien ha calificado como el más pantagruélico que se haya celebrado a flote, dejando aparte las famosas saturnales de Calígula a bordo de las galeras del lago Nemi. Se sirvieron 600 platos, de los cuales 400 eran de dulce.

Antes de levar la flota inglesa, recibió a bordo otro obsequio del monarca español con centenares de carneros, decenas de vacas y terneras, numerosos barriles de vino y pequeños toneles conteniendo salsas, potajes y frutas.

Quizí tanto regalo fuese para aliviar el fracaso del viaje del príncipe, que no fue aceptado por la infanta.

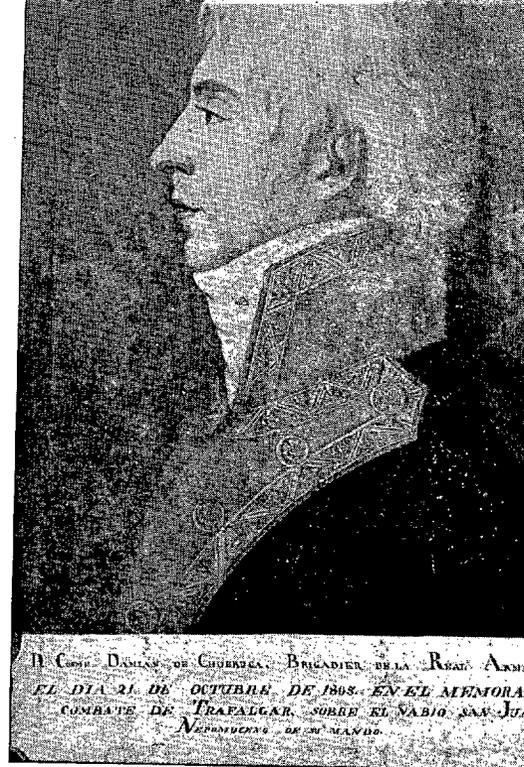
P. C.

20.150.—Florida.



Esta isla, también llamada *Flores*, pertenece al archipiélago de Salomón y está situada entre las de Guadalcanal y Malaita, hacia los 9° de latitud S. y 160° 20' de long. E. Su superficie, con los islotes adyacentes (Tulagi, Gavutu, Bungana, Mondoliana, etcétera) es de 440 kilómetros cuadrados, y tiene una altura máxima de 600 metros. Fue descubierta en abril de 1568 por un bergantín de la expedición de Alvaro de Mendaña, en el que iba como piloto Hernán Gallego y cuyos hombres de tropa mandaba el maese de campo Pedro de Ortega.

A. L.



20.151.—Churruca.



Tal vez sea muy conocida para muchos la muerte de nuestro gran héroe don Cosme Damián Churruca en Trafalgar, pero de cuando en cuando conviene refrescar la memoria con hechos como éstos para mantener el espíritu.

La cuenta García Mercadal en su biografía de Churruca:

Como viera que no era posible hostilizar a un navío que por la proa molestaba al San Juan con irritante impunidad para su ventajista situación, acudió Churruca personalmente a apuntar por sí mismo un cañón, cuyo disparo podía modificar la situación del otro, y hubo de apuntarse el éxito de haber desarbolado al contrario... Percuando regresaba al alcázar de popa después de aquello, para seguir desde allí el desarrollo sucesivo de la bata-

lla, una bala de cañón hubo de alcanzarle en su camino, con acierto tan desalmado que casi le desprendió la pier-
na por la parte superior del muslo.

El oficial Rafael Malaspina, que le seguía, pudo, sosteniéndolo a tiempo en sus brazos, evitar que se desplomase. Al recibirle sobre su pecho generoso, advirtió que su corazón latía fuertemente, pero pronto se notó el rápido decaimiento físico, aunque pusiera gran empeño en erguir su cabeza, que tendía a inclinarse sobre el pecho, y trataba de reanimar su semblante, ya para entonces cubierto de mortal palidez. Mientras, con voz apenas alterada, aunque débilmente perceptible, exclamaba: "Esto no es nada. Siga el fuego".

Conviene recordar que el *Nepomuceno* no se hallaba rodeado de seis navíos ingleses que no se atrevían a osar el abordaje recelando peligros insospechables. Churruca, que había ordenado clavar la bandera, no se rindió. Le llegó la muerte antes.

El *San Juan Nepomuceno* fue capturado por los ingleses y llevado a Gibraltar, donde la cámara de Churruca fue conservada y venerada en recuerdo del heroísmo de su comandante.

Un vasco de pura cepa, pero español y patriota ante todo. -

P. C.

20.152.—Guarda-almacenes.



Con objeto de separar las funciones de fiscal de la Hacienda y las de encargado de efectos o valores públicos, reunidas hasta entonces en el Cuerpo Administrativo de la Armada, se creó por el reglamento de 19 de julio de 1869 el de guarda-almacenes, de forma análoga a los "contables de material" instituidos en la Marina francesa en el año 1843.

Los individuos de este Cuerpo tenían a su cargo el material depositado en los distintos almacenes de los Arsenales, del cual eran responsables bajo fianzas.

Las clases de que constaban eran las siguientes:

- Guarda-almacenes mayores de primera clase.
- Guarda-almacenes mayores.
- Guarda-almacenes de primera clase.
- Guarda-almacenes de segunda clase.

Se elegían entre los primeros contra-maestres, primeros condestables, sargentos primeros, primeros maquinistas, etcétera, siempre que contaran con seis años de buenos servicios en sus respectivas clases, prefiriéndose aquellos que por su edad o falta de aptitud física no fueran aptos para los servicios de mar.

Como garantía de su responsabilidad necesitaban imponer una fianza de diez mil pesetas, dentro del plazo de cuatro meses desde su nombramiento si fueran de nuevo ingreso en este servicio, y de dos si fuere por traslado de destino, quedando fuera de este cometido si no cumplían este importante requisito.

A. R. D.

20.153.—Pleamar.



Conocidos son los diferentes horarios y niveles de las mareas, según tiempo, vientos, zonas, mares y océanos. En el estrecho de Magallanes, como punto de encuentro de aguas oceánicas distintas, se acusan de manera notable aquellas particularidades. Juan de Ladrillero, que intentó navegar el estrecho desde el Pacífico al Atlántico (1558), escribió de tales anomalías:

En las mareas hay gran diferencia, porque las de la mar del Norte (Atlán-

MISCELANEA

tico) tienen la orden de la mar de nuestra España, seis horas de menguante y seis de creciente... y las de la mar del Sur (Pacífico) son diferentes en esta cuenta porque no tienen orden, porque si el viento es en el lueste y sudueste y nuesta-norueste acaece en su día, ni en dos, ni en tres, vaciar casi nada el agua, sino siempre estar muy crecida.

A. L.

20.154.—Desafío.



En 1636, cuando don Antonio de Oquendo —el más famoso de todos los Oquendo— se hallaba en Madrid para tratar asuntos de su cargo, le ocurrió un incidente que puso a prueba sus cualidades físicas y su hombría de bien.

Por cuestiones habidas a bordo de la capitana, don Nicolás Judici y Spinola, guardaba rencor a don Antonio de Oquendo, su antiguo almirante. Supo don Nicolás que Oquendo solía oír misa en el Bueno Suceso y allá le envió una esquila desafiándole en duelo. Se trasladó Oquendo al lugar de la cita (lo que hoy es plaza de Santa Bárbara) y después de la ceremonia del cambio de saludos, desnudas las espadas, se inició el lance. Don Antonio acertó pronto con una estocada en el pecho de su rival, lo derribó, pero el tal don Nicolás se había cubierto el torso con cota de malla que impidió que la punta de la espada penetrase en el cuerpo. Con su contrincante caído, pudo Oquendo utilizar la daga, pero se impuso su caballerosidad y le dijo: *¿Queréis continuar?* Aceptó Judici y se reanudó la pelea con más viveza que antes. El almirante logró derribar de nuevo a su rival y como su intención no era ma-

tarle sino tan sólo humillarle, con voz firme le increpó:

—Bien veis cómo os tengo y cómo puedo acabaros, pero a cambio de vuestra vida, satisfágame con que contéis en verdad lo acaecido.

Ignoramos si Judici cumplió la exigencia de Oquendo, pero lo que sí sabemos es que ambos fueron arrestados, aunque por poco tiempo.

P. C.

20.155.—Construcción.



En el astillero de Esteiro (Ferrol) se construyeron de 1850 a 1897, 15 buques. La fragata blindada *Tetuán* estuvo en grada veintidós meses, mientras que la fragata *Navarra*, después considerado crucero de primera, permaneció más de doce meses.

Anda, si llega a estar unos años más sale de acorazado.

R. B. M.

20.156.—Pajes de escoba.



Se conocían con este nombre a unos muchachos que, a fin de aprender el oficio de marineros, embarcaban en los buques. Arranchaban juntos, estando bajo la dirección y vigilancia de un marinero veterano, el cual les enseñaba el oficio, corriendo a cargo del capellán la instrucción religiosa y moral.

Como servicio especial tenían el de barrer las cubiertas, de ahí esta denominación; corría también a su cargo hacer guardia a la mecha y a la ampollita, o reloj de arena, avisando cuando acababa de *moler* (1); tenían, asimismo, la obligación de decir las oraciones de mañana y tarde y cantar la *Salve*.

Si bien de estos *pajes de escoba* salieron muy buenos contramaestres, parece ser que su presencia a bordo no dejaba de tener inconvenientes que obligaron, a principios del pasado siglo, a su supresión.

(1) *Moler*: Caer la arena para *picar* la hora.

J. F. G.

20.157.—Orgullo.



El desgraciado Tratado de San Ildefonso, que nos vinculó a la Francia napoleónica en sus guerras y que culminó con la derrota de Trafalgar, nos hizo perder Trinidad y Menorca.

Los apresamientos de nuestras fragatas por los ingleses en aguas americanas o en las mismas puertas de España, fueron como un tributo a los triunfos que Bonaparte se apuntaba en Europa. Y todavía nos reprochó que nuestros barcos no le ayudaban lo suficiente.

El colmo llegó cuando pretendía dotar a nuestros navíos con tripulaciones francesas. Entonces surgió una voz española, la de Urquijo, que le dijo al corso:

Mientras un navío lleve nombre español, no consentirá Su Majestad que lo tripule marinería extranjera, ni lo mande ningún oficial que no sea de la Marina Real.

Así se habla.

P. C.

20.158.—El Segundo.



Los conceptos de obediencia y disciplina tienen en cada momento histórico una expresión privativa. La anécdota que vamos a recordar

ocurrió un año después del bombardeo del Callao, a bordo de la fragata *Almansa* —actriz heroica y maltrecha en aquel combate—, mandada aún por el capitán de fragata don Victoriano Sánchez Barcáiztegui, el que prefirió el riesgo de volar con su buque a inundar la propia santabárbara.

En un amarillento folio que guarda actualmente el conde de Villar de Fuentes (vicealmirante, homónimo y nieto de don Victoriano), el guardiamarina don Joaquín Barriere y Pérez da parte al comandante de la *Almansa*, fondeada a la sazón en la rada de Montevideo, de un castigo de tres horas en la cruceta de mesana, que, según él, de manera poco justa, le había impuesto el segundo comandante. Y don Victoriano, velando a su manera por el principio de autoridad, resuelve de su puño y letra, el 21 de noviembre de 1867, al final de propio escrito:

Persuadido de que el 2.º Comandante al imponer una corrección al Guardiamarina Barriere no puede haberlo hecho sin causa, queda 15 días arrestado al terminar el que está sufriendo, por su impropcedente queja.

Es decir, “el segundo siempre tiene razón”.

A. L.

20.159.—Escombreras.



La etimología de esta palabra que da nombre a la conocida isla cartagenera no viene de la voz *escombro*, como muchos pudieran creerse. Su origen está en el vocablo latino *scomber*, que es el nombre del pez que se conoce en castellano por *caballa*. Ello nos da idea de la abundancia de este pescado en la época romana en aquellas aguas.

Y ya que hablamos de la *caballa* es oportuno recordar que una salsa predilecta de los romanos para condimentar la comida era el *garum*. Se hacía a partir de las vísceras y sangre de la caballa, impidiendo su putrefacción con sal. Era tan codiciada esta salsa que se vendía en *lacrimarios* como si del mejor perfume se tratase.

P. C.

20.160.—Sed.



Hablábamos el mes pasado del aventurero Blas Ruiz que en 1595 estaba presente en la capital de Camboya cuando su rey se hallaba en guerra con el de Siam, y del botín con que se hicieron él y sus acompañantes a su regreso a Filipinas.

Este Blas Ruiz y otros aventureros lograron persuadir al nuevo gobernador de Filipinas don Luis das Mariñas que enviase una expedición para reponer en el trono al rey Prauncar de Camboya. Formaron la expedición ciento treinta españoles al mando del capitán Juan Juárez Gallinato, acompañados de algunos filipinos y japoneses, embarcados todos ellos en una fragatilla y dos juncos.

La fragata y uno de los juncos llegó a su puerto de destino, pero el otro junco, en el que iba la mayor parte de la gente, sufrió una serie de percances graves hasta que naufragó.

Sus tripulantes pudieron ponerse a salvo en tierra, pero entonces comenzó una odisea en la que el mayor martirio fue la sed, porque, como dice el cronista, *hasta el rocío del cielo que aparecía por las mañanas en las hojas de los árboles silvestres que allí había era salado*. Después de buscar agua inútilmente decidieron construir una embarcación que quedó como *galeota mal trazada* con diez remos por banda. Al-

guien, en la primera singladura a remo, creyó ver la desembocadura de un río, y tras una boga de tres a cuatro leguas resultó ser un seno de mar. Descubrieron más adelante una isla a la que no pudieron llegar por la marejada que se levantó. La sed era tal que se vieron obligados a lo peor que podían hacer, beber agua de mar.

Cuando menos lo esperaban, se vieron —llevados por las olas— dentro de una pequeña ensenada. Un filipino de los que iban en la expedición, se lanzó al mar para refrescarse y templarse del calor y de la sed. Llegó a tierra y al poner el pie en ella se hundió hasta los tobillos, y sintiendo un frescor de agua aplicó los labios en el hoyo y cuál no sería su alegría al comprobar que se trataba de agua dulce. Bebió hasta saciarse y llamó a gritos a sus compañeros. Toda la tripulación de bruces en la playa sorbía aquella agua que se les ofrecía de tan maravillosa manera.

Llenaron sus vasijas y a las pocas jornadas llegaban a la barra del río Mekong, por donde entraron en Camboya.

Lo increíble es que después de tantos días sin agua hubiesen podido sobrevivir. El dominico P. Aduarte era el cronista de esta expedición y él es quien relata esta aventura.

P. C.

20.161.—Cañón de vapor.



A Leonardo da Vinci se le han atribuido inventos que realmente no fueron otra cosa que aplicaciones hechas por él a ideas de la Antigüedad.

Este es el caso del *architronito* o cañón de artillería disparado por la fuerza expansiva del vapor, que había sido idea de Arquímedes y Herón.

P. C.

MARINOGRAMA NUMERO 149

Por DOBLAN

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

DEFINICIONES

- A.—Capacidad de una embarcación
- B.—Buque que precede o sigue a otro cuando navega en columna
- C.—Marino argentino de origen francés (1787-1869). Mandó las fuerzas sutiles, compuestas por cañoneros y faluchos, en la segunda expedición organizada por el gobierno de Buenos Aires, al separarse Santa Fe
- D.—Proveais un barco de su arboladura
- E.—(Arquitectura naval.) Madero de refuerzo
- F.—Pólipo de los mares intertropicales
- G.—Almirante ruso de origen holandés (1772-1850). Su comportamiento en la batalla de Navarino (1827) le dio gran notoriedad
- H.—Cabo que sirve para izar y arriar las vergas y para otros usos
- I.—Muevas convenientemente el remo para impeler la embarcación en el agua
- J.—Especie de ancla de madera usada en Asia
- K.—Pasáis el mar
- L.—(Marina.) Vara cuadrangular de la ballestilla
- M.—Nombre común a varias algas marinas
- N.—Tabique de tablas o planchas de hierro en lo interior de un barco
- O.—(Marina.) Travesaño de hierro que refuerza los eslabones de algunas cadenas

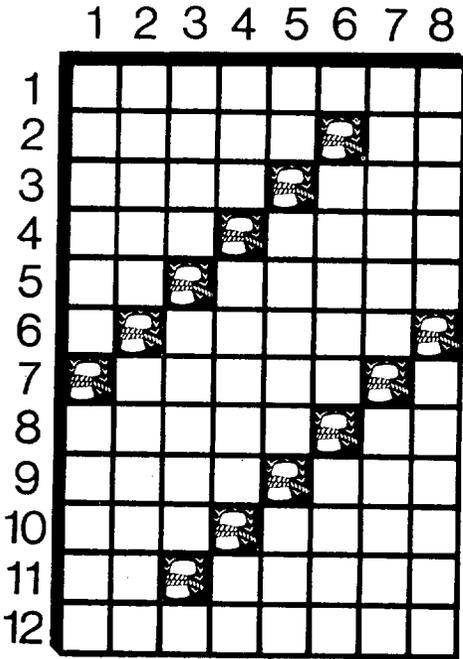
PALABRAS

- 6 53 67 23 94 46
- 15 65 42 26 56 82 73 34
- 91 61 29
- 57 88 48 19 38 97 40 79
- 70 63 93 22 68 2
- 51 13 76 95 24 36 86 9 74
- 28 50 47 83 18 44
- 89 21 8 5 30
- 37 12 60 54 41
- 32 4 72 16 52 58 81 43
- 11 96 75 25 7 17 55 1 80 33 59
- 3 77 66 10 45 69
- 85 20 49 31 27
- 64 71 35 92 84 87 78
- 14 90 39 62

(La solución, en el próximo número.)

