

REVISTA GENERAL DE MARINA

AÑO 1982
TOMO 203
JULIO



DIRECCION
Y ADMINISTRACION

Montalbán, 2
Cuartel General
de la Armada
MADRID-14

TEMAS GENERALES

- Contralmirante Jesús Salgado Alba
CARTA DEL DIRECTOR 3
- Capitán de Navío Francisco Obrador Serra
REFLEXIONES SOBRE LA ALIANZA AT-
LANTICA 5
- Capitanes de Fragata Enrique de Amusáte-
gui de la Cierva y José Luis Gamboa Ba-
llester
- ESTUDIO ANALITICO DE UNA CRISIS 21

TEMAS PROFESIONALES

- Teniente Coronel Auditor de la Armada José
Cervera Pery
- CONFERENCIA DEL MAR: FINAL A MIE-
DIAS 39
- Capitán Médico de la Armada Juan Néstor
Carral Alóndriz
- EL ENTRENAMIENTO FISICO EN EL
ADULTO NORMAL 49
- Teniente de Navío Angel Liberal Fernández
DEL "EILATH" AL "SHEFFIELD" 63

NOTA INTERNACIONAL

EPISTOLARIO

- Capitán de Fragata Juan J. Lahera
RECUERDO DE UN ALMIRANTE 85

HISTORIAS DE LA MAR

- Capitán de Infantería de Marina Juan An-
tonio Chicharro Ortega
- VILLA CISNEROS, 12 DE ENERO DE 1975 87

MISCELANEA

INFORMACIONES DIVERSAS

- C.
- BOTADURA DEL PORTAERONAVES
"PRINCIPE DE ASTURIAS" 109
- Lola Higuera, Jefe de Investigación del Mu-
seo Naval
- VI CONGRESO INTERNACIONAL DE AR-
QUEOLOGIA SUBMARINA 117

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

ISSN 0034-9569

CARTA DEL DIRECTOR



QUERIDOS y respetados lectores:

Al hacerme cargo de la dirección de la REVISTA GENERAL DE MARINA, en relevo de nuestro admirado y querido compañero, el coronel auditor don Amancio Landín Carrasco, me considero obligado a dirigiros unas palabras de saludo para ponerme a vuestra disposición y solicitar de todos ayuda, comprensión y confianza.

El director saliente ha redactado, como es de rigor y con total acierto, el "Parte de Campaña" correspondiente a su prolongado y fructífero período de mando mediante un artículo aparecido en el número anterior titulado "REMATE DE UNA ETAPA". Una etapa de creación, crecimiento y firme consolidación de la REVISTA. De todo corazón, ¡enhorabuena!

Me corresponde como director entrante formular con el mismo rigor tradicional el "Plan de Operaciones" de cara al futuro, para que nuestra ya veterana, pero siempre joven, REVISTA continúe evolucionando en la consecución de nuevos objetivos que hagan más intensa, más eficaz y más atractiva su permanente misión de entretener el pensar, el decir y el opinar de nuestra gran familia marinera y militar.

Mi Plan de Operaciones va a ser muy sencillo, y, con toda certeza, destinado a alcanzar un éxito seguro. Tengo la fórmula infalible para ello. Y la tengo porque cuento, desde este momento, con la confianza de quienes, con tanta generosidad —que profundamente agradezco—, me han colocado en este honroso puesto, con la sabia experiencia del equipo de redacción, gestión y administración de la REVISTA, con mi propio entusiasmo, hijo de mi sempiterna vocación "pendolística" y comunicativa. Y, sobre todo, y ante todo, cuento, contamos los que hacemos la REVISTA, con la piedra filosofal de nuestro futuro Plan, que consistirá en el constante apoyo, la permanente inspiración, el animoso acicate y las ideas renovadoras de los siete mil lectores que tiene la REVISTA.

Por eso, el Plan no puede fallar. Porque lo vais a hacer vosotros, queridos lectores.

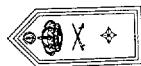
Cuándo, cómo y en qué forma *vais* a redactar *nuestro* Plan de Operaciones de la REVISTA, será objeto de precisas consideraciones en futuras cartas.

J. SALGADO ALBA

De momento, sólo os pido que, como es igualmente tradicional, me deseéis mucha suerte. Y nada más por hoy.

Muchas gracias a todos, con un cordial y respetuoso abrazo.

Jesús SALGADO ALBA

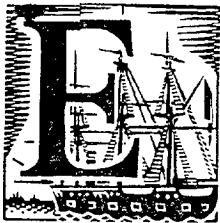


REFLEXIONES SOBRE LA ALIANZA ATLANTICA

Francisco OBRADOR SERRA



Introducción.



ESTE trabajo contempla varios aspectos de la Alianza Atlántica, e intentará sacar unas conclusiones válidas de los factores fundamentales que la configuran y en particular de la preponderancia en la misma de los Estados Unidos en función del conjunto de sus poderes/potenciales nuclear, económico y tecnológico de influencia en el ámbito universal y no circunscrito meramente al entorno enmarcado por el articulado del Tratado del Atlántico Norte.

Reflexión política.

El principio de soberanía nacional vigente, y defendido a ultranza en la Alianza, es muy tenido en cuenta tanto para la toma de decisiones colectivas, más o menos condicionales, en el Consejo del Atlántico Norte, como en su posterior implantación por cada uno de los miembros de la OTAN.

Este principio de la soberanía nacional llevado al extremo representa una debilidad en el proceso político de cada uno de sus miembros en particular y de la Alianza en general hacia el logro de una política común supranacional europea.

La carencia de una política común en la Alianza hace difícil el consenso en una estrategia común europea de acción unificada en lo nuclear, económico y tecnológico. En consecuencia, es difícil el ser un interlocutor válido para los Estados Unidos, que es obvio intentan dirigir la Alianza hacia la consecución de sus propios intereses nacionales, que no siempre coinciden con los de sus miembros europeos. La OTAN tiene, por así decirlo, una política aparentemente coherente y tantas estrategias de desarrollo como miembros. Estas estrategias pueden concurrir o no al logro de los intereses colectivos de la Alianza.

Los intereses nacionales de cada Estado miembro de la Alianza son, frecuentemente, percibidos de manera diferente por los sucesivos go-

biernos en el poder, y han tenido, casi siempre, absoluta prioridad sobre los intereses colectivos de la Alianza.

Los principios democráticos de la Alianza Atlántica permiten a sus miembros oscilar desde gobiernos totalmente afines a la ideología básica occidental a otros más vinculados con los principios socialistas-marxistas vigentes en el Pacto de Varsovia. Estos principios han sido, a veces, no tenidos en cuenta, y algunos gobiernos de los Estados miembros han tenido períodos en que los han suspendido.

La entrada en el Gobierno de algún país miembro de la OTAN de afiliados al partido comunista da lugar al establecimiento de ciertas medidas de seguridad en las reuniones de los Consejos del Atlántico Norte y del Comité para el Planeamiento de la Defensa (DPC) y otras.

La disparidad en recursos que existe entre los miembros de la Alianza Atlántica hace que el Estado con mayor poder/potencial económico, tecnológico y bélico, en este caso los Estados Unidos, disfrute de un puesto preponderante en la misma y pretenda, a veces, que sus particulares intereses sean aceptados como intereses colectivos de la Alianza.

Esta postura americana da lugar a antagonismos políticos en el seno de la Alianza, obligada a mostrar una actitud política hacia su exterior lo más coherente posible.

Los antagonismos políticos, entre otros motivos, han dado lugar a varias crisis en el seno de la Alianza. La primera y más importante, que persiste en la actualidad (1982), fue originada por el Gobierno de la República francesa, al propugnar su presidente De Gaulle una política para Francia independiente a la de la Alianza Atlántica.

El Gobierno de Francia y sus Fuerzas Armadas están vinculadas de una peculiar manera a la OTAN. Su vinculación pudiera definirse como la de un aliado potencial de la OTAN en el aspecto estratégico y miembro de pleno derecho de la Alianza en el político. Los precedentes se pudieran encontrar en las particulares relaciones anglo-francesas en el período de tiempo que precedió a la primera guerra mundial.

El despliegue de fuerzas armadas francesas en territorio de la República Federal de Alemania mediante un acuerdo bilateral y el disponer de un poder/potencial nuclear euroestratégico (en contraposición a intercontinental) parecen indicar que dará, en todo momento y de forma real y práctica, prioridad absoluta a sus intereses nacionales en cada cuadro circunstancial que perciba en el teatro europeo de la OTAN.

La crisis económica mundial originada en el año 1973 por un endurecimiento del control comercial de los crudos, ejercido por los países exportadores mediante la constitución de un cartel capaz de permitirles cierta presión política, se sintió en la Alianza y fundamentalmente en sus miembros europeos de una manera muy acusada.

La Alianza fue incapaz de establecer una política energética común.

Las materias primas, fundamentalmente los crudos, se convirtieron y son una herramienta de presión política y económica. El comercio de materias primas y crudos manifestaba su gran influencia como componente de la seguridad nacional de los miembros y colectiva de la Alianza Atlántica en su vertiente correspondiente a la Defensa y Economía. Las consecuencias de una paralización de este comercio eran y son imprevisibles.

La crisis greco-turca por la isla de Chipre y su posterior invasión por Turquía, con la conquista de parte de su territorio, produjo la desvinculación de Grecia del sistema militar de la OTAN y una crisis militar en el flanco sur de la Alianza. El Gobierno de Grecia estimó que la Alianza no apoyaba su postura, que consideraba era la justa, en el conflicto. El Gobierno de los Estados Unidos, presionado por el *lobby* griego, promulgó un embargo de armas y suprimió la ayuda militar americana al Gobierno de Turquía. Las relaciones bilaterales turco-americanas se deterioraron en gran medida.

Grecia retornó, en 1980, al sistema militar integrado de la OTAN, dejando pendientes ciertos arreglos con Turquía en relación a la nueva configuración del flanco sur de la OTAN. El Gobierno griego ha manifestado a finales del año 1981 que estudia la posibilidad de desvincularse por segunda vez del sistema militar integrado. El nuevo Gobierno socialista griego parece ha solicitado una garantía a la Alianza contra posibles acciones turcas.

El Gobierno de Turquía firmó, en 1980, un acuerdo bilateral ventajoso con los Estados Unidos, y sus fuerzas armadas están muy bien conceptuadas por los medios político/militares de la OTAN.

Las tensiones seculares entre estos dos Estados miembros siguen influyendo de forma desfavorable la cohesión y coherencia de la Alianza. La Alianza, y en particular los Estados Unidos después del colapso de Irán, en el cuadro circunstancial previsto para la década de los años ochenta, parece inclinarse por jugar la carta turca con preferencia a la de Grecia.

El entramado de tratados y acuerdos que configuran a la Alianza Atlántica y al concierto internacional de naciones ha producido, entre otros, los efectos siguientes:

- Una dependencia nuclear de los Estados Unidos o de la URSS en sus niveles estratégico, de teatro y táctico.
- Una dependencia de los Estados Unidos o de la URSS en tecnologías bélicas de punta.
- Limitaciones en la soberanía de la República Federal de Alemania en aspectos concernientes al armamento.
- El despliegue en Europa, a la que se ha configurado y preparado como el teatro de operaciones más probable o arena de confrontación.

tación Este/Oeste, y, en particular, a la República Federal Alemana, de contingentes militares europeos y americanos.

Los contingentes americanos estacionados en los Estados Unidos y asignados como primer escalón de refuerzos a Europa han prealmacenado su material en territorio europeo al objeto de agilizar su transporte por vía aérea. La estructura orgánica de la Alianza, ya de forma oficial u oficiosa, adolece de una profusión de centros y mecanismos para plantear y considerar situaciones específicamente europeas. Estos centros son la Unión Europea Occidental, UEO, el EUROGRUPO y, con algunas matizaciones, la Comunidad Económica Europea (CEE). Esta multiplicidad pudiera indicar que Europea busca su propia identidad y poder/potencial para ser un interlocutor válido de los Estados Unidos e imponer su propia política a las dos grandes potencias.

Reflexión económica.

Los miembros europeos de la Alianza dependen, en sumo grado, para su supervivencia, como ya se ha dicho anteriormente, de las importaciones de crudos y materias primas, así como de las exportaciones de productos manufacturados. El tráfico marítimo es condición *sine qua non* para un rodaje eficaz tanto en paz y crisis como en guerra de la Logística de una nación o Estado y más de una Alianza que como su adjetivación atlántica atestigua, se ha constituido a partir del núcleo centralizador del océano Atlántico.

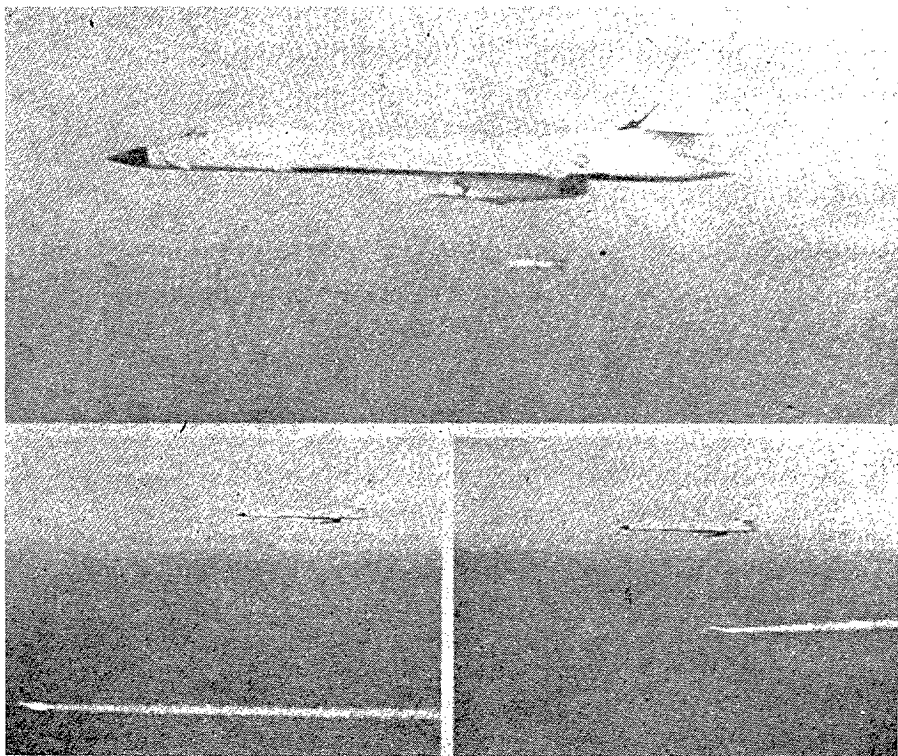
El sistema marítimo de la Alianza es vulnerable en paz, crisis y guerra. En paz por la competencia, comercialmente desleal desde un punto de vista occidental, de la Marina Mercante, de propiedad estatal, de la URSS y las posibles, en su día, limitaciones de unos acuerdos internacionales de tipo restrictivo en Política Marítima Internacional que pudieran dificultar en paz y crisis los movimientos de las unidades navales.

En crisis por la posibilidad de poner en marcha alguna o algunas de las llamadas operaciones de tiempo de paz *peacetime operations*, que, como las de bloqueo o cuarentena en lugares alejados y no comprendidos en el ámbito geográfico delimitado en el artículo 6.º del Tratado del Atlántico Norte para desencadenar acciones previstas en el 5.º, pudieran poner en peligro el suministro por vía marítima de materias primas y crudos indispensables a la Alianza. En guerra por la desorganización del tráfico marítimo mundial por las razones siguientes: destrucción de buques y terminales, control de lugares de obligado paso, modificación de derretas para comprar seguridad con su alargamiento, establecimiento de sistemas de protección (convoyes y otros).

Una economía sana en la Alianza Atlántica está basada en la utilización de los mares del globo en su propio provecho. El tráfico marítimo tiene que ser controlado tanto en paz y crisis, como y, princi-

palmente en guerra, para que no se produzca el colapso económico de los Estados europeos miembros de la Alianza Atlántica.

La política marítima internacional, en actual proceso de revisión, sigue un cauce en que los intereses marítimos nacionales prevalecen sobre los colectivos de la Alianza y cada Gobierno sigue con independencia la política que mejor cuadra a sus intereses. La CEE aún no ha logrado ponerse de acuerdo en relación a la utilización comunitaria de las pesquerías de sus miembros. La CEE no es la OTAN, pero todos



Bombardero norteamericano B-1.

sus miembros, excepto Irlanda, pertenecen a la Alianza Atlántica y parece tiene intenciones de desempeñar un papel político y de defensa en los foros internacionales y no ceñirse exclusivamente al papel económico. La URSS se aprovecha de esta situación y ha estructurado un sistema marítimo estatal al objeto de: primero, la explotación de todos sus recursos, y segundo, anular la asimetría marítima de su sistema socio-económico de base socialista con el sistema socio-económico occidental de base capitalista. El sistema marítimo soviético se encuentra en un

proceso continuo para incrementar su poder/potencial para paz, crisis y guerra.

Las políticas marítimas preconizadas por la URSS y los Estados Unidos son en muchos aspectos similares. Desean unas resoluciones acordes con sus intereses en problemas de límites de aguas territoriales, pesca, paso de los estrechos por unidades navales, derechos de minería en los fondos marinos y otros que aún no han podido ser resueltos de forma satisfactoria a sus intereses.

El nuevo Derecho Marítimo Internacional es difícil que obtenga una redacción a gusto de todos, pero hace ya falta su promulgación.

El mercado internacional de armamento es otro motivo de discordia en el seno de la OTAN. La Administración Carter intentó, en su día, restringir el comercio de armas. Uno de sus argumentos fue que los países del Tercer Mundo era mejor que gastaran sus recursos invirtiéndolos en su propio desarrollo y no en armamentos. Los Estados afectados no acogieron de buen grado las medidas restrictivas que estableció el Gobierno de los Estados Unidos, a las que tacharon de una forma de tutela inadmisibles.

Los miembros europeos de la OTAN, para seguir las aguas de los Estados Unidos, exigieron que la URSS restringiera también la venta de armas simultáneamente a la puesta en práctica por el Gobierno norteamericano de una acción unilateral de restricción de ventas de armamentos. La URSS no restringió, más bien incrementó, la venta de armas y en consecuencia las naciones europeas tampoco tomaron medidas en tal sentido. El Tratado de no proliferación nuclear, tendente a no incrementar el número de Estados con poder/potencial nuclear, ha dado lugar a tensiones políticas y económicas dentro y fuera de la Alianza.

La crisis del petróleo ha impulsado la búsqueda de fuentes energéticas alternativas y un notable aumento del número de centrales nucleares para la producción de energía eléctrica. Muchas naciones poco desarrolladas en la tecnología nuclear, con muchas trabas para su desarrollo, han buscado en los miembros europeos de la OTAN la manera de adquirir la tecnología, equipo y asistencia técnica necesarias para sus futuras centrales nucleares contempladas en sus respectivos Planes Energéticos Nacionales. Se firmaron contratos con Francia, Italia, Gran Bretaña, República Federal Alemana y otros para la compra de los medios que necesitaban.

El Gobierno de Washington, receloso de una posible diversión de estos medios adquiridos para fines pacíficos a otros de índole militar, presionó y logró, en parte, la revisión de estos contratos. Esta acción americana, secundada de mala gana, produjo a su vez tensiones en el seno de la OTAN, ya que complicó la crisis económica en los países suministradores de los equipos. Los poderes/potenciales nucleares temen que la proliferación nuclear introduciría un factor de incertidumbre e inestabilidad en las relaciones internacionales que incrementaría

hasta un nivel peligroso el traspaso del umbral nuclear en muchos conflictos, hoy en día fáciles de controlar. Una acción de embargo tomada por los Estados Unidos contra Paquistán por sospechar estaba en un proceso para la fabricación de explosivo nuclear, fue reconsiderada por la Administración a raíz de los acontecimientos de Afganistán. La estimación de Inteligencia en su aspecto tecnológico informó que haría falta tiempo para conseguir explosivo nuclear y mucho más tiempo para sus medios de transporte y en el aspecto político habría una neutralización nuclear con la India y, en cierto modo, con la China Popular. Los miembros europeos de la OTAN han desarrollado una organización propia para la I/D y producción de sus sistemas de armas y no tener que depender de los Estados Unidos.

El problema planteado a la Alianza por la heterogeneidad de armamento es vidrioso, por sus implicaciones económicas y operativas, y de difícil solución.

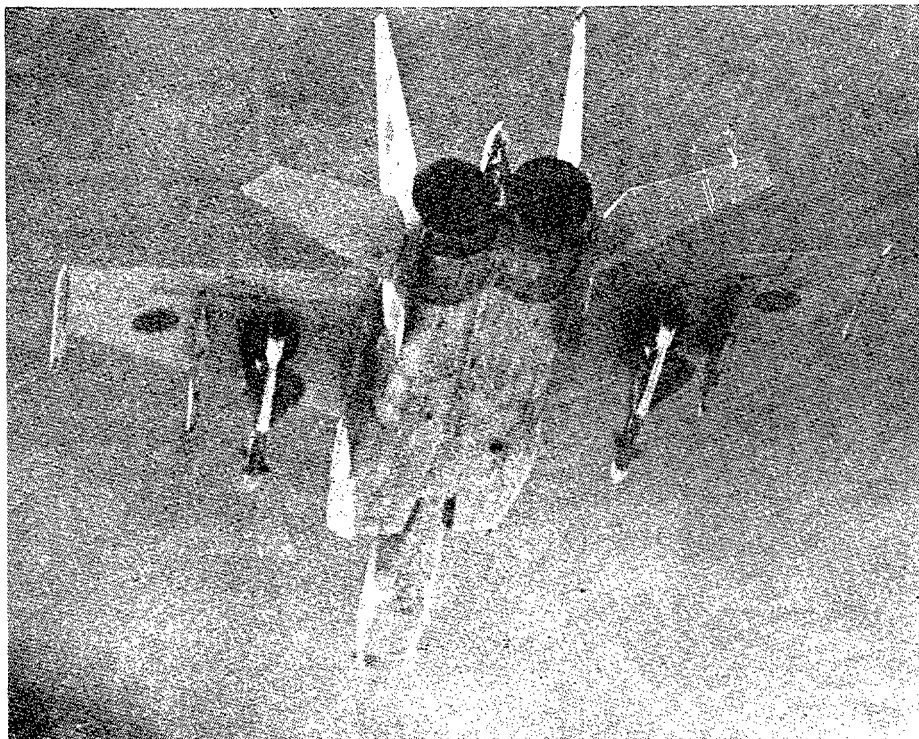
El Gobierno de los Estados Unidos equipa a sus fuerzas armadas desplegadas en Europa con sistemas de armas americanos, y así mantiene en rodaje un complejo industrial militar de gran importancia económica. Los Gobiernos europeos de la OTAN equipan, en lo posible, a sus fuerzas armadas con armamento producido en su país o en otro u otros de la Alianza contratado mediante acuerdos bilaterales o multilaterales de I/D, coproducción y cofabricación. El problema económico que afecta a Europa y, en particular, el del empleo pesa cada vez más en sus decisiones para la elección de sistemas de armas. La diferencia en las características de los equipos bélicos europeos y americanos hace difícil obtener niveles óptimos de estandarización, interoperabilidad y mantenimiento.

La logística de las Fuerzas Armadas de la OTAN es una responsabilidad nacional y seguirá así en unas posibles hostilidades. Los intereses económicos de cada miembro de la OTAN defendidos a ultranza han dado lugar a una situación en que el coste de la duplicación de la I/D en numerosos sistemas de armas, así como la producción de series más pequeñas absorbe unos recursos económicos que pudieran ser mejor empleados. La falta de una política económica común en la Alianza Atlántica ha dado lugar a un problema logístico de grandes proporciones.

Reflexión sobre el aspecto psicológico.

Si admitimos que la guerra es la pugna de dos voluntades para alcanzar el sometimiento o anulación de la otra y que el armamento nuclear impide, en la actual década de los años ochenta, una estrategia directa que conduciría inevitablemente a la anulación de ambas en favor de terceras, podemos decir que:

— La política, pugna de voluntades, trata de imponer, en todo momento, sus particulares intereses al oponente. Sus estrategias de



Avión soviético Mig-25.

desarrollo son de aproximación indirecta y al objeto de lograr la única finalidad válida en la guerra, que es la victoria.

Estas estrategias, en vez de emplear como arena un escenario bélico cruento, no descartado del todo como cobertura de las mismas, utilizan las acciones económica, tecnológica, social, cultural, ideológica y otras de tipo no violento. La voluntad propia debe estar despierta, vigilante y con espíritu ofensivo. Dejar la iniciativa de todas las acciones enunciadas al oponente, se paga, frecuentemente, caro.

- La dialéctica marxista-leninista establece, en sus raíces hegelianas, percibidas, algo modificadas en la actualidad, que la guerra y la paz se confunden, son lo mismo.

La Alianza Atlántica ha tomado de la dialéctica marxista-leninista el concepto de la similitud entre paz y guerra para la pugna de voluntades, cuya finalidad es la hegemonía de su particular sistema socio-económico. En consecuencia, y mediante la OTAN, ha militarizado la paz.

La estrategia, en la actualidad (últimas décadas del siglo xx), la definimos como el arte-ciencia de obtener la victoria en guerra y paz. Los conceptos de guerra y paz, los englobamos en la palabra *guepaz*, con la que expresamos la situación real en que vive la Humanidad.

Se puede definir la estrategia de aproximación indirecta, única racional en la situación de *guepaz* que atraviesa un mundo erizado de armamento nuclear, como el arte-ciencia del empleo coordinado de todos los componentes y recursos de un sistema político-social que utiliza su voluntad directora dominante (los dirigentes), dosificados en cada cuadro circunstancial, percibido para alcanzar la victoria en la permanente *guepaz*, que caracteriza al mundo actual contra otras voluntades internas y externas al sistema.

La URSS prosigue su campaña de preparación de las opiniones públicas americana y europea. Esta última, en principio más moldeable, ha sido en gran manera influida por el Acta final de Helsinki del año 1975, pieza maestra de la diplomacia soviética en Europa, hacia una, cada vez mayor, distensión dentro de una coexistencia pacífica con la URSS.

La Alianza ha tomado, desde hace tiempo, conciencia de esta situación. La comisión del Consejo del Atlántico "High Level Group" (HLG), que estudió el problema planteado por la República Federal de Alemania de la percepción de una tendencia en Europa hacia un desequilibrio en TNF, dada la aparición en el teatro europeo de la OTAN del bombardero *Backfire* y misiles móviles SS-20 de tecnología MIRV, tuvo que bregar con la preparación de las opiniones públicas de la Alianza, más o menos soliviantadas por la URSS, para conseguir la autorización de estacionamiento en sus territorios de nuevas TNF americanas al objeto de controlar, en lo posible, tal tendencia desestabilizadora.

Los Gobiernos de Holanda y Bélgica, presionados por sus opiniones públicas a través de los partidos políticos que deben prestar una máxima atención a las elecciones legislativas, no han dado aún tal autorización, que han condicionado al resultado de las negociaciones sobre limitación de armamentos iniciadas el 30 de noviembre de 1981, entre los Estados Unidos y la URSS.

Vemos que las operaciones de tiempo de paz (*peacetime operations*) psicológicas prosiguen y es relativamente fácil detectarlas. Las acciones en *guepaz* de índole psicológica son fundamentales para cada uno de los presuntos adversarios y sus armas principales son la información, desinformación y mutación de las motivaciones de los oponentes. Las acciones psicológicas defensivas de la Alianza, en un escenario como el occidental en el que se ha extendido el concepto de que la guerra nuclear es impensable y en donde las opiniones públicas europeas no han asimilado la dosificación práctica del apoyo nuclear americano, condicionado por su propia seguridad nacional, son complejas. La URSS encuentra tal escenario mejor abonado para sus propias acciones psicológicas ofensivas, consistentes en esencia en la aplicación del antiguo lema de

“Divide y vencerás” a los pueblos europeos y sus Gobiernos a los que desea separar de los Estados Unidos.

La URSS pretende proyectar una imagen de sí misma que pueda ser percibida como la de un padre duro y severo, pero justo al objeto de neutralizar las motivaciones de los pueblos y Gobiernos occidentales para la preparación y participación en una defensa integrada de Europa en tiempo de *guezpaz* (antes de la iniciación de unas posibles hostilidades que afirma nunca comenzará). Explica la necesidad, en una crisis económica europea aguda, de divertir los recursos empleados para la financiación del componente Defensa de la Seguridad hacia otros capítulos presupuestarios tendentes al aumento del nivel de vida y bienestar social de los pueblos. Su finalidad es destruir la militarización occidental de la paz mediante la existencia simultánea en Europa de la OTAN y EUCOM (mando unificado americano en Europa).

Las manifestaciones populares en favor de la paz, contra la vinculación al sistema defensivo integrado de la OTAN, contra el despliegue de nuevas TNF americanas en Europa, contra la existencia y pervivencia de bloques antagónicos, contra la adhesión de nuevos países a la Alianza Atlántica, a favor del desarme, contra el servicio militar obligatorio, han tenido lugar en casi todos los países europeos, incluidos algunos del bloque soviético.

La acción psicológica, en resumen, y como arma de la *guezpaz*, está a la orden del día y sus posibilidades se acrecientan.

Reflexión sobre el aspecto geoestratégico.

El poder/potencial en recursos de Europa ha sido utilizado para paliar los efectos de las guerras civiles que la han azotado durante siglos.

Las dos últimas contiendas mundial precipitaron el declive de Europa. Las potencias europeas perdieron sus fuentes de materias primas baratas (colonias). El papel de Europa, como poder/potencial mundial se esfumó. La URSS surgió como poder/potencial europeo desbancando a los poderes/potenciales de Europa occidental y se la puede considerar como el Estado vencedor de las luchas fratricidas europeas. La geografía física o geoestrategia europea continúa siendo fundamentalmente la misma. Pueden existir algunas modificaciones de tipo artificial que la matizan en ciertos aspectos.

La evolución geopolítica en Europa ha producido a partir del final de la última contienda un nuevo reparto y ajustes en la goestrategia europea confirmado por el principio de la inviolabilidad de las fronteras acordado en el Acta final de Helsinki.

En Europa hay, en la actualidad (1982), dos Estados alemanes alineados en dos bloques políticos antagónicos. El mar Báltico es, en la práctica, un espacio dominado por la URSS.

La URSS emergió como un poder/potencial predominante en el continente europeo al finalizar la última contienda y con una dinámica po-

lítica tendente a modelarlo a su conveniencia. Las razones podemos, entre otras, englobarlas en tres fundamentales: la primera es la dialéctica marxista-leninista; la segunda, el permanecer, al final de la contienda, movilizadas la mayor parte de sus fuerzas armadas, y la tercera, el material bélico recibido de los Estados Unidos.

La URSS se aprovecha de la situación europea de posguerra y presionó políticamente a los Gobiernos occidentales y colocó en su órbita a los Gobiernos de la Europa oriental. Los de la Europa occidental reaccionaron y para su legítima y mutua defensa, cinco de ellos, Gran Bretaña, Francia y el Benelux, firmaron el Tratado de Bruselas, aún en vigor, con la incorporación de Italia y la República Federal Alemana. Este Tratado demostró a la Europa de posguerra su incapacidad para emplear su geoestrategia en una estrategia propia. Sus economías estaban destrozadas, lo mismo que sus complejos industriales militares y otros puntales para ejercer la plena soberanía de un Estado. Los componentes necesarios para obtener una seguridad aceptable frente a la URSS no existían. Era indispensable la adhesión de los Estados Unidos al Tratado. Los Estados Unidos no estimaron conveniente su adhesión al Tratado de Bruselas, cuyo texto, demasiado categórico, no confiaban fuera ratificado por su Senado e iniciaron gestiones y consultas que tuvieron como resultado la firma en el año 1949 del Tratado del Atlántico Norte o Alianza Atlántica.

La geoestrategia de Europa occidental iba a ser empleada por el Gobierno americano para su propia estrategia. En otras palabras, la geoestrategia europea fue y es utilizada por la estrategia global americana.

El año 1955 se firmó el Pacto de Varsovia en el que se confirma el empleo de la geoestrategia oriental europea por la estrategia global de la URSS. Se puede afirmar que la geoestrategia de Europa sirve como arena de confrontación militar a las estrategias de la URSS y los Estados Unidos. El aspecto nuclear de las estrategias de los Estados Unidos, de Francia y posibilidad de una estrategia británica se expondrán someramente a continuación.

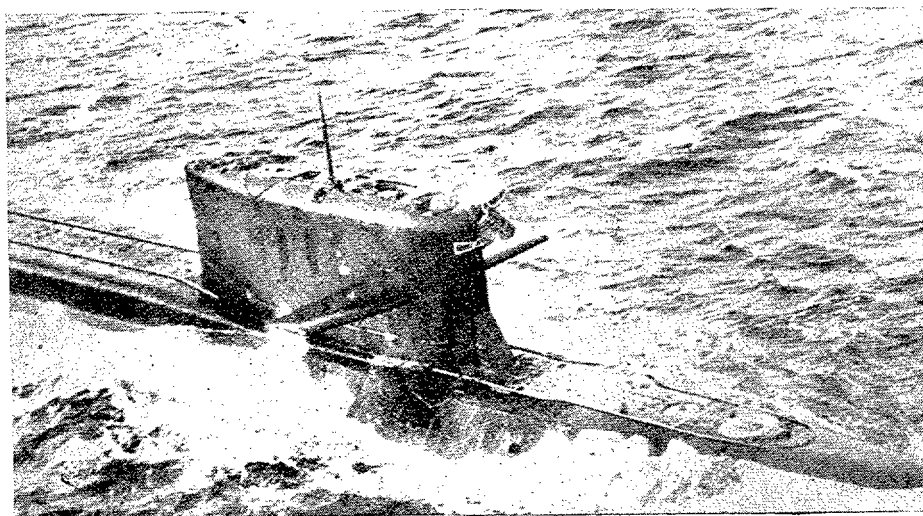
Reflexión sobre el aspecto estratégico.

La estrategia global de los Estados Unidos, en esta situación de *güepaz* y al objeto de disminuir el peligro que representa una confrontación directa con la URSS, se desarrolla en estrategias regionales derivadas de la global y matizadas por los países aliados y amigos de la región considerada. El Gobierno de los Estados Unidos, al percibir la vulnerabilidad de su territorio a ataques intercontinentales soviéticos, modificó la estrategia de represalia masiva, en vigor en la OTAN, por otra de represalia flexible o graduada. Esta nueva estrategia hizo necesario, dada la superioridad convencional soviética, el despliegue en Europa de sistemas nucleares tácticos americanos. Estos sistemas, las TNF actuales,

tendían a neutralizar la gran superioridad en fuerzas convencionales de que disponía el Pacto de Varsovia.

Este modelo prebélico asimétrico tenía en cuenta los factores estratégicos de espacio y tiempo favorables a la URSS en el teatro europeo en lo concerniente a refuerzos, capacidades de movilización y concentración de efectivos y otros de una menor importancia.

Pretendía compensar la superioridad soviética en el probable escenario de operaciones mediante la escalada a un umbral nuclear limitado, o en otras palabras, que no afectara al territorio patrio de la URSS. El alcance de los sistemas nucleares tácticos americanos y la dosificación del componente proyectil en explosivo nuclear equivalente, se estimó no representaba una invitación a una escalada soviética de mayor envergadura.



Submarino soviético de la clase *Yankee*.

La asimetría americano-soviética en Europa es una constante estratégica que es consecuencia de la geoestrategia europea, sin solución de continuidad con la americana. Las estrategias de la URSS se fundamentan en la geoestrategia europea por razones intrínsecas y las de los Estados Unidos para obtener un campo de confrontación favorable fuera de sus fronteras.

El Gobierno de Washington pretendía con este esquema convencional/nuclear táctico disuadir a la URSS de un ataque limitado a Europa. Este modelo de escenario bélico europeo concebido por el Gobierno americano estaba vinculado con la Triada que es el sistema estratégico de represalia masiva americano. La Triada es parte de cualquier esquema de escalada del Gobierno de los Estados Unidos.

Los gobiernos de los Estados Unidos y la URSS han establecido en la práctica un modelo intercontinental de disuasión estable basado en la invulnerabilidad de una fuerza de represalia. Esta fuerza variable en función de la importancia y eficacia del ataque a que haya sido sometida la Triada estará constituida por los sistemas nucleares remanentes operativos después del ataque por sorpresa. Se comprende que un tal esquema conduzca inevitablemente a una carrera de armamentos.

Los sistemas convencionales de la OTAN, desplegados en el teatro europeo, sirven, con respecto a los Estados Unidos, igual que las tres divisiones francesas estacionadas por un acuerdo bilateral con la República Federal Alemana, para averiguar el alcance y motivaciones de cualquier agresión procedente del Este y dar tiempo para negociar con valores aún negociables (el empleo de sistemas nucleares tácticos americanos y soviéticos destruiría el patrimonio europeo) y justificar, si ha lugar, escalar al umbral nuclear táctico en el caso de no lograrse un acuerdo aceptable.

El concepto sustentado por todos los países con poder/potencial nuclear de obstaculizar al máximo a los otros países la adquisición de sistemas nucleares militares determina un papel estratégico secundario para ellos. Las fuerzas convencionales de la OTAN tienen que intentar una defensa activa convencional ante una agresión de las mismas características. En el momento de la agresión, o antes si se ha detectado y viene precedida de un período de crisis, se activa un dispositivo de escalada/negociación entre los Estados Unidos y la URSS.

Las medidas prebélicas que hayan podido tomarse en el período de crisis pueden considerarse como formando parte de la escalada. Un análisis de las dos voluntades en pugna, la soviética y la americana, da como resultado un deseo común a ambas de resolver su antagonismo mediante el empleo de geoestrategias foráneas.

Los Estados Unidos, ante una agresión convencional, intentarán entablar negociaciones lo antes posible y demorarán la escalada al umbral nuclear táctico al máximo tiempo posible. Este tiempo lo tienen que obtener mediante: un incremento de la capacidad convencional de la OTAN desplegada en Europa, una mejora en su esquema de detección y análisis de señales que configuran una próxima agresión y un modelo de refuerzos y movilización eficaz.

La decisión de emplear sistemas nucleares tácticos para la defensa de Europa corresponde al presidente de los Estados Unidos. Esta decisión, en lo que concierne a Francia, corresponde al presidente de la República. El Gobierno de Gran Bretaña puede tomar, según el acuerdo de Nassau, esta decisión en cuadros circunstanciales específicos. Es de esperar que en el caso de Europa haya una estrecha coordinación y cooperación de estos tres Gobiernos en lo que al aspecto nuclear de una posible guerra concierne.

Los poderes/potenciales nucleares de Francia y Gran Bretaña no pueden compararse con el soviético o americano, pero pudieran ser, en

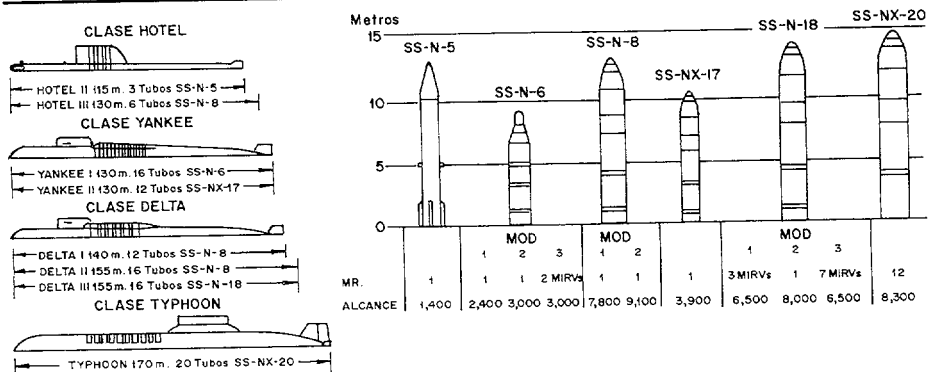
un conflicto europeo, la chispa que encendiera la yesca nuclear de los dos grandes.

Reflexión tecnológica.

La I/D militar combinada con la de otros campos da por resultado sistemas bélicos cada vez más complejos y sofisticados. La evolución continua del armamento es un peligro para la estabilidad internacional.

La aparición de un sistema eficaz de detección de submarinos de resultados análogos a la del radar daría lugar a una disminución del valor del componente SLBM de la Triada, similar a la que ha sufrido su componente ICBM, paliado por el nuevo concepto de un misil para varios silos llevado a la práctica con el nuevo sistema de ICBM MX. Este nuevo misil ICBM puede estar desplegado en 1987.

SUBMARINOS NUCLEARES Y MISILES BALISTICOS SOVIETICOS -



La ventaja del componente SLBM sobre el ICBM es que las coordenadas del primero son desconocidas. La detección y seguimiento continuo de sus portadores los transformaría en silos móviles múltiples de coordenadas conocidas y susceptibles de ser destruidos en un ataque por sorpresa.

El tercer componente de la Triada, el bombardero intercontinental, parece podrá impedir su detección por radar mediante la aplicación de una nueva tecnología recientemente puesta a punto.

La lanzadera espacial *Columbia*, lanzada y recuperada con éxito, puede dar una nueva dimensión a los sistemas de mando, control, comunicaciones e inteligencia e incluso dar nacimiento a nuevos sistemas de armas.

En resumen, el descubrimiento de tecnologías cuya aplicación militar sea revolucionaria puede cambiar la ecuación de ganancia/riesgo y hacer que sea percibido como rentable un futuro conflicto.

Reflexión sobre defensa civil.

¿La defensa civil es un escudo o una lanza? No cabe duda que en el escenario nuclear es un arma. La defensa civil influye el modelo de disuasión estable soviético-americano. Alguno tratadistas han afirmado que al alcanzar un cierto nivel y eficacia lo desestabiliza. Es obvio que la defensa civil es el escudo para el agresor que le permite emplear su lanza nuclear con la certeza de cubrir sus órganos vitales al estar ya preparado y apercebido para aguantar la represalia del agredido.