PAÑOL DE VOCES NUMERO 69

Por J. y A. M.



Horizontales:

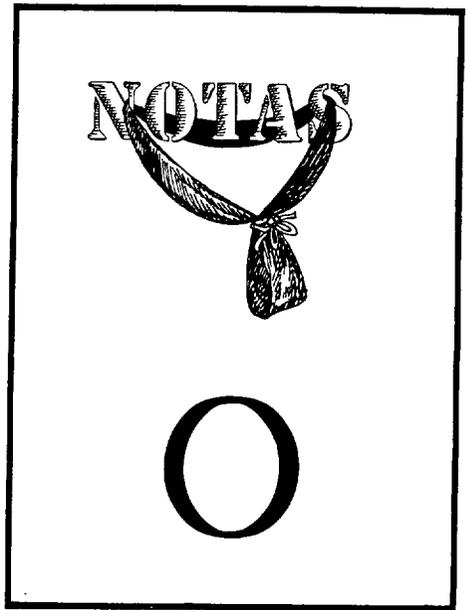
1. Embarcación antigua.—2. Juntaré. Preposición inseparable.—3. Ruegue. Sujeta.—4. Línea de giro. Aspirad.—5. Abreviatura popular de señor. Actúe el cirujano.—6. Parte lateral de ciertos objetos.—7. Cruel.—8. Envuelve. Pronombre.—9. Judíos de la Patagonia. Dios mitológico.—10. Letras. Parte de un balandro.—11. Nota musical (al revés). Dedil.—12. Parecido a ciertas conchas.

Verticales:

1. Armazón donde se monta un cañón. Caballejo.—2. Dependiente. Sonido simple del lenguaje.—3. Mueva el viento ligeramente la mar. Escuchadas. 4. Surque. Ventiles. Entrega.—5. Letra. Calcula. Percibir por cierto sentido.—6. Distanció. Solicité.—7. Cama a bordo. Despojan de arbolado.—8. Ave acuática. Castígallo.

NAUTRAPELIA NUMERO 69

Por J. y A. M.



¿Está el cartero?

(Las soluciones, en el próximo número.)

NOTICARIO



ACCIDENTES

Dragaminas español incendiado. — Cuando el dragaminas **Llobregat** navegaba de Barcelona a Blanes en misión rutinaria, se declaró un violento incendio en sus cocinas, que se propagó rápidamente al puente.

Al conocer la noticia, la Comandancia Militar de Marina de Barcelona ordenó la salida de los remolcadores **Montecelo** y **Letxet**, y de la lancha **LVI-144**, que acudieron en auxilio del dragaminas siniestrado.

El **Llobregat** quedó amarrado en el muelle Alvarez de la Campa de la Ciudad Condal, donde, con la colaboración de los bomberos, logró dominarse completamente el siniestro.

Aunque los daños sufridos por el buque son importantes, no hubo que lamentar desgracias personales en el siniestro.



Hundimiento en Arenys de Mar.—El mercante de 300 toneladas de arqueo **Playa Dorada**, de la naviera SNCSA, abordó y hundió al pesquero de 17 toneladas **Colorado**, matriculado en Adra, Almería.

El accidente tuvo lugar a la altura del pueblo barcelonés de Arenys de Mar, a unas 6,45 millas de la costa, y en él desaparecieron siete de los doce tripulantes del pesquero, que debieron quedar atrapados en la parte de popa del mismo.

Tan pronto se tuvo noticia del accidente acudieron al lugar del siniestro el dragaminas **Llobregat** y ocho **bous** del puerto de Barcelona, que realizaron una búsqueda infructuosa de los desaparecidos.

Posteriormente colaboró en las tareas de salvamento el buque de la Armada **Poseidón**, con base en Cartagena.



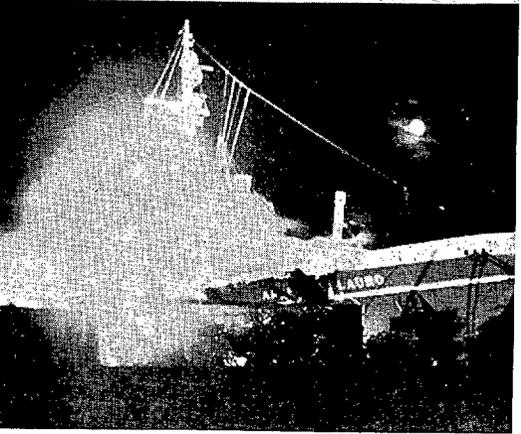
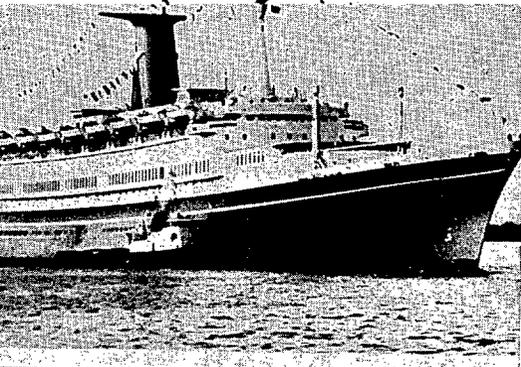
Petrolero incendiado por un rayo.— Cuando el petrolero griego **Sea Tiger** procedía al embarco de petróleo en el puerto tejano de Nederland, un rayo que cayó sobre su cubierta provocó un incendio seguido de varias explosiones, en el que perdieron la vida dos miembros de su tripulación y otros cinco resultaron heridos.

Toda la tripulación del **Sea Tiger** era natural de Pontevedra, según una información que recogemos de "La Voz de Galicia".



Colisión a la altura de Singapur.— El portaaviones estadounidense **Ranger**, perteneciente a la VII Flota, colisionó con el petrolero de 99.000 toneladas de porte **Fortuna**, de la Chinese Petroleum Corporation, a unas 55 millas del puerto de Singapur.

El abordaje causó una gran brecha de cinco metros de ancha en el costado de estribor del **Fortuna** y provocó un derrame de petróleo de una extensión de varias millas.



Santo Thomás, islas Vírgenes.—En la parte superior de la fotografía, el buque de cruceros turísticos italiano **Angelina Lauro** a su llegada a este puerto con 800 turistas a bordo.

La parte inferior de la misma fotografía nos muestra al **Angelina Lauro** envuelto en llamas, presa de un violento incendio que ocasionó su hundimiento poco después de haber atracado en un muelle de Santo Thomás.

Afortunadamente, no hubo que lamentar desgracias personales.



Hundimiento de un pesquero español.—El pesquero **Massó-18**, con base en Vigo, naufragó a consecuencia de una vía de agua a unas 30 millas al oeste de cabo Roca.

Los doce hombres de su tripulación fueron recogidos sin novedad por los pesqueros españoles **Nueva Golondrina** y **Angel Juan**, tras una búsqueda en la que tuvieron papel muy destacado las costeras de Alcobre y Sayanes y en la que participaron también los pesqueros **Anabel Costa** y **Mar XO**.

Incendios en la Armada británica.—Leemos en la revista "Marine Rundschau" que los gastos en reparaciones de los daños provocados por incendios en buques de la Marina británica durante el período 1976-77 fueron siete veces superiores a los habidos durante el período anterior.

Entre las reparaciones más costosas citaremos las siguientes:

- Submarino nuclear **Warspite**, libras 5.194.000.
- Fragata **Ashanti**, 866.000 libras.
- Submarino nuclear **Repulse**, 200.000 libras.
- Buque hidrógrafo **Egeria**, 116.000 libras.



Cien ahogados en naufragio.—Según informó la Agencia de las Naciones Unidas, más de 100 refugiados vietnamitas murieron ahogados al naufragar el buque que los transportaba, cuando abandonaba las aguas de Malasia, obediendo órdenes de la Policía marítima.

El accidente tuvo lugar frente al puerto de Mersing, en el Estado meridional de Johore, a 240 kilómetros de Singapur.



Petrolero partido en dos.— Tal ha sido la triste suerte del buque-tanque británico de 32.500 toneladas **Kurdistan**, cuando navegaba por el estrecho de Canso, entre Nueva Escocia y Terranova.

Mientras que la parte de proa fue echada a pique, la parte de popa fue remolcada hasta Port-Hawkesbury para proceder al trasvase de las 17.470 toneladas de crudo que contenía.

Cabe señalar que en este accidente no fue detectada ninguna capa importante de hidrocarburo sobre la superficie del mar, debido, al parecer, a que el crudo derramado se fue al fondo, solidificado por el frío.



Port Arthur, Canadá.—Un petrolero liberiano hundido en el río Neches a causa de un incendio bloqueó el paso de grandes buques hasta Beaumont.

En este bloqueo resultó especialmente afectada la Compañía Internacional de Cereales de Beaumont.

AERONAUTICA

Avión de patrulla marítima francés. Se trata de un aparato fabricado por Avions Marcel Dassault, de mediano radio de acción, que lleva el nombre de **Mystère-Gardian**.

Propulsado por dos reactores de doble flujo Garret **ATF3-6**, de 2.400 kilos de empuje en el despegue, tiene una autonomía de 4.170 kilómetros y una velocidad de crucero máxima de 460 nudos.

Según indicaba la "Revista Internacional de Defensa", el Servicio de Guardacostas estadounidense ha hecho un pedido de 41 de estos aviones, cuya designación en Estados Unidos es **Falcon-Guardian**.



Pruebas del "Hornet".—El caza de ataque F-18A **Hornet** alcanzó la velocidad de Mach 1,7, durante un vuelo de pruebas de 2,3 horas de duración, a una altitud de 40.000 pies.

Programa "Atlantic-4".—El Gobierno francés autorizó en la primavera de 1977 el proyecto de avión denominado **Atlantic-4**, ahora conocido como **Atlantic Nouvelle Génération**, que está destinado a reemplazar a los aviones **Nep-tune** y primeros **Atlantic** en servicio en el país vecino.

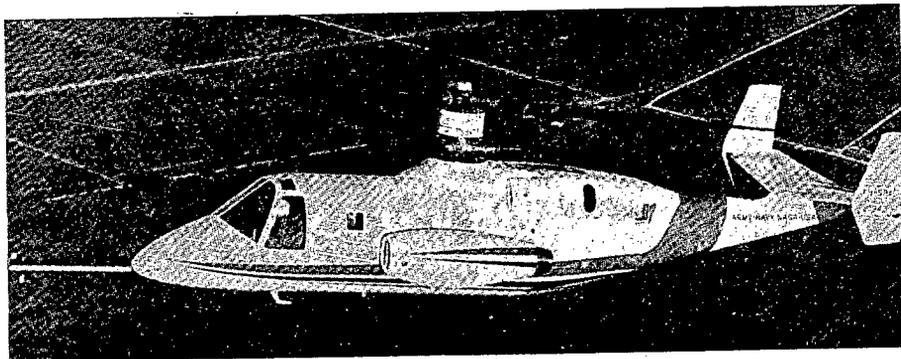
El primer prototipo de estos nuevos aviones estará listo a principios de 1981 y se espera que hacia 1984 vuele el primer **Atlantic-4** de fabricación en serie, de los que la Marina francesa está autorizada para adquirir 42 unidades.

La empresa Dassault-Breguet considera que existe un mercado potencial de un centenar de estos aviones.



Helicóptero experimental.—En la fotografía, el aparato experimental **ABC** (Advancing Blade Concept), en cuyas pruebas de vuelo en el centro de Pruebas de Florida ha alcanzado ya una velocidad de 174 nudos, por lo que no se duda pueda llegar a los 200 nudos, velocidad de proyecto.

Este helicóptero monta el primer rotor rígido coaxial VTOL.



Indicaremos que el **Hornet** es un caza de todo tiempo, de velocidad de proyecto 1,8 Mach, diseñado especialmente para la Armada y la Infantería de Marina.

Va armado con un cañón de 20 milímetros, misiles **Sparrow**, guiados por radar, y misiles **Sidewinder**, guiados por infrarrojos. Puede llevar hasta 19.000 libras de carga ofensiva.

ARMAS

Vehículo de combate y apoyo.—Según leemos en la "Revista Internacional de Defensa", las sociedades Kraus-Maffei y Rheinmetall, de Alemania Federal, se han asociado con la Ordnance Division de la compañía norteamericana FMC para desarrollar y construir el vehículo de combate **FSCV**

NOTICARIO

(Fire Support Combat Vehicle) que poseerá a la vez capacidad artillera y de lucha contra-carro.

El **FSCV** irá armado con un cañón de 105 milímetros, derivado del obús **FH-105**, del Ejército alemán, y podrá transportar cinco infantes, además del jefe del vehículo y del conductor-artillero.



Nueva espoleta para morteros. — La sociedad alemana Diehl anuncia que este año finalizarán las pruebas de su espoleta optoelectrónica de proximidad para morteros.

Esta espoleta, que utiliza un diodo electroluminiscente, permite introducir la altitud de explosión gracias a un principio óptico-geométrico análogo al utilizado en telemetría.



Carros de escolta.—El Ejército alemán ha decidido disponer de un carro de escolta, cuya misión consistirá en proteger los carros de combate clásicos y apoyar de forma muy directa a la Infantería.

La noticia, que recogemos de la publicación "Military Review", indica que la nueva unidad estará en servicio durante los años 90 y que, en principio, irá armada con un cañón **Bofors** de 57 milímetros, un lanzador de misiles **TOW** y una ametralladora de 7,62.

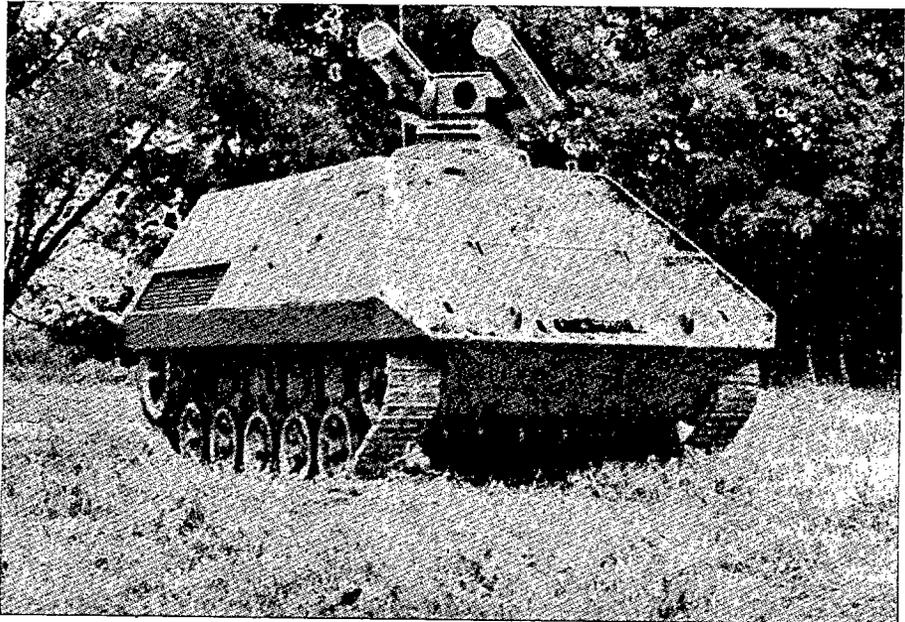
El **Begleitpanzer** presentado por Thyssen-Henschel pesa 28,5 toneladas y puede dar una velocidad de 78 kilómetros por hora en carretera.



Armas químicas.—Según leemos en el diario "ABC", Estados Unidos y la Unión Soviética rehusaron informar a las Naciones Unidas sobre sus negociaciones bilaterales para la prohibición de las armas químicas y se opusieron a que el Comité de Desarme de la Organización internacional iniciara una discusión sobre dichas armas.



Vehículos contra-carros.—En la fotografía, el vehículo contra-carros **VPX-110 Missiles**, desarrollado por la sociedad alsaciana Lohr con la idea de opo-



ner al carro atacante un arma de idénticas cualidades y de silueta más reducida.



Carrera de armamentos. — Según unas manifestaciones del subsecretario estadounidense de Defensa para Investigación y Desarrollo, J. Perry, un estudio realizado por la CIA sobre el coste en dólares de las actividades defensivas de la Unión Soviética y de los Estados Unidos, de 1967 a 1977, muestra que los gastos reales de Defensa de Norteamérica han disminuido durante dicho período, en tanto que los costos de Defensa soviéticos han aumentado entre un 4 y un 5 por 100 anual.

En 1977, los gastos de Defensa rusos sobrepasaron los gastos estadounidenses de un 25 a un 40 por 100. En inversiones, la ventaja llegó a ser de un 75 por 100.

Resultado de esta mayor inversión soviética es el mantener una importante ventaja de producción. Así, según el citado subsecretario, la URSS fabrica actualmente carros de combate, cañones y aviones a una velocidad dos veces o dos veces y media superior a la de Estados Unidos.

ASAMBLEAS

Transporte marítimo de mercancías. Una noticia que recogemos del "Boletín Informativo" de ANAVE dice que S. M. el Rey ha aceptado la presidencia de honor del I Congreso Internacional sobre Transporte Marítimo de Mercancías, que tendrá lugar durante este mes de junio en Las Palmas de Gran Canaria.

Con este Congreso se pretende estudiar los diversos problemas que afectan al transporte marítimo en la coyuntura actual y sus perspectivas en un futuro inmediato, así como ofrecer la oportunidad de que expongan sus puntos de vista y opiniones los fletadores, armadores, consignatarios, aseguradores, cargadores, etc., en la esperanza de que de estas opiniones y discusiones puedan obtenerse conclusiones útiles para todos.

ASTILLEROS

Las pérdidas de Lisnaves.—A pesar de haber conseguido importantes y numerosas

trabajos de reparación, el astillero portugués de Lisnaves anunció recientemente que las pérdidas durante el ejercicio de 1978 alcanzaban la cifra de 715 millones de pesetas, más del doble de las registradas durante el ejercicio precedente.

La situación de la compañía en estos momentos es delicada, y se ha anunciado la puesta en marcha de un programa de jubilación anticipada, como complemento a las medidas de regulación de empleo adoptadas recientemente.



Reparación de buques soviéticos.—Sudcimport firmó un contrato con la empresa sueca Goetaverken Cityvarvet AB para la reparación del buque noradriza **Severodvinsk**, por un importe de 500.000 rublos.

Asimismo, la Hongkong United Dockyard reparará la motonave **Omsk**, de la compañía Far Eastern Shipping, según otro contrato que importa unos 400.000 rublos.

ASTRONAUTICA

Problemas de acoplamiento.—La cápsula soviética **Soyuz-33**, en la que viajaban un cosmonauta ruso y otro búlgaro, regresó a tierra al no poder realizar su misión de acoplamiento con el laboratorio espacial **Salyut-6**, en el que dos cosmonautas soviéticos permanecen desde hace más de cincuenta días.

BIOLOGIA

El "Acuplán".—Icona elabora actualmente un plan de cultivos acuáticos que permitirá mejorar la población piscícola de las aguas continentales españolas, según manifestó a la agencia "Efe" el jefe de la Estación Central de Ecología de este organismo.

Los estudios que actualmente se realizan sobre el tema serán la base del denominado "Acuplán" que en fecha próxima deberá desarrollar el Ministerio de Agricultura.



Producción truchera española. — En 1962 comenzaron en España las primeras actividades de acuicultura a gran

escala y seis años más tarde se puso en marcha la explotación industrial de las mismas.

Hoy existen en nuestro país 150 piscifactorías truchereras y está en estudio la creación de piscifactorías para el salmón.

La industria del sector ha alcanzado en nuestra patria unos niveles de facturación superiores a los 4.000 millones de pesetas y ha creado 4.000 puestos de trabajo.

BUCEO

Nuevo centro de aplicación francés.— Fue inaugurado en Marsella el Centro de Aplicación de Buceo Industrial y de Trabajos Sumergidos (CETRAVIM), creado por la Cámara de Comercio e Industria de esta ciudad.

El CETRAVIM dispone de tres aulas para clases teóricas, un taller, un centro hiperbárico, una estación de llenado con aire y mezclas sintéticas, una gabarra preparada para permitir inmersiones de hasta 120 metros, y otras embarcaciones.

BUQUES

Proyecto estadounidense de caza-minas.—La Marina norteamericana estudia un proyecto de buque para la guerra de minas, cuyas características más destacadas serían las siguientes: eslora, 73,2 metros; manga, 13,4; calado, 3,7; desplazamiento, 1.800 toneladas; propulsión diesel de 8.342 HP; dos hélices.

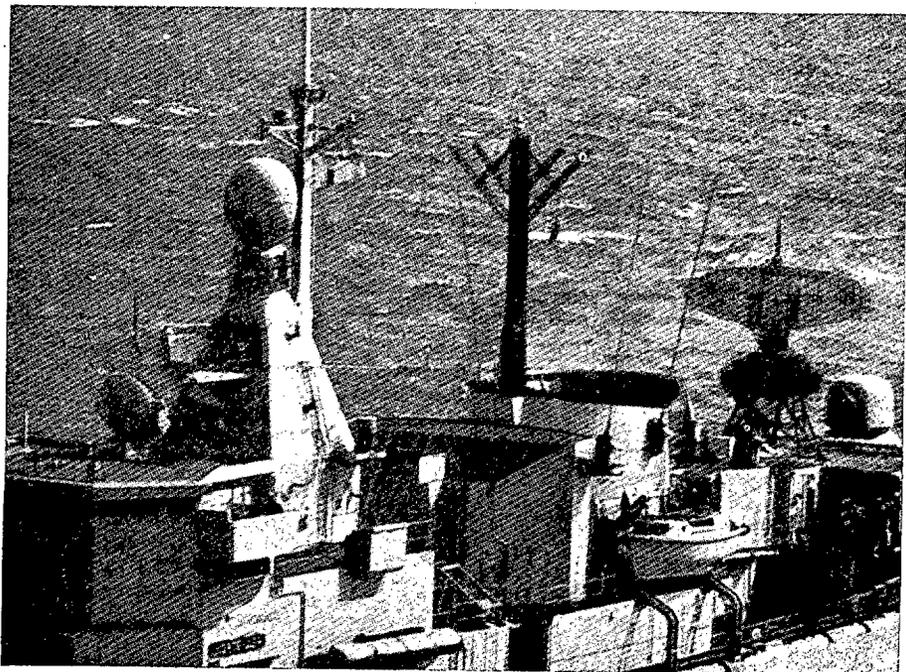
De casco de acero y superestructura de aluminio, llevará una dotación de 103 hombres y podrá operar en cualquier parte del mundo sin depender grandemente de instalaciones navales en el extranjero.

El programa previsto implica la construcción de cinco buques, el primero de los cuales será financiado dentro del presupuesto correspondiente a 1981, los dos siguientes dentro del de 1982 y los dos restantes con cargo al presupuesto de 1984.



Fragata holandesa "Kortenaer".—En el apartado Pruebas del "Noticario" del mes de octubre pasado dábamos información sobre esta moderna unidad de la Armada holandesa.

Ofrecemos ahora a nuestros lectores una fotografía de la superestructura de



esta fragata que permite ver con toda claridad el director **STIR** para los **Sea Sparrow**, situado sobre el puente; el "radomo" del **WM-25**, situado sobre la pirámide a proa del mástil; y la antena de vigilancia aérea **LW-08**, situada a popa.



Nuevo rompehielos estadounidense.—

Se trata del **Katmai Bay**, primera unidad de una nueva clase, que prestará servicio en los Grandes Lagos y que ha sido entregado recientemente en Cleveland al Servicio de Guardacostas.



Clase "Kiev".—Según leemos en la revista "Marine Rundschau", la Marina soviética parece haber encontrado dificultades con las cubiertas de vuelo, tanto de los portahelicópteros de la clase **Moskava**, como de los portaaviones de la clase **Kiev**.

Según la citada publicación alemana, esto podría explicar el hecho de que con la construcción del **Novorossijsk**, tercera unidad de la clase **Kiev**, la URSS dé por finalizada la construcción de un tipo de buques que había despertado verdadera expectación entre las Marinas occidentales.



"Capitaine Smirnov". — Este buque portacontenedores soviético, propulsado por turbinas de gas, es el carguero más rápido de la Marina Mercante rusa al haber alcanzado en pruebas de velocidad 25 nudos.

CEREMONIAL

Zamora.—Tuvo lugar en la Diputación Provincial la entrega oficial de la medalla de la provincia, que la Corporación había concedido recientemente a la Marina de Guerra española.

Hizo la entrega de esta distinción el presidente de la Diputación, señor Gómez Sandoval, al que respondió, agradeciendo el homenaje tributado a la Armada, el almirante Matéu Roldán,

quien impuso cruces de la Orden del Mérito Naval al presidente de la Corporación provincial, al ex-alcalde de Zamora, señor Castañón; al delegado de Cultura, señor Ramos, y al delegado de la Liga Naval, señor Alba.

En los jardines de la avenida de Requejo fue descubierta una lápida, que da el nombre de la Marina Española a una de las plazas.



Trigésimo aniversario de la OTAN.

En el Cuartel General de la Organización del Tratado del Atlántico Norte, en Bruselas, tuvieron lugar, con gran discreción, los actos conmemorativos del trigésimo aniversario de la creación del Pacto atlántico.

Tras un discurso de su secretario general, Joseph Luns, Fuerzas pertenecientes a 14 de los 15 países que integran la organización tomaron parte en una parada militar, a la que asistieron 160 representantes oficiales de las naciones miembros.

Grupos pacifistas e izquierdistas aprovecharon esta conmemoración para pedir la disolución de la OTAN.

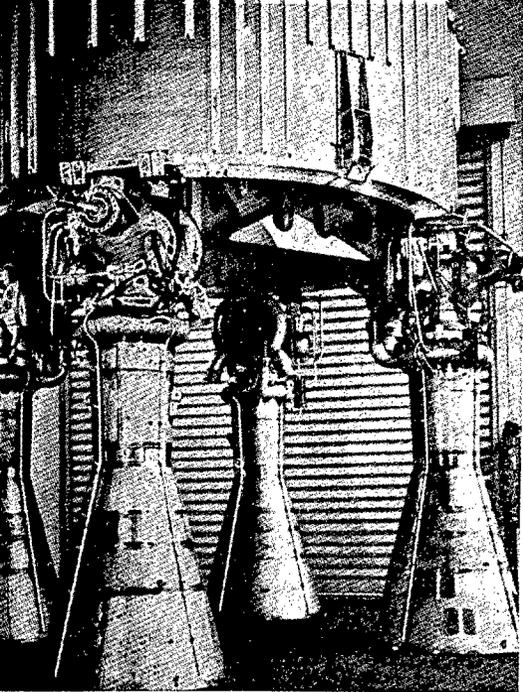
COHETES

España puede fabricar misiles.—Según unas declaraciones del presidente del Instituto Nacional de Industria, señor De la Rica Basagoitia, hechas a la revista "Reconquista", el Organismo que dirige va a comenzar a introducirse en el campo de los misiles, con la intervención de todas las industrias de defensa. Concretamente, dijo, la Empresa Nacional "Santa Bárbara" está en disposición de acometer dicha fabricación.



Proyecto "Ariane".—El Consejo de la Agencia Espacial Europea (AEE) ha decidido la construcción de un sexto lanzador comercial **Ariane**, que con los cuatro ejemplares de clasificación eleva a 10 unidades el pedido actual de este cohete europeo.

La primera etapa de este lanzador espacial será propulsada por cuatro mo-



Sistema "Roland".—En unos tiros de pruebas realizados en el Polígono de White Sands, Nuevo Méjico, fue comprobada la intercambiabilidad de los diferentes elementos del sistema **Roland**, construidos en Francia, Alemania y Estados Unidos.



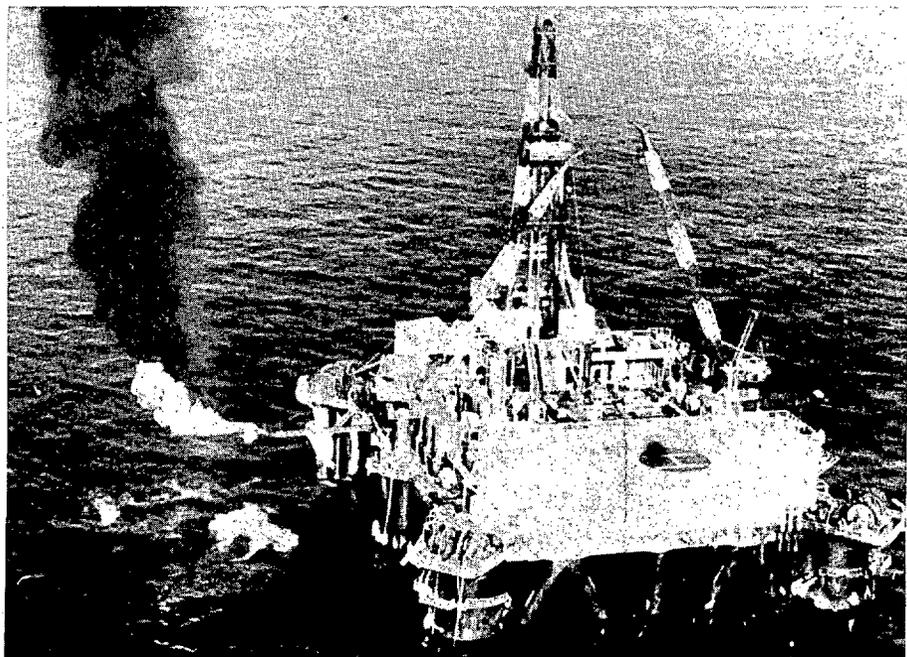
Programas "MX" y "Trident II".—Según parece deducirse de un estudio realizado por la firma estadounidense Rockwell International, la primera etapa del **MX** y de los proyectiles **Trident II** podría ser común, lo que permitiría conseguir un importante ahorro en el desarrollo de ambos programas.

COMBUSTIBLES

tores **Viking**, cuya disposición muestra la fotografía que ilustra esta noticia, alimentados por dimetilhidracina asimétrica y tetróxido de nitrógeno.



Mar del Japón.—En la fotografía, la plataforma de la compañía petrolífera Idemitsu Oil Development que ha permitido descubrir un yacimiento de petróleo y de gas natural a once kilómetros de Teradomari, Niigata, en el mar del Japón.



Arenas bituminosas canadienses.—El espectacular aumento del precio del petróleo bruto ha puesto en marcha un nuevo proyecto para la explotación de las arenas bituminosas del Canadá, de las que ya se extraen actualmente 100.000 barriles diarios, cifra esta que será aumentada en 10.000 barriles más durante el año en curso.

Al mismo tiempo se espera poder rebajar los costes de explotación hasta que el petróleo así obtenido sea competitivo con el petróleo clásico.

A este respecto, cabe señalar que España cuenta con un importante yacimiento de pizarras bituminosas cerca de Puertollano, en la provincia de Ciudad Real.



Pesimismo alemán.—El Ministerio de Economía alemán señaló que la decisión de la OPEP de adelantar los incrementos en los precios del petróleo tendrá una incidencia desfavorable en la economía mundial.

El aumento de precio afectará especialmente a los países en vías de desarrollo y a las naciones industrializadas con problemas en sus balanzas de pagos.



Producción saudí de petróleo.—Según leemos en el diario "El País", Arabia Saudita piensa limitar su producción petrolífera durante la próxima década a doce millones de barriles de crudo diarios, lo que supondrá un duro golpe para Estados Unidos y el resto de las naciones industrializadas, que esperaban para 1985 una producción saudí de petróleo del orden de los 18 millones de barriles diarios.

Actualmente, Arabia Saudita extrae 8,5 millones de barriles diarios y sus reservas estimadas ascienden a 33.000 millones de barriles.

CONFLICTOS

Retirada libia de Uganda.—La fuerza expedicionaria libia en Uganda, compuesta por unos 2.000 hombres, fue evacuada a su país de origen desde el aeropuerto ugandés de Nakasongola, a 120 kilómetros de Kampala, en aviones C-130 y Boeing 727.

Tras la retirada de las tropas libias, los expertos consideran imposible que el Ejército de Idi Amin pueda hacer frente a la invasión tanzana.



Intento de desembarco en Líbano.—Según recogemos del diario **Informaciones**, un intento de desembarco llevado a cabo por cuatro lanchas rápidas israelíes en las playas de los campamentos palestinos de Al-Rachidiyeh y Ras-Al-Ain, cerca de la ciudad de Tiro, fue rechazado por fuerzas conjuntas palestino-progresistas, que al parecer consiguieron alcanzar con sus disparos una de las lanchas asaltantes.



Bombardeo naval en Líbano.—Cañoneras israelíes bombardearon el campamento palestino de Nahr Al-Bared, situado noventa kilómetros al norte de Beirut, posiblemente como represalia por una incursión guerrillera contra la ciudad costera de Nahriya, que causó la muerte de cuatro israelíes.



Fin del régimen de Idi Amin.—Fuerzas tanzanas y de exiliados ugandeses ocuparon la capital de Uganda, Kampala, tras cerca de dos semanas de asedio, en las que la ciudad fue frecuentemente bombardeada con artillería y cohetes.

El ataque definitivo tuvo lugar en tres frentes, que dejaban un corredor libre en dirección Este, para permitir la retirada a las tropas leales a Idi Amin.

CONMEMORACIONES

Barcelona.—Esta gran ciudad marítima española celebró el **Día Marítimo Mundial** con una sesión que se desarrolló a bordo de la motonave **Ernesto Anastasio**, de la Compañía Transmediterránea, bajo la presidencia del jefe del Sector Naval de Cataluña, contralmirante Martín Allegue, al que acompañaban el consejero del Inte-

NOTICIARIO

rior de la Generalidad de Cataluña, el delegado de la Compañía Trasmediterránea, el director de la Escuela Oficial de Náutica de Barcelona y otras personalidades.