La URSS dispone de un sistema de defensa civil altamente desarrollado y estimado como eficaz. Se basa en el concepto de proteger en refugios a la población civil, ya que se estima que la evacuación, no desechada totalmente, señalaría al presunto agredido la inminencia de un ataque por sorpresa. Se ha llegado a afirmar que la defensa civil es el sexto componente de las Fuerzas Armadas soviéticas.

Los Estados Unidos se han preocupado menos de desarrollar un sistema de defensa civil eficiente. En la actualidad se encuentran bastante retrasados en relación al sistema soviético.

Europa Occidental ha desarrollado, sin llegar al nivel soviético, un sistema de defensa civil.

Conclusiones.

- La evolución hacia escenarios bélicos a resolver con medios automatizados y con poco tiempo de reacción hará necesario el establecer un principio de supranacionalidad o concepto similar en la Alianza Atlántica para la preparación de la defensa colectiva.
- La evolución mundial parece obligará a una formal y mayor identificación de la CEE con los miembros europeos de la OTAN.
- Será preciso establecer en la OTAN una acción ofensiva psicológica común.
- Se vislumbra la utilización de la geoestrategia de Europa en una específica estrategia europea.

Glosario.

DPC.—Comité para Planeamiento de la Defensa de la OTAN, a cuyas reuniones no asiste Francia.

EUROGRUPO.—Conjunto de ministros europeos de la OTAN que se reúnen para estudiar sus posturas antes de las reuniones formales del Consejo del Atlántico Norte.

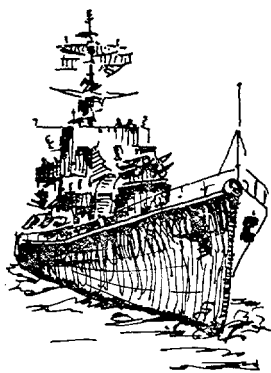
GUEPAZ.—Situación mundial en la que se debaten los Gobiernos y que no es guerra ni tampoco paz. Es una paz militarizada y amenazante.

I/D.—Investigación y Desarrollo.

“LOBBY”.—Un grupo de personas en Estados Unidos que tratan de influenciar, en una u otra forma, la introducción de legislación o decisiones del Gobierno.

TRIADA.—Se denomina así a un sistema nuclear constituido por misiles balísticos intercontinentales (ICBM), misiles balísticos lanzados desde submarinos y bombarderos de alcance intercontinental.

TNF.—Fuerzas Nucleares de Teatro.



ESTUDIO ANALITICO DE UNA CRISIS

Enrique DE AMUSATEGUI DE LA CIERVA
José Luis GAMBOA BALLESTER



EN la historia de las reivindicaciones que se encontraban en litigio inmediatamente antes de la incruenta invasión argentina de los archipiélagos no vamos a entrar, porque de todos es conocida y porque es la historia de tantas y tantas colonias británicas. Argentina siempre mantuvo sus reivindicaciones, y consiguió, en 1964, la aprobación por las Naciones Unidas de la resolución que reconocía que el archipiélago de las Malvinas se encontraba en situación colonial y pedía a ambas potencias que iniciaran conversaciones tendentes a dar fin a dicha situación.

Después de iniciadas las conversaciones, y debido a las vicisitudes que ya fueron expuestas en otra ocasión, nació en los británicos la idea de someter la cuestión a referéndum de los habitantes del archipiélago como paso previo a cualquier decisión en el tema de la soberanía. Tras el incidente protagonizado por un grupo de trabajadores argentinos en la isla de San Pedro y la consiguiente reacción británica, el día 2 de abril de 1982 la República Argentina invadía las islas Malvinas, Georgia del Sur y Sandwich del Sur, haciendo patente al mundo la existencia de un reducto de colonialismo cuya presencia planteaba una crisis, ya de 140 años de antigüedad. Se trataba, esta acción, del reto que, presentado por Argentina, iba a dar lugar a la precipitación de los acontecimientos que caracteriza a las crisis que hoy estudiamos como tales.

De la respuesta al reto iba a depender el nivel de escalada previsible por ambas partes, y Gran Bretaña no tardó en reaccionar con lo que, al principio, pareció una simple exhibición de fuerza y que, por tanto, se ajustaba a los peldaños de una escalada racional. Se estableció por parte británica, el bloqueo de las islas, y a este desafío respondió Argentina con la amenaza de destruir todo buque o aeronave británica que penetrase en las aguas del bloqueo.

El 25 de abril se produjo el desembarco inglés en las Georgia del Sur, incruento salvo por las heridas sufridas por un tripulante del submarino *Santa Fe*, y la posterior muerte de un suboficial, también argentino y de la misma dotación de este submarino, en circunstancias no aclaradas.

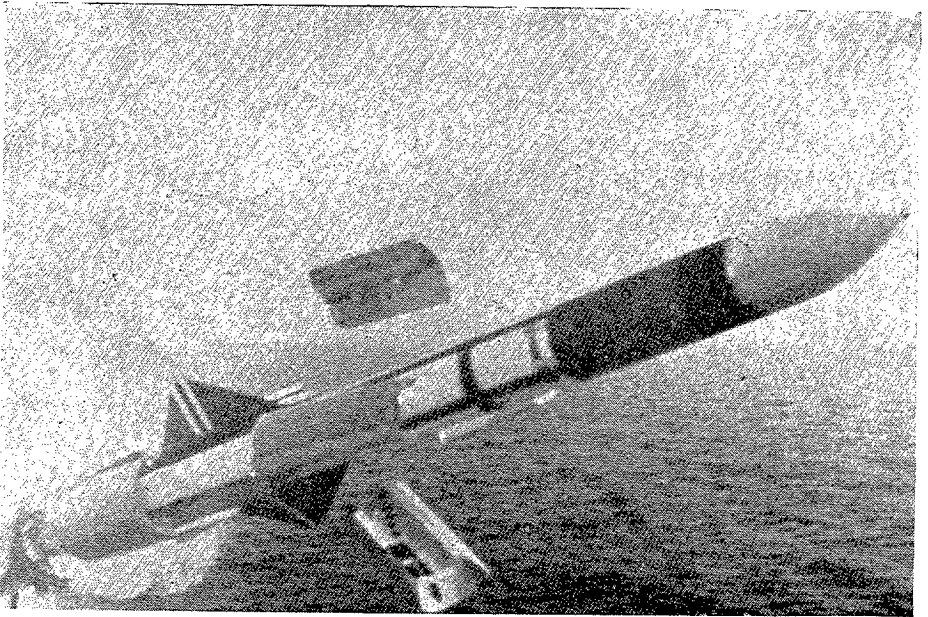
El ametrallamiento y posterior hundimiento de este submarino sorprendió a todos los profesionales de la mar, que se preguntaban qué hacía en aquel lugar, que todos sabían objetivo inmediato de la Armada británica, y alejado del radio de acción de las fuerzas argentinas. Al parecer (no existe información de gran confianza) este viejo submarino, construido en Estados Unidos en 1939, había sufrido averías durante el temporal que reinaba en la zona los días anteriores a la operación, no podría hacer inmersión y se encontraba reavituallando a la guarnición de las islas al ser atacado; la reacción de su dotación, antes de que cayese en manos del enemigo, fue hundir su propio buque después de rechazar el ataque de los helicópteros británicos que, al parecer, no sufrieron daño alguno.

Aparentemente Argentina no había calculado bien cuál iba a ser la reacción británica y, mucho menos, la de Estados Unidos. El 30 de abril, aviones *Vulcan*, procedentes de la isla de Ascensión y repostados en vuelo para permitirles recorrer las 3.800 millas que separan esta isla de las Malvinas (según informaciones aparecidas en la prensa), bombardearon el aeropuerto de Puerto Argentino (antes Port Stanley), abriendo paso a un ataque de los *Sea Harrier* embarcados en los portaaviones *Hermes* e *Invincible*. El objeto del ataque fue inutilizar las pistas desde las que aviones argentinos *Pucara* estaban listos para actuar y que pudieran haber utilizado con estos fines otras unidades aéreas de la misma nacionalidad, pero tanto el ataque como la tenaz actuación de las instalaciones antiaéreas de la isla, dieron paso a las primeras bajas por ambos lados, incluido personal británico con residencia en Darwin, y la crisis comenzó a teñir de rojo las aguas azules y heladas del Atlántico Sur.

A pesar de las averías producidas por los helicópteros británicos a un "aviso" (remolcador de altura y buque de salvamento), aún hubiera sido posible un control de la escalada que evitase mayor derramamiento de sangre. Pero es sabido, que cuando uno o ambos contendientes en una crisis están dispuestos a llegar a la ruptura total de las hostilidades como único recurso para alcanzar la ventaja que de la crisis persigue, no existe posibilidad de maniobra en busca de un acuerdo que satisfaga a ambas partes, y son las armas las que dejan oír su voz.

Con el respaldo moral del que pretendió actuar como mediador anteriormente, fracasando en esta misión, Gran Bretaña, que había establecido una *Zona de Exclusión Total* evitando, con este calificativo, reconocer el estado de guerra, llevó a cabo una acción, el día 2 de mayo, que sólo como de guerra puede considerarse. Para eliminar una unidad

argentina, el crucero *General Belgrano*, utilizaba por primera vez sus submarinos atacando y hundiendo al mencionado crucero a 35 millas de la zona de exclusión establecida. La noticia, que aplicaba una escalada desmesurada en la magnitud de las acciones, produjo primero estupor y luego consternación en el mundo al empezar a circular cifras estimadas de bajas argentinas en la acción, cifras que, en el momento actual, se calculan en más de 250 muertos o desaparecidos.



Misil *Exocet*.

Nadie pensaba que la violencia iba a llegar a esos extremos en el caso concreto que estamos analizando, e incluso la oposición británica, que tanta solidaridad había mostrado con el gobierno de la señora Thatcher al inicio de la crisis, calificó públicamente el acto como “asesinato colectivo en alta mar”. Anécdota de mal gusto, y afortunadamente aislada, fue la desgraciada actitud del ex gobernador inglés de las islas, que recogió parte de la prensa española, al brindar sonriente aquel día que era de luto para todos excepto para él.

La reacción argentina no se hizo esperar, y fue contundente aunque ajustada a la teoría preconizada por los tratadistas de este moderno concepto de crisis, que contempla como respuesta adecuada aquella que produce “un daño igual o ligeramente superior al del reto para evitar una desproporcionada escalada en la crisis”. El día 4 de mayo un avión *Super Étendard*, escoltado por aviones *Mirage*, lanzaba dos

misiles *Exocet AM-39* contra una agrupación británica y alcanzaba al destructor *Sheffield* y "otro buque de mayor tonelaje". El primero de estos impactos fue confirmado y el destructor abandonado por la dotación, mientras el segundo pareció confirmarse por noticias de la agencia de prensa France Press, que informó, el 6 de mayo, que un buque grande se retiraba de la zona de operaciones escoltado por una unidad más pequeña. También la prensa ha recogido rumores sin confirmar de posibles averías en el portaviones *Invincible* y el destructor *Exeter*, aparte de los aviones y helicópteros que ambas partes declaran haber derribado pero que, como era de esperar, no coinciden en número con los reconocidos como perdidos por argentinos y británicos.

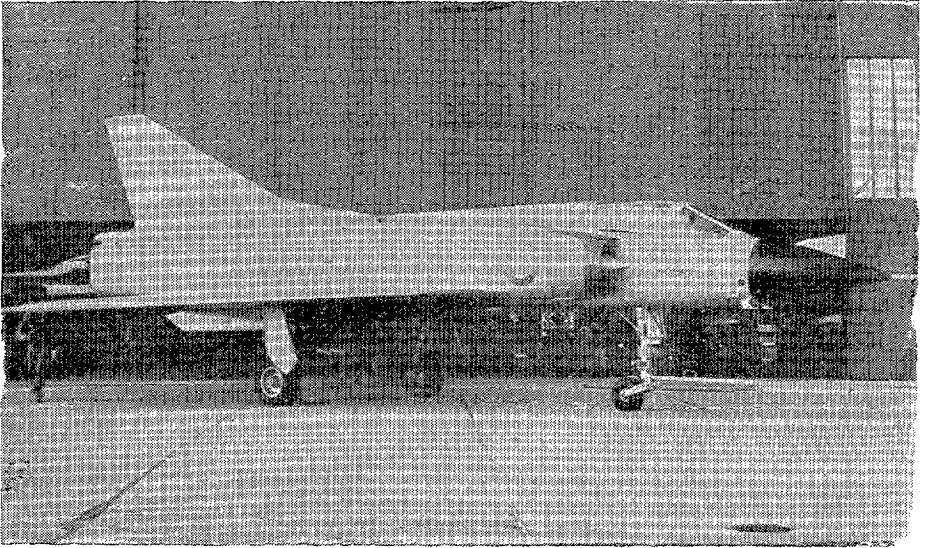
Cuando las dos principales acciones que hemos mencionado, que han significado dolorosas pérdidas para ambos adversarios y que más adelante comentamos con mayor detalle, parecían dar paso a un período de calma que hacía presagiar un freno a la escalada propiciado por nuevas ofertas de mediación, esta vez provenientes del secretario general de las Naciones Unidas, señor Pérez de Cuéllar, y que habían sido aceptadas por ambas partes, aunque con mayores reticencias por parte de Gran Bretaña, la prensa se hace eco de una moción, firmada por veinte parlamentarios conservadores británicos, que propone que, si Argentina no se aviene a sus razones, se considere la posibilidad de atacar instalaciones militares en territorio continental argentino. Y casi simultáneamente, como para justificar el hundimiento del *General Belgrano*, Gran Bretaña extiende la zona de exclusión hasta 12 millas del continente lo que, seamos conscientes de ello, no puede extrañar a nadie viniendo de la Gran Bretaña pues, lo que en el fondo se busca con esta medida, es que el ataque al portaviones *25 de mayo*, si se produce, quede justificado con ella y no levante las protestas mundiales que levantó el hundimiento del crucero.

Desgraciadamente parece que la crisis no ha llegado a su fin en lo que al empleo de la fuerza se refiere; los que no buscan el acuerdo sino la rendición de su oponente, sin condiciones que contribuyan a una satisfacción común, parecen no comprender que hoy no resulta posible aislar las crisis de este tipo cuando los intereses de ambas superpotencias, por su carácter global, se encuentran en juego.

Los nuevos bombardeos a que se ve sometido Puerto Argentino, el traslado de nuevas unidades y aviones desde Gran Bretaña a la zona del conflicto y las mutuas bajas que continúan produciéndose en la isla de San Pedro, donde todavía luchan las fuerzas especiales argentinas que se retiraron a la zona montañosa al invadir la isla los británicos, no son pasos hacia la paz que el mundo entero reclama. Tampoco el gesto del señor Luns, ironizando sobre el ex *General Belgrano*, en una postura semejante a la del ex gobernador británico que antes comentábamos, pone una nota de buena disposición en el ambiente.

Consideraciones estratégicas.

Ahora parémonos un momento a recapacitar sobre las implicaciones del conflicto en el actual "status quo" que nos presenta, enfrentados, a los dos modos diferentes de vida, a los dos distintos mundos: el occidental, que por su imprevisión provocó la actual situación, y el soviético, que con su imperialismo comunista intenta ganar al mundo conocido para su causa.



Avión *Mirage III-C*.

Cuando los que estamos acostumbrados a estudiar estos temas, con el indudable *handicap* que significan nuestras convicciones, alabábamos una y otra vez el ejemplar comportamiento de las democracias occidentales en la conducción de este tipo de conflictos, Estados Unidos, al apoyar la postura intransigente y colonialista de la Gran Bretaña, viene a abrirnos los ojos: Occidente está proporcionando a la Unión Soviética la oportunidad que siempre ha esperado y nunca, hasta ahora, ha podido alcanzar por los medios que, tradicionalmente, ha puesto en práctica; se le está entregando la preponderancia en un continente tan vulnerable y tan poco proclive a sus ideas como es el subcontinente americano, y todo a causa del empeñamiento de una nación que se comporta como trasnochada potencia colonizadora y que reclama la aplicación inmediata de una resolución de las Naciones Unidas cuando, reiteradamente, ha despreciado otras del mismo organismo que no la favo-

recían en sus afanes de mantener un imperio ya perdido por razón del transcurrir de los años.

Es lógico esperar que un pueblo abandonado de todos pueda aproximarse a cualquiera que en esos momentos le tienda una mano. Occidente se está jugando la gran baza de que Argentina se aproxime a la Unión Soviética, internacionalizando así un conflicto que su líder ha sido incapaz de controlar, si no entregando a su través el control del subcontinente austral americano a manos soviéticas.

Es hora de que ese occidente recupere su sentido de la razón, de que se reconozca la absurda situación de existencia de colonias, incluso en el mismo seno de la vieja Europa, que nada dicen en beneficio suyo cuando pretende oponerse a los intentos colonialistas de otro signo.

Para analizar cuánto valen las Malvinas para los protagonistas directos de la crisis y para los demás intereses que presionan a lo largo y a lo ancho de la geografía mundial, creemos necesario centrar el tema, primeramente, con una serie de consideraciones sobre el valor de las islas, por su situación y posibles recursos a los que puede proporcionar acceso.

Una simple mirada al mapa nos enseñará que el control del acceso suroccidental del océano Atlántico sólo puede conseguirse desde su vertiente oriental. El paso de Drake, entre la Tierra de Fuego y la península Antártida, tiene aproximadamente 600 millas de anchura y está flanqueado por las Orcadas, Sandwich del Sur y Georgias del Sur, que forman un saco orientado W-E con su boca en el paso de Drake y una ruptura de otras 600 millas al norte, flanqueada por los archipiélagos de las Malvinas y las Georgias del Sur, donde las Malvinas se proyectan 250 millas a levante de las costas continentales de la Tierra de Fuego.

El conjunto de los archipiélagos en disputa poseen, por tanto, una posición geobloqueante sobre ese enlace del sur entre ambos océanos, Pacífico y Atlántico, que adquiere una enorme importancia ante la realidad de la vulnerabilidad del canal de Panamá, situado en una zona cada vez más conflictiva y blanco primordial de los primeros ataques en un futuro conflicto generalizado.

Pero quizá, con ser importante, no sea este el valor principal que los archipiélagos aportan a la estrategia mundial.

La Antártida, hoy por hoy, no es sino un inmenso continente, equivalente al conjunto de Europa y Australia, cubierto de hielo en su mayor parte y difícil de explotar en su totalidad; las pocas prospecciones que en él se han llevado a cabo en busca de indicios de existencia de hidrocarburos han dado resultados positivos en cuanto a gases y parecen prometedoras en otros aspectos. Pero, con el avance de la tecnología previsto de aquí a 1989 (fecha en que se estudiarán las reclamaciones de soberanía de todos los países interesados en el continente austral), se hará posible todo este tipo de prospecciones y con-

secuente explotación de las riquezas que el subsuelo contenga, con lo que el paso de Drake, con su riqueza en nódulos de manganeso, y la Antártida, que puede convertirse en importante fuente de recursos de los que el "krill" constituye una fuente básica de proteínas de cara al futuro. Las Malvinas, Orcadas, Georgia y Sandwich pueden convertirse en excelentes bases intermedias de comercialización de todos estos recursos antárticos.

Hasta aquí hemos hablado sólo de la importancia estratégica de los archipiélagos debida a su posición geográfica pero, al estudiar sus propias posibilidades, independiente del potencial antártico o de su posición geobloqueante, encontramos en el de las Malvinas un gran potencial en dos importantes aspectos de los que algo ya hemos mencionado: el "krill" de la Antártida se extiende hasta estas aguas en su edad madura y en sus mayores tamaños, lo que permite su explotación con menor riesgo de exterminación de la especie y en condiciones climatológicas notablemente más favorables que en el resto de la zona; también se poseen indicios de existencia de hidrocarburos en su plataforma, que resultarían de fácil extracción en caso de confirmarse en cantidades rentables.

La proyección de los territorios de soberanía de los países en litigio para la explotación del continente antártico, que ya hemos mencionado y uno de los cuales es Gran Bretaña, es también tema de gran importancia, por cuanto será uno de los argumentos de más fuerza al negociar en 1989, y tanto las Malvinas como las Sandwich, Georgia y Orcadas pesarán en la balanza por constituir las tierras más próximas y un gran conjunto de territorios a proyectar sobre aquella región.

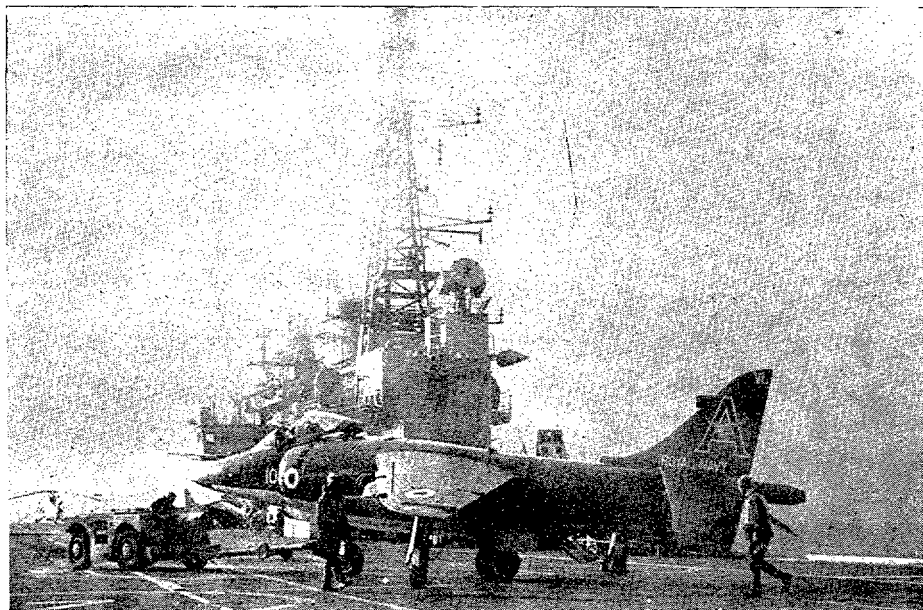
Argentina aduce, para justificar su soberanía tanto sobre las islas como sobre el continente austral, los derechos derivados del Tratado de Tordesillas, que el mundo entero aceptó en su día, y la herencia de España de las tierras "descubiertas o por descubrir al oeste de la línea imaginaria trazada a 370 leguas al oeste de la isla de Cabo Verde" (aproximadamente el meridiano de 40° W), y que de algún modo se encontraban vinculadas a su propio territorio en el momento de la emancipación.

Gran Bretaña no acepta ya la tesis del Tratado de Tordesillas y aduce razones de descubrimiento y exploración para reclamar su participación en la Antártida, y razones de conquista para la perpetuación del colonialismo que ejerce sobre los archipiélagos que han dado, por su disputa, lugar a la presente crisis.

Aspectos políticos del conflicto.

La opinión en los foros internacionales, que en un principio fue de condena (especialmente en las Naciones Unidas) de la acción argentina, y exigía la retirada de sus tropas de las islas en cumplimiento estricto

de la Resolución 502 de la ONU, aprobada con sólo cuatro abstenciones en el Consejo de Seguridad (del que formaba parte España y fue uno de los votos de abstención), puede cambiar, no en cuanto la exigencia de aplicación de la resolución, pero sí en una disminución del apoyo moral a Gran Bretaña, e incluso en una condena (salvo aplicación de vetos), debido a lo desproporcionado de la escalada a que este país ha sometido a la crisis. La condena y el embargo establecido por las Comunidades Económicas Europeas a Argentina a petición de Gran Bretaña ya es menos unánime. Solamente la OTAN se mantiene en su línea de apoyo incondicional a la Gran Bretaña.



Avión *Sea Harrier*, a bordo del portaaviones *Hermes*.

En el ámbito de las superpotencias, Estados Unidos ha finalizado decantándose abiertamente hacia el lado sajón, tras acusar a Argentina de intransigencia, sin contemplar bajo el mismo prisma la actitud inglesa que, al contrario de la argentina, en ningún momento ha cedido un ápice de su postura inicial y se ha limitado a exponer su voluntad de alcanzar un arreglo diplomático, siempre sometido a sus condiciones y respaldado por la fuerza de la presencia, e incluso la acción, de su Fuerza Naval. Al parecer, el presidente Reagan ha manifestado reconocer parte de la razón en la postura argentina, aunque piensa que también existe razón en algunos planteamientos de los británicos; si ésto significa la voluntad de hacer nuevos esfuerzos para que se alcan-

ce un acuerdo, creo que será bien recibida en el mundo. En caso contrario, contribuirá a la falta de confianza que, en su buena fe, tienen o van adquiriendo muchas naciones.

La Unión Soviética, tras condenar las acciones británicas, parece a la espera de acontecimientos que le permitan ocupar ese vacío estratégico que Estados Unidos puede dejar libre en el subcontinente. Han circulado rumores, sin confirmar, que atribuyen a la Unión Soviética ayuda a la Argentina, por medio de inteligencia, sobre los movimientos de la Fuerza Naval británica; estos rumores fueron especialmente intensos durante el tránsito de esta Fuerza Naval desde la metrópoli a la zona del conflicto.

En el orden interno ambos gobiernos, argentino y británico, parecen atravesar dificultades, que pueden agravarse de no obtener resultados positivos en la crisis que tantos sacrificios está exigiendo de sus respectivos pueblos. La Junta puede caer si se comprueba que este enorme esfuerzo fracasa en sus fines, y más firme, tras las últimas elecciones en que los conservadores han barrido en los municipios británicos, parece ser la posición de la señora Thatcher a pesar de las críticas de la oposición laborista; de todos modos, la derrota, o una no significativa victoria derivadas del conflicto, pueden volver a complicar la situación del gobierno conservador, llegando, incluso, a obligarle a dimitir.

En el seno de la Organización de Estados Americanos las posturas están precipitando los acontecimientos: Nicaragua ya ha solicitado la formación de una nueva OEA que excluya a los Estados Unidos, lo que vendría a dar la importancia que tiene la reciente propuesta de cambio de la sede de la Organización: Venezuela se ha unido a las primeras reacciones de Brasil y Uruguay ante la crisis, y habla de ayudar militarmente a Argentina si los británicos atacan su territorio continental, como han amenazado hacer. Unas posturas, en fin, que deben hacer meditar sobre la conveniencia de evitar una mayor escalada y acercar a ambos contendientes en sus puntos de vista sobre el tema central de la crisis de las Malvinas: la soberanía.

La situación, bajo el punto de vista táctico.

Vamos a pararnos aquí un momento para hacer un corto estudio sobre las fuerzas enfrentadas en la zona y su despliegue en el momento de iniciarse las hostilidades; es decir, marquemos el momento inmediatamente anterior a la invasión de las Georgia del Sur por los británicos, cuando se planteó la batalla, y hagamos unas reflexiones sobre las posibilidades de ambos contendientes *sin tener en cuenta los auxilios militares que puedan haber recibido*, los británicos de los americanos y los argentinos de Uruguay, único país del que se han filtrado a la prensa noticias en este sentido.

1. LAS FUERZAS ARMADAS ARGENTINAS.

La República Argentina contaba, al inicio de las operaciones, con las siguientes unidades, todas ellas implicadas en el conflicto.

1.1. *Fuerzas navales.*

- 1 portaviones, 25 de Mayo, capaz de operar con 14 aviones *Sky Hawk* o *Super Etendard* y 4 helicópteros *Sea King*.
- 2 destructores tipo *Sheffield*, de fabricación británica, armado con misiles *Sea Dart* y *Exocet*.
- 2 destructores tipo *Fletcher*.
- 4 destructores tipo *Fram II*, armados con *Exocet*.
- 1 crucero, *General Belgrano*, armado con misiles de defensa de punto.
- 2 corbetas tipo TNC 45 de construcción alemana, A/S.
- 2 submarinos tipo 209, de construcción alemana, armados con torpedos.
- 2 submarinos tipo *Guppy*, de construcción americana, armados con torpedos.
- Un número indeterminado de patrulleros, avisos y otras unidades sutiles.
- 4 aviones A/S tipo *Neptune*, con radar de superficie.
- 10 aviones *Grumman Tracker*, con radar de superficie, A/S.
- 79 aviones *Sky Hawk*, cazabombarderos todo tiempo, de fabricación americana.
- 16 aviones *Super Etendard*, de fabricación francesa, cazabombarderos todo tiempo, armados con misiles *Exocet*.

1.2. *Fuerzas aéreas.*

- 19 *Mirage III*, cazabombardero de fabricación francesa, todo tiempo.
- 24 *Dagger*, similares al anterior, de fabricación israelita, todo tiempo.
- 9 *Canberra*, de fabricación británica, bombardero convencional.

1.3. *Fuerzas de tierra.*

Además del grueso de su ejército, que permanece en el continente, han destacado una unidad de tipo brigada reforzada (aproximadamente 14.000 hombres), con armamento sofisticado, en las Malvinas, y otra unidad, de tipo compañía, además de 40 hombres especialmente adiestrados en la guerra de guerrillas, en la isla de San Pedro del archipiélago de las Georgias. Algunas de estas unidades son de Infantería de Marina.

2. FUERZAS BRITÁNICAS.

Los británicos han destacado a la zona de operaciones las siguientes unidades:

2.1. Fuerzas navales.

- 2 portaviones, *Hermes* e *Invincible*, capacitados sólomente para operaciones con aviones de despegue vertical tipo *Harrier*. Cada uno se estima transporta 10 aviones *Sea Harrier* y 10 helicópteros *Sea King*.



Helicóptero británico *Lynx*, embarcado.

- 2 destructores tipo *Country*, armados con misiles a/a de defensa de punto y de zona y transportando un helicóptero.
- 4 destructores tipo *Sheffield*, armados como los anteriores.
- 3 fragatas tipo *Amazon*, armadas con misiles de defensa de punto, *Exocet* y un helicóptero.
- 4 fragatas tipo *Leander*, con armamento similar a las anteriores.
- 2 fragatas tipo *Rothsay*, con similar armamento.

Un número no determinado de buques de apoyo logístico, entre los que se encuentran un buque hospital (*Uganda*), un transporte de tropas (*Canberra*), y están en camino hacia la zona o próximos a partir un portacontenedores reformado para operar con

aviones de despegue vertical, y otro transporte de tropas (*Queen Elizabeth II*). Cuentan, además, con 7.000 infantes de marina, en la zona o en camino hacia ella, y parece han recibido el refuerzo de otros 20 aviones *Sea Harrier*.

2.2. Fuerza aérea.

Operando desde la isla de Ascensión cuentan con un número no determinado de aviones *Vulcan*, que han de repostar en vuelo para alcanzar sus objetivos en el Atlántico Sur. También han anunciado la intención de incorporar a la zona un avión *Awacs*.

Las cifras son, en sí, demasiado frías y no proporcionan una clara idea de la proporción de fuerzas. Por ello vamos a analizar, uno a uno, los distintos factores a que dan lugar o tienden a modificar, de algún modo, los aparentes resultados de la comparación.

Geografía.—La proximidad de las bases aéreas y navales argentinas a la zona de operaciones concede a los argentinos las ventajas de utilización de sus unidades en cualquier momento sin el desgaste a que la permanencia en la mar somete a las unidades británicas. La distancia de las Malvinas al territorio británico metropolitano introduce aspectos negativos en la operatividad de las unidades británicas, debido al riesgo a que estarán sometidas sus largas líneas de apoyo logístico.

Clima y meteorología.—Estos factores son opuestos a todo tipo de operaciones en la mar. No en vano se han venido en llamar *los cuarenta rugientes* a la franja de mar comprendida entre los 40° y 50° de latitud S del Atlántico. Esta circunstancia perjudicará a ambos bandos por igual en las operaciones navales, pero el tiempo juega a favor de Argentina ante la proximidad del invierno, que puede impedir o reducir sensiblemente la intensidad de las operaciones, especialmente las anfibas.

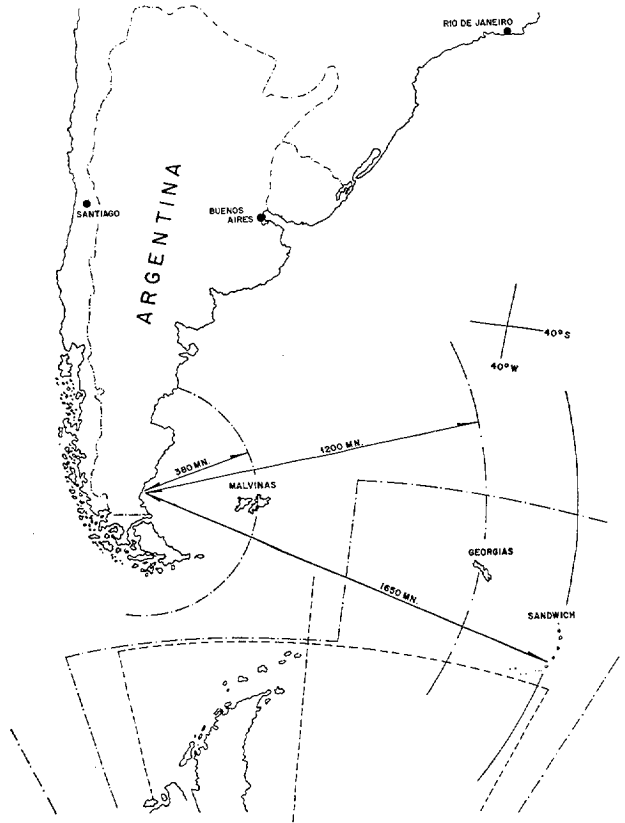
Moral.—Indudablemente están más motivados en esta confrontación los argentinos que los británicos, aunque éstos cuentan con la historia de sus guerras coloniales y su perdida grandeza que han de influir positivamente en su ánimo a la hora del combate.

Adiestramiento.—Inútil, parece, incidir sobre este punto. Los británicos siempre han sabido “estar” en la mar y aún conservan esa cualidad. Podemos estimar su adiestramiento, en cuanto a la parte naval pura, como excelente. El de sus fuerzas de desembarco, aunque fuera también excelente al salir de sus puertos de partida, tiene que haberse

resentido por la larga espera a bordo con malos tiempos y sin una misión clara e inmediata.

En cuanto al adiestramiento de las fuerzas argentinas, puede considerarse bueno en la mar, puesto que siempre ha sido la primera potencia naval de Hispanoamérica, y bueno en tierra, con unidades que pueden calificarse de excelentes.

Logística.—A corto plazo parecen no tener problemas ninguno de los adversarios. A medio plazo los británicos pueden tener dificultades, especialmente si Argentina es capaz de hostigar a sus líneas de abastecimiento procedentes de Ascensión. A largo plazo los problemas pueden ser para los argentinos, por la dependencia del exterior de su material de guerra, incluida la munición; sólo el levantamiento del embargo de armas y el bloqueo por parte de sus suministradores habituales (Francia especialmente) o la ayuda de las naciones vecinas podría paliar este problema, y nunca resolverlo en su totalidad.



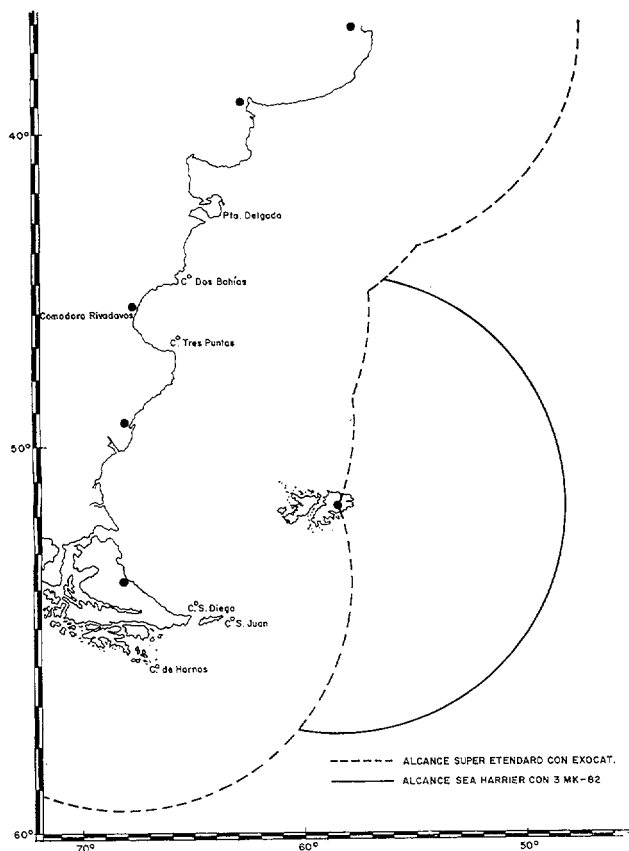
Potencia relativa del combate.

Guerra de superficie.—En lo relativo a la exploración, Argentina sólo cuenta con la información de sus aviones de patrulla marítima y las fuentes exteriores, especialmente del resto de los países de la OEA, mientras Gran Bretaña cuenta, al parecer, con la información de satélite norteamericano.

Tampoco cuenta Argentina con defensas antimisil en sus buques y sí los británicos, pero los aviones *Super Etendard* pueden ser un arma temible, como ya han demostrado.

En la utilización de misiles s/s los británicos cuentan con los helicópteros embarcados, que pueden llegar a equilibrar la desventaja que los aviones argentinos parecen significar, en combate a media distancia.

En los encuentros a corta distancia, si llegan a tener lugar, la experiencia británica y su superior número de unidades y mejor calidad en direcciones de tiro puede ser decisiva.



Guerra antiaérea.— Sólo dos buques argentinos poseen misiles de medio alcance y, como hemos dicho, ninguno armamento antimisil, siendo los medios de detección equilibrados, contando con las instalaciones argentinas en tierra.

Sin embargo, existe una clara superioridad argentina en aviación, que puede prestar apoyo a sus unidades de superficie siempre que actúen éstas dentro del radio de acción de aquéllas para estas misiones.

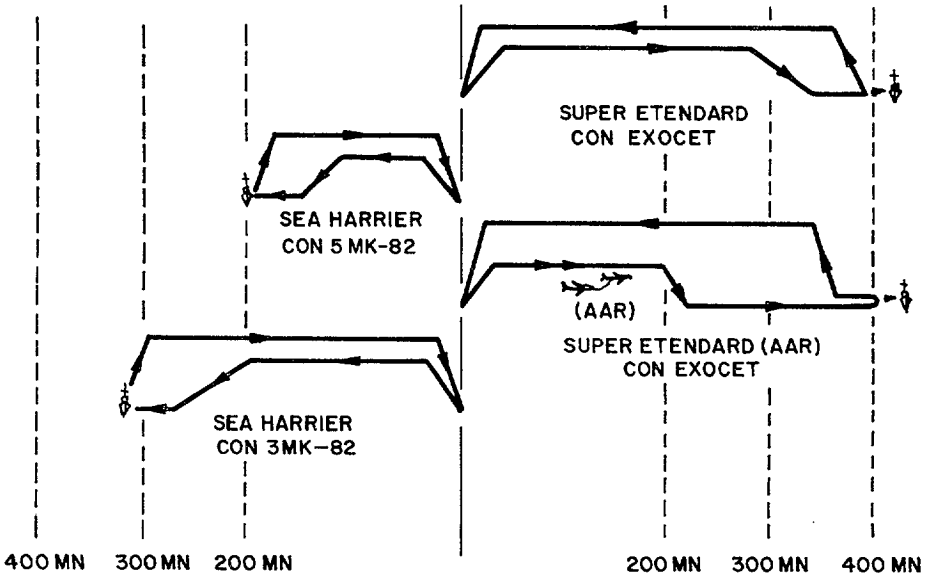
Guerra antisubmarina.— De nuevo aquí son superiores las fuerzas británicas, apoyadas por sus helicópteros embarca-

dos, aunque los bajos fondos que se extienden desde las Malvinas al continente dificultarán los movimientos de sus submarinos, haciéndolos más vulnerables.

Los británicos no poseen aviación antisubmarina, excepción hecha de los helicópteros, lo que dificultará las búsquedas de zona y les obligará a mantenerse a la defensiva en este tipo de guerra.

El radio de acción de las unidades aéreas argentinas obligará a la

flota británica a mantenerse por fuera del arco de las 430 millas centrado en las posibles bases de estas unidades, y a buscar al portaviones *25 de Mayo* para tratar de dejarlo inoperativo, impidiendo de este modo el aumento que en el alcance de los aviones *Super Etendard* puede proporcionar.



No parece probable un rápido éxito británico en este sentido, a pesar de las fuerzas de Infantería de Marina que han trasladado y continúan trasladando a la zona. De todos los profesionales es sabido que, para realizar operaciones anfibas con garantías de éxito, es preciso contar con la absoluta superioridad naval y aérea, y en este caso, aunque la primera pueda ser obtenida, la obtención de la segunda es difícil de asegurar si no se procede al ataque en el origen a las unidades aéreas, ataque que obligaría, con las actuales fuerzas en litigio, a un acercamiento de la flota a suelo argentino que haría peligrar la integridad de sus unidades. (Ver figura 5).

Se puede aducir que los *Sea Harrier* británicos no han sido capaces de proporcionar esa superioridad, y tratar de devaluarlos por ello como avión naval, pero existen dos razones fundamentales para que los acontecimientos se hayan presentado así. En primer lugar, los *Sea Harrier* son insuficientes en número para la operación que se pretende por parte británica y en segundo lugar, las especiales características de

este avión no lo configuran como un avión de superioridad aérea, sino como una unidad de apoyo a tierra con capacidad (bastante importante, por cierto) de interceptación.

Sin embargo, el papel que los *Harrier* han desempeñado y están desempeñando en el conflicto es muy significativo. Sin ellos la Flota británica no estaría allí ni hubiera podido atacar las instalaciones de Puerto Argentino; sin la presencia de los escoltas tampoco hubiera sido posible la presencia de los portaviones ni, por tanto, las acciones a que nos hemos referido. Las flotas continúan presentándose como un conjunto operativo en el que los tipos de unidades se complementan unos a otros y de las que no se pueden separar uno de sus componentes sin menoscabo de la eficacia del conjunto.