La idea central que presidió las conferencias pronunciadas por distintos especialistas fue la seguridad en la navegación y el problema de la contaminación marina, de acuerdo con el lema elegido para este año por la Organización Consultiva Marítima Inter gubernamental.

Tras las conferencias, tuvo lugar un animado coloquio y la Compañía Trasmediterránea ofreció a los asistentes una copa de vino español.

CURIOSIDADES

Otra vez "Nessy".—Esperamos que el tan traído y llevado monstruo del lago Ness no se molestará por este apelativo cariñoso que le damos. Lo cierto es que, a fuerza de oír hablar de él, o de ella, empezamos a considerarlo ya como de casa.

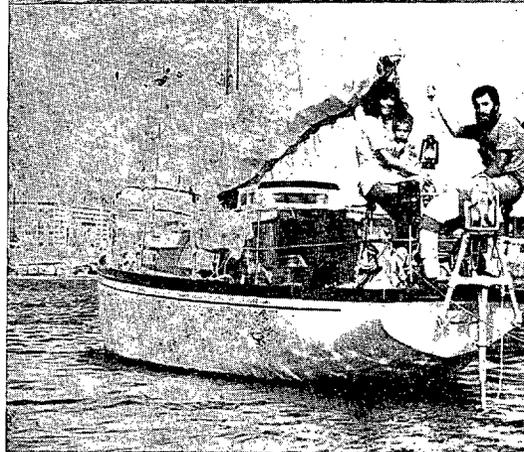
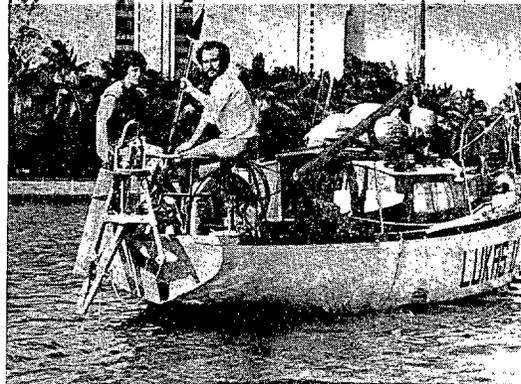
Ahora vuelve a estar de actualidad, pues una expedición patrocinada por la Academia de Ciencias Aplicadas de Boston, dirigida por el doctor Rines, piensa investigar la existencia del monstruo del lago Ness con el auxilio de dos delfines especialmente entrenados que transportarán aparatos fotográficos.

Al parecer, estos delfines han demostrado ya su habilidad para localizar y fotografiar grandes animales marinos, como tortugas y tiburones.

DEPORTES

Travesía del Atlántico a vela.—A bordo de los veleros **Lukas II** y **Regulus** llegaron a San Juan de Puerto Rico dos matrimonios españoles: uno formado por Javier Babe, madrileño, y Silvia Prieto, coruñesa, que aparecen en la parte superior de la fotografía, y el otro integrado por la pareja gaditana Angel Zambrano y Amparo Carnero, a los que acompañaba su hijo Angel Humberto, que recoge la fotografía inferior.

Los primeros habían salido del puerto de La Coruña, mientras que los se-



gundos se hicieron a la mar desde el Puerto de Santa María.

Desde estas páginas felicitamos por su hazaña a ambos matrimonios y hacemos votos para que su ejemplo contribuya a interesar a los españoles en las cosas del mar.



Campeonatos nacionales militares.—

En esta competición, celebrada en el campamento de Los Alcázares, Murcia, hay que destacar la actuación del equipo de tiro de la Zona Marítima del Estrecho, que obtuvo unos brillantes resultados, que le permitirá representar a España en los Campeonatos del mundo militares, que tendrán lugar el próximo mes de noviembre en El Cairo.

En arma corta, velocidad, quedó clasificado en primera posición el comandante de Infantería de Marina Oteya Copa, décimo en arma corta de precisión.

El capitán de Infantería de Marina Umpierre Rijo fue cuarto en la prueba de arma corta, velocidad.

Por lo que respecta a la prueba de Patrullas de Tiro, la de Infantería de Marina de la Zona Marítima del Estrecho, al mando del capitán Elizalde González, logró conseguir el subcampeonato de España con 291 puntos, precedida por solo 15 puntos por la Patrulla del Segundo Tercio de la Legión Duque de Alba.



Derrota de las especies.—Esta competición deportiva comenzará el 12 de marzo de 1980, en Yakarta, para terminar hacia el mes de junio en el puerto de Rotterdam.

Esta gran prueba deportiva será patrocinada por la naviera Nedlloyd, cuya flota contribuirá a facilitar el enlace radiofónico de los veleros participantes.

DISTINCIONES

Orden del Mérito Aeronáutico.—En la fotografía, el jefe del Estado Mayor del Aire, teniente general Alfaro Arregui, impone la Gran Cruz del Mé-

rito Aeronáutico, con distintivo blanco, al subsecretario de Defensa, vicealmirante Liberal Lucini, en una ceremonia que tuvo lugar en el Cuartel General del Aire.



Orden de San Hermenegildo.—Les fue concedida la Gran Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo a los siguientes oficiales generales:

- Contralmirante Morgado Aguirre, Manuel.
- Contralmirante Moreno de Alborán y Reina.
- Contralmirante Gómez Arroyo.
- Contralmirante Riera Pons.
- Contralmirante Iriarte Turmo.
- General de brigada de Infantería de Marina Pérez Ortiz.
- Contralmirante Morgado Aguirre, Miguel.
- Contralmirante Aranda Carranza.



Orden del Mérito Naval. — Le fue concedida la Gran Cruz del Mérito Naval, con distintivo blanco, al contralmirante de la Marina venezolana don Rafael Vicente Carrillo Vázquez.

ca Stena Line, Hans Laurin, informó recientemente que su empresa había firmado con un astillero de la ciudad polaca de Gdynia un pedido de cuatro transbordadores, que serán los mayores de su clase en el mundo.

Estos transbordadores tendrán capacidad para 2.500 pasajeros, de los que 1.830 viajarán en camarotes, con unas posibilidades de carga cuatro veces superiores a la normal.



Londres. — Eurocanadian Shipholdings, con sede en Suiza, negocia actualmente con los astilleros británicos un importante pedido de 60 millones de libras, en relación con el programa de expansión de su flota.

El pedido en cuestión consistiría en la construcción de seis cargueros en orre-portacontenedores de 67.000 toneladas de porte, que serían destinados al servicio entre Canadá y Europa.

ECONOMIA

Producto nacional bruto.—Una información recogida del diario ABC dice que España figura en el undécimo lugar entre los países del mundo por su PNB, aunque le corresponde el puesto vigésimo séptimo por lo que respecta al PNB por habitante.



Construcción naval británica.—Una de las últimas decisiones del Gobierno laborista de Londres, antes de la disolución del Parlamento y la convocatoria de elecciones, fue la de atender las demandas de la Asociación de Constructores Navales para un aumento de los fondos destinados a la ayuda a este sector, al que el ministro de Industria concedió, en consecuencia, otros 85 millones de libras procedentes del Fondo de Intervención.

Señalaremos a este respecto que las pérdidas registradas por los astilleros británicos durante el pasado año financiero alcanzarán probablemente la cifra de 50 millones de libras.



Recursos minerales marinos.—El lecho marino puede llegar a ser una fuente básica de suministro de cobre, níquel, cobalto y manganeso, según indica un estudio del departamento de Comercio de Estados Unidos.

Las reservas potenciales de cobre y níquel podrían ser de 22,5 millones de toneladas y las de manganeso de 504 millones de toneladas.

La mayoría de estos depósitos están situados en los fondos del Pacífico Ecuatorial.

ENCARGOS

Polonia recibe un pedido sueco.— El director general de la naviera sue-

ENERGIA NUCLEAR

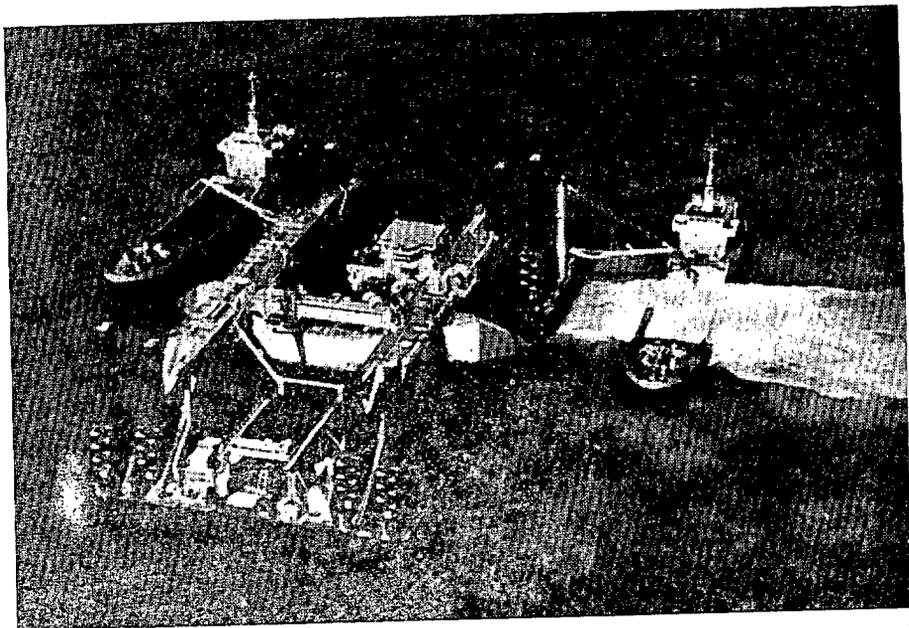
Proyectos soviéticos.—Según un despacho de la agencia Tass, la URSS estudia la construcción de buques mercantes de propulsión nuclear, dada la experiencia adquirida en la construcción y explotación de unidades nucleares y en particular de los rompehielos árticos.

ENTREGAS

Astilleros japoneses. — La revista "Journal de la Marine Marchande" informaba recientemente de que los quince principales astilleros nipones habían entregado, durante el año 1978, 237 buques, que totalizaban 4.600.000 toneladas de arqueo, lo que representa una disminución del 45,1 por 100 con respecto al año 1977, en el que fueron entregados 329 buques, con 8.346.451 toneladas.



Draga-plataforma gigante.—La compañía Gulf Cobla, filial de la Dubai Transport, recibió y puso en explota-



ción la mayor draga-plataforma de alta mar del mundo, que lleva el nombre de **Al-Wassl-Bay**.

Esta draga, a la que nuestros lectores pueden ver en acción en la fotografía que ilustra esta noticia, puede trabajar sin problemas hasta los 17 metros de profundidad, con olas de 4,5 metros y vientos de 65 kilómetros por hora.

ESCUELAS

Escuela de Estado Mayor del Ejército.—S. M. Don Juan Carlos presidió el acto de entrega de diplomas a la 75 promoción de esta Escuela, acompañado por el presidente del Gobierno, el vicepresidente primero, los ministros de Defensa y Educación, Junta de Jefes de Estado Mayor y otras personalidades.

El general Cano Hevia, director de la Escuela, pronunció la última lección del curso sobre el tema "**La paz internacional y la tensión Norte-Sur**", finalizada la cual tuvo lugar la entrega de diplomas y la imposición de fajas y condecoraciones a los nuevos diplomados.

Seguidamente, S. M. el Rey pronun-

ció un discurso en el que estableció un parangón entre las exigencias de la táctica militar y la actividad política y destacó la necesidad de mantener constantemente el conocimiento y el dominio de la situación para poder tomar decisiones sin demora ni precipitación según el plan establecido, que a veces evoluciona y cambia según las circunstancias.

Destacó también Don Juan Carlos el deber de respetar y acatar las decisiones que se toman con apoyo de la voluntad popular y la existencia de unos principios inmutables sobre los que no cabe la transigencia, la negociación o el acuerdo.

ESTRATEGIA

¿Europa en las futuras Salt III?—Una información aparecida en el diario "ABC" indicaba que la próxima reunión de expertos nucleares de la OTAN era reflejo de la voluntad europea de participar en las próximas negociaciones **Salt-III**, según manifestaban los expertos atlánticos.

En esta reunión, en la que se estudiará el desarme y la situación de las zonas **grises**, no estará representada

Francia, que no desea incluir su armamento atómico en las próximas conversaciones.



Fuerza estadounidense de intervención.—Una crónica del corresponsal en Nueva York del diario "Informaciones" decía que, según noticias aparecidas en la prensa norteamericana, Estados Unidos organiza una fuerza de intervención de 100.000 hombres, cuya misión sería la de defender los intereses norteamericanos en zonas de gran importancia estratégica, como el Cercano Oriente o el Pacífico noroccidental.

FLETES

Mercado internacional.—Los fletes para grano continúan firmes, aunque las alzas en las cotizaciones son engañosas debido a los continuos aumentos de precio de los combustibles.

Por otra parte, la reentrada de buques combinados en el mercado de carga seca ha afectado a la baja las cotizaciones de los buques de más de 60.000 toneladas.

Los arrendamientos en **time-charter** han continuado con buen tono, mientras que los correspondientes a buques petroleros han sido fluctuantes.



La ley del más fuerte.—Según leemos en el **Journal de la Marine Marchande**, la naviera británica Cunard-Brocklebank, acusada por la Comisión Marítima Federal estadounidense de haber concedido rebajas ilegales a la Ludlow Corporation, de Needham Heights, para el transporte de yute asiático al Reino Unido, ha aceptado pagar en concepto de transacción la suma de 105.000 dólares.

La Cunard-Brocklebank es la primera naviera británica que sigue el ejemplo de once compañías europeas y americanas que han aceptado realizar este pago.

Cabe señalar que las rebajas concedidas, aunque ilegales en Estados Unidos, son legales en el resto del mundo.

INCIDENTES

Managua.—Unos 300 guerrilleros sandinistas ocuparon la ciudad nicaragüense de Esteli y hostigaron a la guarnición encerrada en sus cuarteles.

Esteli, situada unos 150 kilómetros al norte de Managua, fue una de las cinco ciudades del interior del país que en septiembre pasado fueron ocupadas por las fuerzas insurgentes del Frente Sandinista.



Tensión entre Sudáfrica y Norteamérica.—El primer ministro sudafricano, Bohta, acusó al personal de la Embajada estadounidense en Pretoria de espionaje.

Según recogemos del diario "ABC", el señor Bohta, en una emisión televisada, afirmó que el personal militar agregado a la Embajada utilizaba el avión del embajador para fotografiar instalaciones secretas sudafricanas, exigió explicaciones de Washington y ordenó la inmediata salida del país de dos agregados militares y del piloto del aparato.

Por su parte, Washington reaccionó con la expulsión de otros dos agregados militares sudafricanos y manifestó no tener intención alguna de excusarse por este incidente, del que no hizo comentario alguno.



Disturbios en Liberia.—Unos cuarenta muertos y más de doscientos heridos fue el trágico balance de los disturbios acaecidos en Monrovia, capital de Liberia, al anunciar el Gobierno su intención de autorizar el aumento del precio del arroz.

La mayor parte de los comercios al por mayor de la capital fueron destruidos y los daños ocasionados alcanzaron la cifra de cuarenta millones de dólares.

A petición del Gobierno liberiano, el presidente de Guinea, Seku Ture, envió a Monrovia tropas para colaborar al restablecimiento del orden con las fuerzas liberianas.

Liberia es posiblemente la república más antigua de Africa y uno de los

primeros estados independientes de ese continente.

Creada en 1821 para recibir a los esclavos emancipados de Estados Unidos, posee desde 1847 una Constitución análoga a la norteamericana.



Cuartel de la ONU bombardeado.—

El cuartel general de las fuerzas de la ONU en Naqur, sur del Líbano, fue bombardeado con fuego de artillería y morteros por las milicias cristiano-derechistas que manda el mayor Saad Haddad.

Casi simultáneamente con este ataque, el mayor Saad Haddad proclamó su decisión de establecer un Estado libre del Líbano en la parte sur, que sólo volverá a unirse con el resto del país cuando se retiren de éste los 40.000 soldados sirios y los 15.000 guerrilleros palestinos que ahora están allí establecidos.

Al parecer, el mayor Haddad cuenta con el apoyo del Gobierno de Tel-Aviv, para el que la zona dominada por las milicias cristianas constituye una franja de seguridad en su frontera norte.



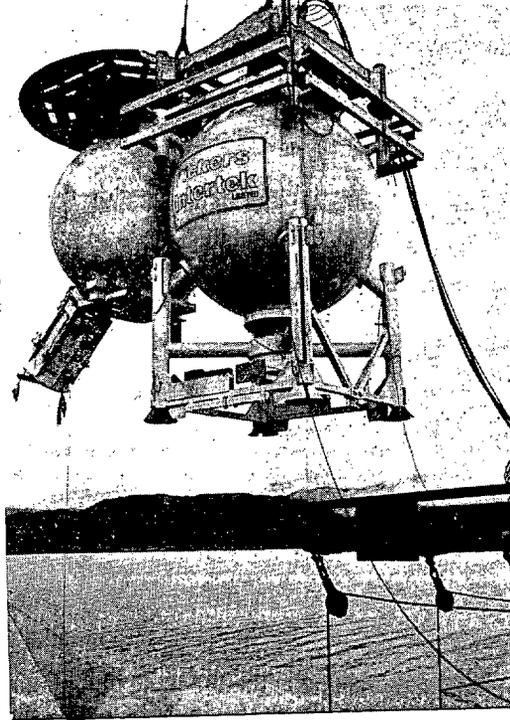
Revuelta en el Kurdistán iraní. —

Unas 30 personas muertas y más de 100 heridas fue el resultado de los encuentros librados durante dos días en la ciudad de Naghadeh, entre kurdos sunitas y azerbaijanis de origen turco y de religión chiita.

INDUSTRIA

Industria petrolífera.—Desde el descubrimiento y puesta en explotación de los yacimientos submarinos, la industria petrolífera ha actuado como motor de otras muchas técnicas que han tenido que dar una respuesta adecuada a las exigencias planteadas por un medio adverso al trabajo humano como es el agua.

En la fotografía pueden ver nuestros lectores una cámara especial diseñada por Vickers que permite a los submarinistas que realizan trabajos en



pozos submarinos operar a una presión atmosférica normal, sin tener en cuenta la profundidad.

Una cámara, compuesta por las dos esferas de la fotografía, se sumerge llena de agua y se adosa a la boca del pozo en el que se realiza el trabajo.

Seguidamente, un minisubmarino desciende para cerrar la cámara y liberar el agua contenida por ésta, hasta equilibrar su presión con la propia.

Con ello, los técnicos pueden pasar ya del submarino a la cámara y trabajar en lo que equivale a un medio ambiente de piscina, con trajes de inmersión y un equipo de respiración submarina superficial.

Al parecer, este sistema, denominado **Neutrabaric**, ha sido probado satisfactoriamente en aguas escocesas hasta una profundidad de 122 metros.



Modernización de Santa Bárbara.—

La Empresa Nacional Santa Bárbara de Industrias Militares fue incluida dentro de las industrias de interés preferente por estar relacionada directamente con la Defensa nacional, según publicó una orden del Ministerio de Industria.

Santa Bárbara dispone de fábricas en Sevilla, Oviedo, Toledo, Palencia y Granada.

LANZAMIENTOS

El Ferrol del Caudillo.—En la factoría de la Empresa Nacional "Bazán" tuvo lugar el lanzamiento de la corbeta **Vencedora**, segunda unidad de una serie de cuatro que para la Armada construye la factoría ferrolana.

Fue madrina en la ceremonia doña Carmen Blasco de Gutiérrez Mellado, esposa del vicepresidente primero del Gobierno, que estuvo acompañada por

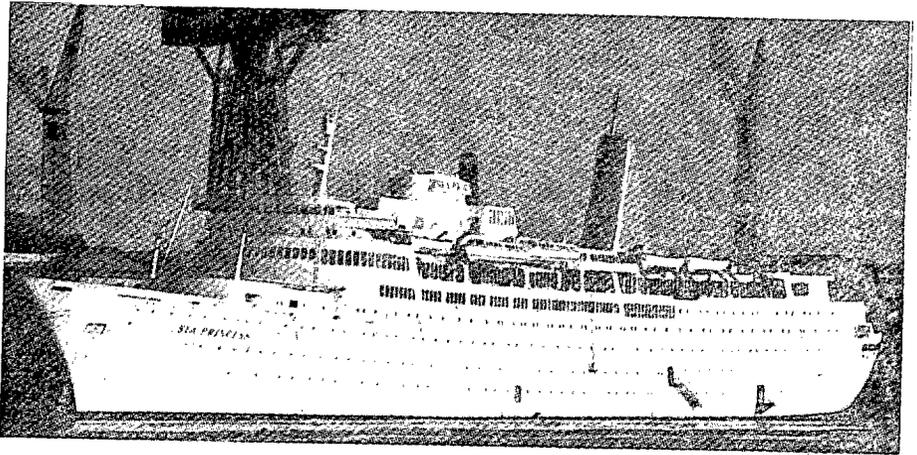
Marina francesa que formaban parte del contingente de la ONU en el Líbano.

Setecientos hombres llegaron a bordo del transporte de ataque **Ouragan** y de los buques de desembarco de carros **Argens** y **Bidasoa**.

El 8.º Regimiento tiene su guarnición en Castres.

MARINA MERCANTE

Cambio de bandera.—En la fotografía, el nuevo buque de cruceros británico **Sea Princess**, resultado de la transformación realizada en los asti-



el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante Arévalo Pelluz; el capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico, almirante de la Guardia y Oya; el presidente de la Xunta de Galicia, señor Rosón, y otras personalidades.

Las corbetas de la clase **Descubierta** desplazan 1.479 toneladas y van armadas con un cañón de 76 mm Oto Melara, un lanzacohetes de 375 mm, seis tubos lanzatorpedos Mk-32 y un lanzador de misiles **Sea Sparrow**. Son propulsadas por cuatro motores diesel que totalizan 16.000 CV.



Fuerzas francesas regresan del Líbano.—Desembarcaron en el puerto de Sète las fuerzas del 8.º Regimiento de paracaidistas de la Infantería de

lleros Vulkan, de Bremen, del trasatlántico sueco **Kungsholm**.

Según leemos en la revista "Marine Rundschau", esta transformación importó unos 20 millones de marcos y resultó muy interesante al astillero, más que por su aspecto económico, por permitir una puesta a punto del mismo con vistas a la construcción de una gran unidad que llevará el nombre de **Europa**.



Desguace del "Andros Patria".—En los **Noticiarios** de febrero y marzo pasados informábamos a nuestros lectores del accidente sufrido por este petrolero griego cuando navegaba frente a las costas gallegas, así como de la marea negra que el mismo había ocasionado.

Ahora leemos en "Informe Económico" que, según manifestó un portavoz de la firma portuguesa Lisnave, el **Andros Patria** será vendido como chatarra, probablemente, a una compañía de desguace española, dado que su reparación resulta económicamente inviable.



Desciende el tonelaje amarrado.—Continúa el descenso del número de buques mercantes amarrados por falta de empleo, que a finales de febrero era de 595, con un total de 27,1 millones de toneladas, frente a los 600 buques que había amarrados el mes precedente.

Entre los buques amarrados a finales de febrero figuraban 196 petroleros, con 20,8 millones de toneladas de porte.

Estas cifras proceden del Consejo General Naval Británico y representan un paro del 4 por 100 del tonelaje mundial.



Posible alquiler de buques en Venezuela.—El presidente de la Corpora-

ción de la Industria Venezolana de Navegación (COVINCA) declaró que su país debería alquilar 20 petroleros y buques de carga para conseguir un ahorro en el pago de fletes y dirigir sus exportaciones de crudos.

Señalaremos que en 1978 Venezuela tuvo que pagar en concepto de fletes unos 1.200 millones de dólares.

NAVEGACION

Vía Marítima del San Lorenzo.—El 2 de abril último comenzó la estación navegable en la sección Montreal-Lago Ontario.

El canal de Weiland, entre los lagos Ontario y Erie, había sido ya abierto a la navegación el 28 de marzo.

Cabe señalar que las esclusas de Sault-Sainte Marie, entre el lago Huron y el lago Superior, han permanecido abiertas durante todo el invierno.



Canal de la Mancha.—Entró en servicio entre los puertos de Brighton y Dieppe el hidroplano **Normandy Princess**, que cubrirá este recorrido en unos cien minutos escasos.



NECROLOGIA

Contralmirante don Ricardo Calvar. Falleció recientemente don Ricardo Calvar y González-Aller, hijo del vicealmirante don Tomás Calvar Sancho, de familia de gran vinculación marinera.

El contralmirante Calvar y González Aller, que había pasado a la situación de reserva el 31 de enero de 1966, nació en El Ferrol del Caudillo el día 18 de enero de 1900 e ingresó en la Escuela Naval Militar en enero de 1916, de la que salió con el grado de alférez de navío el 1 de enero de 1921.

Ascendió a teniente de navío el 2 de abril de 1924, a capitán de corbeta el 9 de septiembre de 1931 y a capitán de fragata el 25 de diciembre de 1939. El 9 de agosto de 1944 fue promovido a capitán de navío, alcanzando el grado de contralmirante el 18 de noviembre de 1955.

En su larga carrera militar mandó los buques siguientes: vapor auxiliar **Castor**, guardacostas **Xauen**, crucero auxiliar **Ciudad de Alicante**, cañonero **Canalejas**, buque-escuela **Galatea**, crucero **Navarra**, crucero **Méndez Núñez** y crucero **Canarias**.

Fue también jefe de la 1.^a Flotilla de destructores y como contralmirante desempeñó la Jefatura del Sector Naval de Cataluña y de la 3.^a División de la Flota.

Entre sus destinos en tierra citaremos el de la Escuela de Transmisiones de la Base Naval de Ríos, Escuela de Mecánicos, Cuartel de Instrucción de El Ferrol y Comandancia de Marina de Málaga.

No queremos terminar esta breve nota necrológica sin destacar que la afición marinera del contralmirante Calvar y González Aller le llevó también a ser un gran enamorado de los deportes náuticos, a los que dedicó especial atención toda su vida.

OCEANOGRAFIA

Investigación.—“Hoja del Mar” escribía recientemente que la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante proyectaba destinar 60 millones de pesetas para la adquisición y reforma de

un pesquero, a fin de dotar de una nueva unidad de investigación al Instituto Español de Oceanografía de Galicia.

Otro pesquero más será adquirido para el organismo correspondiente de las islas Canarias.



Los nódulos del mar Rojo.—Según leemos en la revista “Journal de la Marine Marchande”, la sociedad alemana Preusag proyecta llevar a cabo una importante operación de localización y explotación de nódulos polimetálicos en el mar Rojo, para lo que ha dotado al buque de perforación **Sedco-445** con numeroso y moderno equipo científico y técnico.

Treinta ingenieros y especialistas participarán a bordo del **Sedco-445** en esta campaña.



Aumento de la contaminación marina.—Según un estudio del Tanker Advisory Center, de Nueva York, la cantidad de petróleo vertido en el mar con motivo de los accidentes sufridos por buques petroleros se ha cuadruplicado durante los últimos cinco años:

La evolución de las cifras es la siguiente:

- 67.115 toneladas en 1974.
- 188.042 toneladas en 1975.
- 204.235 toneladas en 1976.
- 213.080 toneladas en 1977.
- 260.488 toneladas en 1978.

Además, la cantidad de petróleo que ha caído al mar con motivo de operaciones de rutina, calculada estadísticamente a partir de los datos obtenidos con más de 7.000 petroleros en Ras-Tanura, ha pasado de 3.619.000 toneladas en 1975 a 3.654.000 toneladas en 1977.

ORGANIZACION

Pesca deportiva.—Según una orden del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el personal profesional

de las Marinas Mercante y de Pesca podrá desempeñar en las embarcaciones dedicadas a la pesca deportiva los cargos que su título profesional les confiere.

La citada orden señala también que resulta necesario establecer la oportuna ordenación, para que los titulares de pesca puedan mandar embarcaciones dedicadas a la pesca deportiva, dada la gran promoción que tiene actualmente esta actividad.

PESCA

Problemas británicos con la CEE.—Según leemos en el diario "Informaciones", el tamaño mínimo de las mallas de las redes de pesca es un nuevo motivo de enfrentamiento entre la Gran Bretaña y la Comunidad Económica Europea.

Parece ser que los británicos quieren introducir en sus aguas jurisdiccionales, a partir del próximo mes de julio, un tamaño de malla mínimo de 80 mm, con objeto de garantizar la protección de las especies. A ello se oponen los otros países comunitarios, que consideran esta pretensión como contraria a los Acuerdos de la CEE.



Reunión internacional sobre la sardina.—Tuvo lugar en Casablanca una reunión internacional de expertos en materia piscícola, encargados por la FAO de estudiar todo lo relacionado con el aspecto biológico, estadístico y técnico de la sardina en la zona del Atlántico centrooriental, ante la sospecha de que esta especie esté sometida en dicha región a un ritmo excesivo de capturas.



Posible prohibición australiana.—El primer ministro australiano, Malcolm Fraser, anunció que su Gobierno podría prohibir la pesca de la ballena dentro de la zona de 200 millas.

POLITICA

Abolición del tratado ruso-chino.—A petición del ministro de Asuntos Exteriores chino, Huang Hua, el Congreso Nacional del Pueblo acordó dar por terminada la vigencia del Tratado de Amistad con la URSS, por estimar que había perdido su vigencia.

En este tratado, Japón era considerado como el enemigo común de Pekín y Moscú.



Reunificación de los dos Yemen.—Abdel Fattah Ismail, presidente de la República Democrática del Yemen del Sur, anunció su propósito de dimitir para facilitar la reunificación del Yemen bajo la presidencia de su actual colega de la República Árabe del Yemen, Ali Abdallah Saleh.

El presidente Ismail tomó esta decisión en el curso de las conversaciones celebradas en Kuwait entre delegaciones de los dos Yemen para poner fin a los recientes choques fronterizos, de los que informábamos a nuestros lectores en el **Noticario** precedente.



Suspensión de ayuda norteamericana.—El Gobierno estadounidense decidió suspender toda ayuda bilateral de Pakistán ante el temor de que esta nación fabrique armas nucleares.



Nuevo régimen ugandés.—Tras la derrota de las tropas del general Idi Amin fue formado un nuevo Gobierno bajo la presidencia de Yusufu Lule, de sesenta y siete años de edad, que deberá abordar la difícil tarea de reconstruir un país arruinado y en plena anarquía.



Triunfo del presidente Sadat.—Una aplastante mayoría del pueblo egipcio

dio su conformidad, en referéndum, al tratado de paz entre Egipto e Israel.

El ministro del Interior, Nabawi Ismail, declaró que un 90 por 100 de electores habían participado en dicho referéndum y que el 95,5 por 100 de los votos emitidos eran favorables al tratado de paz con Israel.

los resultados obtenidos realmente en los viajes realizados por este aerodeslizador, que ya presta servicio en el canal de la Mancha.

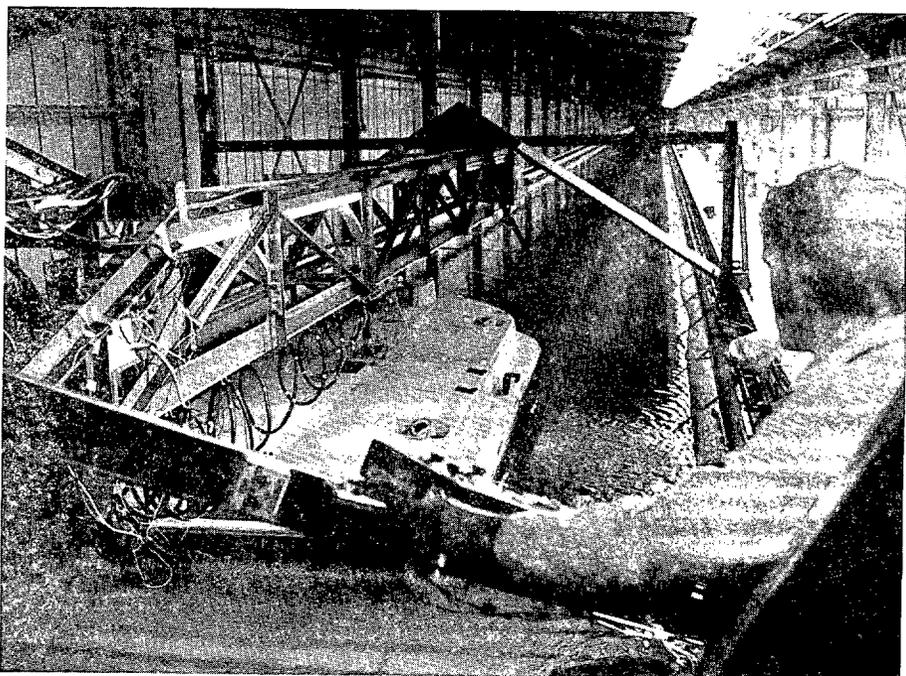
La fotografía recoge el instante en que el modelo está preparado, en el punto de partida, para iniciar uno de los recorridos de prueba.

PRUEBAS

Ensayos a escala de un aerodeslizador.—En el Laboratorio de la British Corporation, al sur de Inglaterra, un modelo a escala del mayor aerodeslizador del mundo, el **Super-4**, realiza una serie de pruebas en el gran canal

PUERTOS

Aumenta el tráfico en Alemania.—Según las estadísticas del Ministerio Federal de Transportes, el tráfico de los puertos alemanes durante el año 1978 alcanzó la cifra de 149 millones de toneladas, lo que representa un au-



de experimentación de 204 metros de longitud.

Estos ensayos permitirán comprobar las características de esta gigantesca embarcación, en lo que respecta a la presión bajo los faldones, el desplazamiento vertical y el asiento al desplazarse velozmente, y comparar estos valores con las cifras de proyecto y

mento del 1,5 por 100 con respecto al habido el año anterior.

Con excepción del puerto de Emden (—15,3 por 100) y el de Nordenham (—2,1 por 100), los demás están en progresión, destacando el de Kiel con un 17,3 por 100 de aumento.



Menor congestión en Argentina.—La modernización de los puertos de Rosario, Bahía Blanca y Río de la Plata ha influido poderosamente en la disminución de la congestión de los puertos argentinos durante la temporada de exportación de granos gruesos, al llevar la capacidad de manobra a 2,5 millones de toneladas al mes.