Análisis de las principales acciones presentadas hasta el momento.

El día 2 de mayo, el crucero *General Belgrano*, escoltado por dos unidades más, se encontraba en una situación al NW y cercana al cabo de San Juan, de la isla del Estado, cuando recibió a las 16,00 horas, aproximadamente, los impactos de dos torpedos.

A todos ha extrañado la situación de la agrupación en el momento del ataque, en fondos de más de 1.000 metros que facilitaban la acción de los submarinos británicos. Para encontrar la respuesta al interrogante que planteaba esa situación, respuesta que no han facilitado las autoridades argentinas, hemos de recurrir a la poca información de que se dispone y a nuestra imaginación.

Al parecer, el destructor británico *Exeter* se había incorporado a la flota británica, al iniciarse la crisis, procedente de un puerto de Perú, en el Pacífico, y navegando, precisamente, a través del estrecho de Magallanes. Un buque de aprovisionamiento británico, que esperaba en Chile el momento de ser transferido a la Armada de aquel país, fue reclamado por los británicos e incorporado a su flota, en aguas de las Malvinas, efectuando la travesía a través de la misma vía marítima.

Probablemente la misión del *General Belgrano* y su escolta era, en el momento del ataque, la vigilancia de aquellas aguas de acceso al estrecho para prevenir su utilización por parte de otras unidades británicas. Cualquiera que fuera esta misión, navegaba, según declaraciones de su comandante, rumbo a la costa, posiblemente hacia Usuaia, cuando recibió los impactos.

La razón de la gravedad de sus averías es, sin duda, el efecto del arma empleada en el ataque, probablemente dos torpedos *Tigerfish*, los más modernos y de mayor poder destructor que poseen operativos los británicos, con 300 Kg de carga explosiva, que producen efectos

equivalentes a los causados por la explosión simultánea de 12 proyectiles de 10".

Indudablemente una agrupación como la que se presentaba al submarino británico constituía un riesgo para la flota británica, pero ello no justifica, en este caso en que de crisis se trata, el ataque fuera de las aguas consideradas de "exclusión".

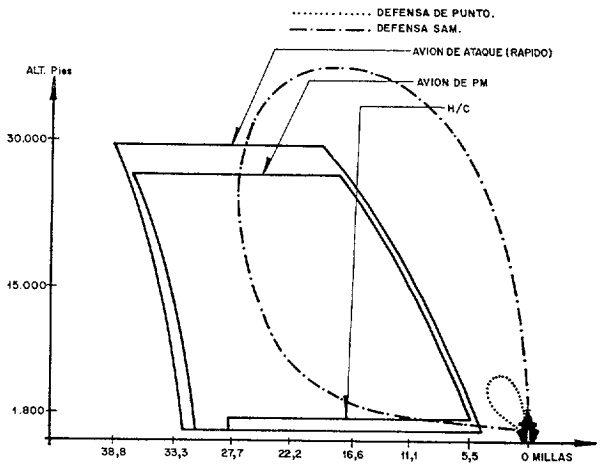
La otra acción espectacular que, hasta el momento, se ha desarrollado en este conflicto, ya hemos mencionado que fue la fulminante respuesta argentina al hundimiento de su crucero. Un avión *Super Etendard* hundía al destructor *Sheffield* y probablemente averiaba a otro buque (quizá el portaviones *Hermes*) con dos misiles *Exocet*.

Nuevamente la pregunta queda en el aire. ¿Cómo fue posible que la flota británica, con su sofisticado armamento y sistemas de contramedidas, permitiera al avión acercarse a distancia de lanzamiento? Y, una vez lanzado el misil, ¿no existirían en el *Sheffield* contramedidas y armamento antimisil capaces de anular la amenaza? ¿Cómo fue suficiente un solo impacto para hundir al buque?

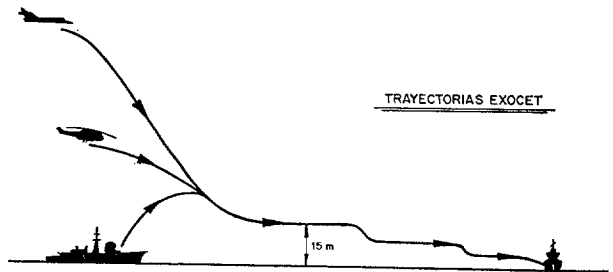
No tenemos las respuestas exactas a todas estas preguntas, pero podemos intentar responder a ellas:

En primer lugar, el *Exocet AM-39* es un misil con guía final de radar activo y tiene un alcance aproximado de 40 millas cuando se lanza desde una plataforma en vuelo; es decir, pudo lanzarse desde más allá del horizonte visual o radar si la aproximación se efectuó a baja cota.

CAMPOS DE TIRO DEL AM-39



Sea cual fuere la altura de la aeronave lanzadora, el AM 39 se alinea en picado, por el camino más corto, con la trayectoria standard en vuelo rasante de los misiles EXOCET.



TRAYECTORIAS EXOCET

En segundo lugar, probablemente el lanzamiento y posterior impacto sorprendió al buque, que no contaba con armas antimisil eficaces.

En cuanto al poder destructor del arma, piénsese que equivale a la explosión simultánea de siete impactos directos de proyectiles de 10" (los de nuestro *Canarias* eran tan sólo de 8").

Con objeto de aclarar más estas explicaciones y de ayudar a que cada uno deduzca sus propias conclusiones, se acompaña un gráfico en el que se muestran la trayectoria teórica del misil y los alcances, también teóricos, de los sistemas de defensa de punto que montaba el destructor *Sheffield*.



Nos hemos limitado a exponer unos acontecimientos y a hacer unos comentarios de los distintos campos de la guerra y la política en que se aprecia su posible influencia.

Para extraer conclusiones válidas, especialmente en el campo militar, no es aún el momento. Los condicionantes políticos y de todo orden que inciden en la conducción de la crisis, condicionan al militar y enmascaran los diversos aspectos de la actuación de la fuerza, impidiendo, primero, el análisis profundo y falseando, después, los resultados de las acciones.

Cuando la crisis se haya resuelto, en uno u otro sentido, será llegado el momento de efectuar esos análisis y de exponer, en otro trabajo, los resultados globales o particularizados que se aprecien.



TEMAS PROFESIONALES



CONFERENCIA DEL MAR: FINAL A MEDIAS

Entre la cal y la arena.



OMO no es la primera vez que escribo sobre el tema —y los lectores de la REVISTA tienen constancia de ello— (1), intentaré circunscribirme a los aspectos más nuevos y más sobresalientes de la última fase de esta larguísima Conferencia del Derecho del Mar, que oficialmente, y en mérito a la actitud decidida del presidente Koh, ha terminado, y no precisamente a gusto de todos. Cabe formularse ahora, dentro de las lógicas limitaciones de espacio y tiempo, una serie de interrogantes y consideraciones sobre el incierto futuro de la misma.

El año de 1981 tenía que haber sido el del “final feliz” al haberse dado las condiciones necesarias al término del período de reuniones veraniego de 1980, al lograrse el consenso sobre temas cardinales y adoptarse el Proyecto informal del Convenio. En palabras del entonces

(1) Pueden consultarse, como antecedentes, mis trabajos: “La Conferencia del Mar pasa su Ecuador” (REVISTA GENERAL DE MARINA, junio de 1979) y “Conferencia del Mar: ¿Ultimo asalto?” (REVISTA GENERAL DE MARINA, diciembre de 1980). También, “La Conferencia del Mar: De la esperanza al desencanto”, en la *Revista de Política Internacional*, de enero-febrero de 1979.

jefe de la delegación norteamericana, embajador Elliot Richardson, aquello fue la entrada en la recta final que llevaría a la adopción definitiva del Convenio. Desgraciadamente, esto no se hizo realidad porque al comienzo de la primera parte del período de sesiones de 1981 en Nueva York, los Estados Unidos se negaron a participar activamente en el diálogo hasta que su nuevo Gobierno no "reexaminara" el proyecto de Convenio y precisara su postura ante soluciones que parecían ya discutidas y concertadas. Es así como el X Período de Sesiones se vio bloqueado, y las perspectivas de que el Convenio fuese adoptado en dicho año, descartadas, ya que era evidente que no podía esperar una postura final de la delegación norteamericana antes de fin de año, y que el análisis de parte del proyecto relacionado con el régimen y sistema internacionales de gestión y utilización de la "zona" mostraba que no era aceptable para los Estados Unidos por darse objeciones "serias y esenciales" acerca de aquellas soluciones inaceptables por las corporaciones multinacionales interesadas en la minería de los mares a grandes profundidades. Indudablemente, este estancamiento incidió negativamente en los trabajos de la Conferencia, introduciendo en sus filas elementos de crisis y tensiones, con serias amenazas de que los esfuerzos de ocho años se malograrán o se transformarían en algo opuesto a los objetivos para los que se crearon.

Pero tras la cal surgió la arena. A primeros de febrero del año en curso, la oficina del secretario de Prensa de la Casa Blanca anunciaba que los Estados Unidos volvería a intervenir en las negociaciones del XI Período de Sesiones, y que trabajarían junto con los restantes países para la consecución de un tratado aceptable, aunque seguían manteniendo serias reservas sobre algunos aspectos de la reglamentación de la minería de los fondos oceánicos. Esta declaración abrió nuevamente las puertas a la esperanza, y el propio secretario general de las Naciones Unidas, Javier Pérez de Cuéllar, se mostró convencido de que los Estados Unidos llegarían al XI Período de Sesiones de la Conferencia imbuidos de un espíritu constructivo y flexible, que tendría en cuenta los muchos años de negociaciones y el abrumador deseo de los participantes de dar cima a la Convención en 1982. El final de la Conferencia no ha respondido a las risueñas previsiones de Pérez de Cuéllar, pero no adelantemos acontecimientos...

A la busca de un objetivo.

De conformidad con el calendario previsto, aprobado en Ginebra el pasado año, la Conferencia dedicó las tres primeras semanas del período recién concluido a negociaciones sobre cuestiones pendientes, a fin de agotar todos los esfuerzos para alcanzar un acuerdo general. Las cuestiones que estaban aún sobre la mesa eran las relativas a la Comisión Preparatoria —órgano que preparará el camino para las

instituciones que se establecerán una vez que la Convención entre en vigor, en especial la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos—; los medios para proteger las inversiones preparatorias que puedan efectuar antes de que la Convención entre en vigor algunas compañías que se proponen dedicarse a la explotación de los fondos marinos, y la participación en la Convención de entidades distintas de los Estados, incluidos los movimientos de liberación nacional. Todas estas cuestiones fueron ampliamente debatidas, y examinados sus resultados por el pleno de la Conferencia, que publicó un memorándum preparado por el Colegio (2) conteniendo todos los cambios que se incorporaron al Proyecto de Convención; tras de ello se decidió la presentación e incorporación de enmiendas oficiales al texto, y la aplicación de los procedimientos que permitieran llegar a un acuerdo general sobre éstas; y en la última semana, en auténtica carrera “contra reloj”, sometimiento del Convenio a la aprobación —con resultado nada halagüeño, como se verá—, resolución sobre el establecimiento de la Comisión Preparatoria, y acta final de la Conferencia, que será refrendada en Caracas, primera sede que albergó a los numerosos y entonces ilusionados participantes.

Hasta el momento, el objetivo parece logrado a medias. Por primera vez, la Conferencia tuvo ante sí un texto oficial denominado “Proyecto de Convención” (3) en lugar de la serie de textos oficiosos para la negociación en que ha venido trabajando desde 1975; y es un texto en el que se aborda la mayor parte de los usos humanos de los océanos, incluidos el transporte marítimo, la pesca y la explotación de los recursos. Se definen diversas zonas marítimas, dos de las cuales, los fondos marinos y la alta mar, tendrían un estatuto internacional y las restantes estarían bajo la soberanía o la jurisdicción de los diferentes Estados ribereños. Se enuncian las normas sobre protección del medio marino y regulación de la investigación científica marina, figurando también disposiciones sobre el desarrollo y transferencia de tecnología marina. Y aunque de los puntos más sobresalientes del proyecto de Convención tratamos más adelante, es necesario hacer referencia a las nuevas disposiciones incluidas en el mismo.

Las nuevas disposiciones del Proyecto de Convención.

El haberse llegado dentro de un clima esperanzado a la certeza de que habría Convenio quedó patente en los resultados del X Período de

(2) El llamado “Colegio” está integrado por el presidente de la Conferencia; los presidentes de las tres Comisiones principales; el presidente del Comité de Redacción, y el relator general. Es, por tanto, el máximo organismo colegiado de la Conferencia del Mar.

(3) El “Proyecto de Convención” se distribuyó el 28 de agosto de 1981, en Ginebra, bajo las siglas de A/ CONF. 62/ L. 78, sustituyendo a los anteriores textos oficiosos y sus revisiones.

Sesiones, y en el Proyecto autorizado por la Conferencia se contenían tres cambios con respecto al texto oficioso anterior, y que podían entenderse como logros positivos. Concretamente eran los siguientes:

a) Una solución de compromiso con la nueva fórmula para la delimitación de las zonas económicas exclusivas y las plataformas continentales de los Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente. Esta fórmula estipula que la delimitación "se efectuará por acuerdo... sobre la base del Derecho internacional..., a fin de llegar a una solución equitativa". Fórmula que fue presentada por el presidente Koh en agosto de 1981, a fin de resolver los desacuerdos existentes desde hacia largo tiempo entre un grupo de Estados que deseaban que se hiciese referencia al principio de la equidistancia (trazar el límite a mitad de camino entre las dos líneas costeras) y otro grupo que prefería una referencia más general a "principios equitativos". Sobre la base de las opiniones expresadas en la Conferencia después de la presentación del nuevo texto, el Colegio llegó a la conclusión de que éste se ajustaba al criterio de un apoyo amplio y sustancial. No obstante esta solución conciliatorias, expresaron reservas sobre el nuevo texto del artículo varias delegaciones (Bahrein, China, Egipto, Emiratos Arabes Unidos, Estados Unidos, Irán, Israel, Kuwait, Omán, Portugal, Qatar y Venezuela).

b) Una decisión adoptada también en sesión plenaria de agosto último, en el sentido de que se indicase en el texto que Jamaica era la sede de la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, y la República Federal Alemana, la sede del Tribunal del Derecho del Mar, órganos que habrán de crearse de acuerdo con la Convención.

c) Diversas recomendaciones del Comité de Redacción, aprobadas en sesiones plenarias de la Conferencia, con objeto de mejorar el texto y garantizar la concordancia entre las versiones de los seis idiomas oficiales.

Los aspectos sobresalientes del Proyecto.

Es del todo imposible, dentro de los límites impuestos a este trabajo, el análisis pormenorizado de todas y cada una de las partes principales del proyecto de Convención. Un breve examen casi telegráfico nos ofrecerá la siguiente disección:

Preámbulo.—En el que se explican los principios rectores de la Convención, que incluyen la necesidad de un nuevo instrumento sobre el Derecho del mar que resulte generalmente aceptable, la interrelación de los problemas del espacio oceánico, la conveniencia de establecer un nuevo orden jurídico para los mares que esté vinculado a la realización de un orden económico internacional y el deseo de desarrollar

la declaración de 1970 de la Asamblea General en el sentido de que los fondos marinos, así como sus recursos, son patrimonio común de la Humanidad.

Términos empleados (Parte I).—Se definen “Zona”, “Autoridad” y “actividades en la Zona” en relación con los fondos marinos internacionales, así como “contaminación del medio marino” y “vertimiento”.

Mar territorial y zona contigua (Parte II).—El Estado ribereño tendría soberanía sobre su mar territorial hasta una anchura de 12 millas marinas, pero se permitiría el “paso inocente” de buques extranjeros por el mar territorial con fines pacíficos de navegación. En la zona contigua, que tendría una anchura de 12 millas marinas a partir del mar territorial, el Estado ribereño podría tomar las medidas de fiscalización necesarias para prevenir las infracciones de sus disposiciones aduaneras y sancionarlas.

Estrechos utilizados para la navegación internacional (Parte III).—Se permitiría a los buques y aeronaves de todos los Estados el “paso en tránsito” por esas aguas, siempre y cuando avanzaran sin demora y se abstuvieran de toda amenaza contra los Estados ribereños de los estrechos, quienes podrían reglamentar la navegación y otros aspectos del paso en tránsito.

Estados archipelágicos (Parte IV).—Los Estados constituidos por uno o varios grupos de islas que estén estrechamente relacionados entre sí y las aguas que las conecten ejercerían la soberanía sobre la zona del mar incluida dentro de líneas rectas trazadas entre los puntos extremos de las islas. Los Estados archipelágicos ejercerían la soberanía sobre tales aguas archipelágicas, pero los buques de todos los Estados gozarían del derecho de paso por vías marítimas designadas por el Estado archipelágico.

Zona económica exclusiva (Parte V).—El Estado ribereño tendría derechos de soberanía en las aguas que se extiendan hasta las 200 millas marinas de la costa con respecto a los recursos naturales y determinadas actividades económicas y tendría, asimismo, algún tipo de jurisdicción con respecto a la investigación científica y la conservación del medio marino. Todos los demás Estados gozarían de la libertad de navegación y sobrevuelo en la zona, así como de la libertad de tendido de cables y tuberías submarinas. Los Estados sin litoral y los Estados “con características geográficas especiales” tendrían “derecho a participar, sobre una base equitativa, en la explotación de una parte apropiada del excedente de recursos vivos de las zonas económicas exclusivas de los Estados ribereños de la misma región o subregión, teniendo en cuenta las características económicas y geográficas pertinentes”. La delimitación de la zona económica exclusiva entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente “se efectuará por acuerdo entre los mismos sobre la base del Derecho internacional..., a fin de llegar a una solución equitativa”.

Plataforma continental (Parte VI).—El Estado ribereño ejercería derechos de soberanía sobre esta parte de los fondos marinos a los efectos de su exploración y explotación de sus recursos, sin que ello afecte a la condición jurídica de las aguas y del espacio aéreo subyacentes. La plataforma continental se extendería por lo menos hasta las 200 millas marinas contadas desde la costa, o hasta las 350 millas marinas, e incluso más allá, en circunstancias especiales. El Estado ribereño tendría la obligación de compartir con la comunidad internacional una parte de los ingresos derivados de la explotación del petróleo y de otros recursos extraídos de cualquier parte de su plataforma continental más allá de las 200 millas.

Alta mar (Parte VII).—Todos los Estados gozarían de las libertades tradicionales de navegación, sobrevuelo, investigación científica y pesca, y tendrían el deber de tomar o cooperar con otros Estados en la adopción de medidas para la conservación y administración de los recursos vivos en la alta mar.

Islas (Parte VIII).—El mar territorial, la zona económica exclusiva y la plataforma continental de una isla serían determinados de conformidad con las normas aplicables a extensiones terrestres, pero las rocas no aptas para mantener habitabilidad humana o vida económica propia no tendrían zona económica exclusiva ni plataforma continental.

Mares cerrados o semicerrados (Parte IX).—Los Estados ribereños de mar cerrado o semicerrado deberían cooperar entre sí en materia de administración de los recursos vivos del mar y de políticas y actividades ecológicas y de investigación.

Estados sin litoral (Parte X).—Tendrían el derecho de acceso al mar y desde el mar y gozarían de libertad de tránsito a través del territorio de los Estados de tránsito por todos los medios de transporte.

Zona internacional de los fondos marinos (Parte XI).—Se establecería un “sistema paralelo” para la exploración y explotación de los fondos marinos profundos. Con arreglo a tal sistema, la autoridad internacional de los mismos ejercería el control sobre todas las actividades en la zona y estaría facultada para ejecutar sus propias operaciones de extracción de minerales por conducto de un órgano denominado “La Empresa”. Al mismo tiempo la autoridad celebraría con empresas privadas y estatales contratos mediante los cuales les concedería derechos de extracción de minerales en la zona, de manera que pudieran realizar sus operaciones de forma paralela a la autoridad, y los recursos de la zona se administrarían como “patrimonio común de la Humanidad”.

Protección y preservación del medio marino (Parte XII).—Los Estados tendrían la obligación de utilizar “los medios más viables de que dispongan” para prevenir y controlar la contaminación del medio marino. Los Estados serían responsables de los daños resultantes de la violación de sus obligaciones internacionales relativas a la lucha con-

tra la contaminación del medio marino, y tendrían la obligación de cooperar en el plano mundial y regional en la formulación y elaboración de reglas para la protección del medio marino, y se comprometerían a promover que se prestara asistencia técnica a los países en desarrollo en esta esfera.

Investigación científica marina (Parte XIII).—Todas las investigaciones en la zona económica exclusiva y en la plataforma continental se realizarían con el consentimiento del Estado ribereño, pero éstos estarían obligados a otorgar su consentimiento a otros Estados cuando la investigación se realizara con fines pacíficos y se cumplieran otros criterios enunciados en el texto.

Desarrollo y transmisión de tecnología marina (Parte XIV).—Los Estados estarían obligados a fomentar el desarrollo de la tecnología marina, “según modalidades y condiciones equitativas y razonables”. Al promover la cooperación, los Estados tendrían debidamente en cuenta todos los intereses legítimos, incluidos los derechos y deberes de los poseedores, los proveedores y los receptores de tecnología marina.

Solución de controversias (Parte XV).—Los Estados resolverían sus controversias relativas a la interpretación o la aplicación de la Convención por medios pacíficos. Cuando los Estados que fuesen partes en una controversia no hubieran podido convenir un medio de solución tendrían que someter casi todos los tipos de controversias a procedimientos obligatorios conducentes a decisiones obligatorias para todas las partes. Los Estados tendrían cuatro opciones: un nuevo Tribunal Internacional del Derecho del Mar, la actual Corte Internacional de Justicia, un tribunal arbitral o un tribunal arbitral especial. Algunos tipos de controversias se tendrían que someter a la conciliación, un procedimiento cuyo resultado no sería obligatorio para las partes.

Disposiciones generales (Parte XVI).—Se refieren a la aplicación o interpretación de la Convención en su totalidad o a cuestiones que están fuera del ámbito de las distintas partes de la Convención. Los artículos se refieren a cuestiones tales como la protección de objetos arqueológicos y objetos de origen histórico hallados en el mar en la zona contigua, el cumplimiento de buena fe de las obligaciones contraídas por los Estados de conformidad con la Convención y la exención del deber de proporcionar informaciones sobre cuestiones marítimas, cuya revelación sea contraria a los intereses esenciales de la seguridad de un Estado.

Cláusulas finales (Parte XVII).—Las cláusulas finales se ocupan de varias cuestiones relativas al efecto jurídico de la Convención, incluidas las reservas (que no se permitirían a menos que estuviesen expresamente autorizadas), el número de ratificaciones que se requerirían para que la Convención entrara en vigor (sesenta) y los procedimientos de enmienda. Las disposiciones que se adopten sobre la participación en la Convención se incluirán en las cláusulas finales.

Con Caracas al fondo, ¿qué va a pasar ahora?

No cabe duda que la fecha del 30 de abril de 1982 será una efemérides histórica en los anales de las Naciones Unidas. La Tercera Conferencia del Derecho del Mar, de una duración maratónica y con una problemática enormemente amplia, se adoptaba después de nueve años de laboriosas y difíciles negociaciones. Ciento treinta votos (entre ellos el de Francia, única potencia europea que no se abstuvo) la avalaron. Cuatro naciones, por razones muy diferentes, dijeron que no (Estados Unidos, Israel, Turquía y Venezuela), y diecisiete países, las potencias occidentales más la URSS, en extraño maridaje, y España, se abstuvieron. No hubo dilema para todo el amplio entorno que compone el grupo de los 77, ni para otros países desarrollados. Para ellos, el Convenio es imprescindible para que se realicen los objetivos planteados por la Declaración de Principios y en las Resoluciones de las Naciones Unidas, no constituyendo "victoria" de nadie, sino el único compromiso aceptable que garantiza el cumplimiento de esos "objetivos". Los disidentes no lo vieron así. Para los Estados Unidos, el rechazo de sus ambiciosas propuestas en la revisión de la Parte XI, por el grupo de los 77, fue decisivo, y de poco valieron los esfuerzos del pequeño grupo de diez países —coordinados por el embajador Evensen, de Noruega— y bautizados como "los amigos de la Conferencia" en la búsqueda de alguna fórmula de transacción. Venezuela y Turquía tienen dificultades fronterizas con Colombia y Grecia, y para Israel la inaceptabilidad estriba en la posible participación de la Organización para la Liberación de Palestina. Y entre las abstenciones, la de España parece lógica dadas sus dificultades con los párrafos relativos al sobrevuelo sobre los estrechos y con otros artículos, para lo que la ruptura del "acuerdo de caballeros" significaba una nueva libertad de acción (4).

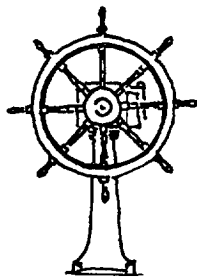
El voto negativo de los Estados Unidos —hay que ser realistas— deja al Convenio prácticamente varado al nacer, pues es muy difícil que sin el concurso americano puedan ponerse en marcha las instituciones que deben crearse al amparo de la nueva Ley. ¿Cabe imaginar la creación de una Autoridad Internacional, o de la Empresa, sin su participación? Y si no se realizan ni una ni otra, aquellos Estados poderosos y sus corporaciones multinacionales que dispongan de medios, tecnología y poder podrían hacerse cargo de las actividades de la "zona" en nombre de la libertad de los mares, o hasta de los intereses de la

(4) El "Acuerdo de Caballeros" preveía que la Conferencia hiciese todos los esfuerzos posibles para que los acuerdos sobre los asuntos de fondo se tomaran por consenso y que no se sometiesen a votación hasta tanto se agotaran dichos esfuerzos por lograrlo. Si no era posible evitar la votación, el reglamento exigía mayoría simple en el caso de una comisión y mayoría de dos tercios en el pleno —incluida una mayoría simple de todos los participantes— para todas las decisiones sustantivas.

Humanidad mediante leyes nacionales parciales que algunos Estados ya han emitido (Estados Unidos, República Federal Alemana, Francia y Gran Bretaña) o en base a un "mini acuerdo" entre ellos. Y ese es el temor del grupo de los países en vías de desarrollo, artífices de la adopción del Convenio, que insisten en que todo intento de acción unilateral en la zona internacional de los fondos marinos constituye en realidad una violación del principio de la Declaración de las Naciones Unidas sobre el patrimonio universal de la Humanidad, pero que en caso de entrar en vigor la Convención se transformaría en violación flagrante de las normas de Derecho Internacional positivo.

Las perspectivas, pues, en la aplicación del nuevo Convenio del Derecho del Mar, tras la firma del acta en Caracas, y la apertura del plazo para la adhesión, no parecen muy claras. Sin embargo, no todo ha de ser negativo en este final a medias, ya que la práctica de los Estados ha aceptado y puesto en marcha nuevas tendencias para el cambio del clásico Derecho Marítimo de las Convenciones de Ginebra de 1958, sobre todo en las nuevas áreas de jurisdicción nacional de los Estados ribereños que se consideran hoy Derecho común, y que han surgido del articulado de los distintos textos precursores del Convenio. Responden, y en gran medida satisfacen, a los intereses de muchos países marítimos y esto es un logro positivo, aunque en el otro platillo de la balanza, sin el pleno ejercicio de una Convención que se estimó "razonada y razonable", puedan surgir conflictos y litigios que pongan en peligro la paz de los mares introduciendo elementos de inseguridad o desconfianza en el marco de las relaciones internacionales. Como siempre, el tiempo tiene la última palabra...

José CERVERA PERY



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 citar la bibliografía consultada, así como indicar o remitir los gráficos o fotografías que puedan ilustrar los artículos.

EL ENTRENAMIENTO FISICO EN EL ADULTO NORMAL



AS condiciones del mundo moderno hacen que la vida diaria no precise generalmente muchos esfuerzos físicos e incite a la sedentariedad. Sin embargo, el cuerpo humano está hecho para la acción y necesita compensar este defecto de actividad con un entrenamiento físico regular que habrá de programarse, si es necesario, durante las horas de ocio. El corazón, la circulación, los músculos, el esqueleto y las articulaciones, sólo pueden mantenerse en estado de función óptima si se someten a un buen nivel de actividad. No hay duda de que el ejercicio puede mejorar nuestro sentido de bienestar y que los corazones sanos se benefician del mismo. La tendencia al ejercicio y actos locomotores rítmicos es una tendencia natural que tiene rico tono afectivo y produce placer. Además de placer, mantiene la agilidad corporal, ejerce una influencia psicológica y social profunda; su deficiencia predispone a la obesidad y afecciones metabólicas degenerativas. En síntesis, el ejercicio favorece la salud física y mental. Como sucede en muchos campos biológicos, el exceso y su falta de control es perjudicial y debe evitarse cuidadosamente. Por otra parte, la sedentariedad está reconocida como un importante "factor de riesgo" de arterioesclerosis. La arterioesclerosis será responsable de: la hipertensión arterial, la cardiopatía coronaria con el infarto agudo de miocardio y los accidentes vasculares cerebrales. La sobrealimentación y la falta de ejercicio tienen mucho en común. Ambos establecen un círculo vicioso: cuanto más se come, más pide el cuerpo para comer y cuanto menos ejercicio se hace, menos capaz se es de hacerlo. El ejercicio físico es una manera eficaz de quemar calorías sobrantes y de este modo combatir la obesidad.

Por "factor de riesgo" se entiende determinada condición de vida susceptible de producir enfermedad. La civilización moderna ha aportado factores nocivos en nuestro modo de vida, tales como: alimentación inadecuada, polución, *stress*, tabaco, sedentarismo... Ya se habla de las "enfermedades de la civilización" y la enfermedad que puede servir de modelo a lo dicho es la enfermedad cardio-vascular. Unos factores actuarán como "agentes causales" con efecto químico y fisiológico directo en el corazón, arterias y pulmones (alcohol, tabaco, colesterol). Otros factores servirán para predecir problemas futuros en

el funcionamiento cardíaco, como la obesidad, diabetes, hipertensión, patrones electrocardiográficos anormales... La *American Heart Association* enumera diez factores de riesgo principales, tres secundarios y tres actualmente en investigación. Factores de riesgo principales: 1. Antecedentes familiares.—2. La tensión, *stress* y patrones de conducta agresiva.—3. Alta presión sanguínea.—4. Peso excesivo. Obesidad.—5. ECG en reposo anormal.—6. Fumar cigarrillos.—7. Aumento del colesterol.—8. Triglicéridos.—9. Aumento del azúcar en sangre.—10. Falta de movimiento, vida sedentaria, inactividad. Factores de riesgo secundarios: 1. Aumento del ácido úrico.—2. Disminución de la capacidad vital. La cantidad de aire que sus pulmones pueden retener en una inspiración máxima se llama capacidad vital.—3. Figura del cuerpo. El ser humano puede pertenecer a uno de estos tres tipos somáticos básicos: endomórfico (obeso), mesomórfico (musculoso) y ectomórfico (delgado). Las personas obesas y musculosas tienden a tener problemas coronarios con más frecuencia que las personas delgadas. Factores de riesgo actualmente en investigación: 1. Inflamaciones e infecciones: amigdalitis, pielitis.—2. Píldora anticonceptiva.—3. Ritmo cardíaco de reposo; aquellos individuos con ritmo cardíaco superior a 90 latidos/minuto fallecen de enfermedad coronaria dos veces y media más que aquellos con un ritmo cardíaco de reposo de menos de 70 latidos/minuto.—4. Tipo de sangre, siendo el grupo 0 el más seguro.—5. El agua que se bebe, siendo el agua suave y clorinada inductora de riesgo.—6. La harina blanca, que un reciente estudio británico indica que puede dañar las capas arteriales.

En 1974, las cinco causas principales de muerte en los norteamericanos varones entre los treinta y cinco y cincuenta y cuatro años fueron las siguientes: 1. Enfermedad cardíaca.—2. Cáncer de pulmón.—3. Accidentes de circulación y laborales.—4. Cirrosis de hígado.—5. Accidente vascular cerebral, ocasionado por la hipertensión arterial. En la mujer la estadística se modifica al intervenir el cáncer de mama como la causa principal. De acuerdo a estos resultados estadísticos, el problema de salud que ocupa el primer lugar en el hemisferio occidental será la enfermedad cardio-vascular, que es la causa del 55 por 100 de todos los fallecimientos. Por tanto, más de la mitad de la población entre los treinta y cinco y cincuenta y cuatro años que mueren, lo hacen por su corazón. De acuerdo con estos datos, son muchas las posibilidades que su corazón necesite ayuda "ahora mismo" por medio de un programa preventivo sistematizado. Has'a hace pocos años se prestaba muy poca atención a la prevención. Por dicho motivo el problema siguió creciendo hasta llegar a cifras casi epidémicas, que provocaron la alarma entre las autoridades y la población. En 1975 los gastos anuales para la sanidad en Estados Unidos alcanzaron a los gastos para la defensa. Obviamente la forma de solucionar el problema no es el de contar con más hospitales, más médicos, equipos cada vez más sofisticados, sino por medio de la prevención. Hay muchos países convencidos de que lo que

invierten, por ejemplo, en deportes, lo están invirtiendo en la salud. Han demostrado que es mucho más barato conservar a la gente en buena salud, que lograr que la recupere. El conocido cirujano cardiovascular De Bakey declaró que *la prevención constituye el único remedio para controlar las enfermedades cardíacas que puede ofrecer esperanza para el futuro*. Todos estos hechos han trascendido al gran público, que ha tomado conciencia de los peligros ocasionados por su estilo de vida actual. El médico se ve obligado cada vez más a aconsejar a sujetos sedentarios que desean comenzar un entrenamiento físico o practicar algún deporte. Actualmente, aparte de mis ocupaciones como médico, dedico cierto tiempo a la realización del entrenamiento deportivo. Ello me da lugar al establecimiento de múltiples relaciones interpersonales y por ellas conozca el interés que suscita el entrenamiento físico en una serie muy amplia de personas, que solicitan constantemente información y consejo. Por ello la idea de plasmar en este artículo las respuestas a todas esas preguntas y dar unas nociones básicas y generales.

¿Viven los deportistas más que los que no lo son? ¿Tiene que ver una buena forma física con unas mayores expectativas de vida? Nadie que practica deportes vigorosos duda que su salud sale beneficiada. Este hecho instintivo, subjetivo, ha sido confirmado. Estudios en gran escala realizados por la Asociación de Médicos Británicos han demostrado que la incidencia de trastornos cardíacos es mucho menor entre quienes practican habitualmente algún deporte que entre quienes no lo hacen. El doctor Van Aaken, médico y entrenador de corredores de fondo de fama mundial, en su revisión de los informes sobre 1.000 miembros de la Asociación de Corredores de Fondo Veteranos, comprendidos entre los cuarenta-ochenta años y pertenecientes a veintinueve países, no encontró ni un solo caso de infarto en cinco años de observación. Estos resultados se ven confirmados por los estudios de otros investigadores que han encontrado una inmunidad casi total a las enfermedades coronarias en los corredores que participan activamente en maratones o que entrenan corriendo distancias de hasta 10 kilómetros diarios. Las compañías de seguros, a través de los cómputos de la estadística, han obtenido los siguientes resultados: 1. Si se hace ejercicio con regularidad ganará cuatro años de futuro.—2. Si no fuma ganará entre tres-ocho años.—3. Si consume bebidas alcohólicas con moderación ganará un año.—4. Si controla su peso añadirá entre dos-ocho años, de acuerdo al número de kilos que esté excedido.—5. Si se hace un examen médico preventivo añadirá dos años más a su futuro. Todo esto suma un mínimo de doce años y un máximo de veintitrés agregados a su futuro. Pero no sólo nos interesa la cantidad, sino “la calidad” de los años futuros. El Comité de Investigación del Consejo Internacional del Deporte y Educación Física de la Universidad de Kentucky, organismo dependiente de la UNESCO, ha demostrado que el deporte puede retrasar el envejecimiento y que puede reducir en

gran manera los padecimientos que aquejan a las personas mayores. Por tanto, podemos decir que los argumentos a favor del papel protector del ejercicio físico sobre las enfermedades cardíacas son abundantes. Pero de hecho la evidencia todavía no es definitiva. Hay estudios que contradicen esta creencia generalizada y por ello los científicos no se ponen de acuerdo. Sirva como ejemplo el estudio realizado sobre hombres de siete países, demostrando que la tasa de mortalidad por enfermedad coronaria en Finlandia es la más alta de Europa; incluso más alta que la de Estados Unidos. Finlandia es un país donde se practica la vida al aire libre como norma y solamente el 10 por 100 de la gente de mediana edad llevan una vida calificada como sedentaria, mientras que en los Estados Unidos el 60 por 100 de los hombres llevan una vida sedentaria. Estos estudios nos demuestran la complejidad que rodea los estudios sobre las enfermedades cardíacas. Cabe la posibilidad de que los factores de riesgo ya comentados no tengan la misma peligrosidad y que el hábito de fumar y una dieta desequilibrada y excesiva minen los efectos beneficiosos del ejercicio. En otras palabras, no es posible sólo a través del ejercicio contrarrestar una dieta no saludable, aunque es posible que sin el ejercicio la tasa de mortalidad en Finlandia fuera mucho más elevada aún. Un elemento fundamental a considerar es que la actividad física sólo es beneficiosa si se practica con regularidad; los beneficios que el ejercicio físico produce, irán desapareciendo si cesa éste. Parece confirmarse el hecho de que los ex deportistas no viven más que los no deportistas. Este hecho es importante tenerlo en cuenta puesto que muchas veces se aduce como ejemplo de la inutilidad del deporte y a veces de la peligrosidad, el hecho de que determinado deportista ha tenido un accidente cardíaco o vascular. El ejercicio "protege" si se realiza con regularidad; a veces, aquellos que han sido deportistas intentan después de muchos años de inactividad una actividad física intensa, desconociendo que deben de empezar desde un nivel muy bajo. Están corriendo un gran riesgo, evidente demasiadas veces en forma de accidente cardíaco. Cuando esto sucede hay que plantearse la siguiente pregunta: ¿Practicaba entrenamiento físico de forma regular controlándose eficazmente la intensidad?, o, por el contrario, ¿era el típico deportista del fin de semana, del partido violento de fútbol o de tenis, intoxicado de nicotina, dieta inadecuada e inactividad? El ejercicio excesivo sin preparación previa, sin conocimientos sobre su control, puede ser un peligro potencial tan grande o mayor como el no hacer ningún ejercicio. Se debe pedir consejo a un profesional en Educación Física, y si se trata de casos específicos relacionados con la salud a un médico con conocimientos de medicina deportiva.

Examen médico (chequeo).

Se plantea a menudo la pregunta de si es necesario el examen médico antes de empezar un programa de entrenamiento físico. El examen

médico hará posible el descubrimiento de alguna anomalía que pueda constituir una contraindicación temporal o definitiva. En el caso de ciertas afecciones, se aconsejará el deporte como una terapéutica complementaria. Se determinará el nivel de aptitud para el esfuerzo, orientando con precisión sobre las cualidades del trabajo físico a realizar.

A) Selección médica de los individuos.

Tiene por objeto determinar cuáles son aptos para la práctica de ejercicios físicos y valorar los factores de riesgo susceptibles de modificar o limitar un determinado programa de ejercicios.

Grupo 1.º Individuos de menos de treinta años.

Si el sujeto goza de buena salud aparente; si el entrenamiento físico que realiza está dentro de unos límites modestos; si ha realizado un examen médico reciente como puede ser una revisión de trabajo o incorporación a filas, el examen no es indispensable.

Grupo 2.º Individuos de treinta a cuarenta años, que gozan aparentemente de buena salud. (Se incluyen en este grupo aquellas personas que no presentan ningún factor de riesgo cardio-vascular).

Se hará el siguiente estudio: 1. Historia Clínica completa.—2. Electrocardiograma en reposo.—3. Radiografía de tórax,—4. Análisis de Laboratorio (repetir cada dos años): Hemograma completo, glucemia en ayunas, colesterol, triglicéridos, urea en sangre, análisis de orina.

Grupo 3.º Individuos de más de cuarenta años, asintomáticos y aquellos con algún factor de riesgo cardio-vascular.

Es obvio que estos individuos deben ser sometidos a un examen más completo. El examen médico eliminará una afección en evolución, una enfermedad crónica o una enfermedad osteo-articular, que serán contraindicaciones, quizá, temporales para el entrenamiento físico. Permitirá verificar la ausencia de anomalías cardio-vasculares y de hipertensión arterial, centrándose en las funciones cardio-vascular-pulmonar y metabólica. Además de los estudios realizados con el grupo anterior, habrá que incluir: 1.—Espirometría pulmonar en todos los individuos que presenten antecedentes pulmonares.—2. Pruebas de esfuerzo bajo vigilancia médica.

Grupo 4.º Individuos con enfermedad cardio-vascular u otras afecciones crónicas.

Deberán ser sometidos a un examen muy completo, teniendo siempre en cuenta los posibles tratamientos que siga el paciente.

Grupo 5.º Evolución del infarto de miocardio o del BY-PASS coronario.

Este tipo de pacientes deberá ser controlado por servicios médicos especializados.

B) Estudio de la aptitud para el esfuerzo: PRUEBAS DE ESFUERZO.

El interés de las pruebas de esfuerzo es debido a: 1. Descubrimiento de una anomalía cardíaca o vascular no detectada por el examen clínico.—2. Valoración de la aptitud para el esfuerzo. Podemos incluir a los individuos en cuatro grupos de aptitud:

Grupo I.—Pueden practicar sin reservas todas las actividades físicas y deportivas.

Grupo II.—Pueden practicar con moderación ciertos deportes.

Grupo III.—Restricción para algunas actividades deportivas.

Grupo IV.—Inaptitud temporal o definitiva.