SALVAMENTOS

Carguero español remolcado. — Se trata del **Valle de Hija**, que fue remolcado al puerto de Brest por el remolcador **Abeille Provence** al sufrir una avería en sus máquinas cuando navegaba por el canal de la Mancha.

SUBMARINOS

Clase "Näcken" sueca.—En los astilleros Kockums, de Malmö, tuvo lugar ros Kockums, de Malmö, tuvo lugar el lanzamiento del segundo submarino de la clase **Näcken**, que llevará el nombre de **Neptune**.

Las características principales de esta unidad son las siguientes: desplazamiento a plena carga en superficie, 980 toneladas; eslora máxima, 41 metros; manga, 6,1 metros; armamento, seis tubos lanzatorpedos.

Está en construcción la tercera y última unidad de la clase, cuyo lanzamiento tendrá lugar uno de estos días y que llevará el nombre de **Najad**.



Retirada del "Nautilus".—El submarino de propulsión nuclear **Nautilus**, de la Marina de Guerra estadounidense, cubrió sus últimas singladuras al dirigirse de New London al arsenal de Mare Island, California, donde será retirado del servicio activo.

Como recordarán nuestros lectores, el **Nautilus** entró en servicio el 17 de enero de 1955 y en 1958 realizó un viaje histórico bajo el casquete polar para llegar al Polo Norte.

Es muy probable que este submarino pase a ser monumento nacional en la Academia Naval de Annapolis.

Perfeccionamiento del "PAP-104".—En el **Noticiario** correspondiente al mes de marzo pasado dábamos información sobre este minisubmarino dirigido contra minas.

Ahora leemos en la "Revista Internacional de Defensa", que se prevé aumentar su profundidad de intervención hasta los 300 metros y dotarle de una cizalla capaz de cortar los cables de las minas de orinque.

TACTICA

Misiles nucleares en Alemania oriental.—Según una noticia que recogemos del diario "El País", la URSS ha desplegado en la República Democrática Alemana sus nuevos misiles tácticos **SS-21**, de unos 150 kilómetros de alcance y capaces de transportar cabezas nucleares.

TECNICA

Medidas anticontaminación en Galicia.—El diario "La Voz de Galicia" informó recientemente que en el puerto de Vigo hay preparadas permanentemente 200 toneladas de detergente para combatir una eventual marea negra.

A estas 200 toneladas es preciso añadir otras 80 que están a bordo de los remolcadores **Remolcanosa Cinco** y **Artza**, con base en Vigo.

En opinión de la empresa armadora de estos dos buques, las costas de las provincias de Pontevedra y La Coruña son las mejor protegidas de España contra la contaminación por hidrocarburos.



Reparación submarina.—En el apartado **Accidentes del Noticiario** del mes de noviembre pasado dábamos cuenta del abordaje entre el buque noruego **Bandeirante** y el carguero griego **Maroudio**, que causó el hundimiento del primero y produjo averías de consideración al segundo.

Ahora recogemos la información de la reparación efectuada al **Maroudio** en el puerto de Brest por la empresa



Hydrex, de Amberes, que consistió en la construcción de la parte del bulbo del buque que había sido afectada por la colisión y la posterior colocación de la misma por hombres rana, que procedieron a la soldadura bajo el agua de los bordes de la pieza.

Esta reparación, de la que publicamos una doble fotografía, evitó tener que proceder a la descarga del **Marou-dio** y representó un importante ahorro de tiempo y dinero para sus armadores.

Hydrex cobró por este trabajo superespecializado la cantidad de francos belgas 2.750.000.

TRAFICO

Transporte marítimo chino-norteamericano.—Después de una interrupción de unos treinta años, el tráfico marítimo entre China y Estados Unidos entra en una fase de normalización con la firma de un acuerdo entre la compañía China Ocean Shipping y la Lykes Brothers Steams.

Como resultado de esta nueva situación, el 18 de marzo pasado entró en el puerto de Shanghai el carguero

estadunidense **Letilial Lykes**. Por parte china parece ser que el primer buque comercial en visitar Estados Unidos ha sido el carguero de 38.000 toneladas **Liulinhai**.



Nuevo servicio de Ibero Lines. — Esta compañía de Bilbao anunció un nuevo servicio, desde la costa Este de Estados Unidos al Mediterráneo y Oriente Medio.

Los puertos de recalada en Estados Unidos serán: Nueva York, Baltimore y Savannah.



Línea marítima Saint Nazaire-Vigo. Según leemos en "Informe Económico", esta línea, cuyo tráfico está constituido fundamentalmente por los intercambios entre las fábricas francesas del grupo Peugeot-Citroën y las filiales españolas y portuguesas, será ampliada a puertos británicos, adquiriendo así un carácter triangular.



Canal de Suez.—El mercante israelí **Ashod**, de 4.500 toneladas, ha sido el primer buque de dicha nacionalidad en atravesar el canal de Suez desde el año 1975.

El **Ashod** había salido en lastre del puerto de Eilat, en el golfo de Akaba, hacia el Mediterráneo.

VISITAS

Sede de la Junta de Jefes de Estado Mayor.—El ministro de Defensa, señor Rodríguez Sahagún, visitó esta dependencia, donde fue recibido por el presidente de la Junta de Jefes de Estado Mayor, teniente general Alfaro Arregui; el jefe del Estado Mayor del Ejército, teniente general Liniers Pidal; el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante Arévalo Pelluz; y el jefe del Estado Mayor del Aire, teniente general Emiliano Alfaro.

Durante esta visita, el teniente general Alfaro Arregui expuso al minis-



tro de Defensa la necesidad, evolución, misiones y atribuciones de la Junta de Jefes de Estado Mayor, así como la composición del Cuartel General de la misma.

En la fotografía, el ministro de Defensa es saludado por el almirante Arévalo Pelluz a su llegada al Alto Estado Mayor.



El presidente de Panamá, en Madrid.—Llegó al aeropuerto de Barajas el presidente de la República del Panamá, Aristides Royo, acompañado de su esposa, doña Adela Ruiz de Royo, y de un séquito formado por los ministros de Asuntos Exteriores y de Educación, el asesor presidencial, el director de Protocolo y Ceremonial del Estado, el secretario de Información de la Presidencia de la República y otras personalidades.

Recibieron a los ilustres visitantes Sus Majestades los Reyes de España, presidentes y miembros del Gobierno,

presidente y jefes de la Junta de Jefes de Estado Mayor, gobernador y alcalde de Madrid, miembros de la representación diplomática de Panamá en España y otras personalidades.

El día de su llegada a España, los Reyes, don Juan Carlos y doña Sofía, ofrecieron en honor del presidente de Panamá y su esposa una cena de gala en el Palacio Real, a la que asistieron numerosos miembros del Gobierno y destacadas figuras de la vida política española.

Entre los diferentes actos y visitas que tuvieron lugar con motivo de la estancia en España de tan ilustres huéspedes citaremos: la visita a la factoría madrileña de Construcciones Aeronáuticas; el viaje a la ciudad de Salamanca, en cuya Universidad fue estudiante el señor Aristides Royo y en la que conoció a su esposa, de origen asturiano; y su paso por Asturias y Galicia, en la que dedicó especial atención a la ciudad de Santiago de Compostela, donde visitó la catedral, el rectorado de la Universidad y el Ayuntamiento.

Cuartel General de la Armada.—El ministro de Defensa, Rodríguez Sahagún, fue recibido por el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante Arévalo Pelluz, a su llegada al Cuartel General, ante cuya entrada rindieron honores Fuerzas de la Agrupación de Infantería de Marina de Madrid.

En el Salón de Honor tuvo lugar una ceremonia en la que fueron presentados al ministro los oficiales generales de la Armada con destino en Madrid y en la que el señor Rodríguez Sahagún pronunció unas palabras en las que expresó su satisfacción por la visita, agradeció la lealtad de todos y manifestó su deseo de visitar periódicamente el Cuartel General de la Armada.

A continuación, el ministro de Defensa, acompañado por el almirante Arévalo Pelluz, se trasladó a la Sala de Juntas del Estado Mayor donde le fue expuesto el esquema orgánico general de la Armada.

Más tarde visitó el Centro de Operaciones y el de Comunicaciones del Cuartel General.



El primer ministro sueco, en España. El presidente del Gabinete sueco, Ola Ullsten, realizó una visita oficial a nuestra patria de tres días de duración, que se desarrolló dentro del marco de un apretado programa de trabajo y actos sociales.

El señor Ola Ullsten fue recibido por el Rey don Juan Carlos en audiencia especial y mantuvo conversaciones con el presidente Adolfo Suárez y el ministro de Asuntos Exteriores, Marcelino Oreja, sobre diversos temas internacionales y de política bilateral.

En el Palacio de Viana, el presidente del Gobierno español, Adolfo Suárez, ofreció una cena en honor del primer ministro sueco, a la que asistieron los vicepresidentes primero y segundo del Gobierno; los ministros de Asuntos Exteriores, Economía, Industria y Energía, Presidencia, y Universidades e Investigación; y otras personalidades de la vida política española, así como miembros del séquito del primer ministro sueco y de la Embajada de dicha nación en Madrid.

En su último día de estancia en Es-

paña, el señor Ola Ullsten efectuó una rápida visita, de carácter turístico, a la ciudad de Toledo.



La Coruña.—Procedente de Punta Delgada entró en este puerto el buques-escuela francés **Bel Espoir II**, que con una tripulación de 16 jóvenes de uno y otro sexo se dirigía a Saint Malo, tras haber efectuado un viaje de adiestramiento por el Atlántico.

El **Bel Espoir II** es un bergantín de tres palos, con 106 toneladas de registro bruto, 38 metros de eslora y siete de manga.



El almirante Torrisi, en Galicia.—Con motivo de su visita oficial a España, el jefe del Estado Mayor de la Marina italiana, almirante Giovanni Torrisi, viajó a Galicia para visita rla Escuela Naval Militar de Marín e instalaciones navales de El Ferrol del Caudillo.

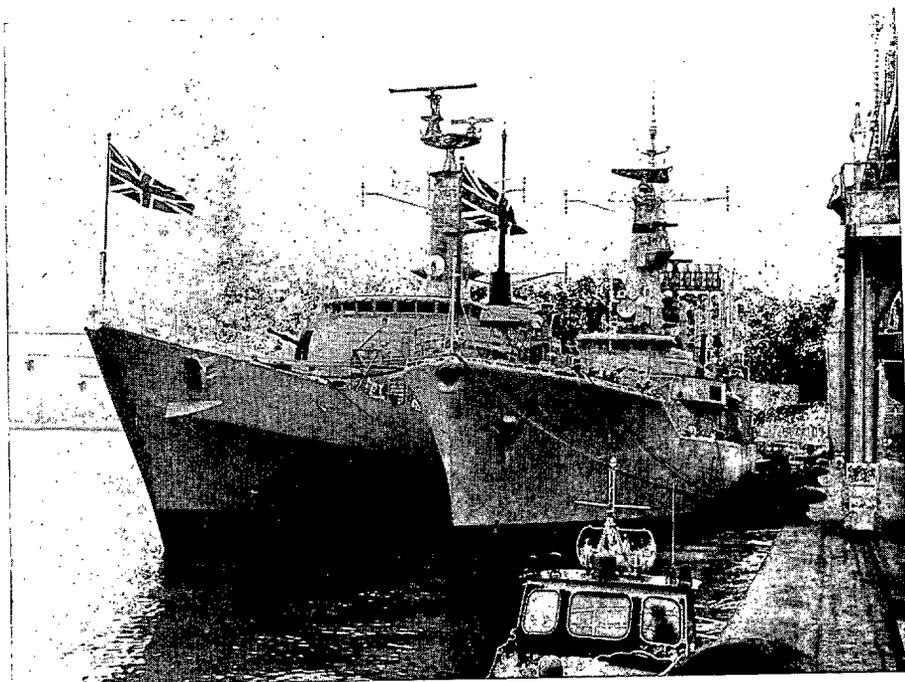
El almirante Torrisi llegó a la Escuela Naval Militar acompañado por el capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico, almirante De la Guardia y Oya, siendo recibidos por el comandante-director de la misma, capitán de navío Nalda y Díaz de Tuesta.

Tras ser rendidos los honores de ordenanza y presenciar el desfile del Batallón de Alumnos, la comisión de marinos italianos visitó detenidamente las aulas y demás dependencias del Centro y recibió una detallada explicación del funcionamiento y planes de estudio de la Escuela.

En su visita a El Ferrol del Caudillo, el almirante Torrisi fue recibido ante el Palacio de Capitanía por el almirante De la Guardia y Oya y comisionados de jefes, oficiales y suboficiales de la Zona Marítima.

Rindió los honores de ordenanza un Batallón de Infantería de Marina del Tercio Norte, con bandera, banda y música.

Tras visitar el Arsenal militar y la factoría de la Empresa Nacional "Bazán", el almirante De la Guardia y Oya ofreció a sus visitantes italianos un almuerzo de honor en Capitanía General.



Cádiz.—En la fotografía, las fragatas británicas **Júpiter** y **Antelope**, atracadas en uno de los muelles de esta ciudad con motivo de la escala que realizaron del 4 al 9 del mes de abril último.

La fragata **Antelope** pertenece a la clase **Amazon** o **Tipo-21**. Desplaza toneladas 2.300; tiene una velocidad de 32 nudos, y va armada con un cañón de 114 milímetros **Mk-8**, dos montajes de 20 milímetros, un sistema **Sea Cat**, y dos montajes triples de tubos lanzatorpedos.

La fragata **Júpiter** pertenece a la clase **Leander** o **Tipo-12** mejorado. Desplaza 2.850 toneladas; da una velocidad de 27 nudos, y su armamento consiste en un montaje doble de 114 milímetros **Mk-VI**, dos montajes de 20 milímetros; un mortero **Mk-10 Limbo** y sistema **Sea-Cat**.

SOLUCION AL MARINOGRAMA NUMERO 148

*No vas ni vuelves, corres la derrota
de los albatros y los bergantines, esco-
rado fantasma en centinela.*

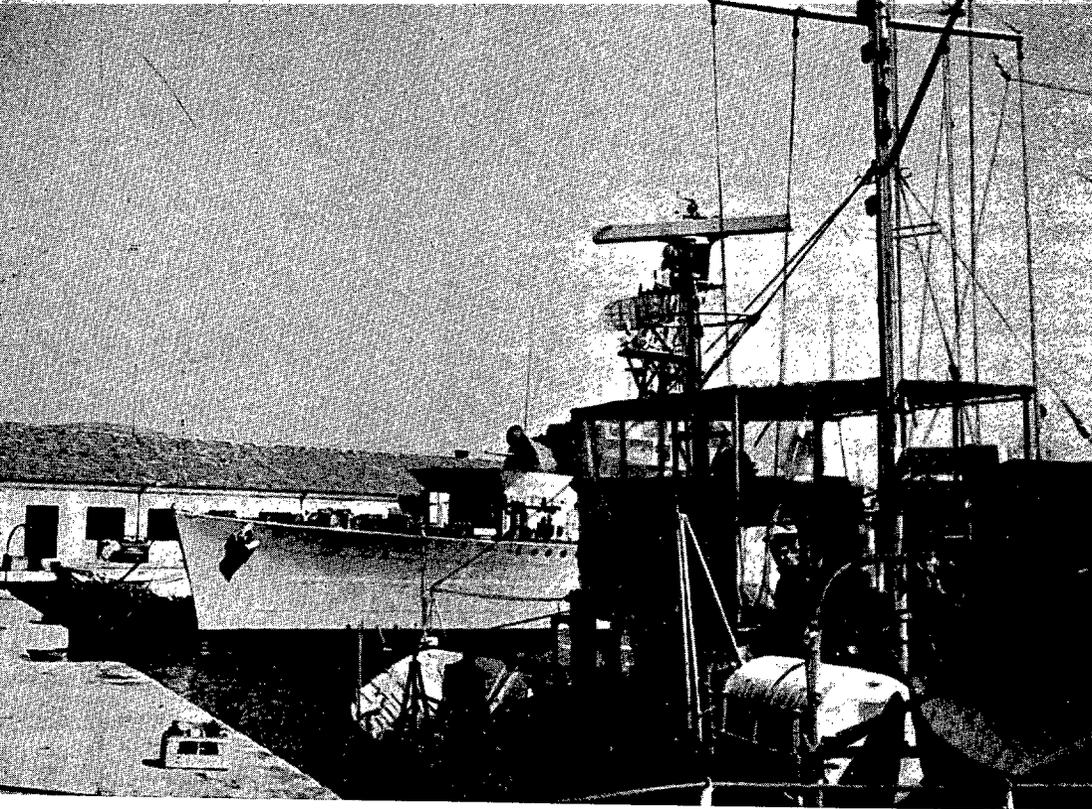
LUIS DE DIEGO

SOLUCION A LA NAUTRAPELIA NUMERO 68

Yo la contraté.

SOLUCION AL PAÑOL DE VOCES NUMERO 68

1. Amaraban.—2. Moral. PA. 3.—
Otes. Vas. 4.—Loa. Pega.—5. An. Le-
gal.—6. R. Canas.—7. Votos. V.—8.
Coral. BA. 9.—Alas. Par.—10. San.
Arme.—11. As. Usaba.—12. Lentitud.





COMENTARIOS

SOUSA MENDES, José Agostinho de: **Ancoras dos navios de Cristóvão Colombo.**—“Revista da Armada”, núm. 91. Lisboa, abril de 1979.