El interés por las pruebas de esfuerzo ha surgido por el hecho de que el electro-cardiograma tomado en reposo no constituye una prueba adecuada para detectar las anomalías cardíacas, ni para evaluar el comportamiento cardio-vascular ante el esfuerzo. La razón de esto no es difícil de comprender: es algo tan básico como la necesidad de realizar una prueba en carretera cuando se va a comprar un coche usado. Cuando el corazón está funcionando a una alta velocidad, posiblemente tenga dificultades que no se reflejan mientras está descansando. Y como su corazón necesita funcionar a una alta velocidad durante varias ocasiones en su rutina diaria, nosotros debemos conocer estos problemas. Las pruebas de esfuerzo deberán utilizar una técnica que ponga en juego grupos musculares importantes.

B-1) Pruebas de esfuerzo que requieren un material especial y realizadas en centros especializados en fisiología del ejercicio.

Pueden realizarse actualmente en la mayoría de los hospitales, proporcionando una valoración objetiva muy útil de las reacciones fisiológicas al ejercicio. La tolerancia al esfuerzo deberá explorarse en función de actividades deportivas ligeras. La mayoría de los adultos sanos en edad madura, no entrenados, debe poder soportar un moderado aumento del esfuerzo, como es la marcha a 5-6 kilómetros/hora, o pequeñas actividades deportivas del tipo de natación, tenis, *footing* suave, practicadas como distracción y no como competición. Se recurre a la bicicleta ergométrica o la cinta transportadora sin fin. El ejercicio seguirá una programación estándar, comenzando a un nivel bajo de esfuerzo y aumentando la carga progresivamente. El electrocardiograma, la frecuencia cardíaca y tensión arterial se controlan continuamente durante toda la prueba. En la medida de lo posible se determinará el "esfuerzo máximo", capaz de soportar el individuo. El nivel de esfuerzo máximo puede estimarse cuando se alcanza la frecuencia cardíaca máxima teórica, calculada según la fórmula de *Astrand*: 220 menos

edad. Cuando la frecuencia cardíaca durante la prueba llegue al 85 por 100 del valor máximo calculado o la tensión arterial sistólica llegue a 225 y la diastólica (mínima) a 90 mm Hg. se interrumpe la prueba. La prueba puede interrumpirse antes a causa de la fatiga muscular; en este caso es recomendable volver a repetir algunos días más tarde. También se deberá interrumpir inmediatamente cuando aparezcan signos clínicos (dificultad respiratoria, mareos, dolor en el pecho, etc.), o electrocardiográficos de mala tolerancia de esfuerzo. La prueba se denomina entonces *sympton limited* y representa el nivel de esfuerzo que debe tomarse, como equivalente al esfuerzo máximo. Supongamos que estamos realizando la prueba de esfuerzo y que nuestra frecuencia cardíaca máxima teórica calculada es de 180 p.p.m., y que nuestro objetivo es llegar al 85 por 100 de dicha frecuencia cardíaca, es decir, 153 p.p.m. A partir de la frecuencia cardíaca en reposo, conforme realizamos el ejercicio, va aumentando la frecuencia cardíaca. Al llegar a las 120 p.p.m. empiezan a aparecer los trastornos mencionados. Entonces hemos alcanzado la cota del *symton limited*. La prueba se suspenderá inmediatamente. La capacidad al ejercicio físico se situará en las 120 p.p.m. El sujeto no deberá sobrepasar esas cifras, controlándose el pulso con la frecuencia necesaria durante el ejercicio. Al llegar a las 120 p.p.m. deberá recuperarse interrumpiendo el ejercicio. Posteriores valoraciones mediante la prueba de esfuerzo permitirán determinar los nuevos límites. Este tipo de pruebas son necesarias para la investigación médica, pero son imprácticas a gran escala, debido al costo del equipo, del personal y del tiempo. Por tanto, se han desarrollado pruebas de campo más sencillas para ser aplicadas a la población en general.

B-2) Pruebas de esfuerzo de carácter sencillo.

Debemos de advertir que las pruebas requieren un duro esfuerzo y deberá llevarlas a cabo con precaución. Si no ha practicado desde hace algún tiempo ningún ejercicio de forma regular, se recomienda empezar con las pruebas sólo después de haber recibido la aprobación del médico. La finalidad del entrenamiento físico es mejorar la condición física, es decir, aumentar la fuerza muscular, acrecentar la resistencia al esfuerzo y mejorar la función cardio-respiratoria (CR). La función CR es el factor primario en toda buena forma física y la base de la capacidad de trabajo. La buena forma del sistema CR afecta a la agilidad, velocidad, potencia y resistencia. Todos los programas elaborados para aumentar la salud de grandes masas de población se concentran en mejorar la buena forma del sistema CR. Para conocer el estado de dicho sistema CR vamos a mencionar dos tests entre los muchos existentes. Se trata de pruebas simples que ponen en actividad grandes masas musculares y se estudia sus repercusiones sobre el sistema CR.

a) Test de Ruffier-Dickson.

Técnica: 30 flexiones de piernas en 45 segundos.

Parámetros: Pulso en reposo durante 15 segundo (P).

Pulso inmediato después del ejercicio (P₁).

Pulso al minuto después del ejercicio (P₂).

$$\text{Indice de Ruffier} = \frac{P + P_1 + P_2 - 200}{10}$$

Resultados: ≤ 0 , excelente.

0 a 5 muy bueno.

5 a 10 bueno.

10 a 15 mediano.

15 a 20 débil.

Vuelta a las cifras de reposo iniciales:

Individuo entrenado: 30" a 1 minuto.

Individuo medianamente entrenado: dos a tres minutos.

Individuo cansado: más de tres minutos.

La vuelta a las cifras de reposo no debe ser superior a los tres minutos. Los pulsos tomados inmediatamente al esfuerzo (P₁) y al minuto de finalizar (P₂) se refieren a pulsaciones-minuto.

b) Prueba de los doce minutos de Cooper.

El Dr. Kenneth Cooper, coronel médico de las Fuerzas Aéreas norteamericanas, reconocido como una de las personas con más experiencia sobre los ejercicios aeróbicos, ideó su famoso test de dos doce minutos trabajando con personal de la Fuerza Aérea, para medir y valorar la aptitud física general del hombre. El Dr. Cooper opina que los tests existentes no son lo bastante prolongados y vigorosos para llevar al sujeto a un esfuerzo máximo, y, por tanto, no se puede conocer en verdad su aptitud física ni su resistencia. Opina que un hombre saludable y desacondicionado puede alcanzar resultados similares a los de uno acondicionado, en tests que no exijan un esfuerzo prolongado y vigoroso. El mejor test sería aquel que pudiera hacer correr al sujeto hasta el agotamiento y luego correlacionar de algún modo los resultados obtenidos en el campo de entrenamiento con las pruebas de esfuerzo realizadas en el laboratorio de fisiología. De este modo se determinó, a partir de estudios sobre el consumo máximo de oxígeno durante el esfuerzo, la capacidad física. Esta prueba requiere un esfuerzo casi exhaustivo y por esta razón es importante señalar que no se recomienda que se utilice sino hasta después de seis semanas de entrenamiento. No se necesita correr hasta agotarse completamente, sino que se debe tener la precau-

ción de darse cuenta hasta qué punto deben esforzarse. El test se realiza en cualquier pista atlética o terreno medido. El sujeto echa a correr y se comienza a contar el tiempo. Debe correr hasta los doce minutos y se anotan los metros corridos en ese tiempo. Se busca en la tabla la categoría a que pertenece. (Ver tabla I.)

Principios básicos.

Un programa de entrenamiento completo debe incluir ejercicios destinados al desarrollo de las facultades de: 1.—Resistencia Aerobia (R. orgánica, R. general, *Endurance* de los franceses, *Steady State* de los anglosajones).—2. Resistencia Anaerobia (R. muscular, R. local, *Resistance*).—3. Velocidad.—4. Fuerza.—5. Flexibilidad.

Las primeras definiciones de R. Aerobia y de R. Anaerobia fueron en gran parte subjetivas:

R. Aerobia.—Cualidad que permite proseguir el mayor tiempo posible un esfuerzo de intensidad moderada, en perfecta adaptación cardíaca y respiratoria, sin ahogo. El aporte sanguíneo de oxígeno cubre las necesidades de los gastos musculares. De ahí el término “aerobio” (aire). Hay en ello una noción de equilibrio: el aporte y el consumo de oxígeno están equilibrados.

R. Anaerobia.—Cualidad que permite proseguir el mayor tiempo posible un esfuerzo de intensidad máxima o cercana al máximo, al límite de las funciones cardíacas y respiratorias. Se origina un desequilibrio entre el aporte de oxígeno y las necesidades del organismo. Se contrae una “deuda” de oxígeno y todos los mecanismos metabólicos de la contracción muscular se realizarán sin el oxígeno. De ahí el término de anaerobio. Un esfuerzo intenso, en falta de oxígeno, no podrá ser mantenido más que durante un tiempo muy limitado.

A continuación aparecieron elementos más precisos y objetivos teniendo en cuenta la frecuencia cardíaca. Se determinó la frecuencia cardíaca máxima teórica según la edad (220—Edad). Los ejercicios de R. aerobia tendrían frecuencias cardíacas comprendidas entre el 70-85 por 100 de la frecuencia cardíaca máxima. Si el ritmo cardíaco excede el 85 por 100 de su máximo se estará realizando un ejercicio de R. anaerobia. Más recientemente, se han introducido nuevos conceptos de las modificaciones a nivel cardíaco producidas por los entrenamientos “con efectos de R. aerobia” que inducen a un aumento de las cavidades ventriculares; los de “efectos de R. Anaerobia” que provocan una hipertrofia de la pared miocárdica. Las funciones cardiovasculares se entrena mejor por los ejercicios de tipo aerobio que comprenden movimientos rítmicos repetidos y que ponen en juego grandes masas musculares, especialmente los miembros inferiores, y susceptibles de mantenerse durante períodos prolongados del orden de varias decenas de minutos, sin desbordar las posibilidades del sistema de transporte de oxígeno, es decir, sin crear estado de anaerobia. La ca-

T A B L A I

TEST DE LOS DOCE MINUTOS DE KENNETH COOPER *

HOMBRES				
Forma	— 30 años	30 a 39 años	40 a 49 años	50 años para arriba
Muy mediocre	— de 1.600 m.	— de 1.500 m.	— de 1.350 m.	— de 1.250 m.
Mediocre	1.600 a 2.000 m.	1.500 a 1.850 m.	1.350 a 1.700 m.	1.250 a 1.600 m.
Mediana	2.001 a 2.400 m.	1.851 a 2.250 m.	1.701 a 2.100 m.	1.601 a 2.000 m.
Buena	2.401 a 2.800 m.	2.251 a 2.650 m.	2.101 a 2.500 m.	2.001 a 2.400 m.
Excelente	+ de 2.800 m.	+ de 2.650 m.	+ de 2.500 m.	+ de 2.400 m.

MUJERES				
Forma	— 30 años	30 a 39 años	40 a 49 años	50 años para arriba
Muy mediocre	— de 1.500 m.	— de 1.350 m.	— de 1.200 m.	— de 1.100 m.
Mediocre	1.500 a 1.850 m.	1.350 a 1.700 m.	1.200 a 1.500 m.	1.100 a 1.350 m.
Mediana	1.851 a 2.150 m.	1.701 a 2.000 m.	1.501 a 1.850 m.	1.351 a 1.700 m.
Buena	2.151 a 2.650 m.	2.001 a 2.500 m.	1.851 a 2.350 m.	1.701 a 2.200 m.
Excelente	+ de 2.650 m.	+ de 2.500 m.	+ de 2.350 m.	+ de 2.200 m.

* Tomado de *Diététique d'aujourd'hui*, núm. 119, septiembre-octubre de 1972. (El único parámetro utilizado es la distancia recorrida por el sujeto en doce minutos y en terreno llano.)

rrera a pie es ciertamente el mejor ejercicio aerobio, el más cómodo de practicar en todas partes y en todas las circunstancias y el más fácil de amoldar para alcanzar la intensidad de esfuerzo deseado. Sin embargo, el sujeto podrá escoger una actividad que se adecue a sus gustos y temperamentos, tales como frontón, tenis, natación o bicicleta, por ejemplo. La principal crítica a la carrera a pie como medio de conseguir una buena forma física es que no constituye un programa completo, al no desarrollar la flexibilidad y la fuerza en general. Por tanto, será conveniente realizar un entrenamiento muscular complementario, dado que siempre es deseable una cierta fuerza muscular, recurriendo a ejercicios variados, tales como: flexiones de brazos y piernas, pedaleo, halteras ligeras. También se practicarán ejercicios de flexibilidad articular y ligamentosa.

Modalidades prácticas.

Cada sesión de entrenamiento debe comprender tres tiempos: el calentamiento, el entrenamiento propiamente dicho y la fase de recuperación. La fase de calentamiento debe durar aproximadamente de cinco a seis minutos. Durante esta fase, el sujeto efectúa movimientos de flexibilidad que ponen en funcionamiento las articulaciones y los músculos, lo cual aumenta la circulación de sangre en las zonas de actividad y las prepara para un trabajo intenso. La fase de entrenamiento propiamente dicha es la de los movimientos de R. aerobia. Puede durar de veinte a treinta minutos si el ejercicio escogido es la carrera a pie. Finalmente, en la fase de recuperación, hay que mantener una cierta actividad, por ejemplo, movimientos de gimnasia ligera o un *footing* suave, y no finalizar el esfuerzo bruscamente. Esta fase debe durar algunos minutos. El comienzo del entrenamiento físico debe ser tanto más lento y más progresivo cuanto más sedentario y de más edad sea el sujeto. El principio general debe ser una progresión bien dosificada en la intensidad de los ejercicios. Hay que tener en cuenta no solamente las capacidades cardiovasculares, sino también las del aparato locomotor y contar con las lesiones mecánicas que pueden resultar del ejercicio. Estas lesiones traumáticas se observan a nivel de los músculos, las articulaciones y los tendones. Las sesiones de entrenamiento pueden ser de treinta a cuarenta minutos. Al empezar el entrenamiento, durante las dos primeras semanas, los ejercicios deben ser de una intensidad notablemente inferior a la que se desarrollará posteriormente. Las sesiones deben ser espaciadas, por ejemplo dos veces por semana, para facilitar una buena recuperación muscular y ligamentosa entre las sesiones. Luego se podrá aumentar la frecuencia y la duración de los ejercicios, pero el calentamiento previo será necesario. Igualmente, la progresión de la frecuencia y la intensidad de los ejercicios deberá ser tanto más lenta cuanto menos entrenado y de mayor edad sea el sujeto.

La regularidad en el entrenamiento es importante. Una vez pasado el período de adaptación, el entrenamiento debe practicarse de 3 a 4 veces por semana, si es posible cinco veces, y como mínimo dos veces, para conseguir una progresión de las *performances* físicas.

Intensidad del esfuerzo.

Para determinar la intensidad del entrenamiento que el sujeto debe efectuar, puede tomarse como guía la frecuencia cardíaca: durante el ejercicio la frecuencia cardíaca debe alcanzar de un 75 a un 80 por 100 de la frecuencia cardíaca máxima. Por ejemplo, un sujeto de cincuenta años, cuya frecuencia cardíaca máxima teórica es de 170 (220—50), debe entrenarse de forma que su frecuencia cardíaca durante los ejercicios sea de 130 a 135. Una fórmula práctica es recordar que una buena frecuencia cardíaca durante el entrenamiento es del orden de 200—edad. Hay que enseñar al sujeto a tomarse el pulso el mismo e indicarle que el control debe hacerse inmediatamente después de finalizar el ejercicio, ya que si no es así, la medición sería falsa, puesto que la frecuencia cardíaca desciende muy rápidamente en cuanto finaliza el esfuerzo. Un esfuerzo correspondiente a un 70-75 por 100 del esfuerzo máximo es fácil de mantener de forma prolongada y suficiente para producir los efectos beneficiosos del entrenamiento. Bajo el efecto de un entrenamiento así, la frecuencia cardíaca de reposo y la presión arterial disminuyen, lo cual indica una mejoría importante de la capacidad cardiovascular. En el sujeto normal, que no tiene la pretensión de convertirse en un verdadero atleta, no es necesario ni tampoco aconsejable alcanzar la frecuencia cardíaca máxima durante el entrenamiento. En los sedentarios se obtiene fácilmente un efecto cardiovascular considerable en un plazo relativamente corto, de algunas semanas; pero como no hay relación lineal entre la intensidad del entrenamiento y el efecto cardiovascular obtenido, a partir de obtenerse la mejora inicial, el aumento de la intensidad del entrenamiento sólo producirá un aumento proporcionalmente bastante menor del efecto cardiovascular.

Para un entrenamiento extremado es bueno alternar los ejercicios de R. aerobia sostenida, tales como la carrera a pie o la bicicleta durante varias decenas de minutos, con la técnica de entrenamiento fraccionado (*interval training*), alternando las fases de ejercicio de esfuerzo máximo o casi máximo durante algunos minutos con las fases de ejercicio de recuperación. La forma más cómoda de realizar este tipo de entrenamiento es con la marcha o mejor con la carrera. Cuando los intervalos del ejercicio son de una duración de dos a tres minutos, es cuando se obtienen los efectos cardiovasculares máximos. Es el tipo de entrenamiento más eficaz para el aparato cardiovascular y para mejorar la función de transporte de oxígeno. Sin embargo, el método de entrenamiento fraccionado sólo es aconsejable para los sujetos jóvenes,

en perfecto estado de salud, que desean someterse a un entrenamiento físico a fondo.

No existe un límite preciso de intensidad del entrenamiento físico en el sujeto sano. Es el mismo sujeto quien debe fijar sus propios límites en función de sus gustos y su capacidad. Los programas de entrenamiento deben ser, pues, individuales.

La edad avanzada no es una contraindicación para el entrenamiento físico y, si bien los sujetos de edad son más difícilmente entrenables que los sujetos jóvenes, puede observarse, sin embargo, una mejoría de la condición cardiovascular con el entrenamiento físico, incluso a una edad muy avanzada. Hay que advertirles, sin embargo, que deben comunicar el menor síntoma anormal durante el esfuerzo, y muy especialmente la aparición de un dolor torácico. Para el sujeto de edad y para el no entrenado, es preferible practicar deportes de actividad regular y continua, en los que es fácil dosificar el esfuerzo y mantener el ritmo cardíaco previamente escogido. Es mejor desechar los deportes que comportan impactos en los esfuerzos, o puntas de velocidad, como, por ejemplo, la mayoría de juegos de pelota y particularmente los deportes de equipo. Así mismo deben evitarse los ejercicios de dominante isométrica (contra resistencia fija sin acortamiento), ya que imponen una carga elevada al sistema cardiovascular por los reflejos de carácter hipertensivo que desencadenan. Para obtener un entrenamiento regular es importante contar con la adhesión del sujeto. Para ello es útil explicarle, a grandes rasgos, el interés de la actividad física, su repercusión fisiológica y el beneficio que podrá conseguir de ella.

Se puede comparar el organismo a un coche potente, no para ir muy rápido continuamente, sino para disponer de potencia en reserva y poder adelantar fácilmente, acelerar en subida, etc. El esfuerzo físico, evidentemente, no es peligroso para el sujeto entrenado, pero puede serlo en el sujeto sedentario obligado ocasionalmente a hacer un esfuerzo intenso. Cuando se siente fuera de forma, el sujeto debe limitar la intensidad de los ejercicios. Debe evitar especialmente los esfuerzos intensos cuando está afecto de una infección, aunque sea moderada. Hay que señalar, por otra parte, el lado subjetivo de la sensación "forma física". Una impresión de fatiga general, de laxitud, debida a una jornada de trabajo muy intensa (pero generalmente de forma sedentaria), no debe hacer renunciar a una sesión de entrenamiento físico. Por el contrario, el relajamiento que se consigue y la fatiga muscular que reemplaza a la laxitud general, proporcionan una sensación de buena forma que es uno de los principales placeres que da el ejercicio físico.

Conclusiones.

Ateniéndonos a los conocimientos actuales, podemos obtener diversas conclusiones:

1.^a El entrenamiento es, sin lugar a dudas, beneficioso para un gran número de individuos, con o sin enfermedad cardiovascular conocida.

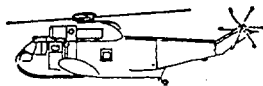
2.^a El grado de participación de un sujeto en un programa de ejercicios depende grandemente de su motivación inicial, pero se puede estimular esta motivación explicándole claramente los efectos del ejercicio sobre las funciones cardiovasculares y metabólicas.

3.^a El entrenamiento debe ser personalizado, tanto en cantidad como en calidad. Dependerá de las condiciones previas del individuo y de su grado de entrenamiento.

4.^a El entrenamiento debe seguir una progresión lógica y es indispensable: no realizar un entrenamiento de R. anaerobia antes de haber desarrollado suficientemente el sistema cardiovascular, esquelético-ligamentoso y muscular. Este desarrollo se obtendrá después de años de entrenamiento. Toda búsqueda de *performance* mediante un aumento demasiado rápido de la cantidad de entrenamiento o los excesos de orden cualitativo (en particular entrenamiento con efectos de R. anaerobia) no solamente es ilusorio, sino que representa un factor limitante cierto e incluso a veces peligroso.

5.^a Los programas de entrenamiento deberán complementarse con otras medidas que constituyen el llamado "entrenamiento invisible": 1.—Dieta: cura de adelgazamiento, dieta pobre en grasas, hipocalórica..., etcétera.—2. Vida higiénica: no tabaco, no alcohol..., etc.—3. Descanso y detoxicación: masaje, sauna....—4. Actitud mental adecuada.—5. Control de los factores de riesgo: tensión arterial, colesterol...

Juan Néstor CARRAL OLONDRIZ



BIBLIOGRAFIA

- BROUSTET, J. P.: *Cardiología deportiva*.
HANSON, Peter G.: *Ejercicio físico: indicaciones y contraindicaciones*.
PILA TELEÑA, Augusto: *Preparación física*.
COOPER, Dr. Kenneth H.: *El camino del aerobics*.
GUITTEL, R., y GENETY, J.: *Manual de medicina del deporte*.
MOREHOUSE, Laurence E.: *Fisiología del ejercicio*.
MAROLLEAU, M.: *Fundamentos fisiológicos del entrenamiento*.
TRULLÓN, Pierre: *Aspectos fisiológicos del entrenamiento atlético*.
CREFF, A. F., y BERAD, L.: *Dietética deportiva*.

DEL EILATH AL SHEFFIELD

El misil anti-buque entra en acción.



UANDO el 21 de octubre de 1967 tres de los cuatro misiles *Styx* antibuque lanzados por una lancha egipcia tipo *Osa*, que ni siquiera había salido de puerto, hicieron blanco y hundieron al destructor israelita *Eilath*, hundieron también la confianza de las Marinas occidentales en la seguridad de sus barcos para hacer frente a la amenaza soviética y desencadenaron una auténtica carrera contra reloj para desarrollar y poner en servicio en el menor tiempo posible sistemas con los que poder detectar la amenaza de los misiles y armas con que destruirlos.

Preparación de la Marina israelí.

Con anterioridad a dicha fecha histórica, a principios de los años 60, la Marina israelí, haciendo una correcta evaluación del potencial de sus enemigos, empezó un largo proceso de reestructuración de sus unidades, iniciando proyectos de construcción de nuevos buques que fueran capaces de enfrentarse con éxito a la amenaza que les suponían las lanchas *Osa* y *Komar* de la Marina egipcia armadas con los misiles *Styx* de fabricación soviética. Para ello tuvo que actuar en tres frentes principales: El de inteligencia, el de la técnica y el de la táctica.

Por medio de una paciente, larga y oscura labor de inteligencia debieron llegar a conocer con seguridad las características principales, especialmente las electrónicas, de los radares asociados al misil *Styx*, así como del propio misil. Partiendo de estos datos y por medio de la técnica llegaron a poseer equipos de guerra electrónica y pasivos y activos que podrían permitirles detectar el lanzamiento y aproximación del misil así como perturbar sus sistemas de guiado y, en su caso, desviar electrónicamente su trayectoria. Como en ello iba su supervivencia, cubrieron todos los aspectos de la defensa contra misil antibuque y a los equipos de guerra electrónica añadieron los *lanza-chaffs*, los paneles de material absorbente radar y los equipos de infrarrojos.

Al ver claramente que la guerra en que podrían verse envueltos sería una guerra con misiles, de los que ellos carecían, no se olvidaron de desarrollar sus propios misiles antibuque para responder de forma

TEMAS PROFESIONALES

adecuada a sus enemigos armados con misiles *Styx*, puesto que, es obvio decirlo, no puede pretenderse destruir una plataforma lanzadora de misiles de unas 20 millas de alcance, con artillería de 7 millas de alcance.

Pero todos estos proyectos y sistemas no son cosas que puedan materializarse de un día para otro, exigen largos años de investigación y desarrollo, cuantiosas y penosas inversiones monetarias, largos períodos de prueba, adiestramiento de las dotaciones, estudio y experimentación de las tácticas de empleo, ataque y evasión y sobre todo un permanente esfuerzo de los servicios de inteligencia para mantener actualizada la información de las posibilidades de los enemigos potenciales, especialmente la relacionada con la electrónica.

Al estallar la guerra de los Seis Días, la Marina israelí todavía no había puesto a punto sus proyectos, sus barcos no estaban preparados para lo que preveían iba a ser la guerra futura y los hechos les confirmaron sus previsiones al sufrir la pérdida del destructor *Eilat*, como es de todos conocido.

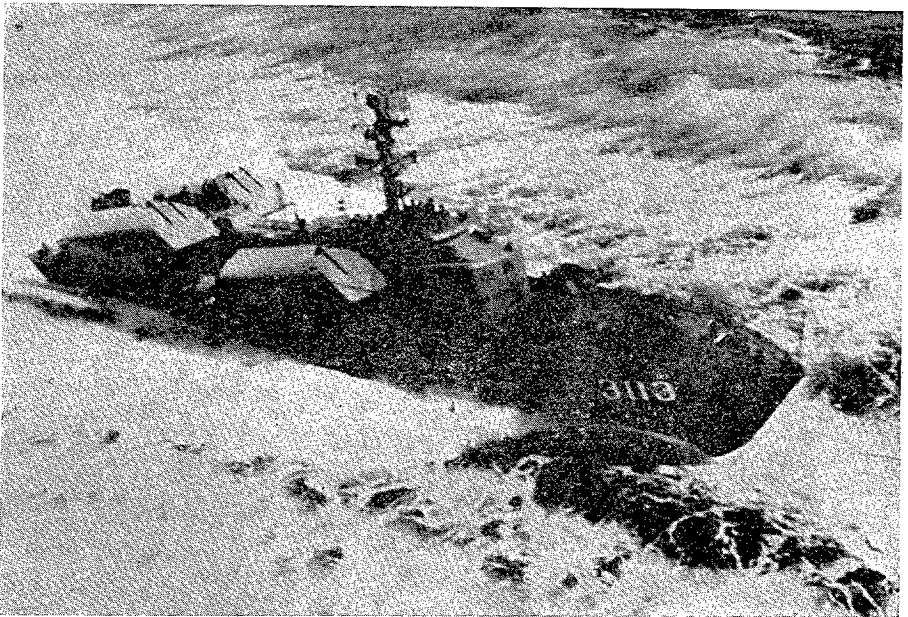
Guerra indo-paquistaní.

En 1971, durante la guerra indo-paquistaní, la amenaza del misil antibuque se hizo todavía más evidente. Las lanchas *Osa* de la Marina hindú lanzaron doce misiles *Styx* sobre barcos del Paquistán, hundiendo varias unidades de guerra y tres buques mercantes. Y los países occidentales seguían sin disponer de una respuesta adecuada a la amenaza que representaban los misiles soviéticos.

Guerra del "Yom Kippur".

En 1973, al estallar la guerra del *Yom Kippur* la Fuerza Aérea de Israel, sorprendida por los misiles superficie-aire de fabricación soviética empleados por los egipcios, perdió más de un centenar de aviones, en su mayor parte debido a la falta de equipos de guerra electrónica adecuados a esta amenaza e instalados en sus aviones. Pero ¿qué ocurrió con la Marina? Al decir de los humoristas, los generales del Ejército y Aviación de Israel "fueron sorprendidos por los egipcios, los sirios y la Marina israelí". Los largos, penosos y en ocasiones no comprendidos esfuerzos de la Marina israelí en el campo de la guerra electrónica y de la guerra con misiles antibuque dieron su fruto y así, de los cincuenta y dos misiles *Styx* lanzados por las *Osa* y *Komar* egipcias y sirias en los dos primeros días de guerra, ninguno dio en el blanco. Por el contrario, los misiles antibuque *Gabriel* desarrollados por los israelitas hundieron diez lanchas *Osa* y *Komar* así como otras embarcaciones sirias y egipcias.

El éxito de Israel se debió casi exclusivamente al hecho de que sus barcos estaban equipados con sistemas pasivos y perturbadores, deceptores y de *lanza-chaff* adecuados a las frecuencias y características técnicas de la amenaza, mientras que los árabes carecían de todo tipo de sistema de guerra electrónica. No fueron solamente los equipos de guerra electrónica los que hicieron posible el éxito total israelí, algunos misiles fueron abatidos con fuego antiaéreo, en otros casos los evadió el barco mediante hábiles y rápidas maniobras pero es evidente que ni lo uno ni lo otro podrían haber hecho los barcos israelitas si no dispusieran de equipos de guerra electrónica que les proporcionaran una alarma casi instantánea y una reacción prácticamente automática ante la presencia de una amenaza.



Lancha Osa, lanzamisiles.

Las Marinas occidentales.

A raíz de la guerra del *Yom Kippur*, la guerra electrónica llevó a una conclusión trascendental: El fin del misil antibuque *Styx* como amenaza para las Marinas occidentales, aunque eso sí y por la misma razón, demostró la incapacidad de sobrevivir de los barcos de guerra no dotados de equipos de guerra electrónica.

Puesto que estaba abierto el camino para hacer frente a la amenaza soviética, las Marinas occidentales invirtieron sus esfuerzos económicos,

materiales y de investigación en ganar seguridad frente a la amenaza de los misiles soviéticos.

Demostrado como estaba que la única posibilidad de hacer frente a los misiles antibuque entraba en el campo de la guerra electrónica, los máximos esfuerzos en la lucha contra misiles debieron dirigirse en esa dirección, pero, ¿con qué se encontraron aquellos que debían tomar las decisiones? A la carestía de los equipos, su complejidad y la lentitud de los procesos de desarrollo se unió cierto afán de monopolio por parte de los iniciados dando a la guerra electrónica ciertos aires de "ciencia oculta" que se han visto favorecidos por la indudable reserva con que deben tratarse sus logros, ya que en principio y como punto inicial se basan en el conocimiento que se tenga de los medios electrónicos del enemigo, sea real o potencial. A la poca comprensión y sensibilidad de que ha gozado la guerra electrónica, como toda "ciencia" que nace, no le ha ayudado en absoluto la política de "ocultismo" seguida por parte de sus iniciados en las Marinas occidentales. Por todo ello nos tememos que las Marinas occidentales han tendido a las soluciones baratas, descartando una cobertura que abarque la totalidad del espectro electromagnético en que operan los misiles amenaza del enemigo real o potencial.

El destructor británico tipo 42 "Sheffield".

De todos es sabido que esta moderna unidad, concebida bajo la preocupación que supuso el hundimiento del *Eilat* y dotada de los equipos necesarios para hacer frente a la amenaza de los misiles antibuque, fue hundida por el impacto de un misil anti-buque *Exocet* lanzado desde un avión a unas 20 millas de distancia.

No podemos asegurar cuál fue la razón por la que esta moderna unidad británica, diez años después de la rotunda victoria contra los misiles antibuques obtenida por los israelitas, tuvo un fracaso tan espectacular. No lo sabremos mientras no alcance difusión pública lo ocurrido el día 4 de mayo en las Malvinas, y aun así quedarán puntos sin aclarar, por el carácter secreto tanto de los parámetros electrónicos del misil *Exocet* como de las prestaciones y márgenes de frecuencia de funcionamiento de los sistemas de guerra electrónica del *Sheffield*. Pero sí podemos aventurar al menos dos hipótesis sobre lo ocurrido y ninguna de ellas resulta tranquilizadora.

Partimos de la base de que para hacer frente a la amenaza de un misil, lo primero que es necesario conocer es el conjunto de características electrónicas de su sistema de guiado, ya que sin conocerlas no puede desarrollarse equipo electrónico alguno que las anule o desvíe al misil de su trayectoria. Pero resulta que el misil *Exocet* no sólo forma parte del inventario de misiles de la Marina británica, sino que aun siendo de patente francesa, también se fabrica en el Reino Unido, por

lo cual es impensable el desconocimiento por parte de los británicos de todas sus características y no sólo de las de su sistema de guiado si no también de las de los dispositivos anticontramedidas que pueda tener instalados.

El *Sheffield* estaba dotado de modernos equipos de guerra electrónica. Como ya hemos dicho, no conocemos sus características de cobertura y reacción, pero muy probablemente estén diseñados para afrontar únicamente la amenaza de los misiles soviéticos, precisamente por lo que antes hemos dicho de la carestía, complejidad, etc., de estos equipos que al estar físicamente contruidos para responder en un determinado margen de frecuencias, son totalmente ineficaces para reaccionar ante una emisión electrónica que se salga del margen de frecuencias para el que fue concebido.

Barajando hipótesis tenemos:

1.º) Que el sistema de guiado del misil *Exocet* actúe en un margen de frecuencia próximo al de los misiles soviéticos:

En este caso, o bien el *Sheffield* tenía sus equipos de guerra electrónica averiados o sus operadores carecían del adiestramiento más elemental, cuyo fin primordial debe ser precisamente la interceptación de la emisión de un misil amenaza; supuestos ambos que consideramos poco probables por tratarse de un barco de guerra moderno y una Marina de tan alto grado de profesionalidad como la británica.

Podría ser que su equipo de guerra electrónica no fuera capaz de reaccionar automáticamente ante la presencia de un misil amenaza; pero si esto fuera así, con el tiempo de reacción tan escaso de que se dispone en la guerra antimisil, habría sido una torpeza incalificable por parte de los fabricantes y de los compradores del equipo, y por la misma razón expuesta en el párrafo anterior nos resistimos a admitirla.

2.º) Que el sistema de guiado del misil *Exocet* actúe en un margen de frecuencias bien diferenciado del correspondiente a los misiles soviéticos.

En este caso puede ser que el equipo de guerra electrónica del *Sheffield* cubriera este margen. Estaríamos en el mismo caso anterior.

Podría ser, y lo consideramos lo más probable, que el componente activo del equipo de guerra electrónica no cubriera el margen de frecuencias del *Exocet*; ante lo cual, si bien el operador debió interceptar la emisión correspondiente a este misil, no pudo reaccionar por carecer de medios para ello ¿y esto por qué? pues porque probablemente, ante las cada vez mayores restricciones económicas que sufren los presupuestos de defensa, el elevado coste de una instalación completa de guerra electrónica, y lo impensable de ser atacados con armas por ellos mismos fabricados, la Marina británica quizá polarizó sus esfuerzos en la defensa contra los misiles del bloque oriental, sin pensar en adop-

tar elementos defensivos contramisiles fabricados por el bloque occidental, y olvidándose que la industria occidental vende sus armas por todo el hemisferio y cualquier nación que hoy es amiga, mañana puede ser enemiga.

De Jutlandia a las Malvinas, pasando por Midway.

Durante la batalla de Jutlandia en la primera guerra mundial los buques de guerra entablaron durante horas un duelo artillero, dentro del alcance óptico de las respectivas unidades, con el resultado de todos conocido.

Durante la batalla de Midway, si bien duró varias horas, fueron dos solamente los minutos en los que se decidió el resultado del combate cuando los bombarderos en picado de la flota norteamericana lograron impactos en los portaviones japoneses *Akagi*, *Kaga* y *Soryu*. Esta, como saben los lectores de la REVISTA, fue la primera gran batalla naval en la que los barcos de las fuerzas contendientes no llegaron a verse; aunque, eso sí los aviones americanos tuvieron que llegar al contacto casi físico con los barcos japoneses. En las mismas condiciones —fuerzas fuera del alcance visual— tuvo lugar un mes antes la batalla del mar del Coral, si bien sus resultados no fueron tan decisivos.

En las Malvinas, y escribimos estas breves líneas a los diez días de iniciados los combates aeronavales, la suerte del *Sheffield* se decidió también en dos minutos; pero en esta ocasión, a diferencia de Midway, quizá no llegaron al contacto visual ni el barco ni el avión.

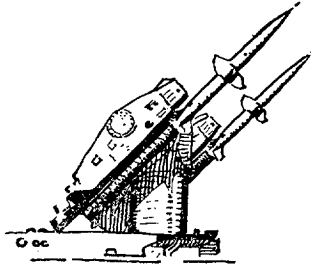
Cuando empezó a desarrollarse antes de la primera guerra mundial el arma submarina, fueron muchos los países que no prestaron atención a la amenaza que suponía, augurándole un futuro muy limitado. Cuando empezó a desarrollarse la aviación naval antes de la segunda guerra mundial, también fueron muchos los incrédulos que no supieron o no quisieron ver el potencial de la nueva arma. Tuvo que ser la sangre de las víctimas de una y otra arma la que hiciera ver a las naciones cuál era el valor destructivo de las dos armas, cuál fue el precio de su incredulidad y lo que hizo que buscarán los medios adecuados para disminuir su eficacia.

Es de esperar que a la vista de lo ocurrido en las Malvinas, y con el antecedente del éxito obtenido por Israel en la guerra del *Yom Kippur*, los países occidentales presten la atención debida a los medios, técnicos y tácticas de guerra electrónica y de defensa antimisil, sin confiar solamente en la destrucción de la plataforma lanzadora antes de que haya conseguido disparar su carga mortal y sin esperar a que en una nueva tragedia, por ahorrarse cierta cantidad de dinero en estos equipos concretos, se pierdan barcos de coste total quince o veinte veces mayor y el valor incalculable de vidas humanas que se han dejado

sin defensa posible frente a una amenaza que aunque hoy sólo sea potencial, mañana puede ser real.

El ex jefe de operaciones navales de los EE. UU., almirante Moore, manifestó que la próxima guerra, si se produce, será ganada por quienes dominen el espectro electromagnético.

Angel LIBERAL FERNANDEZ



BIBLIOGRAFIA

- ARCANGELIS, Mario de: *Electronic Warfare in Naval Operations*. "Armada Internacional", febrero de 1980.
- MARTÍN, J., y MILLER, Jr.: *The Israel Navy. 26 Years Of Non-Peace*. "USNI Proceedings", febrero de 1975.
- ERETT, Shlomo (contralmirante, retirado, de la Marina israelí): *Israeli "Saar" FPBs Pass Combat Test in Yom Kippur War*. "USNI Proceedings", septiembre de 1974.
- SCRIVENES, Desmond: *Defensa contra los misiles antibuque*. "Revista Internacional de Defensa", diciembre de 1971.
- WOOD, Derek: *El destructor británico Tipo 42*. "Revista Internacional de Defensa", diciembre de 1971.
- SUNDARAM, G. S.: *La guerra electrónica. Un factor esencial de sobrevivencia en combate*. "Revista Internacional de Defensa", febrero de 1976.



“Zafarrancho de rastreo”. Autor: Angel Gómez del Río.



España, en la OTAN.

Una vez finalizado el proceso internacional preceptivo para el ingreso de España en el Tratado del Atlántico Norte, nuestro gobierno ha hecho entrega, el 30 de mayo último, del Instrumento de adhesión a la Secretaría de Estado de los Estados Unidos, por ser esta nación la depositaria de dicho Tratado. El texto de dicho Instrumento, publicado en el *Boletín Oficial del Estado* del día 31 de mayo, dice así:

DON JUAN CARLOS I

REY DE ESPAÑA

Concedida por las Cortes Generales la autorización prevista en el artículo 94.1 de la Constitución y, por consiguiente, cumplidos los requisitos exigidos por la Legislación española, extiendo el presente Instrumento de Adhesión del Reino de España al Tratado del Atlántico Norte, para que mediante su depósito, y de conformidad con lo dispuesto en su artículo 10, el Reino de España pase a ser Parte de dicho Tratado.

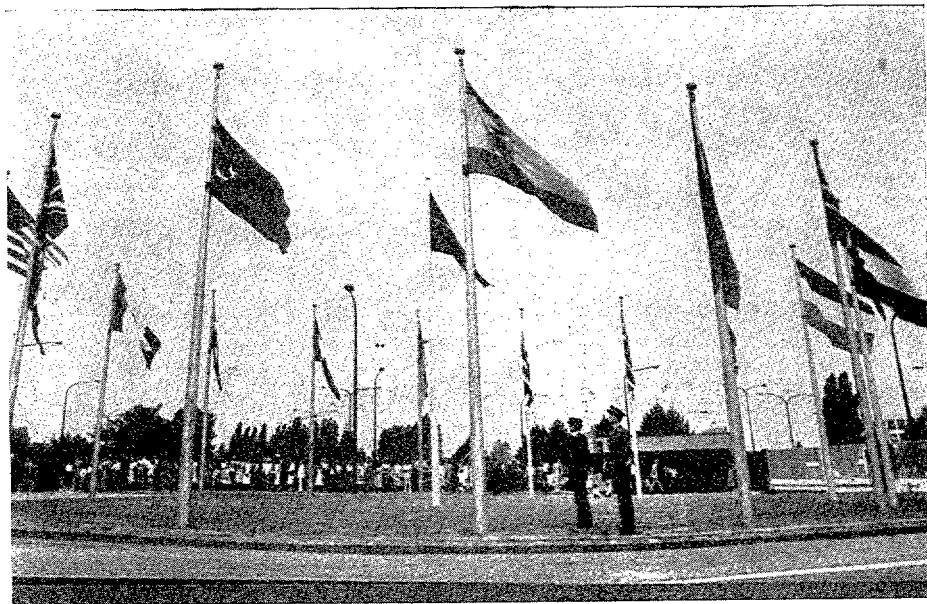
En fe de lo cual, firmo el presente Instrumento, debidamente sellado y refrendado por el infrascrito Ministro de Asuntos Exteriores.

Dado en Madrid a veintinueve de mayo de mil novecientos ochenta y dos.

JUAN CARLOS R.

**El Ministro de Asuntos Exteriores,
JOSE PEDRO PEREZ-LLORCA Y RODRIGO**

Con este acto quedaba formalizado nuestro ingreso en la Alianza a efectos jurídicos, y en cuanto a su materialización, el sábado día 5 de junio último, tuvo lugar en Bruselas la ceremonia solemne del izado de nuestra Bandera, a los acordes del himno nacional, en la sede del Consejo Atlántico.



La bandera española ondea entre las de los países miembros de la Alianza Atlántica.

Dicha ceremonia fue presidida por el Secretario General, Sr. Luns, quien en sus palabras de bienvenida recalcó el carácter histórico de esta ocasión, no sólo para España, sino también para la OTAN. La delegación española estaba constituida por los ministros de Asuntos Exteriores y de Defensa, por el Presidente de la Junta de Jefes de Estado Mayor y por el recién nombrado Embajador permanente de España en el Consejo Atlántico. En su discurso, el ministro de Asuntos Exteriores, señor Pérez-Llorca, hizo hincapié en que ni la Alianza ni sus países miembros pueden olvidar la dimensión trascendental de España, que ingresa con su historia y sus amistades, y a este respecto manifestó que la consistencia occidental no se puede entender sin la voz de Hispanoamérica, cuyas preocupaciones España siente como propias, y aludiendo al conflicto de las islas Malvinas, urgió la necesidad de volver a la mesa de negociaciones y que se imaginen soluciones que respeten al tiempo la integridad territorial argentina y los intereses y bienestar de la población.

Asimismo, el día 10 de junio, se izó la bandera española en la sede del SHAPE, Cuartel General Militar en Europa de la Alianza.



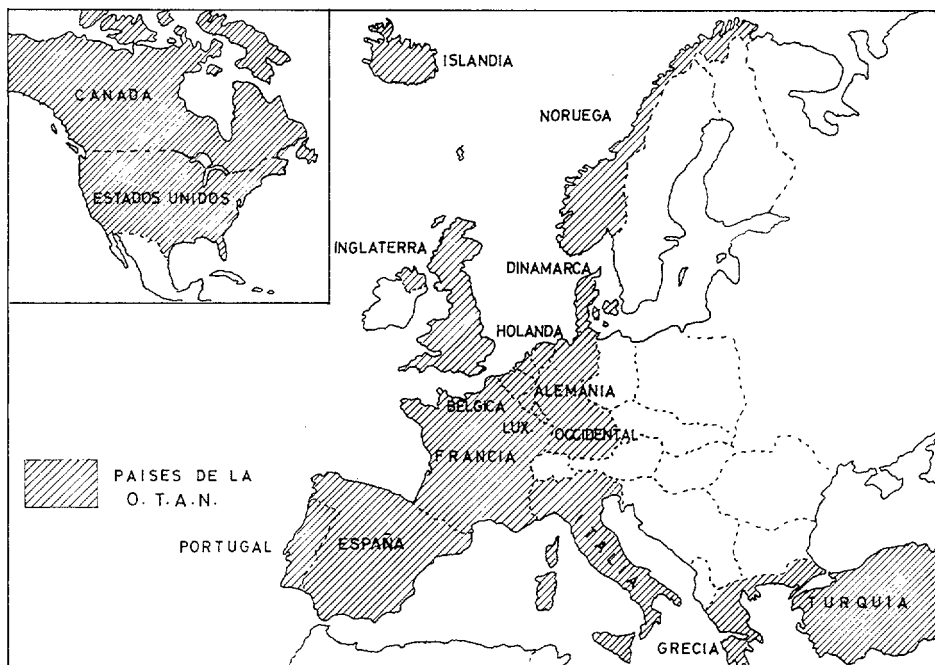
Tras esta adhesión de nuestra Patria a la Alianza, no vamos a analizar aquí este hecho en sus vertientes puramente españolas, pues ya ha sido hecho por plumas mejor cortadas que la del que esto escribe, pero sí vamos a reflejar en apretada síntesis algunos de los conceptos que tan importante hecho entraña para los comentaristas militares extranjeros pertenecientes a distintos miembros del Pacto Atlántico.

En primer lugar, se establece que dicha adhesión lleva consigo grandes novedades en el flanco meridional de la OTAN. Hasta hace pocos años, este flanco quedaba circunscrito, casi en exclusividad, a la región greco-turca, dada su proximidad física al Pacto de Varsovia, pero ante el auge del poder naval soviético y la influencia de la política de la URSS en algunas naciones mediterráneas, este flanco se ha extendido hacia el oeste, solapándose con el Atlántico, cuya frontera geográfica es precisamente la península ibérica.

Una de las primeras ventajas que supone nuestro ingreso en la Alianza es, a juicio de estos comentaristas, un marcado carácter estratégico, ya que se aporta la extensión de sus territorios a un continente empequeñecido, en el cual lo que más escasea es precisamente el espacio. Por otra parte, y mientras Francia se mantenga fuera de la estructura militar del pacto, la adhesión española viene a llenar un hueco y completar un brazo hacia el sur, cuya importancia queda por encima de toda ponderación, y en el caso de un reingreso francés, la importancia estratégica española reforzaría aún más este brazo, ya sin la actual discontinuidad.

Otro factor del mayor interés lo constituye la extensión de las redes de telecomunicaciones a una zona más segura, ya que ello permite duplicar los medios de mando y control.

Pero donde todos coinciden con un mayor énfasis sobre las ventajas para la OTAN de la entrada de España en la misma, es en las cuestiones navales, no sólo por el enclave geográfico en sí, sino también por la aportación de nuestras unidades aeronavales, cuyo adiestramiento está basado precisamente en la utilización de los procedimientos OTAN, utilización ésta que no es reciente, sino que parte de varios años atrás por medio de ejercicios con Marinas de la Alianza, y por tanto existe un amplio sedimento de mentalización y aplicación de la doctrina aliada en toda clase de operaciones aeronavales que permitirá asimilar prácticamente sobre la marcha las partes de esta doctrina que por su carácter especial no hayan tenido aún entrada en su aplicación por parte de nuestras fuerzas. Se señala, pues, que CINCSOUTH está de enhorabuena por este motivo.



Igualmente, en este enfoque de lo naval, se estima que en el Atlántico oriental hay que integrar cuanto antes los medios navales y aeronavales españoles, con lo cual se otorga carta de naturaleza —siempre según estas opiniones— a nuestra doble proyección atlántica y mediterránea, estableciendo así una coincidencia de los intereses de la Alianza con los nuestros particulares en este aspecto marítimo.

En resumen, podemos decir que el criterio expresado oficiosamente por la OTAN a través de sus comentaristas en relación con nuestro ingreso en ella, coincide en señalar que las ventajas más importantes por hoy, son las referentes a las cuestiones marítimas.



La crisis-guerra.

Tanto en el número de junio último como en el del mes actual de la REVISTA, y en sendos artículos, se ha analizado con profundidad, competencia y la debida extensión, el desarrollo de la crisis de las islas Malvinas, por lo que en estas líneas, y a la espera de contar con los suficientes elementos de juicio que nos permitan una valoración más amplia de los hechos y resultados acaecidos allí y su incidencia en la política internacional, nos limitaremos solamente a reseñar los argumentos de la República Argentina en apoyo de su reivindicación,

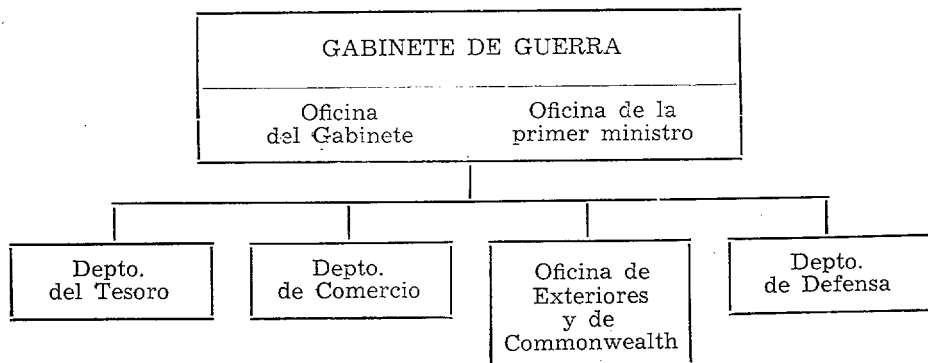
tanto política, diplomática y de hechos, sobre dicho archipiélago, limitándonos a exponer estas líneas generales de argumentación para conocimiento de nuestros lectores. Asimismo, resumiremos la organización y cometidos del llamado Gabinete de Guerra del Reino Unido, del que han emanado hasta la fecha las directivas, instrucciones y órdenes que han regulado las operaciones y actuación de las fuerzas británicas.

En cuanto al criterio argentino, descansa en los siguientes extremos. Las islas Malvinas, por su origen y situación, son parte constituyente e irrenunciable del territorio argentino. Perteneían al virreinato español de Río de la Plata, y en 1810 —fecha del establecimiento del primer gobierno argentino— pasaron a integrar a la nueva nación. Esos derechos de indiscutible soberanía sobre las islas, le correspondieron a la República Argentina como heredera legítima de España. En 1823, el gobierno argentino designó gobernador de las Malvinas, y efectuó una serie de concesiones en las mismas. Se sucedieron expediciones, y en junio de 1829, para reafirmar de modo formal esa soberanía, que estaba en pleno ejercicio, el entonces gobernador de Buenos Aires, de quien dependían las islas, creó en las Malvinas la Comandancia Política y Militar, designando al mismo tiempo a una persona para dicho cargo. En enero de 1833, la corbeta *Clio*, integrante de la flota británica, por un acto de fuerza sin sustento jurídico alguno, invadió las islas y desalojó a los pobladores que allí vivían. Por un abuso de la fuerza, pues, la Gran Bretaña usurpó esas islas y despojó de su posesión a la Argentina, que acababa de nacer como nación independiente, y que no tenía entonces medios con que oponerse al más importante poder naval del mundo. Por tanto, aparece claro que la Gran Bretaña, por un acto ilícito, no podía generar derecho alguno, y sólo produjo una posesión de hecho ilegal. Desde entonces se sucedieron las reclamaciones diplomáticas por parte de Buenos Aires para recuperar su soberanía en aquellas islas, y así llegamos al inicio del proceso de descolonización, después de la segunda guerra mundial, proceso éste que encontró el adecuado eco en el marco de las Naciones Unidas, las cuales, por su Resolución 1.514, aprobada por la Asamblea General en su XV período de sesiones, proclamó solemnemente y de forma oficial, *la necesidad de poner fin rápida e incondicionalmente al colonialismo en todas sus formas y manifestaciones*. Consecuentemente, y como resultado del planteamiento por parte de Argentina del problema colonial que representaba la usurpación de las Malvinas por parte de la Gran Bretaña, se aprobó la Resolución 2.065, en el XX período de sesiones, por la que se invitaba a los Gobiernos de la Argentina y del Reino Unido a proseguir sin demora las negociaciones a fin de encontrar una solución a dicho problema de descolonización, y en ese mismo texto de dicha Resolución, adquiere relevancia *el anhelo propósito de poner fin al colonialismo en todas partes y en todas sus formas, en una de las cuales se encuadra el caso de las islas Malvinas*.

de

En cuanto al Gabinete de Guerra británico, ha sido activado para poner en marcha el aparato operativo o de guerra con que hacer frente a la acción argentina.

En el vértice de tal aparato está el Gabinete de Guerra propiamente dicho (*The War Cabinet*), cuyo esquema orgánico podría representarse de la siguiente forma:



Cada uno de los elementos de este organigramma está compuesto por:

Gabinete de Guerra: Primera Ministro, Mrs. Thatcher; ministro del Interior, Mr. Whitelaw; ministro del *Foreing Office*, Mr. Pym; ministro de Defensa, Mr. Nott, y Pagador General, Mr. Parkinson.

Incluye, además, cinco miembros con el rango de Consejeros, entre ellos el Jefe de Estado Mayor de la Defensa, almirante Lewin, y el portavoz del partido conservador.

La oficina del Gabinete está compuesta por el secretariado de Defensa y Ultramar, que tiene a su cargo la coordinación de los informes sobre política exterior y de defensa, el Comité Conjunto de Inteligencia, cuyo cometido estriba en la comparación de la información proveniente de todas las fuentes, incluidas las de los Estados Unidos, y, finalmente, un Consejo para las islas.

En cuanto a la Oficina de la Primer Ministro, tiene por misión la información y asesoramiento personal de la señora Thatcher.

Los cometidos de los otros componentes, en cuanto a su adscripción al Gabinete de Guerra para esta actividad específica de la crisis de las Malvinas, son las siguientes:

Hacienda: (Tesoro) Lleva a cabo la política de sanciones económicas, siendo el Banco de Inglaterra el responsable de reforzar la congelación financiera correspondiente.

Comercio: Vigilancia del cumplimiento de la prohibición de importaciones de la Argentina.

Exteriores y Commonwealth: Movilización de las ofensivas diplomáticas a través de las embajadas, preparar el embargo de la CEE sobre el comercio con la nación del Plata, e informar y valorar el desarrollo de acontecimientos.

Defensa: Planeamiento de las operaciones de la Fuerza Operativa naval, apoyo logístico, requisita de material civil y dirección y coordinación de la Inteligencia militar. Forman parte de este componente, como es lógico, el Jefe de Estado Mayor de la Defensa, antes mencionado, y los Jefes de Estado Mayor de Tierra, Mar y Aire, además de otros mandos operativos, y una serie de consejeros especiales sobre política de defensa.



Relaciones Este-Oeste.

Descartada la famosa propuesta de Breznev, más conocida por la *moratoria*, por inviable y denigrante para los intereses de Occidente, se ha puesto un nuevo jalón a estas difíciles relaciones con el bloque oriental, que tuvo su origen en la *opción cero* del presidente Reagan, que, a su vez rechazó Moscú alegando parecidos argumentos a los esgrimidos por el Oeste en relación con la moratoria antes citada.

Así las cosas, en este dramático negocio en que está en juego el destino de la humanidad, colgada de las consecuencias del miedo o de una precipitación en aras del miedo, en esta especie de oferta y demanda en que una de las partes pedía mucho y la otra ofrecía muy poco y viceversa, se ha producido ahora, también por boca del presidente norteamericano, otra propuesta constructiva que pudiéramos calificar de partir la diferencia, según la acepción que corrientemente se da a este concepto. Los términos no son exactos, pero dan una idea aproximada, a nuestro juicio, de cómo están las cosas en este intrincado asunto de la coexistencia. Esta última propuesta, también conocida como *opción un tercio*, consiste en que al final de una primera fase para reducir los efectivos nucleares de los misiles balísticos —conversaciones SALT— estas cargas nucleares, que constituyen la mayor amenaza para todos, se redujeran por lo menos a un tercio por debajo de los actuales niveles. Después, en una segunda fase, se buscaría la forma de lograr un nivel máximo igual en los dos elementos de ambas fuerzas nucleares estratégicas, incluyendo límites a la potencia de los misiles balísticos. El presidente Reagan, tras presentar estas líneas generales de actuación, no oculta que la tarea fundamental de reducir y moldear de nuevo las fuerzas estratégicas para aumentar la estabilidad requerirá muchos años de esfuerzo concentrado, pero será posible re-

ducir los riesgos de una guerra al eliminar los desequilibrios que existen en la actualidad, y al dismantelar la amenaza nuclear.

Pues bien, con el espíritu de esta propuesta u opción un tercio como elemento básico de trabajo, el Consejo del Atlántico Norte, en su última reunión previa a la cumbre de Bonn, ha respaldado plenamente esta nueva propuesta americana. Así por ejemplo, el ministro italiano Colombo, ha afirmado que en estas reuniones —técnica la primera y eminentemente política la segunda— no se han esbozado proyectos solamente, sino que también han tenido lugar verdaderas iniciativas. En efecto, se puede afirmar que estas reuniones han dado como resultado una evolución positiva en la política de seguridad y en las relaciones Este-Oeste, reconociendo la necesidad de mantener el diálogo entre los dos bloques, materializado por las negociaciones previstas y en curso, todo lo cual debe conducir a una nueva estabilidad merced al establecimiento de un equilibrio de fuerzas a niveles inferiores, aunque sin descuidar la también necesidad de mantener una defensa disuasoria con suficiente credibilidad. En pocas palabras, hay que mantener relaciones constructivas con el Este por medio del diálogo y la negociación, con intercambios mutuamente ventajosos, todo ello a condición de una actitud de moderación y de sentido de responsabilidad por parte de la Unión Soviética y las otras naciones del Pacto de Varsovia.

¿Cuál fue la actitud soviética? En principio, el propio Breznev rechazó la propuesta americana en sí, pero aceptó el hecho de una congelación conjunta en la escalada armamentista desde el momento en que se inicien las negociaciones, lo cual, en su opinión, facilitaría el progreso hacia una limitación y reducciones radicales de las armas nucleares, y además, la Unión Soviética estaría dispuesta a suscribir un acuerdo con los Estados Unidos que eliminase o restringiese decididamente el desarrollo de nuevos tipos de armamentos estratégicos. No obstante, Leónidas Breznev ha subrayado que las propuestas americanas constituyen un “perjuicio directo” hacia los intereses de seguridad soviéticos, y que la aproximación norteamericana es unilateral. En su opinión, una buena parte del trabajo, lejos de ser inútil, ya ha sido efectuado —se refiere a las negociaciones SALT— lo que es necesario no perder de vista, ya que es preciso conservar todo lo que haya de positivo. Sin embargo, los observadores occidentales estiman que Breznev quiere en realidad utilizar el acuerdo SALT como base de nuevas negociaciones.

Pese a todo, y frente a estos resultados en principio positivos y hasta cierto punto aceptados por el Este, traemos aquí a colación los conceptos acerca de la nueva estrategia global de los Estados Unidos, los cuales entran en plena colisión con las ideas soviéticas por cuanto suponen, según Moscú, una clara injerencia en los asuntos internos de otras naciones. Estos conceptos, que pueden mediatizar los desarrollos

y posibles resultados de las negociaciones, fueron expuestos por William P. Clark, consejero del presidente Reagan para asuntos de seguridad nacional, en una intervención en la Universidad de Georgetown. En esencia, son los siguientes:

1. Una estrategia efectiva debe de estar dotada de componentes diplomático, político, económico y de información, basados sobre el poderío militar.

2. La estrategia debe de mirar al futuro y ofrecer esperanzas, y necesita una buena dosis de iniciativa, paciencia y perseverancia, estando dispuestos a responder vigorosamente en las ocasiones que se presenten, y establecer oportunidades en donde no existían con anterioridad.

3. Debe de ser una *estrategia de coalición*, una acción concertada con los aliados y los amigos.

4. El componente económico de la estrategia norteamericana es particularmente importante; es preciso promover un sistema económico con un mínimo de distorsión al comercio y basado en normativas comunes con vistas a facilitar la solución de diferencias que puedan surgir.

5. El mantenimiento de la paz exige fuerzas poderosas y flexibles, por lo que la reorganización de las fuerzas americanas es una tarea de la mayor urgencia.

6. Los intereses norteamericanos son globales, y están en oposición o conflicto con los de la Unión Soviética; "las fuerzas americanas y las de sus aliados *deben proteger nuestros intereses comunes* en un entorno que presenta problemas de forma continua".

7. Si bien la amenaza principal a los intereses vitales en el mundo proviene de la URSS, estos intereses pueden peligrar igualmente por la acción de otros Estados o grupos de ellos: "si la amenaza a nuestros intereses vitales rebasa la capacidad de defensa de los estados de una región, debemos estar preparados para *utilizar fuerzas americanas* en ayuda de nuestros aliados, lo cual no quiere decir que estemos presentes en regiones o zonas en donde nuestra presencia no haya sido solicitada ni sea necesaria."

8. Todo esto destaca la importancia de la *asistencia de seguridad* tal como ventas militares, créditos, entrenamiento militar, apoyo o sostén económico, etc. Un programa eficaz de asistencia a la seguridad "constituye un elemento importante de nuestros propios objetivos de seguridad fuera de los Estados Unidos, y es un auténtico complemento de nuestras estructuras militares.

9. Finalmente, es necesario tener en cuenta las capacidades militares globales de la URSS y las interacciones de los distintos teatros estratégicos; "sabemos que todo conflicto con la Unión Soviética puede tener dimensiones globales, por lo que esta planificación es también una necesidad, lo cual no quiere decir que debamos tener la capacidad de

hacer frente a las fuerzas soviéticas en todas partes simultáneamente, sino que significa que debemos disponer de fuerzas equilibradas y un establecimiento de prioridades”.

En estas condiciones, pues, se abre el paréntesis del verano, manchado con la sangre de las contiendas del Atlántico Sur e irano-iraquí, que, aparte de su carácter local, no han dejado de llevar consigo —y aún conservan esa carga potencial— el riesgo de una extensión del conflicto.

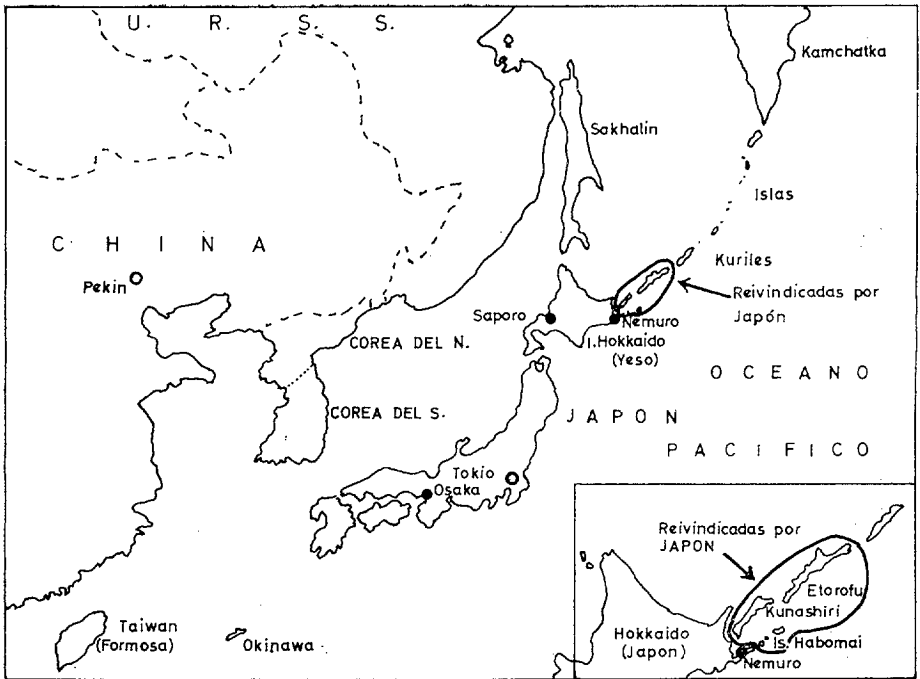


Extremo Oriente.

La Defensa en Japón.—Tras la derrota japonesa al terminar la segunda guerra mundial, los vencedores le impusieron unas medidas muy drásticas en lo concerniente a su potencial militar. En contraposición, y en un período de tiempo relativamente corto, el despegue económico de esta nación asiática fue espectacular y totalmente independiente del aspecto militar. Sin embargo, la evolución de la crisis constante que supuso la división del mundo actual en dos bloques antagónicos, el nacimiento del Tercer Mundo, las relaciones Norte-Sur y otros factores influyentes hizo reconsiderar a Occidente, y particularmente a los Estados Unidos, las medidas restrictivas impuestas a Tokio en el campo militar. No obstante ello, la mejora de sus fuerzas o efectivos de autodefensa ha seguido un camino lento, pues si bien acepta la responsabilidad de su propia defensa, no está de acuerdo con la urgencia que ahora quiere imprimirle Washington. Esta actitud nipona puede extrañar, pero existen una serie de razones que la pueden explicar en parte.

En primer lugar, hay que tener en cuenta el llamado complejo atómico que poseen los japoneses, si consideramos el trauma físico y posteriormente moral que supuso el lanzamiento de las dos únicas bombas de fusión que ha tenido lugar en el mundo, y que precisamente fueron lanzadas contra dos ciudades japonesas. Desde entonces, por este hecho y por el mismo contenido de su propia Constitución, que anatemiza a la guerra en virtud de un derecho soberano del pueblo a renunciar a ella, esta inercia adquiere un valor considerable. Por su parte, los Estados Unidos estiman que el Japón ha vivido ya durante mucho tiempo a expensas de su sombrilla protectora, y es llegado el momento a que contribuyan a este costo en una proporción adecuada a tal protección defensiva. Además, los americanos desean también que Japón proyecte su capacidad naval más allá de sus aguas territoriales para estar en condiciones, llegado el caso, de proteger a sus propios buques que transporten elementos esenciales para su propia supervivencia, como petróleo, acero y alimentos.

Por otro lado, la Unión Soviética, co-vencedora de ocasión en 1945, mantiene el punto de vista de que la tecnología japonesa, experta en

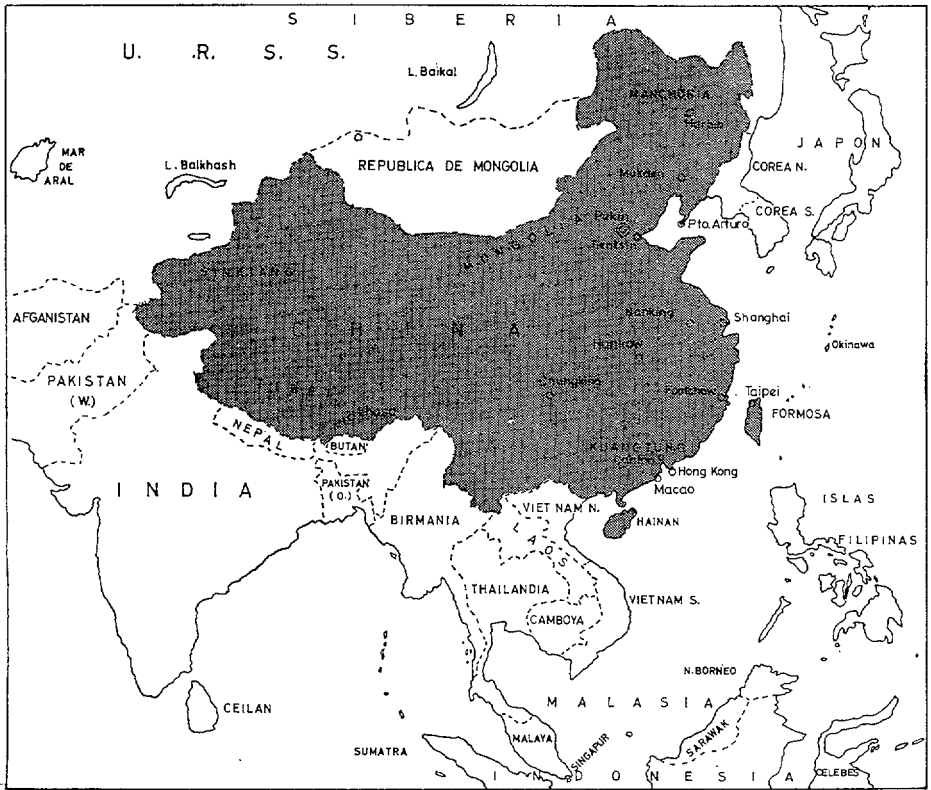


motores de coches, televisión y otros elementos de consumo, está girando hacia la realización de componentes para la defensa, y además no existen indicios de que quiera devolverles las islas del norte, lo cual irrita a los japoneses, pero éstos entienden que este contencioso no da motivo para una segunda edición de una confrontación por unas islas, sino que es cuestión de paciencia y de diplomacia. En este aspecto, y en el anterior, la idiosincrasia japonesa no genera ninguna prisa en adquirir un mayor potencial militar para la defensa, y desea mantener al máximo la cobertura defensiva que le proporcionan los Estados Unidos.

Cambio de rumbo en China.—En las tensas relaciones entre China y la URSS, no debe extrañar que Pekín haya subrayado su convergencia de intereses con Europa occidental ante la carrera de armamentos entre las dos potencias hegemónicas, y cuya intensificación prevé, según se desprende del texto de un editorial de la revista "Pekín Información". Los diplomáticos acreditados en la capital china afirman que es la primera vez, desde hace varios años, que Pekín hace tal análisis. Y esta nueva postura es formulada cuando China lleva a cabo una revisión a fondo de su política exterior a causa de su desacuerdo con los Estados Unidos acerca de las ventas de armas a Taiwan. El editorial de dicha revista empieza por analizar las ne-

gociaciones entre los dos grandes sobre armas nucleares de alcance medio en Europa, INF; en estas conversaciones, según el análisis chino, la URSS se esfuerza por mantener la superioridad de la que dispone en el escenario europeo, mientras los americanos intentan modificar el equilibrio de las fuerzas. De todas formas, Pekín aconseja a las naciones de Europa occidental que consideren a la Unión Soviética como la principal amenaza para su seguridad.

Con base a todo ello, desde hace algunos meses los dirigentes chinos están reprochando a Washington su comportamiento de "superpotencia", reproche éste que sube de tono según crecen las divergencias chino-norteamericanas a propósito de Taiwan.



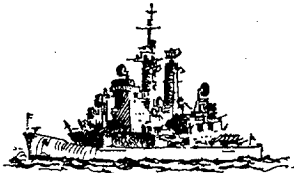
Paralelamente a todo esto, Pekín está llevando a cabo un amplio reajuste gubernamental, calificado en algunos círculos como una nueva purga. La hipótesis sobre ello ha quedado parcialmente confirmada por el informe redactado por el propio primer ministro, Zao Zi-yang sobre dicha reorganización, y que recientemente fue adoptado por el comité permanente de la Asamblea Nacional Popular. En el texto,

Zao anuncia que serán excluidos de cualquier cargo dirigente todos aquellos que respaldaron la rebelión de Ling Piao y Yang Ging, aquellos que practicaron el sectarismo o cometieron robos y sabotajes, y también aquellos que violaron durante estos últimos años la ley y la disciplina en sus aspectos políticos y económicos.

Este reajuste gubernamental chino, decidido a principios de año, se está desarrollando en dos fases. La primera, afecta esencialmente al gobierno y a los órganos centrales del Estado, y permitirá reducir una tercera parte de los altos cargos. La segunda fase, que se iniciará el año próximo, abarcará a las provincias y regiones autónomas de China. Uno de los principales artífices de este reajuste es Deng Xiaoping, quien manifestó que en cierto modo, se trata de una revolución, pero una revolución que transforma a los organismos y al sistema en general, y no a las gentes.

El contenido de esta primera fase de reorganización se deduce del nuevo texto constitucional que será sometido a debate público antes de su aprobación dentro de algunos meses, y cuya característica fundamental es el reforzamiento del Estado frente a las atribuciones del partido comunista, y la abolición de cargos vitalicios. De este modo se trata de eliminar la identificación existente en la actualidad entre el Estado y el partido. Además, la nueva Constitución, restaura la jefatura del Estado, atribuye nuevas competencias legislativas a la Asamblea Nacional Popular y establece un organismo rector del Ejército, cuyo mando supremo no corresponderá al jefe del Estado, sino al presidente de la dirección, de quien emanarán todas las directrices en materia de política militar, en tanto que el ministro de Defensa será el encargado de los aspectos de equipamiento, logística y reclutamiento. Finalmente, cabe reseñar la abolición del término "dictadura del proletariado" y el derecho a la huelga, considerado como indeseable.

J. L. T.





"Hacia un control de rutina en el banco sahariano".
Autor: Angel Liberal Fernández.

EPISTOLARIO



RECUERDO DE UN ALMIRANTE



QUERIDISIMO y respetado almirante:

Cuando aún hace apenas un mes, pedí y me fue concedido compartir con otros compañeros el honor de llevarlo sobre mis hombros hasta su última morada, en su querido El Ferrol del Caudillo, encontrados sentimientos me asaltaban. Una pena muy grande, estupor e inconformismo. Era la pena inmensa de haber perdido un amigo muy querido, porque como muchas veces comentamos, almirante, los jefes y superiores nos vienen impuestos por escalafón, pero los amigos los elige uno... y yo lo había elegido a usted. Yo era feliz con esa amistad y sentía la alegría de ser correspondido. De ahí mi asombro porque no podía creer que lo sucedido fuese verdad, e inconformismo porque cuesta mucho aceptar que se nos ha marchado tan deprisa y tan callando.

Hoy, almirante, cuando la más leve sospecha de adulación está completamente descartada, yo, que durante cuatro largos años he compartido con usted diariamente jornadas de trabajo de mañana y tarde hasta muy avanzada la jornada, e incluso alguna que otra noche, la mayoría normales y distendidas, muchas difíciles, y algunas duras y tensas. Puedo hablar con conocimiento de causa y pregonar con orgullo que era usted un perfecto caballero en toda la extensión de la palabra.

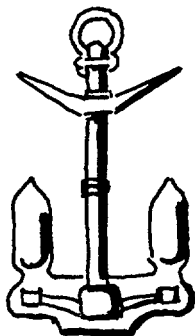
A usted, que tantos le llamaban el *Señor Almirante*, quizá no se daban perfecta cuenta que además era un *Señor* de cuerpo entero.

Era usted un hombre inteligente, almirante, y usted lo sabía, aunque con su enorme modestia lo quería disimular. Era sereno, ecuánime y justo; correcto y humano en el trato como nadie y un consejero inigualable. ¡Cuántos y cuán buenos consejos me dio y cuánto aprendí a su lado! Amaba usted apasionadamente a nuestra querida España y le obsesionaba su grandeza y su unidad.

Desde ese lugar privilegiado donde se encuentra siga amándola y ayudándola. No quiero terminar esta carta, almirante, sin que sepa que don Francisco Jurado, Andrés, Vilas, Eduardo, Arteaga, Junquera y España, don Agustín y don José, que tan cerca de usted estuvieron siempre y tanto cariño le tenían, le echan mucho de menos y le envían un abrazo muy fuerte. Y que le voy a contar de Francisco y sus escoltas. ¿Se acuerda de César, Pedro, Victoriano, Aranda, Ramos, etcétera? Ellos que siempre estuvieron dispuestos a entregar sus jóvenes vidas, si preciso hubiera sido, por defender la de su almirante, están muy tristes porque no pudieron hacerlo. ¡Todos le querían!

Quisiera despedirme hoy como tantas tardes lo hice, y decirle: Si no manda nada, almirante, hasta mañana si Dios quiere. Como no puedo, lo haré con el cariño y el respeto de siempre y con una emoción grandísima, diciéndole: Hasta siempre, almirante, a sus órdenes.

Juan J. LAHERA





HISTORIAS DE LA MAR

VILLA CISNEROS, 12 DE ENERO
DE 1976



TODO empezó meses antes, las tensiones que existían en el antiguo Sahara español como consecuencia de las presiones marroquíes y de las oscuras maniobras argelinas, que se materializaban en los diversos ataques que partidas del denominado Frente Polisario efectuaban contra unidades de nuestro Ejército, aconsejaron a la Comandancia General de Canarias proteger las instalaciones de la Comandancia Militar de Marina de El Aiúm, así como las que dependían de ésta en Villa Cisneros y La Güera.

Estas unidades, cumpliendo una misión tradicional de la Infantería de Marina, la de defensa de bases e instalaciones navales, pertenecían a la Agrupación de Canarias. En ella se adiestraron y ambientaron estos soldados, de donde partieron en sucesivos relevos hacia esas posiciones africanas, donde en condiciones a veces muy precarias cumplieron abnegadamente las misiones que se les encomendó durante más de año y medio.

Transcurridos ya más de siete años desde entonces y recordando aquellos días parece que hayan pasado no siete años, sino muchos más. Es mi propósito relatar en estas líneas algunas de estas vivencias pasadas durante aquellos días, vivencias sobre las que por no se qué extraños designios ha caído el más pesado de los silencios, muy al contrario de lo que fue con otros numerosos hechos de nuestras FAS de mucha menor importancia, pues en aquellos días se vivieron las últimas acciones de nuestros ejércitos en territorios allende nuestras fronteras, cerrando, al parecer definitivamente, la colosal empresa iniciada muchos siglos antes.

Desde Las Palmas, donde me encontraba destinado en la Agrupación de Infantería de Marina, veíamos el desarrollo progresivo de los acontecimientos desde muy diversas posiciones. Las inquietantes noticias que nos producían las cada vez más osadas acciones de las partidas polisarias, con ataques y secuestros a las unidades de la Agrupación de Tropas nómadas, así como los enfrentamientos armados con tropas de la Legión y de Paracaidistas, de algunas, al parecer, unidades marroquíes, nos parecían confirmar la inevitabilidad final del choque armado. Todos los indicios así nos lo demostraban y aunque, ante esta eventualidad el adiestramiento se había intensificado, recuerdo que una especie de nerviosismo y ansiedad se adueñó de los entonces tenientes, queriendo estar presentes cuanto antes en el lugar de los acontecimientos. Sabíamos que nuestra Agrupación estaba encuadrada en el dispositivo de la posible fuerza de desembarco como el "Grupo táctico Canarias" pero no nos bastaba. Lo que queríamos era estar allí cuanto antes. ¡Cuánta envidia teníamos de aquellos otros oficiales de las unidades paracaidistas o de carros que veíamos ser trasladados con sus unidades al continente!

¡Con qué rabia acogíamos las noticias de los secuestros de aquellos tenientes de Nómadas con los que habíamos estado charlando tan sólo días antes al regreso de su licencia colonial! Por fin, recuerdo que acogí con verdadera alegría cuando se me comunicó que partía al mando de una sección reforzada hacia Villa Cisneros. Todo se preparó en cuestión de horas y embarcando en el *Ciudad de La Laguna*, con sesenta y cuatro infantes de Marina, con más alegría que preocupación abandonamos Las Palmas rumbo hacia el Sahara. Recuerdo que en el entonces nuevo buque de la "Trasmediterránea" íbamos sólo nosotros y por él deambulamos de un lado a otro durante la travesía disfrutando de esta insólita situación.

Con la amanecida ya divisamos la costa africana y la entrada al puerto de Villa Cisneros, donde lo único que había eran unos cuantos pequeños pesqueros y una interminable fila de curiosos saharauis. que, como descubriríamos más tarde, se pasaban el tiempo de un lado para otro curioseando sin que al parecer contaran las horas para ellos. Ya desde el primer momento percibimos en el aire otro ambiente totalmente distinto al que habíamos dejado horas antes. Lo que más llamaba la atención en primer lugar era la gran diversidad de uniformes de todo tipo que se podían encontrar por las calles, así como cantidad de nativos en actitud de espera de no se sabe qué. Recibidas las instrucciones pertinentes nos dispusimos a cumplir la tarea para la que se nos había enviado y así la sección precedió a reforzar la seguridad de la Ayudantía Militar, dar protección militar al puerto y establecer una posición, en la punta de la Sarga, a treinta kilómetros de la ciudad, desde la que poder efectuar patrullas móviles de vigilancia sobre una amplia zona de playa, susceptible de ser utilizada como vía de acceso marítima hacia la población de Villa Cisneros.

Debo decir que esta misión que se nos asignó era demasiado amplia para una sección, que, aunque reforzada, no dejaba de serlo. por lo que el esfuerzo que se exigía para su cumplimiento con garantías de seguridad suficientes era improbable. Pero no era entonces cuestión de pedir sino de dar, y así, día y noche, sin apenas dormir, esos magníficos soldados se multiplicaron y creo dieron de sí cuanto se les exigió.

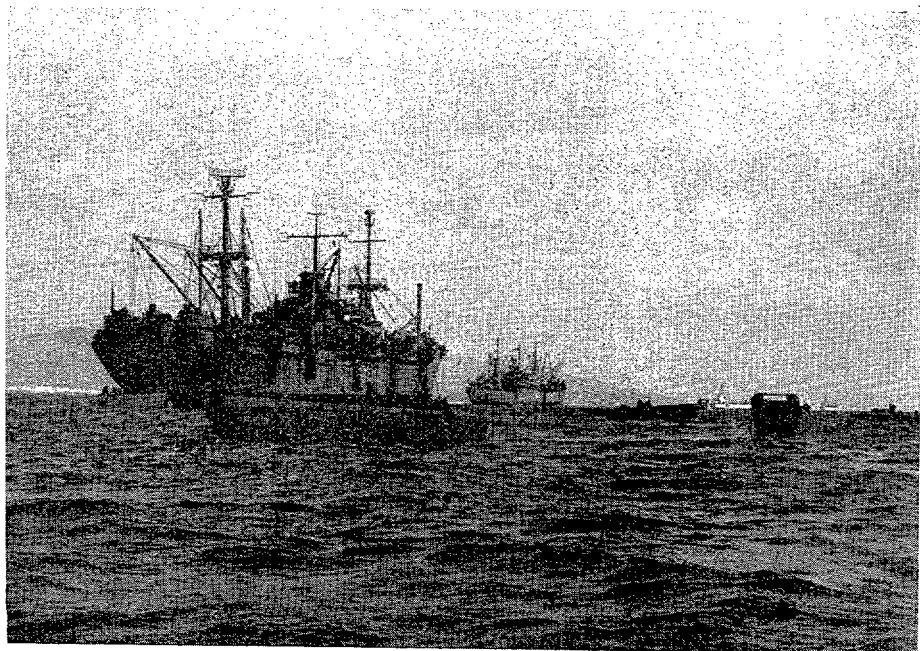
Recuerdo que en aquellos días previos y posteriores a los famosos "Acuerdos de Madrid" eran continuos los ajustes de cuentas entre los nativos promarroquíes y propolisarios y así rara era la noche en que no había altercados entre ellos e incendiaban los comercios de unos y otros, al mismo tiempo que comenzaba el éxodo de los captados por el Frente Polisario, estableciéndose en campamentos de jaimas en las afueras. Por este motivo la Comandancia Militar de la Plaza estableció el toque de queda a las 19,00 h. para el personal nativo, toque que era mantenido en su vigilancia por un subgrupo táctico que diariamente daba en sus comienzos el Bon. de Infantería de Cabrerizas y, posteriormente a su llegada del norte, el IV Tercio de la Legión. En esta tarea, y en su zona de responsabilidad, participaba diariamente la sección que yo mandaba, que al contrario de lo que sucedía con las otras unidades que se relevaban todos los días, era siempre, como es obvio, la misma.