Al regreso de su primer viaje de descubrimiento, Colón se detuvo con la *Niña* en la isla azoreana de Santa María. Como se sabe, la capitana del almirante se había perdido en la Navidad de 1492, mientras que la *Pinta*, separada por un temporal de su hermana superviviente, fue conducida por Martín Alonso Pinzón hasta el puerto gallego de Bayona.

La mitad de la tripulación de la *Niña*, utilizando un bote propio, desembarcó en los Anjos (Angeles) con ánimo de dirigirse descalzos hasta la ermita de “Nossa Senhora dos Anjos”, para darle gracias por haberles liberado de mil contrariedades. Sin embargo, una tropa de gente capitaneada por João de Castanheira les hizo prisioneros y se apoderó del bote. Inquieto por la tardanza de los penitentes, Colón bojeó parte de la costa y fondeó junto a la bahía de la Cré (Greda), a la vista de aquella ermita. Tras negociaciones infructuosas con Castanheira, el descubridor buscó resguardo del mal tiempo y fondeó, según Sousa Mendes, no en San Lorenzo, sino en la bahía del Cura.

La *Niña* intentó engolfarse hacia España, pero la escasez de hombres para luchar contra vientos cascarrones le hizo regresar a la isla de Santa María. Nuevas conversaciones con un escribano y dos frailes portugueses llevaron a un final satisfactorio: don Cristóbal reembarcó a sus hombres cautivos y recuperó el bote de la *Niña*, para arrumbar finalmente hacia la costa andaluza.

El investigador, y más tarde, sacerdote, Jacinto Monteiro, natural de aquella isla azoreana, defendió la tesis de que el almirante de la Mar Océano, a fin de no perder su carabela, hubo de picar amarras y perder todas sus anclas en la costa oriental de Santa María. Convencido de sus conclusiones, pagó a unos buceadores para que reconociesen la zona más adecuada, y el 18 de mayo de 1960 tuvo la alegría de ver cómo emergía de un fondeadero el primero de los cuatro fierros que allí dormían un sueño de siglos. A ésta siguieron otras dos anclas, mientras que una cuarta quedaba en el fondo firmemente atrapada entre las piedras.

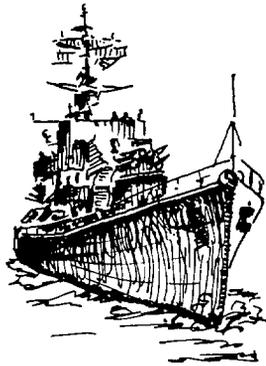
Sousa Mendes, autor del artículo aquí glosado, era a la sazón comandante de Marina en la isla lusitana y participó activa y apasionadamente en aquellos trabajos de recuperación. Los problemas planteados por el hallazgo y las incógnitas relativas a la disposición y tamaño de las anclas fueron objeto de sus reflexiones y publicaciones. En síntesis, he aquí la línea de su pensamiento:

Está fuera de duda que la *Niña* perdió varias anclas en Santa María, como asegura el "Diario" de Colón. Tal contratiempo debió de ocurrir en la bahía del Cura. Las tres anclas extraídas del fondo son de la época; una de ellas pesa 200 kilos, mientras que cada una de las restantes pesa 700. Esta diferencia de peso y tamaño se explica porque las dos anclas mayores debieron de transbordarse desde la encallada nao *Santa María* a la carabela *Niña*. El hecho de estar juntas responde al uso de "ferros enmolhados", es decir, de anclas fondeadas en racimo o, incluso, anclas entalingadas con la misma amarra, de tal forma que aumentasen las probabilidades de que las uñas agarrasen con firmeza.

En el excelente Museo de Marina portugués, al abrigo de la joya lisboeta de los Jerónimos, se exhiben las tres anclas a que este artículo se refiere. Su autor obtuvo en sus conclusiones el beneplácito de historiadores renombrados, como el prolífico profesor y almirante estadounidense Samuel Eliot Morison —biógrafo de Colón— o el catedrático conimbricense Damião Peres, autor de una notable *Historia dos descobrimentos portugueses*.

La categoría de tales piezas, sin embargo, parece exigir una autenticación formal por parte de autoridades u organismos que adwersen de manera conclusiva las hipótesis del capitán de navío José Agostinho de Sousa Mendes. No faltan arqueólogos navales harto capaces para esa certificación histórica. De esta forma, el Museo Naval de la nación hermana podría pregonar alborozada y rotundamente la posesión de tres únicas e indubitadas reliquias colombinas.

A. L.



RESEÑAS

ARTE

CLARASO, Noel: Jardinería doméstica.—Editorial Bruguera, Sociedad Anónima, Barcelona, 1979; 526 páginas.

Noel Clarasó, novelista, cronista, dramaturgo y biógrafo, autor de un centenar largo de libros, es, además, técnico de jardinería y su producción bibliográfica en este terreno ronda las dos docenas de obras. La que aquí reseñamos, subtitulada "Libro-guía del aficionado a las plantas y al jardín", abarca el cuidado de las plantas cultivadas en el jardín como prolongación hogareña, en las macetas de un patio, una terraza o un balcón y también las que dan gracia viva al interior de las habitaciones.

Casi tres centenares de plantas son objeto del estudio de Clarasó, de tal forma que todos los aficionados encontrarán en sus páginas el dato o la instrucción deseados. En las primeras consideraciones de carácter general, se nos orienta sobre la posibilidad de cultivar plantas en los espacios más reducidos y se nos habla de la adaptación de plantas exóticas, las tierras, las semillas y la nomenclatura de la jardinería.

En capítulos sucesivos, Clarasó discurre detenidamente sobre los conocimientos esenciales sobre la vida de las plantas, la construcción de jardines, el cuidado de las plantas, las aplicaciones de distintos tipos en los jardines, la multiplicación de las plantas, el cultivo en maceta, las plantas y flores para balcón y para interior, los conocimientos útiles para el aficionado y, finalmente, el cultivo de cada una de las plantas más conocidas en jardinería doméstica, detalladas por orden alfabético.

Excelente obra para los aficionados y para cuantos aspiren a serlo.

X.

BIOGRAFÍAS

LAURENTIN, René: Vida de Bernardette. El libro del centenario.—Editorial Herder. Barcelona, 1979; 260 págs.

No se prodigan las ocasiones en que un libro tan sencillo y tan ponderado como éste llegue a nuestras manos. La historia de las milagrosas apariciones de Lourdes ha sido motivo de una amplia bibliografía en la que son numerosas las obras en las que se entremezcla la verdad con el relato novelado. Unas veces se subrayan determinados pasajes acaecidos y otras se pasan por alto algunos hechos fundamentales.

Con ocasión del centenario de la muerte de Bernardette Soubirous, ocurrida el 16 de abril de 1879, Laurentin, uno de los mayores eruditos del tema de Lourdes, ha escrito una obra biográfica de la santa en la que los personajes, los hechos y las conversaciones están extraídos con minucioso cuidado de los documentos de la época, documentos fehacientes, por supuesto. El fin del autor es "reencontrar a Bernardette en su verdad, en sus gestos y en sus palabras auténticas". Aquí no hay lugar para ficción ni para las divagaciones literarias. El relato es vivo y directo, con las frases sencillas de aquella gente ingenua, donde por encima de todos está la inocencia de la pequeña vidente de Massabielle.

Hemos de confesar que este libro de Laurentin nos cautivó desde sus primeras páginas. Y el secreto no es otro que la sencillez del relato.

En resumen, un gran libro por su estilo y por la densidad espiritual que encierra y que sabe prender en el lector.

Z.

CIENCIA

NIDDITCH, P. H.: El desarrollo de la lógica matemática.—Ediciones Cátedra. Madrid, 1978; 99 págs.

No es fácil, en el reducido espacio de un pequeño libro, hacer un resumen histórico del desarrollo de la lógica matemática a través de los tiempos. Apar-

te de las dificultades de terminología que se presentan para hacer la obra fácilmente legible, la amplitud del tema obliga a un esfuerzo de síntesis que convierte a esta obra en una breve reseña cronológica.

Desde la "Silogística" de Aristóteles a la "Principia Mathematica" de Whitehead y Russell, pasando por el "Álgebra" de Boole —base de la matemática aplicada en los modernos ordenadores— y la teoría de conjuntos de Cantor —más conocida por los jóvenes estudiantes que por la vieja generación—, el autor hace una documentada síntesis en torno a la evolución de la Matemática y su interacción con la Lógica.

Dado lo abstracto del tema, la obra se hace a veces de difícil lectura, a pesar de los propósitos del autor en su exposición divulgadora.

Y.

DERECHO

Documentación Administrativa.— Número 179, julio-septiembre de 1979. Editado por la Secretaría General Técnica de la Presidencia del Gobierno.

Es esta una publicación de denso contenido y temas muy variados, que se presentan tanto en forma de artículos originales, agrupados con la denominación genérica de "estudios", como en la de traducciones de diversos textos legales o administrativos extranjeros dentro del concepto "Documentación", junto con "Recensiones" de trabajos nacionales y extranjeros. Unas "Notas bibliográficas" ponen punto final a esta publicación, que no dudamos en recomendar a los especialistas en Derecho, Política o Historia, y a todos aquellos que a nivel de simples aficionados estén interesados en estos temas.

En el tomo que comentamos han llamado nuestra atención dos de los "estudios" publicados. El primero de ellos, titulado "Las oscilaciones de la política y la administración en la Cataluña autónoma (1931-1939) I", escrito por Antoni Jutglar, analiza las vicisitudes sufridas por el Estatuto catalán durante la segunda República, desde un punto de vista marcadamente au-

tonomista e izquierdista. En opinión del autor, la Ley del Estatuto catalán de 1932 responde a las tensiones y presiones de las Cortes Españolas de la época y se acomoda al estrecho marco que al factor autonómico concedía la Constitución de la República. Por ello, resulta inferior a las reivindicaciones catalanas recogidas en el proyecto autotónico de Estatuto de Nuria.

El segundo estudio que atrae nuestra atención es el titulado "La nueva Constitución soviética de 7 de octubre de 1977" y al que su autor, Fernando Santaolalla López, sabe dar un gran interés crítico e informativo. Tras un breve análisis de lo que en teoría marxista es una Constitución y una somera exposición de los distintos documentos constitucionales que han estado en vigor en Rusia desde la revolución de octubre, el autor pasa a estudiar el proceso seguido en la elaboración de la nueva Constitución y destaca las innovaciones en ella introducidas, así como las contradicciones que presenta en ciertos puntos básicos, como son: cooperación internacional, estructura federal del Estado y derechos del individuo.

C. S. V.

ESTRATEGIA

CANBY, Steven: Estrategia OTAN, problemas político-militares de la divergencia de intereses y conceptos operativos.—"Military Review". Abril 1979.

El autor presenta en este artículo las diversas opciones que se han decidido para realizar la estrategia de la OTAN. Como se deduce del título del trabajo, los diversos países que componen el bloque occidental sienten de formas diferentes su contribución militar, y de esta forma contraponen sus puntos de vista. Así, mientras los Estados Unidos de América están empeñados en la tarea difícil de conseguir empujar a las naciones europeas a que aumenten los presupuestos militares de las fuerzas convencionales, de tal forma que se produzca una disuasión con credibilidad, las naciones occidentales todavía tienen la creencia de que la mejor respuesta a una agresión sería la que constituye la acción nuclear.

Las teorías de la defensa occidental presentan serias dudas a la efectividad de la respuesta necesaria frente a la estrategia ofensiva del Pacto de Varsovia, con la utilización de fuerzas altamente mecanizadas. Se ofrecen en el trabajo diversas soluciones al problema de la OTAN, que se someten a la consideración de los lectores.

V.

ZORGBIBE, Charles: La sociedad internacional en el horizonte 2000.—Revista "Défense Nationale". Abril 1979.

Con frecuencia se leen artículos de primera magnitud en las revistas internacionales más prestigiosas abordando el tema del año 2000. Esta cifra y lo que ello significa empieza a preocupar y, por tanto, a crear conciencia, pues hay que prepararse para abordar con prontitud los cambios que pueda implicar el cambio de siglo.

Dice el autor que la prospectiva no es ninguna ciencia de adivinación y que el próximo siglo nos deparará aquello que la Humanidad prepare para los próximos veinte años. Expresa su visión con la descripción de un sistema tripolar con un escenario múltiple de relaciones, es decir, teniendo como base lo que se ha llamado Este, Oeste y Sur; estudia las relaciones que se pueden producir configurando aspectos de interacción bilateral e incluso multilateral.

Todo ello significa una serie de consecuencias previsible para la Humanidad y más concretamente para la sociedad occidental en el horizonte del final de siglo. Se trata de un trabajo de prospectiva realizado en el Instituto de Altos Estudios de la Defensa Nacional, que pensamos resultará atractivo por las predicciones que se exponen.

V.

GUERRA

ROHWER, Jurgen: La guerra naval desde 1945.—"Revista de Publicaciones Navales" (Argentina). Núm. 607.

El artículo, transcrito del "Proceedings", señala el gran esfuerzo desarro-

llado por las Marinas pertenecientes a los países de mayor potencia militar en estos últimos treinta años. En este tiempo se han producido numerosos conflictos limitados que han obligado a las naciones en cuestión a empeñar sus medios de guerra.

Las fuerzas navales se han empleado en sucesivas formas que estudia el trabajo, en síntesis. La lucha ha ido dirigida especialmente contra fuerzas de combate y sus instalaciones logísticas en tierra, en una proporción muy superior a los combates entre buques de superficie

Señala este artículo la enorme desproporción que se observa entre el esfuerzo desarrollado por los Estados Unidos, por ejemplo, y las consecuencias obtenidas que, afirma el autor, han sido de muy poca consideración. Posiblemente sea ésta la cuestión que plantea dificultades a la Armada norteamericana, y en este sentido se hacen interesantes comentarios analizando los diversos aspectos de la guerra naval, con los combates habidos con fuerzas aeronavales, submarinas, de superficie, anfibas y guerrilleras.

Por otro lado, señala cómo el almirante Gorshov ha conseguido vencer a sus superiores de la verdadera importancia de las fuerzas navales soviéticas, que aumentan su poder sin limitaciones y facilitan la estrategia global en apoyo de la política exterior de la URSS.

V.

WALL, Patrick: El trabajo de la OTAN en 1978.—"Navy International". Abril 1979.

El autor de este trabajo es presidente del Comité Militar de la OTAN y expone la realización práctica de los acuerdos tomados por los representantes de los países integrados en el Pacto Occidental.

El lector interesado podrá encontrar en este trabajo, y en una especie de introducción, una serie de comentarios referentes a lo tratado por los parlamentarios de las 15 naciones, incluida Francia. Describe la composición y forma de trabajo de los 15 comités y aborda directamente los problemas navales que se han planteado durante el año pasado, las soluciones propuestas y muy especialmente la amenaza ma-

ritima que supone el continuo crecimiento del poder naval soviético. Se habla en este sentido de las necesidades de asegurar el control de las derrotas marítimas en el exterior del área de la OTAN, es decir, preocupa aquello que pudiera ocurrir más lejos del Trópico de Cáncer y en los océanos Índico y Pacífico. Se describen también los problemas que se plantean en el flanco Norte y especialmente el llamado flanco Sur, o área mediterránea, en la que la retirada británica ha dejado un vacío de poder naval que es necesario rellenar con más efectivos de otras Marinas occidentales. En este sentido se menciona el trasvase de buques franceses a las costas del "Mare Nostrum".

V.

HISTORIA

BEERMAN, Eric: Juan Antonio de Riaño: ilustre marino montañés y su participación durante la revolución norteamericana.—En "Santander y el Nuevo Mundo". Centro de Estudios Montañeses. Santander; págs. 639-650.

En el otoño de 1977, organizado por el Centro de Estudios Montañeses (de la Institución Cultural de Cantabria, auspiciada por la Diputación Provincial santanderina), se celebró un segundo ciclo de estudios históricos, cuyas conferencias y comunicaciones fueron recogidas en un volumen, del que procede el trabajo de Eric Beerman aquí reseñado.

El minucioso investigador norteamericano nos ofrece una síntesis biográfica del oficial de Marina Juan Antonio de Riaño y Bárcena, nacido en Liérganes en mayo de 1757. A los trece años ingresó Riaño en la Real Compañía de Guardias Marinas, y a los dieciocho tuvo su bautismo de fuego en la expedición contra Argel, mandada por don Pedro de Castejón.

Nuestro oficial, colaborador muy directo de don Bernardo de Gálvez, participó activamente con éste en la ayuda al movimiento independentista de las colonias británicas de Norteamérica, a través de los ríos Mississippi y Ohio. Las conquistas de Fort Bute,

Fort Nueva Richmond (en Baton Rouge) y Fort Charlotte (Mobile), así como la posterior acción de Pensacola, fueron testigos de la bravura del teniente de fragata Riaño, cuyos méritos le supusieron el ascenso a teniente de navío.

Riaño pasó al Ejército por motivos de salud y alcanzaría el empleo de teniente coronel. Fue corregidor de Valladolid de Michoacán, intendente de Guanajuato y caballero de Calatrava. En 1810 moriría, junto a su hijo Gilberto, víctima de la incipiente revolución mejicana.

X.