Así, en el cumplimiento de esta ingrata tarea, las patrullas que se formaban con personal del cuarto vigilante recorrían constantemente la zona portuaria y sus accesos y como consecuencia de éstos efectuaron numerosísimas detenciones así como registros de barracas y barcos sospechosos, en una actitud vigilante que hizo que durante su permanencia en la zona no se produjeran más incidentes que los normales en aquella situación.

De la posición que se estableció, como ya he dicho anteriormente, en la punta de la Sarga, quiero recordar que durante tres meses permaneció viviendo en una jaima, completamente aislada, sin más enlace con su PC. que la radio y teniendo a sus espaldas el desierto y a su frente la mar.

Soportando durante el día altas temperaturas y por la noche el brusco cambio de aquélla, así como una impresionante humedad y recibiendo su aprovisionamiento no siempre con puntualidad, mejoró admirablemente su posición base, fortificándola y adecuando sus accesos a base de alambradas y trampas caza-bobos. Desde aquí efectuaba sus patrullas a lo largo de la zona que se le encomendó con la eficacia que demuestra el hecho de la captura de un importante alijo de material que se intentó desembarcar, deteniendo a dos de los cuatro nativos que llevaban la embarcación e iniciando la persecución de los otros dos responsables, en conjunción con las fuerzas de la Policía Territorial, hasta el campamento situado en las inmediaciones de Villa Cisneros. Aquí, y en apoyo del registro que procedían a efectuar las citadas fuerzas en dicho poblado, la patrulla que mandaba el que escribe estableció

una posición de bloqueo que aislaba la zona para facilitar la labor de registro de la Policía Territorial, siendo entonces tiroteada respondiendo contundentemente al fuego, hecho que neutralizó cualquier intento de escape y que obligó a entregarse a los responsables, uno de los cuales resultó ser uno de los principales activistas de la captación polisaria.



Así, y en el transcurso de los días, proseguía pacientemente el desarrollo de la misión y comenzábamos a familiarizarnos con la forma peculiar de vida de los nativos, su misterioso mundo en el que se desenvolvían e incluso a intentar comprenderlo a través de conversaciones con ellos y sobre todo de la valiosísima información que nos proporcionaba el contacto con los componentes de las tropas nómadas, en especial los que habían sido licenciados como consecuencia de las desertiones y traiciones de algunos de sus miembros y que pasaban las horas muertas sentados en la delegación del Gobierno General.

Así supimos de la arrogancia y bravura de los guerreros Ulad, Delim, Ergueibat y Arosien o de los Ulad Tridarim y de las otras tribus tributarias de éstas, verdadero *quid* para entender la cuestión de esta zona de Africa, que no entienden de fronteras trazadas por expertos occidentales sujetos a otros intereses muy diferentes y desgracia-

damente muy concretos. Tampoco faltó tiempo, aunque sobre todo aprovechándolo en el itinerario para aprovisionar a la posición de la Sarga, para intentar la caza de los abundantes chacales que merodeaban en busca de los desperdicios de la población y poblados, algunas veces con fortuna y eso sí siempre con la emoción que supone su persecución en un "Land Rover" a más de 90 Km/h sorteando el, aunque llano, accidentado terreno y los forzados virajes a que nos sometían los citados cánidos.

Poco a poco, y como consecuencia de los ya citados "Acuerdos de Madrid", comenzó la evacuación de unidades del Ejército y así veíamos llegar unidades constantemente y su posterior evacuación a Canarias, lo que nos daba la oportunidad de encontrarnos con compañeros que venían embarcados en los transportes, en especial el *Conde del Venadito*, y el *Galicia*, así como la *Villa de Bilbao*, que se encontraba de patrulla por aquellas aguas. También tuvimos noticia de la evacuación definitiva de La Güera, evacuación que fue protegida por una Compañía de nuestra Agrupación embarcada en el *Blas de Lezo* y la impropia tarea que realizaron, incluyendo el levantamiento del cementerio cristiano de aquella localidad, con lo que suponía el levantar las tumbas, abrir los ataúdes y meter los putrefactos cadáveres en otros de zinc para su posterior traslado a Las Palmas en el *Plus Ultra*, viejo vapor que prestó tan buenos servicios. Fue allí, si no recuerdo mal, donde se dio la curiosa anécdota de la reclamación de un cadáver por dos mujeres distintas. El hombre, que ya descansaba en paz y que dejó al morir dos mujeres, sin saberlo ninguna de las dos, debió estremecerse al descubrirse de este modo su bigamia.

Así llegaron las Navidades y fue en esos días cuando desde las terrazas de la plaza de España pudimos observar el resplandor de los combates que entablaron, al otro lado de la bahía, las fuerzas mauritanas, que en su aproximación a Villa Cisneros chocaron con las fuerzas polisarias cerca del campamento El Aargub, antiguo cuartel de la Agrupación de Tropas Nómadas.

La Nochebuena la celebramos los de *la Sarga*, como ya empezaban a llamarnos, sentados en la jaima disfrutando de un exquisito té moruno, que, amablemente, nos preparó un moreno, hijo de esclavos, acompañado de la fenomenal clásica cesta de Navidad que nos había enviado, como a todas las fuerzas que aún quedaban en el territorio, el Gobernador General del Sahara. Aunque naturalmente añorábamos a nuestras familias, fue una noche inolvidable. Allí, con la franqueza que hace expresarse a nuestros soldados en momentos como éste, intercambiamos nuestros sentimientos y opiniones sobre todo y la inmensa soledad que nos rodeaba nos hacía sentirnos orgullosos de ser centinelas avanzados de España tan lejos de nuestros hogares. Estábamos verdaderamente en familia. La noche vieja fue otro cantar y si algo hay de curioso que resaltar es que a falta de las clásicas campanadas

que anunciaban el entrante 1975, éstas fueron espectacularmente sustituidas por doce proyectiles iluminantes de mortero que disparó una sección del IV Tercio de la Legión.

Con la entrada del año nuevo, y a bordo del *Conde del Venadito y Galicia*, fueron definitivamente evacuados los legionarios. Fue muy emocionante su despedida, aún recuerdo los estribillos de su himno, la canción del legionario, que tan airosamente cantaban de corazón mientras se alejaban de estas tierras en las que tanto tiempo habían estado.

Evacuada esta Unidad, ya no quedaban en la zona más fuerzas españolas que la Compañía de la Policía Territorial y las fuerzas de la Comandancia Militar de Marina, de la que dependía la sección que yo mandaba.

Llegó un destacamento del Ejército mauritano así como una potente columna de las FAR marroquíes, al mando del coronel Dlimi, quienes tomaron el mando de la ciudad, cambiando la fisonomía de sus calles. Desaparecieron los vistosos uniformes de los "nómadas" y los gorrillos legionarios que fueron sustituidos por los grises cascos de acero de las patrullas marroquíes.

Por fin replegamos la posición de la Sarga, donde nos relevó un destacamento marroquí, posición que por cierto y mientras aún estábamos en Villa Cisneros, fue atacada días más tarde sufriendo algunas bajas sus componentes.

Como consecuencia de la falta de espacio para alojar a la tropa en espera de nuestra evacuación, nos acantonamos en los pabellones que habían correspondido a los jefes españoles y así y sin que sirva de precedente, tal y como les dije, las escuadras y pelotones vivieron durante unos días en casas de comandantes y tenientes coroneles y los sargentos y teniente en casa del coronel.

Aunque la transferencia total de la administración del territorio no se iba a realizar hasta el 28 de febrero, las últimas unidades españolas abandonaron El Aíúm el día 10 de enero, quedando únicamente en todo el territorio las dos unidades españolas antes citadas hasta el día 12 de enero, en Villa Cisneros. Ese día, por la mañana, fue arriada la bandera de España de la Comandancia Militar de Marina, la última bandera de un establecimiento militar español en ser arriada de todo el Sahara español. Rindió honores una sección reforzada de Infantería de Marina y que al embarcar de nuevo en el *Ciudad de La Laguna* fue la última Unidad española en abandonar el territorio del Sahara, última posesión española de ultramar, cerrando la expansión iniciada muchos siglos antes.

Juan Antonio CHICHARRO ORTEGA



MISCELANEA



20.961.—Almorávides.

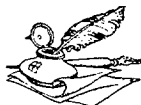


Hacia el año 1115. poco antes de que Gelmírez se decidiese a organizar una incipiente fuerza naval, los almorávides que vivían en las riberas peninsulares desde Sevilla a Coimbra, asolaban todas nuestras costas, como dice la *Compostelana*, “a saber, Oporto, Morrado, Salnés, Postmarcos, Entines, Nemancos, Soneira, Seaya, Bergantiños, Nendos, Pruzos, Besoucos, Trasancos, Vivero, Ribadeo, Navia y los demás puertos de Asturias y de la tierra de Santa Juliana”.

El temor al almirante Alí-ben-Memón, y otros de su compañía, hacía que nuestros labradores del litoral, mediada la primavera, se refugiasen tierra adentro con sus pertenencias de más valor.

A. L.

20.962.—Carta.



Curiosa es la que don Federico Gravingna, almirante de la Escuadra española, a bordo del navío *Príncipe de Asturias*, envió con fecha 13 de octubre de 1805, al príncipe de la Paz, generalísimo de los Ejércitos de Mar y Tierra, que transcribimos:

Mi Estdo. Príncipe y mi favorecedor, aprovecho de un correo del Almirante. Francés para escribirte y contestar á tu officio reservado del 8 el Pensamiento es bueno, y excelente el crucero señalado, pero como espreso, nuestra salida es dudosa, la estación rigurosa va entrar, y se saben avisos aver vientos de la parte del Poniente mui frescos, y con Navíos de Tres puentes en caso de averías serian embarazosas las averías me parece que



las salidas deven ser de corta durada, y no mui lejos, yo no dudo que los Yngleses embiaran fuerzas al Mediterraneo y que la guerra continental declarada se unirán á los Rusos y por eso no sería de parecer de cruceros mui lejos.

Valido de tu favor y amistad te digo con sinceridad y franqueza mi parecer, seguro de tu bondad, que solo á celo mio y buen deseo del acierto, por el Rey, por i, por la Marina lo hago.

Nuestra Escuadra está siempre lista. Según las cartas de Francia a deve allarse en esa el tene. General de Marina Monsieur de Rosilli, que aquí se asegura viene á mandar ó á inspeccionar la Escuadra. El Almirante Villeneuve nada save de su venida. Es regular se vea contigo, y te comuniqué las ideas de su Gobierno; yo quedo

siempre listo para cumplir las órdenes que me des, te estimare me pongas á los Piés de SS. MM. y me cres siempre tu sincero y Affectiso amigo. Federico Gravina.

P. D. Tu oficio reservado para Salcedo, que devuelbo nadie lo ha visto.

Como se sabe el almirante Rosoly fue enviado por Napoleón para relevar a Villeneuve, cosa que hizo después del desgraciado 21 de octubre de 1805.

J. F. G.

20.963.—Nueva York.



Es sabido que los neoyorquinos presumen de que la isla de Manhattan —probablemente el pedazo del mundo donde los solares son más caros— fue comprada por 24 dólares. Esto tendría los caracteres de un auténtico timo a los pobres e ignorantes indios... si no fuera porque no ocurrió exactamente así. En primer lugar el dólar, naturalmente, no existía. Los holandeses —concretamente Peter Minuit, el 4 de mayo de 1626— la trocaron por herramientas, armas y baratijas valorados en 60 *guldens* de la época, cuya equivalencia se fijó después en los célebres 24 dólares, aunque hoy serían bastante más, alrededor de los 2.000. Pero lo curioso del caso es que el vendedor, jefe Seyseys, de la tribu de los *canarsee*, ni era el propietario ni tenía ningún derecho sobre Manhattan, que, en realidad, pertenecía a otra tribu que respondía al enrevesado nombre de los *Weckquaesgeeks*; la isla era tan rica en caza y pesca que éstos permitían su aprovechamiento a otras tribus, ya que había de sobra para todos. Como para los holandeses todos los

indios eran iguales, le hicieron la oferta al primero que vieron, que resultó ser un *canarsee* que andaba de caza por allí, quien inmediatamente llamó a su jefe. El avisado Seyseys se dio cuenta en seguida del negocio y cerró el trato inaugurando una larga tradición del célebre timo: aún hoy se repite de tanto en tanto la venta del puente de Brooklyn o del Empire State a algún incauto paleta por ciertos pícaros neoyorquinos por cuyas venas circula, a no dudar, alguna gota de sangre del astuto Seyseys.

Después, la historia tiene menos gracia. En 1664, la acreditada rapacidad británica arrambló con todo por las bravas despojando a unos y otros y dándole su actual nombre a la antigua Nueva Amsterdam.

J. G. S.

20.964.—¿Camelista?



En 1739 el franciscano fray José Arias publicó un tratado náutico: *La más preciosa "Margarita del Océano", en cuyo fondo, brilla a giro un fixo punto; unión del instituto cosmográfico; perla verdadera que identifica el de una científica náutica, que manifiesta el uso práctico de la brújula, hasta hoy mal entendido. Y la insigne chimera de la dicha brújula, en la carta sobre línea paralela: delineación repugnante, a la que con toda racional verdad constituye la brújula.* Es posible que la elección del título le fuere inspirado por la *Margarita Philosophica* publicada en 1503 por fray Gregorio Reisch, tratado cosmológico geográfico versado sobre la esfericidad de la Tierra, pero desarrollado con menor fortuna. Pretendía

el fraile reformar las prácticas de la navegación sin necesidad de utilizar cartas náuticas ni instrumentos de observación; y por orden de la superioridad se trasladó a Cádiz para exponer sus teorías ante los profesores que enseñaban astronomía y navegación a los guardias marinas. Como era de suponer su fracaso fue rotundo. Don Juan José Navarro le dirigió una mordaz crítica *impugnándole el opúsculo de su preciosa Margarita* en la que se despachó con este epígrafe:

Padre, la cosmografía
Que aborta su reverencia
Como la explica, es demencia
Como la piensa, manía.

R. C.

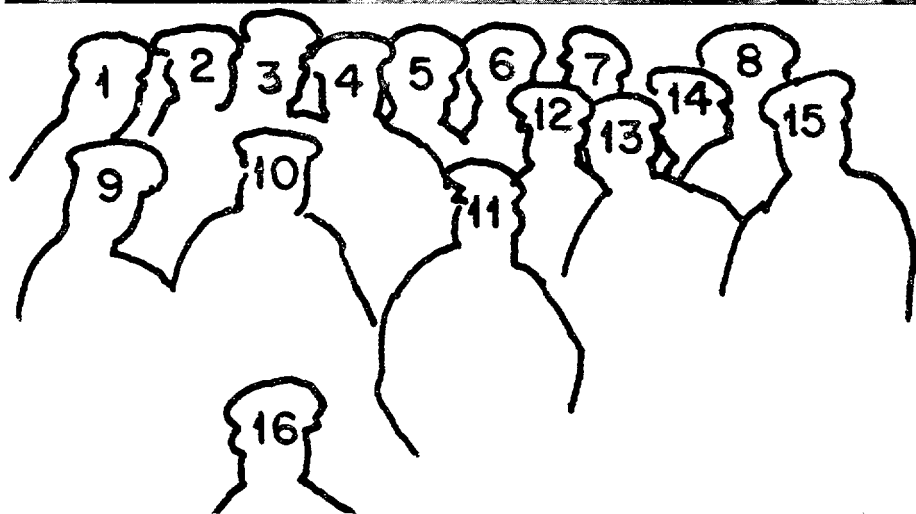
20.965.—Viejas fotos.



La de hoy está tomada a bordo del destructor *Almirante*

Ferrándiz, según nos comunica el remitente, y pertenece a los últimos años de la década de los veinte, al parecer con motivo de una entrega de mando. De los 16 personajes señalados se identifican 9:

1. Capitán de fragata Benito Che-
reguini Buitrago.
3. Teniente de navío Enrique Bar-
budo Duarte.
- 4 Capitán de corbeta Federico
Monreal Pilón.
5. Capitán de Intendencia José
Luis Montalvo.
8. Alférez de navío Manuel de
Carlos Ortiz.
9. Capitán de fragata Juan Carre
Chicarro.
10. Capitán de navío Luis de Cas-
tro Arizcum.



11. Capitán de fragata Miguel Fontenla Maristani.

15. Alférez de navío Ricardo Chereguini Pardo.

¿Hay alguien que pueda aportar más datos para mejorar el conocimiento de nuestra historia reciente?

P.

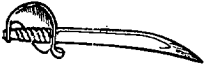
20.966.—Insulto.



Si por ventura algún sabiondo le llama a usted *alobio*, relaje el ceño porque no hay en tal vocablo el menor matiz injurioso. Según algunos filólogos, desciende del griego *allos*, otros, y *bios*, vida; equivale a habitante de las aguas saladas continentales o de la orillitas del mar. Total, como si le llaman a uno *pelayo* o *pelagio*, que todo viene del piélago. Porque de la mar venimos y en ella estamos.

A. L.

20.967.—Armamento.



Una Real Orden de 16 de marzo de 1804, dispuso el uso del sable por los soldados de artillería y batallones de Marina.

¿Podría decirnos alguien cuándo se derogó esta orden?

J. F. G.

20.968.—Anglo-españoles.



La *Yeoward Line* era una naviera inglesa que vivió medio siglo, que llevaba por contraseña la bandera nacional española y en ella, sobre la franja amarilla, una Y y una B en negro. Se fundó en 1898 y se dedicó al tráfico frutero y de pasaje entre Liverpool y Canarias. Todos sus buques tenían nombres de pájaros que empezaban por *a*: *Alca*, *Avoceta*, *Ardeola*, *Aguila*...

Pero lo más característico de estos barcos era su inconfundible silueta; todos tenían tres palos con una sola

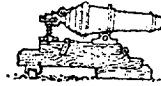
chimenea entre el mayor y el mesana y en ella una virola con los colores de España.

La *Larrinaga S. S. Co.*, también de Liverpool, llevó la antigua bandera mercante española de cinco franjas en sus chimeneas hasta su reciente desaparición hace no muchos años después de más de un siglo de vida y su historia es parte —y muy importante— de la historia de la marina mercante española, puesto que hasta 1898 fue una de las mayores empresas navieras españolas.

La *Mac Andrews S. S. Co.* llevó desde su nacimiento, a mediados de siglo pasado, bandera blanca cuadra con orillos con los colores nacionales de España. Entre 1931 y 1936 introdujeron el color *magenta* para evitarse líos...

R. G. E.

20.969.—Malvinas.



Como en 1788 el bergantín inglés *Nateford Pachett*, de 87 toneladas, merodeara por el archipiélago de las Malvinas, su capitán fue llamado por el gobernador, el capitán de fragata español Ramón de Clayrac, y a consecuencia de la conversación sostenida se levantó el acta que figura a continuación, conservada en el Archivo General de Simancas:

Concluida que fue esta declaración, se le notificó en los términos más amistosos, que estos mares y costa eran propios del Dominio Español, y que no obstante la reciproca correspondencia que entre sí guardaban S. M. Católica con S. M. Británica, devian los vasallos de una y otra, contribuir a su

MISCELANEA

conservación, absteniéndose de frecuentar estos mares y sus puertos, de todo lo que quedó inteligenciado, y en prueba de ello firma a continuación, en el citado día, mes y año. James G. Barret. Ramón de Clayrac.

Malvinas, 25 de febrero 1788.

Cualquier comentario aquí añadido sería mera literatura.

R. C.

20.970.—Terminología.



El maestro Juan de Malara, al describirnos la galera Real

destinada al hijo del Emperador Car-

los V, Don Juan de Austria, y construida por orden del Rey Felipe II. Nos dice:

En la bancaza que hace frente en la popa donde pusimos los seis primeros servicios se enxiere otra tabla de la mesma longitud y que hace compañía a la otra, para que sea capaz de dos sillas que se ponen en los lados y para pasearse por ella, y desde allí se descubre el mar y hace de lecho al Señor Don Juan muchas veces y por eso se llama "la lechera".

Casi suena peor que catre.

R. B. M.



VISTA PUNTUAL DE MAHON

tomada por el Ejército de España alas ordenes del Ex.^{mo} s.^o Duque de Crillon el día 19 d'Ago. de 1781.

Disegnada por M. Hecomas Geografo de la R. Academia de San Fernando.

Escalada en la Tabla de las Fortificaciones de Mahon, en la Carta de las Indias.

Escuela de Milicia.
 Ciudad de Mahon.
 Castillo de Felipe.
 Fuerte de Malbragh.
 Cala de S. Estevan.
 Fuerte de S. Carlos.
 Ocho de S. Estevan.
 Baterías del Ejército Francés.

1 Torre de la Marina.
 2 Fuerte de S. Felipe.
 3 Isla del Rey.
 4 Isla de Peñón.
 5 Arsenal, Herreñas del Rey.
 6 S. Antonio.
 7 Puerto del Navarret.

8 Puerto de S. Carlos.
 9 Puerto de S. Juan.
 10 Cala de S. Estevan.
 11 Puerto de S. Estevan.
 12 Cala de Malbragh.
 13 Puerto de S. Carlos.
 14 Puerto de S. Juan.
 15 Puerto de S. Estevan.
 16 Puerto de S. Carlos.
 17 Puerto de S. Juan.
 18 Puerto de S. Estevan.
 19 Puerto de S. Carlos.
 20 Puerto de S. Juan.
 21 Puerto de S. Estevan.
 22 Puerto de S. Carlos.
 23 Puerto de S. Juan.
 24 Puerto de S. Estevan.
 25 Puerto de S. Carlos.
 26 Puerto de S. Juan.
 27 Puerto de S. Estevan.
 28 Puerto de S. Carlos.
 29 Puerto de S. Juan.
 30 Puerto de S. Estevan.

20.971.—Cargos.



Una resolución del gobierno provisional (el de la Gloriosa),

de 14 de noviembre de 1868, disponía que: *Atendiendo a las circunstancias especiales en que se hallan las plazas de Cádiz, Cartagena, Ferrol y San Fernando, por su condición de capitales de los Departamentos Marítimos; siendo considerable el número de buques nacionales y extranjeros, que por esta causa entran y salen constantemente en sus puertos, y muy crecido el personal de Marina residente en ellos, se consideró conveniente que, en lo sucesivo, los destinos de gobernadores militares de las plazas de Ferrol y Cartagena, los de sargento Mayor de las mismas y de la de Cádiz, y el de comandante de Armas de San Fernando, fueran servidos por jefes y oficiales de los distintos Cuerpos de la Armada.*

Los nombramientos se harían por el ministerio de la Guerra, a propuesta del de Marina. En cuanto a las categorías, sería la de general para el gobierno de Cartagena y brigadier para el de Ferrol; teniente coronel para sargento mayor de Cádiz, y comandante para las sargenterías mayores de Ferrol y Cartagena. Los nombrados para estos cargos seguirían teniendo la misma dependencia que en la actualidad, de las Autoridades militares respectivas; sugetándose para el desempeño de sus funciones, á lo prescrito en las Ordenanzas del Ejército y demás disposiciones posteriores.

Años más tarde (R. D. de 31-I-1901) pasaron a desempeñar el cargo de gobernador militar generales de brigada del Ejército.

J. F. G.

20.972.—Prince of Wales.



Esta isla, de 18 kilómetros en su parte más larga, está a 15

millas a poniente del australiano cabo York, sobre 10° 40' de lat. S., y 142° 11' de long E. Constituye, con la frontera costa del Estado de Queensland, la ribera del estrecho de Endeavour. Fue descubierta en los primeros días de octubre de 1606 por Luis Váez de Torres, quien a la vista de Australia atravesó por aquí desde el Mar del Coral al Mar de Arafuera.

A. L.

20.973.—Otra de las Malvinas.



En 14 de diciembre de 1791 firmó en Buenos Aires el vi-

rrey don Nicolás Arredondo la *Instrucción que debe observar el Contador de Marina que ejerza las funciones de Ministro de Real Hacienda en las Yslas Malvinas para desempeño de su obligación y mejor servicio del Rey*. Sus once artículos dieron normas sobre *Todo gasto que deba hacerse por cuenta de S. M. para la conservación de las Yslas Malvinas*, previo acuerdo de su necesidad por el Comandante y el Contador de Marina Ministro de la Real Hacienda, *quedando siempre al cargo de éste el cuidado de los Reales Intereses para que en su distribución se guarde la economía posible y la debida cuenta y razón*, según el artículo primero. Los dos siguientes encomiendan al citado Ministro el cuidado, a las órdenes del Comandante, de la conservación del ganado vacuno y caballar y, en los Reales Almacenes, de los víveres, carros, efectos y pertrechos de

MISCELANEA

guerra, con inventarios formados por los guardalmacenes y estados de artillería o de edificios de la Ysla, que se enviarán al virreinato con el V.º B.º del Comandante y la intervención de dicho Ministro (arts. 4.º y 5.º). De las relaciones anuales de víveres y efectos y la utilización de leña sólo para el horno del pan tratan los artículos 6.º y 7.º El 8.º se refiere a *La buena asistencia de los enfermos del Hospital en su alimento y curación*. Los artículos finales tratan de la distribución del ganado vacuno, carnes, víveres y efectos, la prohibición de emplear los caballos del Rey fuera del real servicio y del contrabando, así como del comercio sin permiso, debiendo el comandante tomar las providencias oportunas previa consulta al Ministro a quien como Fiscal que es de los intereses del Rey es bien se le oiga en semejantes asuntos y como tal actuará en las sumarias o causas que de orden del comandante se formen a los contraventores.

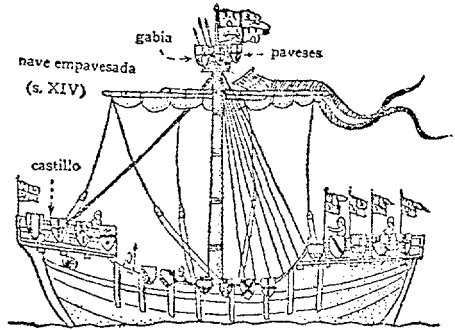
J. G. I.

20.974.—Naves (II).



Según su porte, las naves aparejaban varias cuadras envergadas en uno, dos o tres palos cruzados con entenas que a veces alcanzaban los 34 m de longitud.

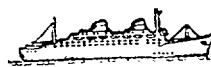
En 1334, cuatro naves catalanas se defendieron del ataque de 10 galeras genovesas frente a Cerdeña. Rechazaron el ataque porque iban poderosamente defendidas: 1.800 soldados y 180 caballeros, aparte de los hombres de mar que debieron ser, al menos, de 90 o 100 en cada buque, lo cual arroja un promedio de 740 hombres



por embarcación. Y no se tiene noticia de que estas naves fuesen de las mayores pues se citan ejemplos de naves capaces de transportar hasta 1.500 personas. Una idea del porte de esta clase de buques le dan las ordenanzas de 1354 de Don Pedro de Angou que establecían dotaciones de 100 hombres para las naves de dos cubiertas y 150 para las de tres

R. C.

20.975.—Contraseñas coronadas.



El primer marqués de Gélida, don Joaquín Jover y Costas, fundó una naviera, allá por 1896, con dos grandes trasatlánticos que adquirió en Inglaterra Se llamaron el *J. Jover Serra* y el *Miguel Jover*; para su tiempo eran realmente magníficos.

Se le autorizó el uso de una contraseña, más bien complicada, en la que discretamente figuraba la corona del título de su propietario.

En 1916, tras muchos años de amarrar forzosamente en la Barceloneta, se vendieron ambas unidades a Tayá, tomaron los nuevos nombres de *Pau Claris* y *Roger de Lluria* y la naviera del marqués de Gélida desapareció.

R. G. E.

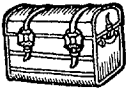
20.976.—Fiebre.



La fiebre amarilla hizo estragos en las dotaciones de los buques hasta principios de este siglo. Ejemplo: El bergantín de guerra español *General Valdés*, en viaje desde La Habana a Montevideo en 1859, al mando del capitán de fragata Valentín Castro Montenegro, se anotó nada menos que diecisiete muertos, entre ellos un guardia marina.

A. L.

20.977.—Toponimia.



Fernández Duro, en su *“Armada Invenible”*, nos relata la odisea de uno de los navíos más hermosos e importantes de aquella *“Felicísima” Armada*, el *Salvador*, que por el fuerte temporal fue a perderse en unas rocas de la costa francesa.

“En aquéllos tiempos vivían en las costas de Francia y en otras vecinas ciertas gentes que tenían por oficio el aprovechamiento de los despojos de los buques náufragos, procurando que los hubiera por medio de una vaca coja que paseaban de noche por la playa con un farolillo en los cuernos, de modo que imitara el balanceo de un esquiife. Así que estas gentes supieron la pérdida del “Calvados”, acudieron a las rocas con mayor actividad porque en esta época se hallaba España en el apogeo de su riqueza, recibiendo sin cesar el oro y plata que los galeones traían de Méjico y Perú. Decíase por la mañana: van al “Calvados” y por la tarde se preguntaban ¿Qué tal ha sido el día

en el “Calvados”. De este modo el nombre aplicado a un magnífico navío, luego a sus restos y luego a las rocas, al dividir a Francia en departamentos le dieron a este territorio su nombre.

En realidad el nombre del navío era “Salvador”, pero al sacar a tierra los despojos, se halló la tabla en que según costumbre se escribía desfigurado por los golpes, leyéndose “Calvados”, que no es palabra española ni francesa”.

Hasta aquí nos cuenta Fernández Duro, pero lo que no llegó a saber es que esa zona francesa produce un famoso vino que, como es lógico, lleva el nombre de *“Calvados”* y hay quien asegura que ese vino procede de unos sarmientos que llevaba el *Salvador*.

Creemos que esto último es rizar el rizo.

R. B. M.

20.978.—Ordenancista.



Sabido es que El Ferrrol, durante la guerra de la Independencia, fue ocupado por los franceses, tras poco honrosa capitulación, 27 de enero de 1809.

Con motivo de la llegada a esta plaza del mariscal Ney, el general Mathieu, Gobernador francés de ella, al comunicársela, con fecha 4 de febrero, al teniente general don Pedro de Obregón, Comandante General del Departamento, le decía, que, con arreglo a los Reglamentos franceses, el dicho Ney deviera ser saludado por el Puerto (al momento de su llegada) con trece cañonazos.

Al contestar éste el enterado, le manifestaba que si bien según los Reglamentos franceses debería ser saludado (Ney) a su llegada con trece cañonazos por el Puerto; pero previniendo las de España qe. se haga con 19 á los Capitans. Gens., he prevenido lo conveniente pa. qe. se verifique con este numo. por la Bata. del Arsenal, qe. se repita la de un Navío armado, no teniendo ya pólvora con qe. hacerlo las fragatas del Puerto, qe. están dispuestas asu desarmo en la Darsena...”.

J. F. G.

20.979.—Rivalidad económica.



Desde que Aquitania se incorporó al cetro de Inglaterra por

renuncia de Alfonso X, a cambio de la boda de su hermana Leonor con el príncipe heredero del cetro ingles, el futuro Eduardo I, la relación económica entre las comunidades costeras del norte y sur del Bidasoa se hizo progresivamente hostil. La *Hermanidad acordada en 1296 entre las villas de la costa cántabro-castellana*—Fuenterrabía, San Sebastián, Guetaria, Bermeo, Castro Urdiales, Laredo y Santander— reforzó el comercio con Flandes y permitió hacer frente a los actos de piratería de ingleses y aquitanos con las embarcaciones castellanas.

Los repetidos choques armados en la mar condujeron a un pacto entre aquitanos y castellanos —firmado el 11 de julio de 1311 en Fuenterrabía— que no consiguió la conciliación de la lucha comercial entre los signatarios. Los *piratas y malhechores del mar de Fuenterrabía a Bayona del Miño* —según queja de Eduardo III de Ingla-

terra— se reían de las reclamaciones y replicaban a los ataques contra sus buques apresando buques adversarios. ¡Cómo cambian los tiempos, si estos hechos del siglo XIV hubiesen sido en el siglo XIX...! clama el cronista santanderino Escagedo. ¡Cómo ídem en el siglo XX!, podríamos agregar nosotros, visto que bajo otras formas aquitanos e ingleses mantienen hoy intereses económicos encontrados con las villas de la costa cántabro-española.

R. C.

20.980.—Fauna.



La mitología, aun teniendo raíces multiseculares, permanece viva en todos los tiempos y en todas las latitudes. Por ejemplo, entre los leñadores de algunos estados norteamericanos se hablaba con admiración de los peces llamados *upland trouts* y *goofangs*.

El *upland trout* (textualmente, trucha de la meseta) anida entre los árboles, vuela discretamente y tiene miedo al agua. Por otra parte, el *goofang* tiene una rara habilidad: nada para atrás, a fin de que no se le meta el agua en los ojos.

Vivir para ver.

A. L.

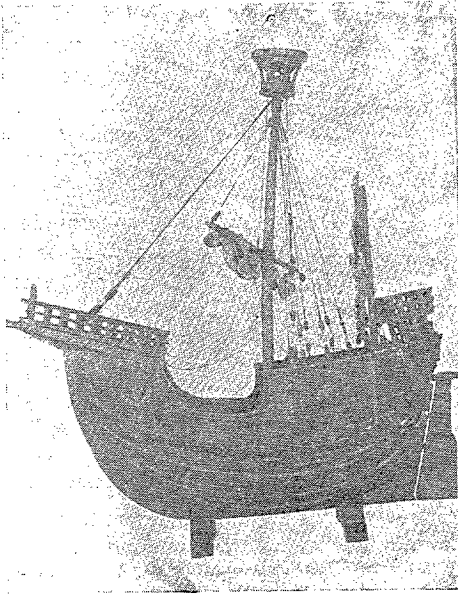
20.981.—Cocas.



Se desconoce la época en que esta clase de embarcaciones redondas, originarias de los mares del Norte europeo, empezaron a utilizarse como buques de carga. Hasta finalizar el siglo XIII las *cocas* estuvieron dotadas de un solo palo, arbolado en el

centro, aparejado con una sola vela cuadra, para su gobierno se utilizaban sendas espadillas fijadas en las aletas.

En el siglo xiv —en el que la *coca* adquiere un auge— el codaste se construye recto para dar asiento a un timón popel único y aumenta de porte. Aparecen *cocas* de dos palos: el central con una vela cuadra y el popel provisto de vela latina, aunque las hay que aparejan sólo velas latinas. en el



Mediterráneo. Se construyen también con tres y cuatro palos y tres cubiertas; son buques de más de seis metros de calado y cuatro metros de obra muerta, con una gran capacidad de carga, como la *coca San Clemente*, armada en Barcelona en 1331, capaz de transportar hasta 500 pasajeros.

Sin formar parte fija de la estructura de la *coca*, los castillos construidos a proa y popa y las cofas instaladas en los palos, protegidas por pa-

rapetos o rejas —gavias— le proporcionan gran capacidad combativa, acogiendo a los arqueros o ballesteros que constituyen la principal *arma naval* de defensa y ataque.

La *coca de Mataró*, aquí reproducida, muestra un ejemplo de este tipo de buque adaptado al Mare Nostrum en el siglo xiv.

R. C.

20.982.—Hospital.



El hospital de la Misericordia, de Cádiz, sito en la plaza denominada en otros tiempos de *la Corredera*, fue el primer refugio que tuvo la Armada para hacer frente a sus necesidades sanitarias, cuando concentraba en aguas gaditanas parte de sus efectivos.

Se ignora la fecha en que fue fundado por la Hermandad de la Santa Caridad, aunque en un documento que se salvó del incendio ocurrido en 1596, cuando la invasión inglesa, constaba que en 1505 se otorgó una escritura de censo a su favor.

En 1613 la Hermandad confía la administración del hospital a los religiosos de la Orden de San Juan de Dios.

Contaba al principio con veinte camas, que se aumentaron a cien “y en tiempos de armadas se ponen muchas más”. según reza el citado documento.

J. M.^a B.

20.983.—Prosperidad.



El acuerdo firmado entre Eduardo III de Inglaterra y los representantes de las villas marítimas de Castilla en 1351 aseguró la paz en el

Cantábrico durante veinte años. Salvo situaciones de excepción, que no faltaron, los súbditos castellanos comerciaron, navegaron y pescaron libremente frente a las costas de Inglaterra y Bretaña, pagando los derechos establecidos en cada lugar. El comercio con Flandes adquirió un gran incremento durante los siglos XIV y XV hasta la mitad del XVI; es decir hasta que la rebelión de los burgueses flamencos contra Felipe II segregó de la Corona hispánica las siete provincias noroesteñas de los Países Bajos.

R. C.

20.984.—Calle.



El capitán de navío Sánchez - Barcáiztegui, el que no quiso mojar la pólvora después de haber recibido su buque 160 cañonazos de la artillería costera frente a Valpariso y El Callao (1866), el mismo que alcanzaría nueve años después una muerte heroica bajo los cañones de Motrico, dio de esta guisa las gracias al Concejo ferrolano, cuando éste le comunicó que pondría a una calle el nombre del bravo marino:

Ferrol.—A bordo fragata "Almansa". Abril, 28 de 1868.—Al ilustre Ayunto. de Ferrol.

He tenido el honor de recibir la comunicación de V. S., fecha 24 de abril, en que se digna manifestarme el acuerdo del muy Ilustre Ayuntamiento de esa ciudad, representante del querido pueblo en que tuve la dicha de nacer, relativo a poner mi nombre a una de sus calles.

Persuadido, Sr., que en el transcurso de mi carrera e incluso el día 2 de mayo de 1866 no he hecho más que

cumplir como buen español con lo que la reina y la patria se hallan en el caso de exigir de sus funcionarios, no me conceptúo acreedor a premio alguno; así como si olvidase tan sagrados deberes yo mismo me arrancaría las insignias militares y no me molestaría ser fusilado mientras exista tal castigo en nuestro Código Penal.

Sin embargo, este exacto cumplimiento del deber, el amor que profeso a mi patria y a la Marina, que mi conciencia reconoce, ha sido premiada por S. M. la reina, lo ha sido por la voz espontánea de la nación, por la ciudad de Santiago de Cuba, por la de Vigo, donde tantas pruebas de afecto hemos recibido, y mi satisfacción en todos estos casos ha sido grande al comprender por ellos los maternales sentimientos de S. M. y los nobles y fraternales del pueblo español hacia la Escuadra del Pacífico; pero nada, Ilustre Ayuntamiento, halaga tanto mi amor propio como la honrosa distinción que me habéis concedido; y al recordar tan altas demostraciones no dudo que si tengo ocasión de volverme a batir en defensa del honor nacional, podré algún día aproximarme a lo que fueron los intrépidos y dignísimos Gravina, Churruca y Galiano, y a lo que es y será mientras viva el bravo general Méndez Núñez que nos condujo a la gloria, proporcionándonos tantas satisfacciones.

Ruego a V. S. se sirva manifestar al Ilustre Ayuntamiento que tan dignamente preside los sentimientos de mi eterno agradecimiento, y reciba V. S. personalmente la seguridad de mi más distinguida consideración.—Dios guarde a V. S.—Victoriano Sánchez Barcáiztegui.

A. L.

[Julio

20.985.—Optimismo.



En el cuerpo de Le-
yes Penales que re-
gían en la Marina
Real de la Gran Bretaña en 1787, en
los artículos 10 y 20 se dice:

*Todos los comandantes y demás ofi-
ciales, asi de guerra como de mar, que
se embriagaren, sufrirán, una vez pro-
bado suficientemente a juicio de los
principales oficiales y Comisarios de
Marina de S. M., será castigado con
quedar los culpados incapaces de ob-
tener en lo sucesivo mando ni empleo
en el Real servicio.*

En la Marina inglesa y en todas.

R. B. M.

20.986.—Menorca.



Hace doscientos años,
el Gobernador y Co-
mandante General de
Menorca don Francisco de Silva, con-
de de Cifuentes, a los tres meses y
unos días de la rendición del castillo
de San Felipe dispuso mediante un
bando lo siguiente: “Entre los conti-
nuos desvelos que merecen estos na-
turales al Rey Nuestro Señor (que Dios
guarde) y su Gobierno solicitándoles
por todas las maneras el más cons-
tante, pacífico e industrioso modo de
vivir y fomentarse, es uno de ellos el
mirar la situación de los Marineros y
demás empleados en la Navegación y
Comercio de la Isla, haciéndose cargo
de que al presente les falta los re-
cursos que tenían antes para su de-
cente y cómoda subsistencia. S. M., que
constantemente no piensa en otra
cosa que extender sus benignidades a
todos sus vasallos y especialmente a

los de esta Isla, me manda les haga
entender que trata seriamente en au-
xiliarlos, ya facilitándoles servir con
utilidad en sus Reales Vageles, ya
concediéndoles algunos Registros para
América, ya estableciendo algunas
obras de construcción de Marina, ya
procurándoles la libre Navegación en
las costas de Africa, ya protegiéndoles
con un Crucero permanente contra los
Corsarios Berberiscos por ahora, hasta
que logre libertarlos de todo riesgo. Y
para que llegue a noticia general de
estos Naturales y les sirva de consue-
lo, alivio y confianza he mandado, si-
guiendo las Reales intenciones, que se
hagan éstas saber por Vando, el qual
despues de publicado con las forma-
lidades regulares se fixará en todos
los parajes y Pueblos acostumbrados.
Mahón, treze de Mayo de mil sete-
cientos ochenta y dos”.

J. G. I.

20.987.—Escuela Naval.



En 16 de mayo de
1901, siendo ministro
de Marina don Cris-
tóbal Colón de la Cerda, la Reina Re-
gente María Cristina, concedió a los
alumnos de la Escuela Naval el uso de
bandera que llevaría las inscripciones
“Cuerpo General de la Armada” y
“Escuela Naval Militar”, rodeando el
escudo.

J. M.^a B.

20.988.—Religiosidad.



Si atendemos a que
tanto los marinos co-
mo los pasajeros se
confesaban y comulgaban antes de
zarpar para grandes navegaciones, ten-
dremos una idea de lo que representó

la religión para esos hombres que se veían expuestos a los mil peligros del océano. Una copla del siglo XVIII no hace sino calcar el miedo ancestral, cuando dice:

*El que no sepa rezar,
que vaya por esos mares
y verá que pronto aprende
sin enseñárselo nadie.*

No decimos que sea el origen, porque este debe ser de la época de San Pedro, pero según Fernández de Oviedo, en el siglo XVI, se decía:

*Si quieres saber orar
aprende a navegar.*

No creemos que su origen fuera el miedo, sino de tanto mirar al Sol, las estrellas y la mar. Todo ello conduce a Dios.

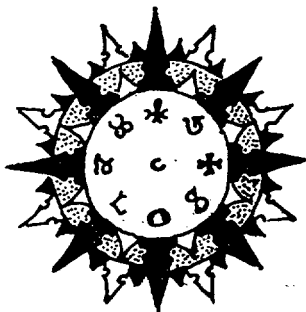
R. B. M.

20.989.—Prohombre.



Se designaba con este nombre a un matriculado veterano, segundo guardián o cabo, para funciones relacionadas con el servicio de los matriculados, cuando el número de éstos ascendía a 240 o a tres compañías.

J. M^a B.



MARINOGRAMAA NUMERO 183

Por DOBLAN

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

DEFINICIONES

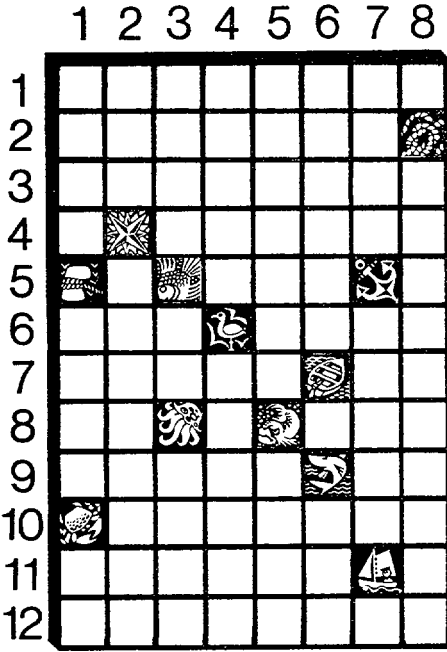
PALABRAS

A.—Cabo hecho firme en las embarcaciones menores, que sirve para amarrarlas a un buque, muelle, etc.	— — — — — 65 32 15 23
B.—Sacases a la playa y pusieses en seco una embarcación para resguardarla o carenarla	— — — — — 40 82 6 35 76 56 13
C.—Almirante y diplomático norteamericano, nacido en 1375. En 1942-43 fue embajador de los Estados Unidos en Rusia	— — — — — 9 90 21 62 25 17 71 61
D.—Espina principal de los peces	— — — — — 59 33 47 8 42 87 77
E.—Dieses vueltas al cabrestante para levar anclas o suspender otras cosas de peso	— — — — — 1 85 66 30 38 79 46
F.—(Mitología.) Gran caudillo de la mitológica expedición marítima de los argonautas a la conquista del vellocino de oro	— — — — — 29 86 68 10 57
G.—Pez acantopterigio de las Antillas	— — — — — 28 81 70 14 11 55
H.—Teniente de navío de la Armada de los Estados Unidos de América, inventor en 1877 del código de señales de su nombre.	— — — — — 36 49 31 39
I.—Cualquiera de los agujeros que se abren en la embarcación a uno y otro lado de la roda, para que pasen por ellos los cables o cadenas	— — — — — 18 52 84 45 78 67 24
J.—Proveo a una nave de gente, víveres, etc.	— — — — — 75 69 16 41 4 91
K.—Marino y oceanógrafo alemán nacido en 1881. En 1929 ascendió a contralmirante y pasó a dirigir el Observatorio Marítimo de Hamburgo	— — — — — 22 27 88 37 54 7
L.—(Mitología.) Entre los romanos, el dios de las aguas	— — — — — 50 89 20 58 18 72 63
M.—Explorador y naturalista noruego (1861-1930). En el transcurso de sus viajes hizo importantes observaciones aerológicas y oceanográficas. En 1922 se le concedió el premio Nobel de la Paz	— — — — — 43 2 80 19 53 60
N.—(Marina.) Polea de diversas formas y tamaños, por donde pasan los cabos	— — — — — 64 12 44 73 3
O.—Teniente general de la Armada española, nacido en la primera mitad del siglo XVIII y fallecido en El Ferrol en 1786, en la escuadra que bloqueaba Gibraltar, mandada por Luis de Córdova, asistió al combate de cabo Espartel	— — — — — 51 74 26 83 34 5

(La solución, en el número de octubre.)

PAÑOL DE VOCES NUMERO 103

Por J. y A. M.

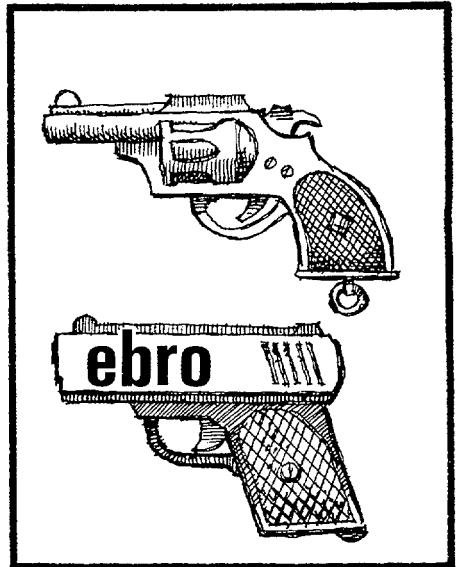


Verticales:

1. Parte posterior del buque. General nacido en Reus. Símbolo químico.—
2. Rabia. Antros (al revés).—3. Pez de río parecido a la locha. Virtud (al revés). Tiempo (al revés).—4. Planeta (al revés). Acreditar.—5. Chaquetillas cortas y ceñidas. Ría gallega.—6. Radical alcohólico. Sosiego.—7. Archipiélago de Filipinas. Ciño, orzo (al revés).—
8. Cada uno de los cabos que sirven para cargar las velas de cruz.

NAUTRAPELIA NUMERO 103

Por J. y A. M.

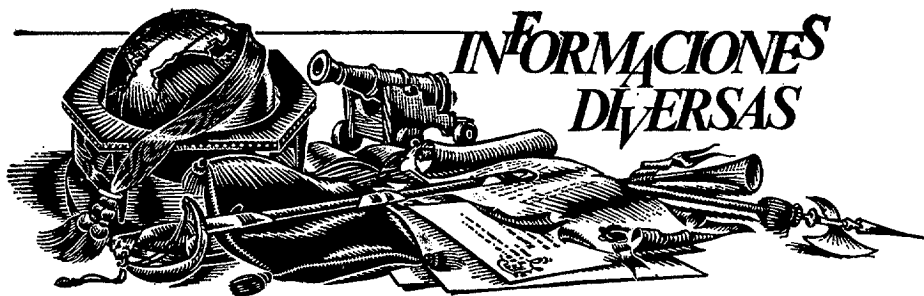


¿Qué hace en su cuarto?

Horizontales:

1. Arte de conocer situaciones y rumbos.—2. Río de Sudamérica.—3. Puento delante de la chimenea.—4. Instrumento de pesca (al revés).—5. Cantón suizo.—6. Escritor norteamericano. Emboadura estrecha de puerto o río (al revés).—7. Rompes una vela. Símbolo químico.—8. Marchar. Superación (al revés).—9. No hablan. Pronombre.—10. Red circubr con mango.—11. Cambiada.—12. Hospital para cuarentenas (al revés).

(Las soluciones, en el número de octubre.)



BOTADURA DEL PORTAERONAVES *PRINCIPE DE ASTURIAS*



El pasado día 22 de mayo tuvo lugar, en los astilleros de la Empresa Nacional "Bazán", de El Ferrol del Caudillo, la botadura del portaeronaes *Príncipe de Asturias*, con la asistencia de SS. MM. los Reyes de España y S. A. R. el Príncipe Don Felipe.

Sus Majestades, acompañados del presidente del Gobierno, llegaron a la Estación Naval de La Graña a bordo de dos helicópteros *Puma* del Ejército del Aire, siendo recibidos por el ministro de Defensa, almirante jefe del Estado Mayor de la Armada y autoridades civiles y militares. El conde de Barcelona, con uniforme de almirante, esperaba igualmente a Sus Majestades para acompañarles en todos los actos. A su llegada les fueron rendidos los honores de ordenanza, y finalizada la revista a la compañía de Infantería de Marina, embarcaron en el *Azor* con las principales autoridades para pasar revista a la Flota.

Formaban la línea, fondeados, el portaeronaes *Dédalo*, enarbolando la insignia del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada; las fragatas *Baleares*, *Cataluña*, *Andalucía* y los destructores *Blas de Lezo*, *Churruca*, *Gravina* y *Lángara*. El *Azor* fue escoltado por los nuevos patrulleros de zona PVZ-33 y PVZ-34.

Las condiciones meteorológicas del día, que amaneció nublado y lluvioso, mejorando a media mañana, permitieron que la Revista Naval revistiera extraordinaria brillantez y pudiera ser contemplada desde tierra por numerosísimo público.

Finalizada la Revista Naval, Sus Majestades los Reyes y séquito desembarcaron en el Arsenal, trasladándose a continuación a la Residencia de Oficiales "La Cortina", donde doña María del Carmen Fer-



Los Reyes y el Príncipe Felipe presencian la botadura.

nández de Cañete de Suanzes recibió a Sus Majestades, haciendo entrega de un ramo de flores a S. M. la Reina Doña Sofía. El almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, don Saturnino Suanzes de la Hidalga, ofreció en la residencia un almuerzo a Sus Majestades y autoridades invitadas, pronunciando las siguientes palabras:

*Majestades,
Altezas Reales,
Excmo. Sr. presidente del Gobierno,
Excmos. e Ilmos. Sres.,
Señoras y señores:*

Hoy, 22 de mayo de 1982, es una fecha importante para la Defensa Nacional y la industria naval de nuestra Patria, en general, y para la Armada, en particular, porque desde las gradas de "Bazán" se deslizará al agua el mayor buque de guerra que, a través de la Historia, se ha construido en España, y por ello, Majestades, como responsable actual de la eficacia de la Fuerza Naval, creo mi deber hacer unas breves con-

sideraciones de lo que este hecho supone y expresar al mismo tiempo el agradecimiento de la Armada porque se hayan dignado presidir este acto.

Parto de la base de una evidencia y realidad vital:

España es, por razones históricas, económicas, geopolíticas o sencillamente geográficas, una nación de condición eminentemente marítima, pero esta circunstancia, que estáticamente nuestra Patria tiene impuesta por su propia naturaleza y configuración, adquiere importancia trascendental si se convierte en realidad dinámica, proyectando desde ella poder aeronaval sobre una zona vital para el tráfico mundial, que da vida, en tiempo de paz, y capacidad de resistencia, en tiempo de guerra, a toda Europa.

La botadura hoy del Príncipe de Asturias, y su posterior entrada en servicio, proporcionarán:

A la Defensa Nacional: Proyección oceánica en sus concepciones estratégicas y garantía de la mejor defensa de los intereses marítimos nacionales dentro de nuestra zona de responsabilidades en el Atlántico y de las provincias insulares bañadas por sus aguas.

A la Política Exterior Española, que tan ligada está a la Estrategia Militar: Respaldo y apoyo.

A la Industria: Prestigio a escala internacional, como exponente tangible de lo que cerebros y manos españolas han sido capaces de proyectar y construir.

A la Economía Nacional: Casi 12.000.000 de hombres/hora de trabajo y la confianza de que el comercio exterior de España, que en un 95 por 100 se mueve por vía marítima, contará con la debida protección en caso necesario.

A la Fuerza Naval: Equilibrio táctico en su composición, aportando el necesario y fundamental apoyo aéreo "in situ" que para cualquier acción ofensiva o defensiva exigen hoy las tácticas particulares de la guerra antiaérea, la lucha antisubmarina, el combate de superficie o la reacción sobre la costa.

A la Corporación: Que lo concibió y luchó por su consecución, confianza en el futuro y mentalidad aeronaval, acorde con las modernas realidades de la guerra en el mar.

Esta corporación que me honro en mandar, agradece, Señora, vuestra gentileza al aceptar el madrinazgo de este buque. Con ello, Majestad, se continúa una tradición: El afecto que desde tiempo inmemorial dispensaran a la Marina las reinas de España.

Por la mar llegaron a nuestra Patria reinas ilustres que ocuparon el trono de esta Monarquía secular; por mar salieron de ella princesas que hicieron Historia de Europa. La bandera de combate de un crucero, que llevó su nombre, cubrió el féretro de una reina, Doña María Cristina, la reina regente, una mujer que supo comprender como pocas personas la importancia que para nuestros intereses nacionales representa

INFORMACIONES DIVERSAS

el disponer de poder militar en la mar y que quiso dar públicamente fe de ello usando siempre como única alhaja un broche de brillantes en forma de ancla.

Nueve buques de la Armada, Señora, han llevado en popa el nombre de Príncipe de Asturias, título que hoy ostenta vuestro hijo Don Felipe; algunos fueron poderosos navíos en los que en el siglo XVIII enarbolaron sus insignias Mazarredo, Gravina, Solana, Ruiz de Apodaca; otros, modestas corbetas o veloces fragatas, y ya, en el siglo XX, magníficos cruceros; pero con independencia de su porte, todos tuvieron en común, además del nombre, el honor de que sus cubiertas fueran santificadas con sangre de marinos vertida en defensa de su Patria, dejando patente, en el triunfo o en el infortunio, aquello que Vargas Ponce dijo de la Armada: "Una Institución que ha conservado el honor desde que existe memoria de gentes." Por ello, Señora, yo os aseguro en nombre de la Marina toda, que cuando el nuevo Príncipe de Asturias navegue, amparado en nuestra gloriosa bandera, símbolo de la unidad de la Patria y de sus valores eternos, su dotación defenderá por encima de todo los intereses de España, y hará honor a la Historia de la Armada, al nombre del buque y a su egregia madrina.

He dicho, Señor; a las órdenes de Vuestra Majestad.



La Reina Sofía inicia la botadura.

S. M. la Reina contestó al almirante con las siguientes palabras de agradecimiento:

Muchas gracias al almirante jefe del Estado Mayor de la Armada por sus palabras y por haberme concedido el honor de ser madrina del buque que lleva el nombre de nuestro hijo el Príncipe de Asturias.

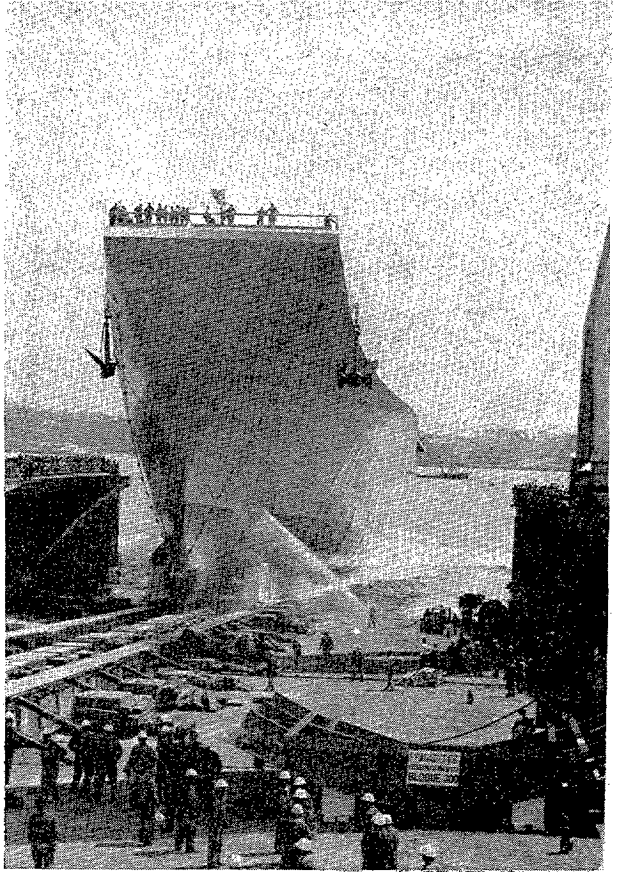
Quiera Dios que en el navío, a cuya botadura hoy se ha procedido, se lleve siempre como símbolo la triunfante bandera de la Patria, que representa su unidad su historia y sus valores inmutables.

Una historia en la que la Armada española ha escrito páginas gloriosas.

Yo os prometo que, fiel a ella, ha de perpetuarse en mí esa tradición a que habéis aludido y que acredita el afecto dedicado desde tiempo inmemorial a la Marina por las reinas de España.

Finalizada la comida, Sus Majestades y séquito se trasladaron al Azor, mientras las autoridades e invitados se dirigían a las gradas de la Empresa Nacional "Bazán", donde se encontraba, listo para su botadura el portaerones *Príncipe de Asturias*.

Numerosísimo público esperaba la llegada de Sus Majestades a la grada, que fueron recibidos con grandes aplausos y muestras de simpatía, mientras se dirigían a la tribuna central para presidir el acto de la botadura. El arzobispo de Santiago bendijo el buque, e instantes



El portaerones *Príncipe de Asturias* entra majestuosamente en la ría ferrolana.



El Príncipe de Asturias firma en el Libro de Honor de la factoría de la Empresa Nacional "Bazán" con motivo de la botadura del portaerones que lleva su nombre.

después S. M. la Reina, madrina de la botadura, estrelló la clásica botella sobre el casco del buque, que lenta y majestuosamente inició su andadura mientras el público celebraba con aplausos este primer contacto del buque con la mar. Una formación de cuatro aviones *Matador* sobrevolaron la grada, seguidos, poco después, de una formación de helicópteros, todos ellos embarcados en el portaerones *Dédalo*.

Finalizada la botadura, Sus Majestades los Reyes, que fueron despedidos con iguales muestras de cariño y respeto que a su llegada, se trasladaron de nuevo a la residencia de oficiales para asistir, junto con numerosos invitados, a la copa de vino español que ofrecía la E. N. "Bazán", donde se constató la satisfacción de haber sido testigos de excepción de la botadura del primer portaerones que se construye en España, y que, además, es el buque de guerra de mayor porte que jamás se haya botado en astilleros españoles.

Puede afirmarse que El Ferrol del Caudillo vivió un día importantísimo, tanto por la botadura en sí misma como por cuanto representó la presencia de los Reyes de España y de las primeras autoridades nacionales en dicho acto.

Este día ha tenido especial relieve y significado para la Armada, ya que este buque marca un paso adelante fundamental, pues proporcionará —cuando el buque entre en servicio—, y según propias palabras del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada: Proyección oceánica en sus concepciones estratégicas a la Defensa Nacional; respaldo y apoyo a la política exterior española; prestigio internacional a la industria naval; imprescindible equilibrio táctico en su composición a la Fuerza y eficacia; confianza en el futuro, y mentalidad aeronaval a la Corporación que lo concibió y luchó por su consecución.

**CARACTERISTICAS DEL PORTAERONAVES
“PRINCIPE DE ASTURIAS”**

Características principales:

Eslora total	195,10 m.
Manga	24,40 m.
Puntal	20,60 m.
Desplazamiento en plena carga	15.000 Tn. (aprox.)
Calado en plena carga	6,60 m.
Potencia	46.400 BHP.
Velocidad	26 nudos (aprox.).

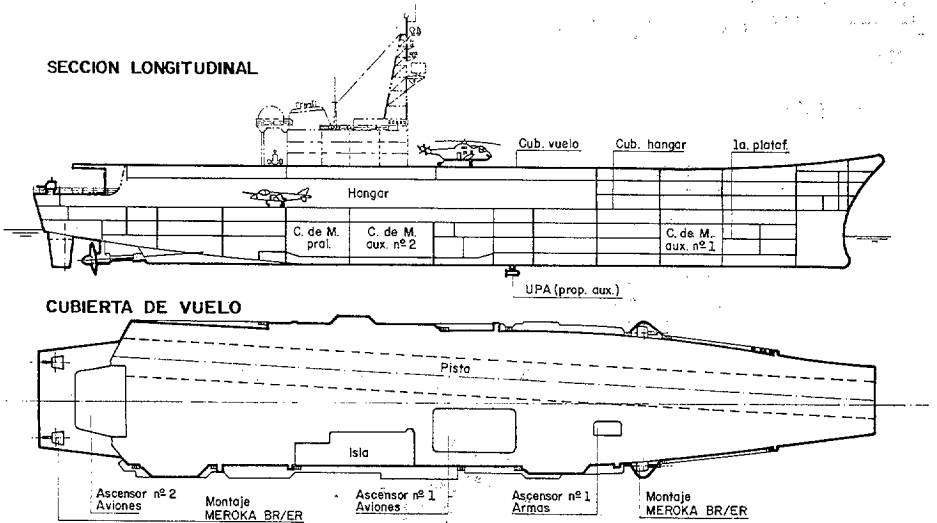


Gráfico de las características del portaeronaes *Príncipe de Asturias*.

INFORMACIONES DIVERSAS

Sistemas de combate:

Cañones 4 montajes *Meroka*.

Aeronaves:

20 aeronaves en distintas configuraciones de la "Unidad aérea embarcada".

Una configuración multimisión sería:

- 6/8 aviones V/STOL *Harrier*.
- 6/8 helicópteros pesados antisubmarinos.
- 8/4 helicópteros de envolvimiento vertical.

Lanzadores de *Chaff*: 4 lanzadores MK 36. Mod 2.

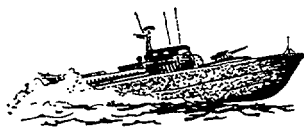
Sistemas electrónicos:

- 1 radar de exploración de superficie.
- 1 radar de exploración aérea.
- 1 radar designación *Meroka*.
- 1 radar de control de aproximación de aeronaves.
- Comunicaciones interiores.
- Comunicaciones exteriores.
- Sistema de navegación.
- Otros sensores auxiliares.
- Contramiedas activas y pasivas.
- Link 11*.

Dotación:

Comandante	1
Jefes	16
Oficiales	78
Suboficiales	153
Cabos primeros	171
Marinería	371
<hr/>	
Total	790

C.



VI CONGRESO INTERNACIONAL DE ARQUEOLOGIA SUBMARINA



EL 28 de marzo al 2 de abril se ha celebrado en Cartagena el VI Congreso Internacional de Arqueología Submarina, que organizan alternativamente Italia, Francia y España a través del Comité *Forma Maris Antiqui*, desde 1955. Concurrieron 210 congresistas de 14 países, lo que da buena muestra del éxito de esta convocatoria y, sobre todo, de la notable ampliación de países participantes con respecto a las cinco con-

vocatorias anteriores. El congreso estuvo distribuido en seis sesiones de trabajo y diversas recepciones oficiales y actos públicos, entre los que destacan el homenaje a la memoria del profesor Nino Lamboglia, uno de los grandes pioneros de la arqueología submarina, con la inauguración en la Manga del Mar Menor de un monumento a su memoria, y las visitas al Museo Arqueológico Municipal de Cartagena y Museo Arqueológico de Murcia. Hay que señalar, asimismo, la visita de los congresistas al Centro de Buceo de la Armada, en La Algameca, donde se ofreció a los visitantes una espectacular exhibición de técnicas y ejercicios de buceo militar, y en las instalaciones del V. I. S. se realizaron, con gran éxito, las pruebas de un modelo de bomba de achique romana reconstruida por el arqueólogo español don Federico Foerster.

Las sesiones tuvieron, en general, una gran altura científica, poniendo de manifiesto el auge de esta disciplina en todo el mundo en estos últimos años; las numerosas ponencias presentadas pueden agruparse en las siguientes temáticas:

1.º Examen por períodos cronológicos de las investigaciones arqueológicas en medio subacuático: naves, puertos y edificaciones sumergidas, en general.

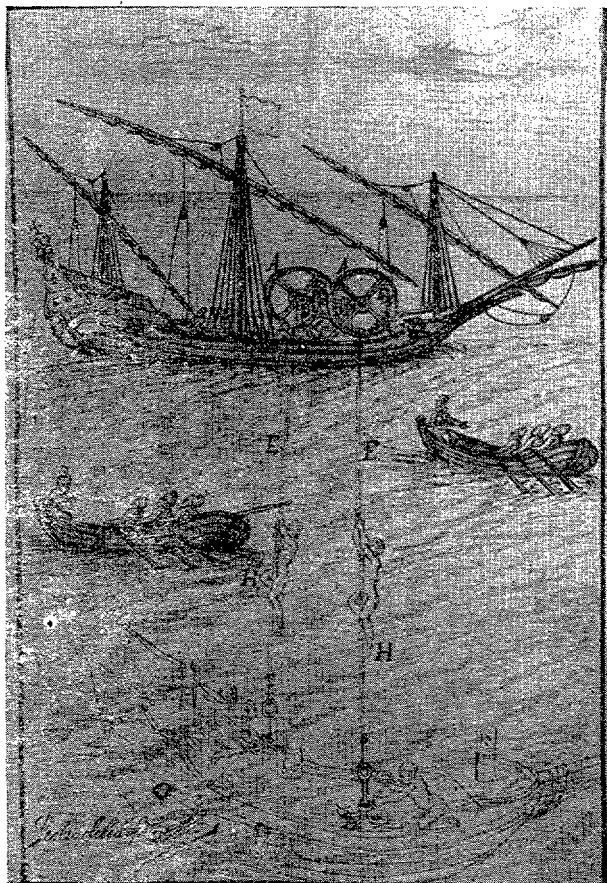
2.º Estudio de los cargamentos y materiales objeto de este transporte marítimo.

3.º Metodología de las excavaciones arqueológicas submarinas:

a) Perfeccionamiento de los medios técnicos de investigaciones subacuáticas.

b) Fondo documental.

- 4.º Conservación del patrimonio cultural subacuático.
- 5.º Arquitectura naval y técnicas de navegación.
- 6.º Valoración conjunta de los hallazgos arqueológicos submarinos a efectos de reconstrucción del tráfico marítimo antiguo.



Especialmente interesante ha sido —para la arqueología submarina española— la inauguración, coincidiendo con la primera sesión del Congreso, del Centro Nacional de Investigaciones Submarinas y Museo Naval de Arqueología Marítima de Cartagena, que dirige don Julio Mas, secretario general, a su vez, de este VI Congreso Internacional.

Entre las conclusiones del Congreso destacan:

1. El aumento a nueve miembros del comité *Forma Maris Antiqui*, tres por cada país (España, Francia, Italia), en lugar de los tres, uno por cada país, que lo formaban inicialmente, y la posibilidad

de dar entrada en el mismo a aquellos países ribereños del Mediterráneo que lo soliciten en el futuro.

2. La solicitud a la administración de los distintos países de una mayor protección del patrimonio subacuático, así como la creación de puestos de trabajo para conservadores, arqueólogos y técnicos especialistas en el ámbito subacuático.

3. La progresiva incorporación de los arqueólogos aficionados y buceadores deportivos a las tareas de prospecciones y excavaciones submarinas sistemáticas de carácter oficial.

4. La solicitud de creación de nuevos centros de Investigación Arqueológica Submarina y la promoción al máximo de los ya existentes.

5. La propuesta a los clubs de buceo deportivo para que se incluyan en los cursillos técnicos de buceo el conocimiento de la legislación relativa al medio subacuático.

6. La unificación metodológica del fichaje de piezas provenientes del medio subacuático para facilitar el inventario general del patrimonio subacuático, como ya se hizo para el inventario del patrimonio arqueológico terrestre:

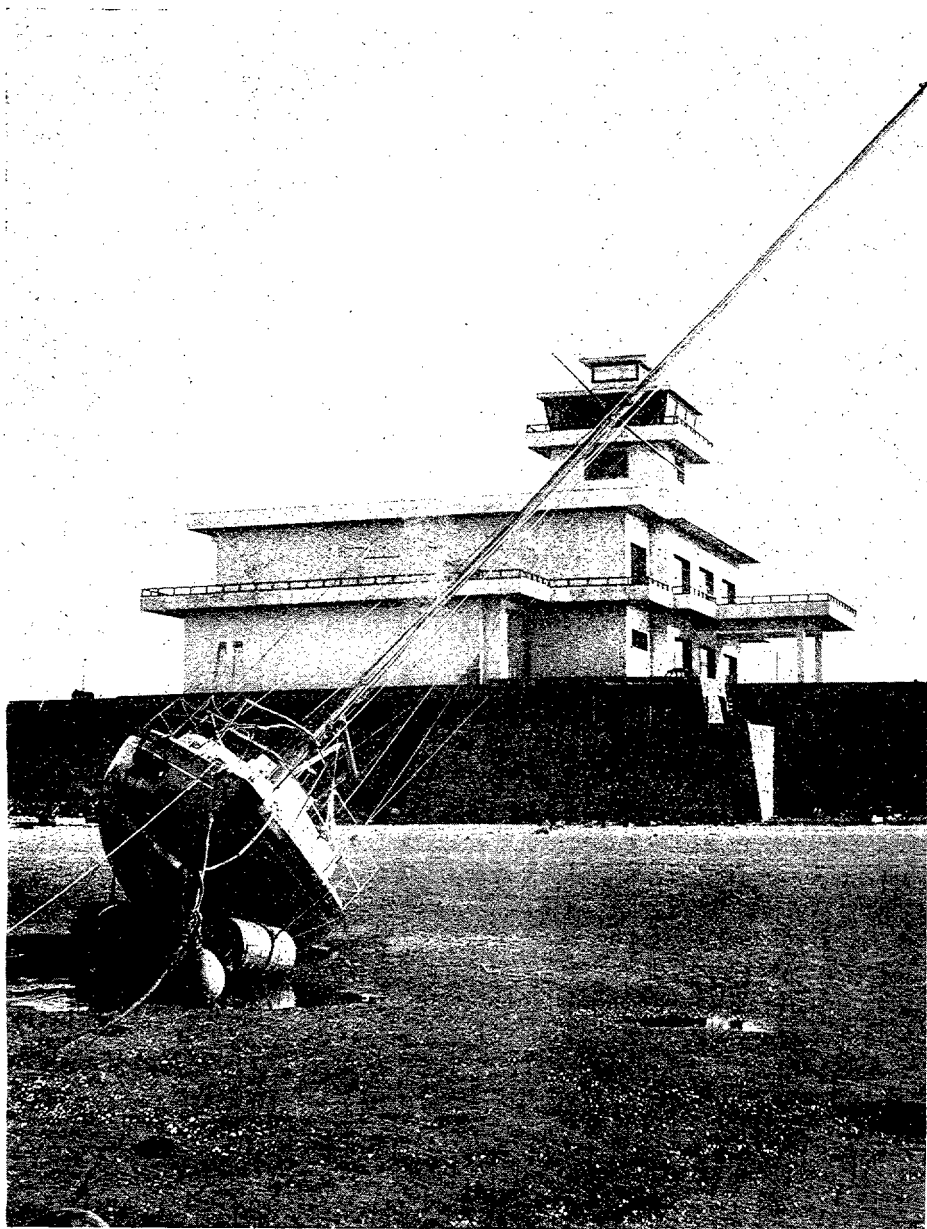
El Secretario de la Convención de Patrimonio Arqueológico Subacuático del Consejo de Europa sometió a los participantes un interesante cuestionario sobre patrimonio subacuático, elaborado por dicha organización, que coordina desde 1949 a 21 Estados y trata de propiciar una normativa internacional para la defensa del patrimonio histórico-artístico europeo.

Hemos de señalar, por último, la destacada participación de la Armada española, tanto en la colaboración prestada para la celebración del Congreso (agradecida públicamente en la jornada de clausura por la presidencia) como en las sesiones de trabajo, en las que estuvo representada por una brillante ponencia sobre *Hipótesis sobre el asentamiento de los mástiles abatibles en naves mediterráneas de época clásica*, presentada por el Centro de Estudios Histórico-Navales Subacuáticos del Museo Naval de Madrid.

Lola HIGUERAS

Jefe de Investigación del Museo Naval





“Esperando la marea”. Autor: Ruperto Arrizabalaga Ortiz.

NOTICARIO



ACCIDENTES

Incendio y hundimiento de un pesquero.—El pesquero español **Santa Gema II**, con base en el puerto onubense de Isla Cristina, se hundió frente a las costas de la localidad portuguesa de Faro, como resultado de un violento incendio que destruyó literalmente el buque en menos de dos horas.

En el siniestro no hubo que lamentar desgracias personales entre los ocho tripulantes del **Santa Gema II**, que abandonaron su buque a bordo de un bote salvavidas, del que fueron recogidos por el también pesquero **Francisco y Ana**, que los condujo a Isla Cristina.



Nafragio en el Cantábrico.—El yate de bandera estadounidense **Exetres** naufragó a causa de una vía de agua frente a las costas santanderinas, siendo abandonado por sus cuatro tripulantes antes de que se produjera el hundimiento, según los mensajes enviados por su capitán.

Tan pronto como se conoció la noticia, salieron en auxilio de los naufragos varias lanchas de la Cruz Roja del Mar, así como tres helicópteros del SAR, que rastrearon una amplia zona entre los puertos de Gijón y Santander.

sin que pudieran encontrar rastro alguno de los presuntos naufragos.



Bilbao.—El petrolero de bandera liberiana y tripulación italiana **Magno- lia**, que había entrado en este puerto con un cargamento de 103.660 toneladas de crudo procedente de Curaçao, fue sometido a expediente por una supuesta contaminación de las aguas del puerto.

La contaminación de las aguas se produjo, al parecer, por la salida de una gran cantidad de hollín solidificado, en el momento de inyectar aire inerte a los tanques de carga.



Avión italiano, en apuros.—Un avión **DC-9**, con 110 pasajeros a bordo, que realizaba el vuelo Milán-Palermo, experimentó unas extrañas vibraciones que el piloto denunció a la torre de control de vuelo como producidas por explosiones en el plano de cola del aparato.

En el mismo momento de producirse este suceso, unos 9.000 metros más abajo tenían lugar, con el nombre de "Distant Drum-82", unas maniobras aeronavales, en las que participaban buques y aviones italianos y estadounidenses.

Aunque en el momento de escribir esta noticia no se conoce la versión oficial de este incidente, en cuyo esclarecimiento trabajan varias comisiones de expertos, según leemos en el diario "ABC", las dos hipótesis en juego son las siguientes: la explosión de un misil en las proximidades del **DC-9**, o que cerca del mismo un avión militar atravesó la barrera del sonido.



Nufraga un pesquero soviético.—Se trata del buque-factoría **Albatros**, que naufragó cuando se encontraba a unas 640 millas de las costas peruanas.

La motonave británica **Silver Fjord** recogió a los tripulantes del buque hundido, en cuyo auxilio había salido del puerto de Iquique el cazasubmarinos chileno **Papudo**, que regresó de nuevo a su base al tener conocimiento del hundimiento del buque soviético y posterior salvamento de su tripulación.



Yate desaparecido, en el Pacífico.—Un yate de bandera inglesa, tripulado por una persona inválida de la misma nacionalidad, desapareció en aguas chilenas, sin que diera el fruto apetecido la intensa operación de búsqueda lle-

vada a cabo por la Armada de Chile, a petición del Servicio de Guardacostas británico.

AERONAUTICA

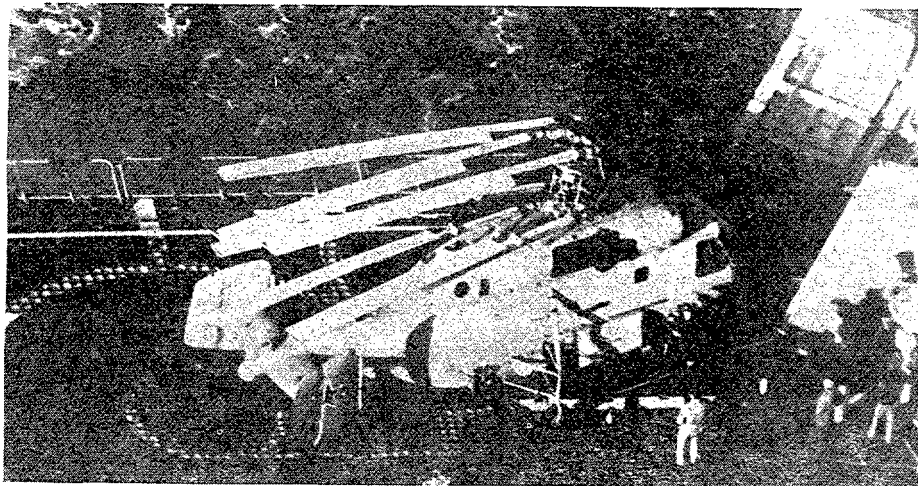
Avión semipesado de despegue vertical.—El subsecretario del Departamento de Defensa estadounidense pidió que se estudie la posibilidad de realizar un avión semipesado de despegue vertical, capaz de satisfacer las exigencias tácticas del Ejército, la Aviación y la Infantería de Marina estadounidenses.

Para la financiación de estos estudios, cuyo programa será administrado por los Servicios de Investigación del Ejército, se ha solicitado un crédito de 60 millones de dólares, con cargo al presupuesto de 1983.



Nuevo helicóptero soviético.—En la fotografía, uno de los nuevos helicópteros soviéticos de lucha antisubmarina **Helix**, en la cubierta del destructor **Udaloy** durante el ejercicio "Oeste-81", realizado en aguas del Báltico el año pasado.

Según la "Revista Internacional de Defensa", de la que tomamos esta fo-



tografía, el nuevo helicóptero deriva del tipo **Kamov Ka-25 "Hormone"**.

ARMAS

Ayuda militar estadounidense. — El Comité de Relaciones Exteriores de la Cámara de Representantes del Congreso estadounidense aprobó la concesión de 400 millones de dólares a España, como ayuda militar para el año fiscal 1982-83.

El Comité aprobó en total la concesión de 4.400 millones de dólares para naciones de Europa y Oriente Medio, y eliminó, a instancias del presidente Reagan, a la República Popular de China de la lista de países no susceptibles de recibir ayuda por su ideología.



Exportaciones españolas de armamento. — Según leemos en el diario "ABC", las exportaciones de la industria de armamento dependiente del INI fueron, en 1981, de 35.774 millones de pesetas y estuvieron dirigidas fundamentalmente a Iberoamérica y países árabes.

En unas declaraciones sobre este tema, el director de la División de Defensa del INI, señor Peña Aranda, analizó la situación de nuestra industria de material de guerra y aseguró que las empresas españolas de armamento convencional se encuentran en situación muy favorable y actualizada, ya que han seguido un ritmo de progreso en los últimos años que les permite competir en precio y calidad con cualquier fabricante extranjero.

Entre las empresas del INI más destacadas por sus exportaciones figuran la Empresa Nacional "Bazán", con 13.835 millones de pesetas; CASA, con 14.974 millones, y Santa Bárbara, con 6.955 millones.

ASAMBLEAS

Congreso de ingeniería naval.—Organizado por la Asociación de Ingenieros Navales de España, se celebró, del

31 de mayo al 5 de junio, en Madrid, el III Congreso Iberoamericano de Ingeniería Naval, en el que colaboraron también el Instituto Panamericano de Ingeniería Naval y la Ordem dos Engenheiros de Portugal.

Este encuentro internacional tiene carácter bianual y es el segundo que se celebra en España.



Tratado Interamericano (TIAR).—La asamblea de naciones americanas, reunida en Nueva York, aprobó, por 17 votos a favor y cuatro abstenciones, las de Estados Unidos, Chile, Colombia y Trinidad-Tobago, una resolución que condenaba la "injustificada y desproporcionada" agresión inglesa, solicitaba de Estados Unidos que cesara de ayudarle militarmente y pedía a los signatarios del Tratado de Río que adoptaran las medidas que consideraran oportunas en ayuda de Argentina.

ASTILLEROS

Pedidos a los astilleros españoles.—La cartera de pedidos de los astilleros nacionales, a primeros de abril del año en curso, constaba de 255 buques, con un total de 1.637.534 toneladas de registro bruto y 2.742.898 toneladas de porte. De estos 255 buques, 120 correspondían a armadores españoles y los otros 135 estaban destinados a la exportación.

Cabe señalar que las unidades encargadas por armadores extranjeros son de mayor tamaño que las destinadas a armadores nacionales, ya que mientras los pedidos para la exportación suman 1.325.826 toneladas de registro bruto y 2.264.118 toneladas de porte, los encargos nacionales sólo totalizan 311.708 toneladas de registro bruto y 478.780 toneladas de porte.



Astilleros del Atlántico, Santander.—Según una noticia que recoge "Informe Económico", Astilleros del Atlántico anunció a los representantes de sus trabajadores el cierre de sus instala-

ciones en Santander, de acuerdo con un proyecto de reconversión del astillero que prevé una reducción de actividades hasta llegar a su cierre en 1984.

La empresa indicó que se comprometía a cumplir los compromisos contraídos hasta el momento con las distintas navieras.