LITERATURA

MORALES OLIVER, Luis: Sinopsis de don Quijote.—Fundación Universitaria Española. Seminario "Menéndez Pelayo". Madrid, 1977; 496 págs.

El octogenario, entusiasta y limpio Morales Oliver ha compuesto el mejor y más completo lazarillo para quien quiera adentrarse a conciencia por los caminos del Quijote. Sus datos traspone y esclarecen el íntimo sentido de la obra cervantina y abren el horizonte de sus inacabables sugerencias. Se trata de una sinopsis, de unos esquemas, de unos análisis y de unas síntesis que sensibilizan al lector para degustar la riqueza ideológica y emocional contenida en la vida y milagros del hazañoso manchego.

El libro del veterano catedrático de nuestra Universidad se articula en tres planos distintos. En el primero estudia el entramado o estructura novelesca del Quijote, con su ficción caballeresca, la dinámica sucesión de aventuras, episodios o peripecias y, también, las intercalaciones cervantinas integradas por novelillas, cuentos, anécdotas, discursos y razonamientos. El segundo plano sintetiza orgánicamente cada uno de los capítulos, con toda su densidad y su encanto. Finalmente, en el tercer plano sigue Morales Oliver todos los pasos mentales y afectivos de los tres personajes elevados por el Manco de Lepanto a categorías universales: don Quijote, Dulcinea y Sancho.

Quien haya de profundizar en el estudio del Quijote hallará en la sinop-

LIBROS Y REVISTAS

sis de Morales un instrumento minucioso, riguroso y generoso, donde toda referencia y toda posibilidad de búsqueda tienen su lugar, ya sean los aspectos críticos o estilísticos, las disertaciones moralizantes, la complejión de los personajes o sus matices psíquicos, ya su configuración ideal, sus obsesiones o sus virtudes y defectos, apenas insinuados por la pluma inmortal de don Miguel.

X.

ALONSO, Dámaso: Antología poética. — Alianza Editorial, S. A. Madrid, 1979; 167 págs.

Quien busque una interpretación seria y meditada de la poesía de Dámaso Alonso hará bien en saborear las consideraciones de Philip W. Silver, seleccionador y prologuista de esta sustanciosa antología. Porque, ciertamente, nuestro poeta, con palabra nueva y caliente, se esfuerza en un proceso de autodesciframiento y, paralelamente, en un sondeo de las tradiciones místicas.

Admitamos el recato, el intimismo, de este poeta, tan buscador de fronteras ignoradas, tan gustoso de añejos castellanismos que parecen reinventados. Su pensamiento y su lenguaje, vertidos a veces en estallantes metáforas, pueden parecer crípticos al lector dado al efugio o la impaciencia; pero la fuerza interior y formal del verso acaba por romper siempre la cáscara de la incomprensión o la tibieza.

En el poso de los poemas aquí seleccionados, con el amor al hombre y con la flameante ternura de Dámaso Alonso, palpitan siempre su religiosidad y su pasión española. España es "amargura de miel", calentura de verano, madre y novia querida; y el hombre es una sucursalilla de Dios, capaz de mínimas y confortantes creaciones, capaz de romperse la garganta cantando las gracias y glorias paternas.

El hombre de mar, destinatario habitual de estas notas, paladeará con fruición algunos tropos salobres de Dámaso Alonso, para quien las olas broncas que mueren en la ribera son "horribles hipopótamos" que avanzan de lado, hasta parir cabelleras verdes, luego desechas en blanco purísimo, "para

batir su fúnebre redoble sobre el tambor tirante de la arena".

Dámaso Alonso, hondísimo y altísimo poeta.

X.

IRVING, John: El mundo según Garp. — Editorial Argos Vergara, S. A. Barcelona, 1979; 477 páginas.

El joven escritor norteamericano John Irving ha sido calificado como uno de los más sólidos e imaginativos novelistas de su generación. El lector, sin duda, no desmentirá tal juicio ante esta obra, en la que son notas constantes la sensibilidad, la intuición, la originalidad y la fantasía, tocadas por una ternura semioculta.

La novela aquí reseñada es un río literario con no pocos y variados afluentes, cuya línea central retrata una situación extraña, casi anormal, pero viva y sugestiva. Acaso sea innecesario advertir que el relato y su ámbito responden a una mentalidad extraña a la nuestra. Su ética, si no ausente, apenas transita por un plano horizontal y difuso. El descarnado episodio de un accidente, eje de la narración, es una tragedia bufa que se vincula a un sentido de la liberación matrimonial absolutamente corrosivo y desalentador.

Los personajes de la obra, orlada de crudos agravios y crudas venganzas, creen a veces que la gente no es mucho más misteriosa ni más atractiva que las almejas. Irving discurre de forma muy amena sobre los oficios del escritor (inteligencia y estilo) y del editor, al tiempo que sintetiza las singulares biografías que concluyen en el protagonista, un hombre cuya singularidad abarca desde su misma y extrañísima concepción hasta su muerte violenta.

X.

URIS, León: Trinidad. — Editorial Bruquera, S. A. Barcelona, 1978; 890 páginas.

Desde las primeras líneas de esta magnífica novela se adivina la mano maestra del gran escritor que es León Uris. El interés de la obra no decae

un solo momento y de esta forma se hace muy grata la lectura. Acaso adolezca de demasiadas páginas.

Aunque el autor es judío de nacimiento —ahí están sus dos más famosas obras: *Exodo* y *QB VII*—, ha sabido asesorarse certeramente para llegar al fondo del drama irlandés en su lucha por la independencia. La trama se centra en el Ulster, la Irlanda del Norte, y abarca un período que va de 1840, el año de la gran hambre, hasta 1916, en que se alcanza la independencia de la República de Irlanda.

Aquí Uris desmenuza las características de la lucha "feniana" contra la colonización británica. De un lado, los sufridos idealistas irlandeses que soportan toda clase de vejaciones por parte de esa forzada colonización que trata de evitar la independencia, y de otro, los "orangistas" que no sólo impiden la prosperidad de las familias irlandesas, sino que tratan de hundirlas en la más profunda miseria sin el menor escrúpulo. Son trágicas las alusiones a los emigrantes irlandeses que no han podido soportar en su propia tierra tantos vejámenes.

Los personajes están perfectamente dibujados. Destacan sobre todos los caracteres de Conor Larkin y el de su padre, Tomás. El nombre de *Trinidad* con que Uris titula su novela se refiere a las tres principales familias que a lo largo de cuatro generaciones componen la obra y que vienen a ser como los símbolos del pasado, presente y futuro de la tragedia irlandesa.

En suma, una magnífica novela, repetimos. Pero no podemos ocultar un cierto sectarismo por parte del autor contra la moral católica. Entre las páginas 272 y 276 hay un breve capítulo que no está en absoluto de acuerdo con la pura ortodoxia católica. Nunca fue tan estricta la moral católica en las relaciones sexuales dentro del matrimonio como allí se deja ver.

Y salvando ésta y alguna otra mácula, un buen libro de todas maneras.

Z.

LE CARRE, John: El espejo de los espías.—Editorial Bruguera, Sociedad Anónima, Barcelona, 1978; 314 páginas.

Recientemente hicimos aquí una breve reseña de la primera novela de

John Le Carré *Llamada para el muerto*. Allí le augurábamos al nuevo novelista del género policíaco un buen porvenir. Este había llegado ya con *El espía que surgió del frío*, novela que alcanzó uno de los mayores éxitos del género. Este éxito había de influir negativamente en los títulos posteriores, y así ocurre con esta novela que hoy comentamos que supuso un desencanto para su público habitual.

La trama argumental consiste en la posibilidad de existencia de una base de cohetes soviéticos en la Alemania Oriental, cuyo objetivo parece ser Inglaterra. Esta información recibida en el servicio secreto británico obliga a enviar hasta tres agentes para investigar la veracidad de la información.

La novela peca de morosidad porque gran parte de ella trata del adiestramiento del tercer espía, convirtiéndolo en parte fundamental de la novela, lo que debiera ser accesorio. El final se resuelve demasiado precipitadamente y con un desenlace acaso excesivamente áspero. Se comprende, pues, que el libro defraudase a muchos lectores. Sin embargo, el propio autor ha confesado que *El espejo de los espías* "es uno de mis mejores libros". Quizá el autor lo crea así, sus razones tendrá, pero lo cierto es que a nosotros no nos lo parece.

Z.

MEDICINA

CRUZ ROJA ESPAÑOLA: Lo que usted y su familia deben saber sobre la droga. — Madrid, 1979; 15 páginas.

Con textos de María Luisa Uzquita y la colaboración gráfica y tipográfica de Victoria Alcázar, Juan C. Carballosa y Miguel A. Moncholí, la Cruz Roja Española ha difundido un sugestivo folleto destinado a divulgar conocimientos y prevenciones útiles para la lucha contra la droga.

Entre las informaciones contenidas en estas páginas, enriquecidas por buenas fotografías en color, figuran datos sintéticos pero suficientes sobre los diversos tipos de drogas, la dependencia, la adicción, los efectos, las causas de la iniciación de los jóvenes, los métodos de iniciación e introducción a la dro-

ga y los signos y síntomas de los drogadictos.

Por último, se anotan unas cuantas recomendaciones especialmente dirigidas a padres y educadores, entre otras el deber de endurecer a los jóvenes ante las dificultades, sembrar en ellos el sentido de la responsabilidad, hallar un sano equilibrio entre mimo e indiferencia, procurarles aspiraciones realistas, borrar la falsa imagen consoladora del alcohol, los somníferos o los tranquilizantes, proporcionar información veraz sobre las drogas, buscar las causas de cualquier desviación incipiente, sustituir la actitud represiva por la comprensiva, confiar en las terapias de grupo y, finalmente, ponerse en contacto con especialistas o entidades adecuadas, como el Servicio Asistencial de Drogas, instituido en Madrid por la Asamblea Provincial de la propia Cruz Roja.

X.

PESCA

PANTANO, Michele: **La reserva de los derechos de pesca costeros en el régimen jurídico de los mares.** — "Rivista Marittima". Abril 1979.

Comienza el artículo con una reseña histórica referida especialmente a aquellos países que expresaron el deseo o firme voluntad de poner coto a las reservas de pesca en sus costas, de forma que establecían una explotación controlada de sus aguas, y aquellos otros que no ponían impedimento a tales acciones por parte de buques procedentes de naciones amigas. Sucedió que se produjo una especie de acuerdo tácito entre unos y otros, llegándose a unas relaciones con derechos adquiridos por la fuerza de la costumbre la mayoría de las veces.

Se examinan los diversos intentos realizados para tratar de someter el ejercicio de la pesca a lo largo de las costas y del tiempo, tratándose de los países que más importancia han tenido en los ámbitos pesqueros, tales son Noruega, Islandia, etc. En este sentido, parece interesante una tabla de

todos los países que tienen límites en las aguas territoriales, zona de pesca y zona económica.

Termina afirmando la necesidad de someter todas estas cuestiones a las regulaciones internacionales, para evitar en lo posible las arbitrariedades tanto de países aislados como de bloques, que pueden poner en peligro la paz internacional que a todos interesa preservar.

V.

PSICOLOGIA

METZGER, Wolfgang: **Los prejuicios. Ensayo de caracterización psicológica y social.** — Editorial Herder. Barcelona, 1979; 128 páginas.

Wolfgang Metzger, el octogenario profesor alemán que dirige aún el Instituto de Psicología de la Universidad de Munster, consagra este pequeño volumen al esclarecimiento y la prevención del prejuicio, especialmente del que se proyecta contra hombres de otro color, de otras creencias o de otros grupos sociales. Discriminación racial, antisemitismo, machismo, infravaloración del ama de casa, cacicazgos, reservas confesionales y explotación de la infancia y la pobreza, entre otras actitudes, constituyen una negativa al imperio de la justicia y de la razón.

Los prejuicios sociales pueden abrir la puerta a horrores irreparables. Al tratar de buscarles remedio, Metzger advierte que tales sentimientos se incuban cuando el niño aún confía ciegamente en sus padres; por eso la primera exigencia será que éstos no roben la libertad de sus hijos mediante instrucciones o prohibiciones irreflexivas. Ha de educarse para una actitud crítica, sin cultivaciones exageradas del orgullo nacional o de la obediencia ciega.

El hombre se aferra tanto más a sus opiniones cuanto menor es su confianza en sí mismo. De ahí la importancia de educar para la autonomía y la propia seguridad, con el respaldo de un personal sentido de la responsabilidad.

X.

RELIGION

DYER, George J., y otros: Catecismo de la doctrina católica, explicado según la teología actual.—Editorial Herder, S. A. Barcelona, 1979; 327 págs.

Estamos ante un complejo y actualísimo prontuario de la doctrina católica, elaborado por George J. Dyer y otros diecisiete teólogos estadounidenses y canadienses. Si bien no tiene carácter oficial, este "catecismo americano" está avalado por el prestigio evangélico de sus autores, que fueron asistidos por el P. Häring, notable traductista europeo.

La obra, redactada a base de preguntas y respuestas, abarca cuanto atañe a la fe, los sacramentos, el decálogo, la vida cristiana y la educación moral. A lo largo de sus páginas, junto a los principios incommovibles, palpita el deseo de enriquecer nuestra visión religiosa con la aportación de la teología contemporánea, apoyada de manera próxima en las conclusiones del Concilio Vaticano II.

El lector podrá aquí orientarse y reflexionar documentadamente sobre temas tan delicados y vigentes como la posible concordancia de las distintas religiones, los errores humanos y accidentales de la Biblia, la ordenación de las mujeres, el juego equilibrado de la razón y de la fe, la presencia del mal en la Creación divina, la esencia del pecado original, la oración de la Iglesia en la Eucaristía, el disentimiento público de la enseñanza del magisterio, el espiritismo, la pena capital, el aborto, la eutanasia, el divorcio, la eugenesia, la guerra y la revolución, la justicia social, la teología de la liberación, la propiedad privada o la objeción de conciencia.

X.

LOPEZ ORTIZ, Fr. José, Mons.: Recuerdos de una amistad.—"Palabra", núm. 163; marzo 1979.

El agustino fr. José López Ortiz, arzobispo de Grado y catedrático de Historia del Derecho, que durante tantos años rigió el Vicariato General Castrense de nuestras Fuerzas Armadas,

ha querido rendir en este trabajo un íntimo homenaje a monseñor Josemaría Escrivá de Balaguer, el recientemente fallecido fundador del Opus Dei, a quien conocía y admiraba desde su juventud.

El autor empezó a tratar al P. Escrivá en 1924, cuando ambos estudiaban Derecho en la Universidad de Zaragoza. Ya entonces destacaba Escrivá por su carácter alegre y su intensa espiritualidad. Años después, en uno de sus encuentros, el fundador le rogó a López Ortiz que rezase mucho, "porque el Señor le pedía algo muy superior a sus fuerzas". Se apuntaba lo que sería una institución, laical, secular y universal, que pondría el acento en la llamada general a la santidad, la posibilidad de una vida contemplativa en medio del mundo y en la santificación del trabajo y por el trabajo.

Con las fecundas realidades apostólicas de la Obra, el antiguo vicario castrense recuerda anécdotas personales que revelan la estructura humana y sobrehumana del P. Escrivá. Su humildad, su ecumenismo, su sencillez y serenidad ante diversas campañas calumniosas contra él y su Obra, su prudencia, su riquísima vida interior, su abnegación y caridad heroicas, su risueña fortaleza frente a la incomprensión despiadada, su amoroso respeto a los caminos religiosos ajenos, su asepsia política, su gran devoción a la Virgen, San José y los Angeles Custodios y la sincera fidelidad de sus hijos al Romano Pontífice y a los prelados diocesanos.

X.

REY, Alfonso: El plan de vida.—Ediciones Palabra, S. A. Madrid, 1979; 246 págs.

Libro para quienes, insatisfechos de su modo de vivir el cristianismo, quieren adelantar en su amor a Dios y al prójimo. El plan de vida para estas almas se fija en un corto número de actividades del espíritu que nos acercan a la intimidad con el Señor. Porque, si bien esas prácticas son contadas, inspiran y transforman la línea central de nuestra existencia.

El plan de vida, según Alfonso Rey, es el sí voluntarioso con el que sali-

LIBROS Y REVISTAS

mos al encuentro de la gracia; es, para el cristiano que no se conforma con un propósito vago y difuso, lo que el entrenamiento para el buen deportista. Y considera, como parte de ese plan, el enorme valor de la Eucaristía, de la gratitud, de la confesión, de la devoción mariana, de la oración mental, de la lectura espiritual, del examen diario y del ofrecimiento de obras.

A lo largo de estas páginas, su autor se detiene en la identificación redentora de Cristo víctima y Eucaristía, en las sinrazones de quienes no frecuentan la comunión por encontrarse fríos (son los fríos los que más necesitan

acercarse a la hoguera), en la relación entre conocimiento propio y humildad, en la necesidad de concretar propósitos y de empezar abarcando poco, en la predilección del pueblo cristiano por el Rosario, en la compatibilidad de la oración con cualquier actividad, en la generosidad de Quien da más de lo pedido y deseado, en el ofrecimiento matutino como "puesta a punto" para el camino cotidiano y, también, en el valor del examen íntimo —no con estrecho ánimo de perfección humana— para eliminar obstáculos y acercarse a la perfecta caridad.

X.