BIOLOGIA

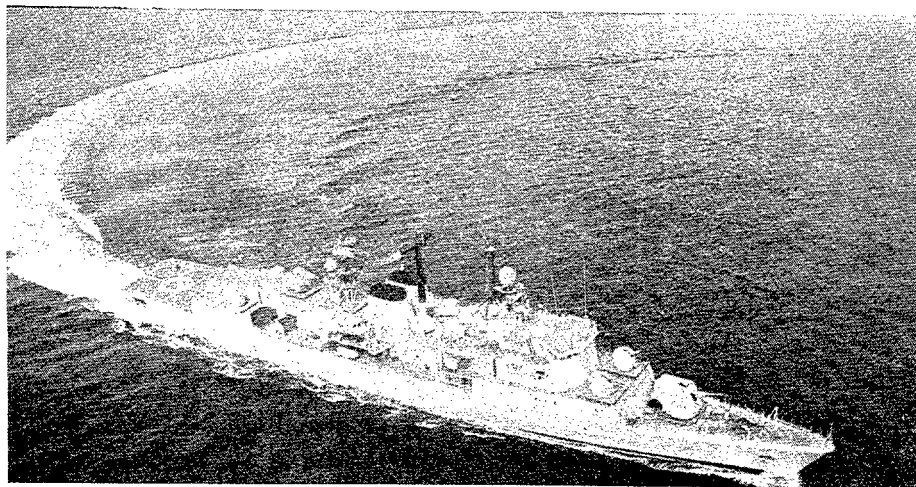
Reunión de científicos, en La Coruña.—En el Centro Oceanográfico de La Coruña estuvieron reunidos durante cuatro días, en unas sesiones de trabajo, una docena de científicos de varias nacionalidades, especializados en Biología marina, con objeto de estudiar el traslado artificial y la implantación de

En la reunión se analizó el estado de las pesquerías conocidas en el ámbito científico con los nombres de "stock Norte" y "stock Sur", que corresponden a las aguas de la CEE, la primera, y a las del Cantábrico, Galicia y Portugal, la segunda.

BUQUES

Fragata nigeriana "Aradu".—En la fotografía, pueden ver nuestros lectores esta moderna unidad construida en Hamburgo, durante una de sus pruebas de mar.

La fragata **Aradu** ha sido el primer buque de guerra cuya construcción responde a un nuevo concepto de diseño de los astilleros Blohm und Voss, conocido como "MEKO-FES" y que en



organismos marinos vivos, y ver de llegar a un acuerdo que permita establecer una normativa al respecto.



Estudios sobre la merluza europea.—Para evaluar las reservas de merluza europea, se reunió en Copenhague, en la sede del Consejo Internacional para la Explotación del Mar, una comisión integrada por científicos de Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia, Portugal y España.

esencia consiste en el empleo de buques normalizados como plataformas para diversos sistemas de armas, según una concepción modular.

Esta fragata responde al tipo **MEKO-360** y tiene 125,60 metros de eslora, 14 de manga, 4,30 de calado, 3.600 toneladas de desplazamiento y una velocidad máxima de 30 nudos. Va armada con un cañón de 127 milímetros, cuatro montajes dobles de 40 milímetros, un lanzador óctuple de misiles **Aspide**, ocho contenedores de misiles **Otomat**, dos montajes triples lanzatorpedos, dos

lanzadores de cohetes **Breda** y un helicóptero.



Fragatas estadounidenses. — Según leemos en la revista "Marine Rundschau", entraron en servicio activo las fragatas estadounidenses FFG-20 **Antrim**, FFG-19 **John A. Moore** y **Jack Williams**, y se puso la quilla de las FFG-36 **Underwood**, FFG-48 **Vendrigriff** y FFG-41 **Mc Cluskey**.

También tuvo lugar el lanzamiento de las fragatas FFG-40 **Halyburton** y FFG-33 **Jarret**.



Buque soviético "Elbruz".—Se trata de la primera unidad de una nueva clase de buques de apoyo a submarinos, que fue vista por primera vez a finales del año pasado al cruzar el Bósforo, procedente del mar Negro.

El **Elbruz** tiene un casco que parece diseñado para navegar entre hielos.

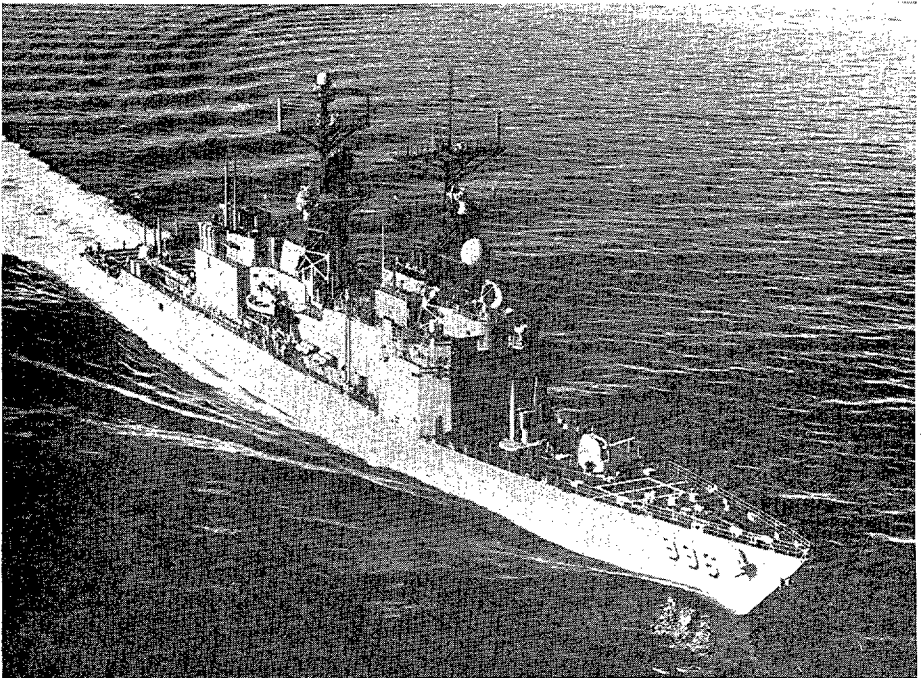
Con un desplazamiento de unas 20.000 toneladas, su eslora estimada es de unos 175 metros y su manga debe oscilar entre los 24 y los 25 metros. Se le calcula una velocidad máxima superior a los 20 nudos.

Según leemos en la revista "Marine Rundschau", la Flota soviética cuenta con 381 submarinos de diversos tipos, apoyados por 13 buques de las clases **Don** y **Ugra**, a los que ahora viene a sumarse la clase **Elbruz**.



Destructor estadounidense "Chandler".—En la fotografía, esta moderna unidad de la Marina de guerra estadounidense, que entró recientemente en servicio y que ha sido afectada a la Flota del Pacífico.

El **Chandler** pertenece a la clase denominada **Super-Spruance**, de la que el lector interesado podrá encontrar información en el "Noticario" del mes de marzo pasado. A dicha clase perte-



necen también los destructores **Kidd**, **Callaghan** y **Scott**.



Buque indio de investigación.—Los astilleros Schlichting-Werft, en Lübeck, Alemania Federal, entregarán el año próximo a la India un nuevo buque de investigación, que irá equipado con material científico que le permitirá desempeñar misiones de tipo geológico, geofísico, biológico, físico y químico.

También podrá este buque llevar a cabo estudios especiales sobre el tiempo meteorológico, con objeto de poder mejorar las previsiones climáticas en la zona de los monzones, en ayuda de la agricultura india.



Buque de investigación "Charles Darwin"—Este será un buque británico de investigación de 1.800 toneladas de registro bruto, que entrará en servicio a principios del año 1984 en relevo del **Shackleton**, construido hace ya unos treinta años.

El **Charles Darwin**, cuyo importe total alcanzará los 7,25 millones de libras, será construido por los astilleros de la British Shipbuilders, de Appledore, y será adscrito a la flotilla de cuatro buques de investigaciones ambientales del Consejo de Investigación del Ambiente Natural (NERC).

COHETES

Desmantelamiento de pozos de lanzamiento.—La Aviación estadounidense anunció que una de las tres bases de lanzamiento, todavía en servicio, de misiles intercontinentales **Titan II** será desmantelada a finales de este año, con objeto de preparar la puesta en servicio de los nuevos misiles **MX**.

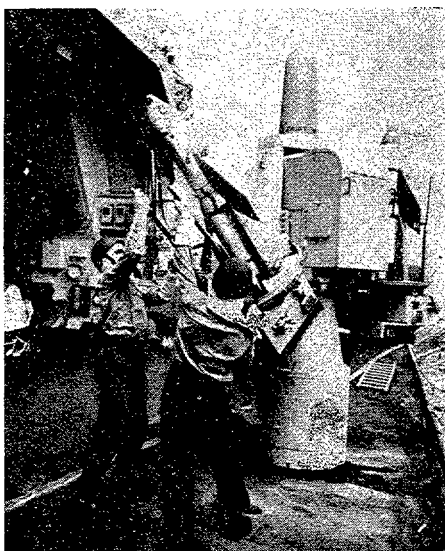
Se trata de los pozos e instalaciones situadas en la Base Aérea de Davis-Monthan, Arizona, en la que estaban desplegados 18 misiles **Titan II**. Las dos bases restantes son las de McConnell, Kansas, y Little Rock, Arkansas).

Misil británico "Sea Eagle"—Según leemos en la revista "Naval Forces", el gobierno de Gran Bretaña ha autorizado la producción en serie de este misil antibuque, de baja cota, a la British Aerospace Dynamics Group.

Recordemos a nuestros lectores que el **Sea Eagle** comenzó en 1979 y ha sido lanzado repetidas veces, con éxito, desde aviones **Harrier** y **Buccaneer**.



Misil británico "Seacat"—En la fotografía, dos miembros de la dotación del destructor lanzamisiles británico



Norfolk proceden a la carga de uno de los lanzadores de misiles **Seacat** de dicha unidad naval.

COMBUSTIBLES

Yacimiento petrolífero británico.—Según informó el grupo British Petroleum, el yacimiento Forties, el mayor del mar del Norte, se encuentra semi-agotado y, aunque actualmente se extraen de él 500.000 barriles diarios, deberá reducirse la producción de aquí en adelante.

Recordaremos a nuestros lectores que desde 1975 este yacimiento ha producido 1.000 millones de barriles, lo que ha representado un ahorro para Gran Bretaña, en importaciones, de 11.000 millones de libras.



Guinea Ecuatorial.—Según se desprende de los estudios sísmicos y geológicos realizados por GEPESA, empresa mixta hispano-ecuatoguineana, el petróleo de los yacimientos próximos a las islas de Bioco es de una excelente calidad, semejante a la del crudo libio.

Leemos en "Informe Económico" que este yacimiento ha sido descubierto en 70 metros de agua, en un fondo arenoso de 1.600 kilómetros cuadrados, que se extiende hacia el norte y hacia el este de la isla. Todavía no ha sido estudiada la importancia de las reservas del yacimiento en cuestión.

CONFLICTOS

Denuncia argentina.—El Gobierno de Buenos Aires denunció ante el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y ante el Organismo de consulta del Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR) la decisión británica de aplicar un bloqueo a toda la costa de Argentina, hasta un límite de doce millas, ampliando así virtualmente la zona de guerra a todo el Atlántico sur.



Ataques británicos a buques argentinos.—El pesquero argentino **Narval** fue hundido por un avión **Harrier** de la Flota de Intervención inglesa, cuando se encontraba unas 66 millas al sur de Puerto Argentino, antes Port Stanley.

Pocos días después, buques de guerra británicos alcanzaron y hundieron en el estrecho que separa las islas Gran Malvina y Soledad el buque **Isla de los Estados**, dedicado al aprovisionamiento entre islas.

El "Queen Elizabeth II", a las Malvinas.—Tras su requisita y subsiguiente reforma para convertirlo en un buque apto para el transporte de tropas, salió del puerto inglés de Southampton, rumbo a las islas Malvinas, el trasatlántico **Queen Elizabeth II**, con 3.000 soldados pertenecientes a la V Brigada, compuesta por el Primer Batallón de los "Welsh Guards", el Segundo Batallón de los "Scots Guards" y el Séptimo Batallón de "Gurkhas".

Señalaremos que con anterioridad al **Queen Elizabeth II** habían sido requisados también los buques de crucero **Canberra**, para el transporte de tropas, y **Uganda**, para servir como hospital flotante.



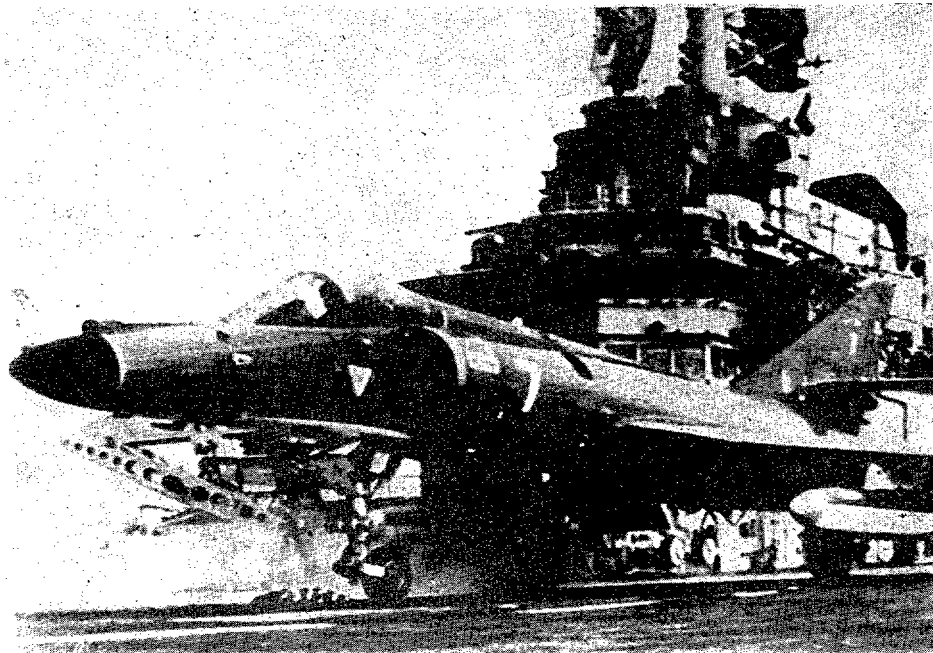
Repatriados los prisioneros de las Georgias.—Todos los buques surtos en el puerto de Buenos Aires hicieron sonar sus sirenas para dar la bienvenida al buque de la Armada argentina **Piloto Alsina**, a cuyo bordo regresaban a su patria los 189 argentinos, muchos de ellos civiles, que habían sido apresados por las tropas británicas en las islas Georgias del Sur.

Los repatriados habían embarcado en el **Piloto Alsina** en Montevideo, adonde habían llegado, a bordo de un avión fletado por la Cruz Roja Internacional, procedentes de la isla de Ascensión.



Unidades británicas, dañadas.— Al tiempo de producirse el ataque y hundimiento por la Aviación argentina del destructor británico **Sheffield**, insistentes rumores no confirmados indicaban que el portaviones **Hermes** había sido gravemente alcanzado y se encontraba fuera de combate.

Días después, el Estado Mayor Conjunto argentino comunicó que dos fragatas inglesas habían resultado gravemente averiadas por el contraataque llevado a cabo por aviones de sus Fuerzas Aéreas, cuando las dos fragatas cañoneaban las costas de las Malvinas. Por su parte, el Ministerio de Defensa británico reconoció que un buque de la fuerza expedicionaria ha-



bía resultado ligeramente dañado cerca de las islas.

La fotografía muestra a un cazabombardeo **Super Etendard** en el momento de abandonar la cubierta del portaviones argentino **25 de Mayo**. Cabe señalar que un avión de este tipo, armado con misiles **Exocet**, fue el que hundió el destructor **Sheffield**.



Apoyo de la OTAN a Gran Bretaña.—Los ministros de Asuntos Exteriores de la Alianza Atlántica, reunidos en Luxemburgo, reiteraron su apoyo “total e incondicional” a Gran Bretaña en el conflicto de las Malvinas.

Por el contrario, la Comunidad Económica Europea decidió mantener, sólo durante una semana más, las sanciones de tipo económico que un mes antes había impuesto a la República Argenti-

na, decisión que no contó con la solidaridad de Irlanda e Italia, que rehusaron prolongarlas.



Guerra irano-iraquí.—Después de duros combates, en los que las pérdidas fueron muy elevadas por ambas partes, las tropas iraníes consiguieron reconquistar la ciudad fronteriza de Jorramchar, que permanecía en poder de las fuerzas iraquíes desde las primeras semanas de una guerra, que había comenzado hacía veinte meses.

La reconquista de Jorramchar, última ciudad iraní de cierta importancia que permanecía en poder de Irak, se realizó dentro de la ofensiva “ciudad santa”, cuarta de las lanzadas en los últimos nueve meses por el Ejército iraní.

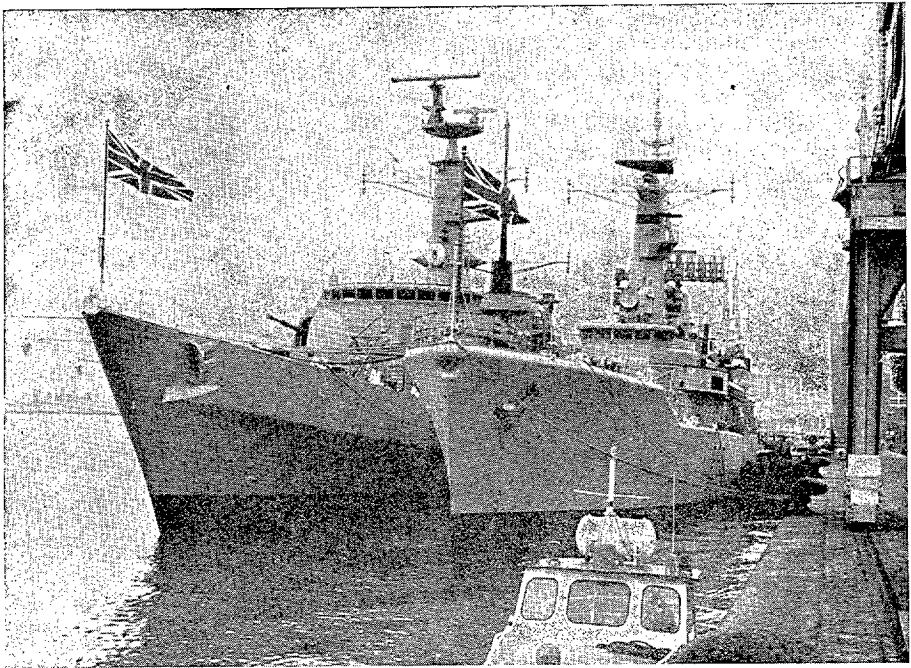
Nuevas pérdidas británicas en las Malvinas.—Tras el desembarco británico en la bahía de San Carlos, la Aviación argentina reaccionó vigorosamente y sometió a las unidades navales inglesas a un duro castigo, que tuvo como resultado el hundimiento del destructor **Coventry**, gemelo del **Sheffield**; de la fragata **Antelope** y del buque portacontenedores **Atlantic Conveyor**.

La fuerza expedicionaria británica sufrió también durante los primeros días del desembarco la pérdida de un número no determinado de aviones

de la CEE acordaron prorrogar la prohibición de efectuar importaciones de Argentina durante un período indefinido, mientras no se resuelva el conflicto de las Malvinas.



Naciones Unidas.—El Consejo de Seguridad aprobó, por unanimidad, una resolución autorizando al secretario general de la Organización, Pérez de Cuéllar, a reanudar sus gestiones para conseguir un alto el fuego en el conflicto de las islas Malvinas.



Harrier y de helicópteros, así como daños de menor cuantía en algunas de sus unidades navales.

En la fotografía de archivo que ilustra esta noticia aparecen las fragatas británicas **Jupiter** y **Antelope**. Esta última es la situada más a la izquierda.



Sanciones económicas a Argentina.—Los ministros de Asuntos Exteriores

El plazo concedido para esta difícil gestión fue de sólo siete días, que transcurrieron sin que el secretario general consiguiera llevar a buen fin tan ardua misión negociadora.



Avance británico en isla Soledad.—El segundo batallón del regimiento de paracaidistas del Ejército británico capturó los enclaves de Darwin y Goose

NOTICARIO

Green, en la isla malvina de Soledad, que estaban defendidos por unos mil soldados argentinos.

También ocuparon los británicos la localidad de Douglas y la cima del monte Kent, de 486 metros de altitud, situado a unos 25 kilómetros de Puerto Argentino.



Israel invade el Líbano. — Fuerzas blindadas israelíes, divididas en tres columnas, cruzaron la frontera libanesa y penetraron profundamente en el Líbano, más allá del río Litani, al tiempo que unidades navales y aviones israelíes castigaban duramente diversos objetivos para facilitar el avance de las fuerzas terrestres, estimadas en unos 20.000 hombres.

Esta operación podría responder a una acción de represalia por el atentado sufrido días antes por el embajador de Israel en Londres.

CONMEMORACIONES

El Año del Pescador.—En Gran Bretaña, el año pasado, con ocasión de cumplir cien años la "Royal National Mission to Deep Sea Fishermen", tuvo lugar la emisión de sellos para el Co-



reco, y ahora, la entrada en servicio de esta moneda de 50 peniques para empleo en la isla de Man. En su reverso figura una vista del puerto de Peel, con unas embarcaciones de pesca llamadas **nickys**, empleadas para la pesca del arenque a fines del siglo pasado.

Esta moneda es de una aleación de cuproníquel.

L. M. L.

CONSTRUCCION

Exportaciones navales chinas. — El director de la Corporación Naviera Estatal de China informó que su compañía exportará buques de 60.000 a 100.000 toneladas, así como plataformas petrolíferas y material para sondeos.

Durante este año, los astilleros chinos construirán unas 300.000 toneladas de buques, en las que están comprendidos un mercante de 36.000 toneladas, un buque portacontenedores de 11.000 y varias plataformas de sondeos petrolíferos.

CONVENIOS

Acuerdo pesquero hispano-mozambiqueño.—El "Boletín Oficial del Estado" publicó el texto del acuerdo suscrito entre los Gobiernos de España y la República de Mozambique, en materia pesquera, para 1982.

Según dicho acuerdo, los buques españoles dispondrán a lo largo de este año, y dentro de la aguas territoriales de Mozambique, de licencias para capturar 1.800 toneladas de camarón de superficie y 1.000 toneladas de camarón de profundidad.

También contempla este acuerdo un plan de cooperación científico-técnica para realizar conjuntamente una campaña de pesca experimental, que permita acopiar información destinada a estudiar el mejor tipo de buque de arrastre, con hielo a bordo, para la pesca costera en la República de Mozambique.



Acuerdo marítimo italo-marroquí.—El ministro italiano de la Marina Mercante firmó en Casablanca con su colega marroquí un acuerdo de cooperación en materia de transporte marítimo, que tiende a garantizar una participación equitativa de la Flota comercial marroquí en intercambios de interés para Marruecos y ofrecer a los

exportadores e importadores de ambas naciones un servicio regular y de calidad.

CURIOSIDADES

Noventa años de existencia.—La conocida y utilísima llave ajustable, conocida como llave inglesa entre el gran público español, cumple este año sus noventa de existencia y hay quien piensa que podrá cumplir sin problemas otros noventa más.

Como puede verse en la fotografía de la patente que ilustra esta información, la llave en cuestión fue diseñada por J. P. Johansson, herrero de la ciudad sueca de Emköping, que al pare-

cer estaba bastante harto de cargar con las innumerables llaves fijas que necesitaba en la reparación ambulante de máquinas agrícolas.

No cabe duda que la idea del señor Johansson fue excelente y práctica, lo que sorprende es que todos nosotros llamemos a esta llave: **inglesa** y no **sueca**.



Cartagena.—Un pez, que medía siete metros de largo, uno de diámetro y pesaba más de dos toneladas, fue capturado a la altura de cabo Tiñoso al enredarse en unos aparejos.

El pez en cuestión pertenecía, al parecer, a la familia de los tiburones.

DEPORTES

Marín.—Veinticuatro "snipes", pertenecientes a los Clubs Náuticos y Comisiones Navales de Regatas de la región gallega, participaron en el XXV Trofeo "Las anclas", en el que, tras cuatro regatas, se estableció la siguiente clasificación general:

1.º, **Chuvias**, del RCN de Vigo, tripulado por los señores Armada y Vázquez, ganadores del trofeo "Las anclas" y de la Junta de Galicia.

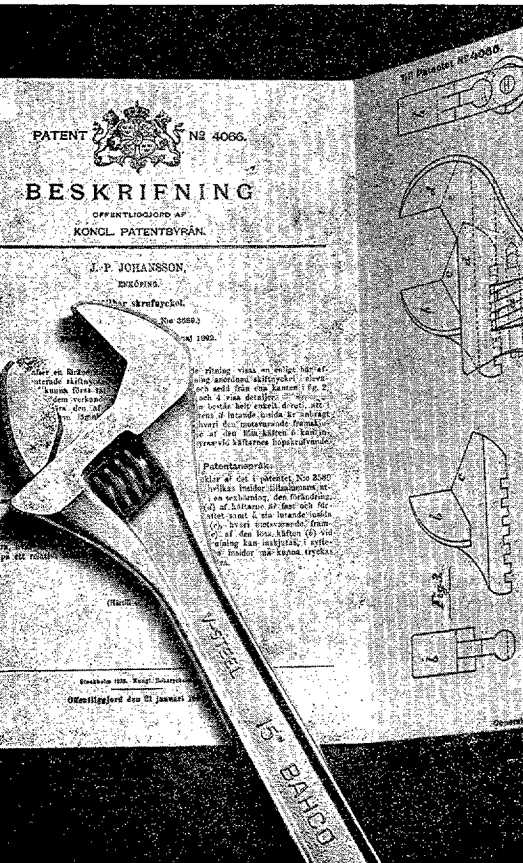
2.º, **Centollo V**, del RCR de Villagarcía de Arosa, tripulado por los señores Ozores y Prego, ganadores del trofeo del Ayuntamiento de Marín y de la Escuela Naval Militar.

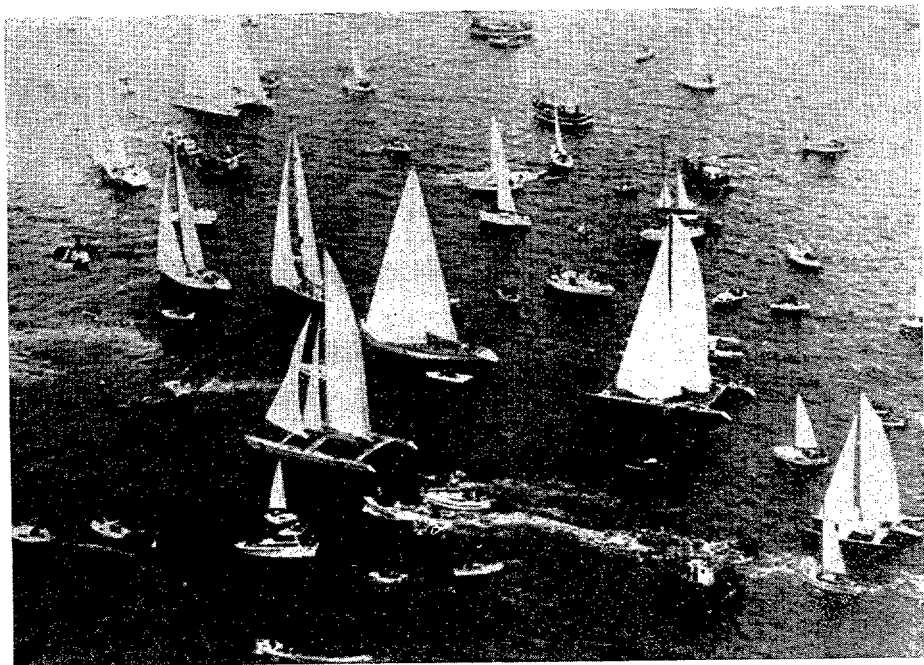
3.º, **Playu**, del RCR de Villagarcía de Arosa, tripulado por los señores Lavandeira y Pérez Lafuente, ganadores del trofeo de la Empresa Nacional de Celulosas.

El primer clasificado de la Escuela Naval Militar fue **Galerna**, tripulado por los guardias marinas Prats y Gamundi.



La Rochelle, Francia.—La fotografía muestra el aspecto que presentaban las aguas de esta histórica y marinera ciu-





dad francesa con motivo de la salida de la regata trasatlántica La Rochelle-Nueva Orleans, con un tiempo probable de duración de unos treinta días.

DERECHO

Aguas internacionales holandesas.—Según leemos en "Informe Económico", los Países Bajos ampliarán próximamente sus aguas territoriales marítimas de 3 a 12 millas en el mar del Norte.

El Consejo de Ministros presentó un proyecto de ley a este respecto con objeto de poder actuar con más facilidad en las aguas costeras, en lo que se refiere a la protección del medio ambiente.

DISTINCIONES

Orden de San Hermenegildo.—Le fue concedida la Gran Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo al contralmirante Valdés Ibáñez.

Orden del Mérito Naval. — Le fue concedida la Gran Cruz de la Orden del Mérito Naval, con distintivo blanco, al comandante en jefe de la Marina Real de Thailandia, almirante Somboon Chuapibul.

Le fue concedida la Gran Cruz de la Orden del Mérito Naval, con distintivo blanco, al teniente general del Ejército Quintana Lacaci.

ENCARGOS

Pesqueros para Marruecos.—Astilleros Canarios, S. A. (ASTICAN), empresa dependiente del INI, ha firmado un acuerdo con el Gobierno marroquí para la construcción de 15 pesqueros de 270 toneladas, por un importe total de 3.600 millones de pesetas.

Cinco de estos pesqueros, como mínimo, deberán ser construidos íntegramente en ASTICAN, mientras que los restantes lo serán en otros astilleros dependientes del Instituto Nacional de Industria.

Indicaremos a nuestros lectores que, según leemos en "La Voz de Galicia",

Astilleros Canarios se había dedicado únicamente hasta ahora a la reparación naval, preferentemente de buques pertenecientes a la URSS, Irak, Cuba y países escandinavos.



Disminución de pedidos en Corea del Sur.—Los pedidos de buques para la exportación, en los astilleros de Corea del Sur, fueron de 79.000 toneladas durante el primer trimestre del año en curso, frente a 501.000 toneladas durante el mismo trimestre del año anterior.

El total de pedidos en los astilleros surcoreanos es de 2,44 millones de toneladas, con un valor de 3.330 millones de dólares a finales de marzo, lo que supone un descenso del 19 por 100 en tonelaje respecto al año precedente.

ENTREGAS

El Ferrol del Caudillo.—El subsecretario de Pesca, señor Aldasoro Sandberg, acompañado por el almirante jefe del Arsenal, vicealmirante Gómez Arroyo, asistió a la entrega por la Empresa Nacional "Bazán" de las dos últimas patrulleras de la serie de cuatro que la factoría ferrolana de la citada empresa ha construido con fondos de esta Subsecretaría, dependiente del Ministerio de Agricultura y Pesca, para la Armada.

También estuvieron presentes en esta entrega el jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima del Cantábrico, contralmirante Nalda y Díaz de Tuesta; el director general de Ordenación Pesquera, señor Vázquez Martínez; el director general de Relaciones Pesqueras Internacionales, señor Prat Coll; el director de la factoría constructora, señor Blanco Traba, y otras personalidades civiles y militares.

Las características principales de estas cuatro lanchas **PVZ** (Patrulleros de Vigilancia de Zona) son las siguientes: eslora, 32,15 metros; manga, 4,80; puntal, 3; velocidad máxima, 25 nudos, y velocidad de crucero, 15 nudos. De casco de aluminio y un desplazamiento de 85 toneladas, van armadas con dos ametralladoras de 20 milímetros.

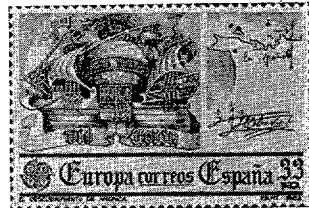
ESCUELAS

Escuela Naval Militar de Marín.—Procedentes de San Javier, Murcia, llegaron a esta Escuela 78 alféreces-alumnos de cuarto curso de la Academia General del Aire, acompañados por cuatro de sus profesores, con objeto de vivir unas jornadas de confraternidad con sus compañeros de la Armada.

Durante los tres días que permanecieron en la Escuela Naval Militar, los alumnos de la Academia General del Aire asistieron a todas las actividades escolares y participaron de diversas competiciones deportivas. También les fue explicada la organización de la Escuela y realizaron algunas excursiones turísticas por las Rías Bajas.

FILATELIA

El descubrimiento de América.—Este año los sellos denominados **Europa Unida**, que propugna la Conferencia Europea de Correos y Telecomunicaciones, llevan motivos históricos, de conformidad con su razón de ser. De los dos emitidos por España, uno, el de 33 pesetas, hace referencia al descubrimiento de América, mostrando la firma de Colón, una carta de la isla La Española y uno de los cuatro paneles escultóricos que hay en el monumento a Colón, en la plaza de su nombre, de Madrid.

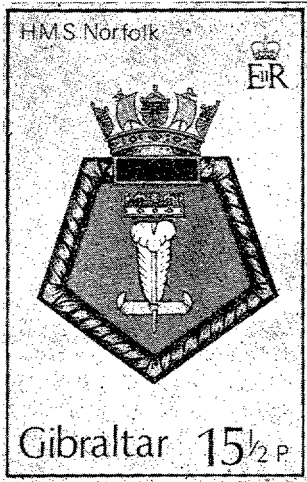


Ya estamos a diez años del quinto centenario del descubrimiento de América y ya se empieza a hablar de la serie de sellos que se hará. En esto, la Armada, por medio de sus centros de investigación histórica, tiene mucho que decir, no vaya a ocurrir que en un sello vaya un error histórico, como

ocurre con el otro sello de esta emisión **Europa Unida**.



Metopas de buques de guerra. — El Servicio de Correos de Gibraltar ha hecho una serie de: ½, 15 ½, 17 y 60 peniques, en donde figuran las metopas de los siguientes buques de la Real



Marina británica: **Opossum, Norfolk, Fearless y Rooks**. No es esta la primera vez que una Administración postal británica hace efectos del correo con metopas de los buques de guerra, actuales o pretéritos.



Un navegante portugués.—La Administración postal del sudoeste africano ha hecho un conjunto de: 15, 20, 25 y 30 céntimos de rand, en recuerdo del navegante portugués Bartolomé Dias y su periplo hasta Africa del Sur, iniciado en 1487. En uno de los sellos se hace referencia a la arribada, tras una violenta tempestad, al Angra das Voltas, lugar en donde hoy está Lüderitz, la capital del territorio del sudoeste africano.

L. M. L.

FLETES

Mercado internacional. — La plena operatividad en el sector de los Grandes Lagos contribuyó a aumentar la actividad del mercado en el Atlántico norte, sin que ello repercutiera, al menos de forma notable, en los índices de fletes, que continuaron bajos.



Mejora de los fletes de petroleros.— La existencia en el mercado crudo iraní de bajo precio ha favorecido la contratación de petroleros para cargar en la isla de Kharg y ocasionado una elevación temporal de los tipos de fletes, según informan las firmas londinenses Galbraiths y H. P. Dewry, a pesar de los problemas de seguro marítimo que plantea el conflicto irano-iraquí.

Por lo demás, el panorama continúa incierto en los fletes de petroleros entre Estados Unidos y Europa y entre Estados Unidos y Japón, tráficos en los que se ha producido un descenso en los fletes.

FLOTAS

Lanchas rápidas sudafricanas.—Según leemos en la revista "Naval Forces", la Marina de guerra sudafricana tiene ya en servicio seis lanchas rápidas de ataque, de una serie de siete conocida como clase **Minister**, muy semejantes a las israelíes de tipo **Reshef**.

De 530 toneladas de desplazamiento, 66,70 metros de eslora y una velocidad máxima superior a 30 nudos, estas unidades van armadas con dos cañones sencillos de 76 milímetros OTO-Melara, dos ametralladoras de 12,7 milímetros y seis contenedores de misiles Scorpion.

Ilustra esta noticia una fotografía aérea —página siguiente— de una de estas lanchas de la clase **Minister**.

HISTORIA

"Historical Abstracts". — Han sido editados dos nuevos tomos de esta



prestigiosa publicación, correspondientes a los índices de la "Part A, modern history abstracts: 1450-1914; volumen 32, 1981", y de la "Part B, twentieth century abstracts: 1914-1981; volumen 32, 1981".

INCIDENTES

Combate aéreo en Líbano. — Cazas israelíes que sobrevolaban el espacio aéreo libanés, en lo que el Gobierno

de Jerusalén calificó como un vuelo de reconocimiento de rutina, derribaron dos aviones sirios tipo **Mig**, cuando éstos trataron de interceptarlos.

Según fuentes libanesas, el combate duró apenas unos minutos y poco después un avión sirio caía en una zona montañosa situada al noroeste de Beirut, a unos 20 kilómetros de esta capital.

INDUSTRIA

Industria militar española. — Según leemos en el diario "La Voz de Galicia", el ministro de Defensa, Oliart Saussol, ante la asamblea del Círculo de Empresarios, en Madrid, afirmó que la industria militar española estaba hoy día en la rampa de lanzamiento para convertirse en una industria militar de punta.

El ministro añadió que las exportaciones españolas de armamento ligero estaban creciendo en proporciones de cincuenta a uno, lo que iba a permitir compensar las importaciones de material necesarias para cumplir el programa de modernización de las Fuerzas Armadas, del que afirmó que, en su primera fase, el 60 por 100 de las inversiones revertirían en la industria nacional, porcentaje que podría aumentar posteriormente.

LANZAMIENTOS

San Fernando, Cádiz.—En la factoría de la Empresa Nacional "Bazán" se llevó a cabo el lanzamiento del guardacostas **GH-06 Contralmirante Angel Ortiz Monasterio**, sexta y última unidad de una serie encargada por el Gobierno de Méjico a la citada empresa española.

Fue madrina en la ceremonia doña Araceili Castellanos de Martínez, esposa del director general de Reparaciones y Construcciones de Méjico, almirante Martínez Nájera, quien también estuvo presente en el lanzamiento, acompañada por el capitán general accidental de la Zona Marítima del Estrecho, vicealmirante Gabino Aranda Carranza.

Entre otras personalidades asistentes al acto figuraban el vicealmirante Carballo Jiménez, agregado a la Embajada de Méjico en Madrid; el vicealmirante Samalea Pérez; el director del Observatorio de Marina, contralmirante Orte Liedó; el jefe del Grupo Aeronaval de la Flota, contralmirante Elena Manzano; el contralmirante jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima del Estrecho, contralmirante Rodríguez-Guerra y Alvarez-Oscro; el jefe de la Base Naval de Rota, contralmirante Sáenz de Buruaga y Requejo, así como los miembros de la Comisión de Inspección mejicana y otros jefes de la Armada española.

El proyecto de estos guardapescas ha sido totalmente desarrollado por la Empresa Nacional "Bazán" y ha respondido al concepto de que estos buques sean capaces de cumplir con toda eficacia y garantía misiones de vigilancia y apoyo marítimo, tanto de carácter militar como fiscal o pesquero, así como misiones de remolque y salvamento.



Sevilla.—En la factoría de Astilleros Españoles, S. A., tuvo lugar el lanzamiento del buque-tanque **Albuera**, de 15.000 toneladas de porte, encargado por la naviera española Marítima Petrolquímica.

El buque tiene 149,60 metros de eslora, 21,40 de manga y 8,85 de calado. Irá propulsado por un motor 5.910 BHP fabricado por la factoría de Sestao de Astilleros Españoles.

MANIOBRAS

Ejercicio de lanzamiento de misiles. Por primera vez se llevó a cabo en aguas del golfo de Cádiz un ejercicio de lanzamiento de misiles, con el apoyo del polígono de Arenosillo, en el que participaron las corbetas **Descubierta** e **Infanta Cristina**.

Colaboraron en el ejercicio la fragata **Andalucía**; los patrulleros **Acevedo**, **Cándido Pérez**, **Laya**, **PAS-13** y **AA-23**, y helicópteros de la FLOAN.

Cartagena.—Se realizó en estas aguas un ejercicio para el adiestramiento de unidades en el salvamento de submarinos, en el que participaron el submarino **S-62 Tonina**, el dragaminas **Guadalquivir**, el buque de salvamento **Poseidón** y el buque auxiliar **AC-01**.



Jornadas marineras del conde de Barcelona.—El día 19 de mayo, Su Alteza Real el conde de Barcelona y el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada se trasladaron a Rota, donde, tras saludar a las autoridades de la Zona Marítima, visitaron las instalaciones del helipuerto.

A mediodía se trasladaron en helicóptero a bordo del **Dédalo**, que se encontraba navegando en el Saco de Cádiz, arribando inmediatamente el Grupo de Combate hacia El Ferrol del Caudillo.

Durante la travesía se efectuaron multitud de ejercicios marineros, de tiro y tácticos, mereciendo especial énfasis el tiro de las fragatas y aeronaves sobre blanco de agua remolcado por el **Dédalo**, que resultó de una precisión difícilmente mejorable.

En un helicóptero de la Sexta Escuadrilla (**Hughes**), pilotado por el propio almirante, ambas personalidades transbordaron al destructor **Churruca**, trasladándose a continuación, por andarivel, a la fragata **Baleares**, desde la que regresaron al **Dédalo**, también por andarivel.

El conde de Barcelona, como gran profesional que es de la mar, vivió intensamente la travesía, de apretado programa de ejercicios diurnos y nocturnos, encontrándose en todo momento como en su propia casa y haciendo toda clase de elogios al Grupo Aeronaval, que puso de manifiesto el alto grado de preparación aeronaval que esta unidad de vanguardia posee.

Como dato emotivo, el conde de Barcelona y el almirante sobrevolaron Estoril, residencia habitual del padre de Su Majestad.

A primeras horas de la mañana del día 21 fondearon en la ría de El Ferrol del Caudillo, siendo cumplimentados a bordo por el capitán general de

la Zona Marítima y comandante general de la Flota.

Estas jornadas marineras finalizaron con una visita a diversas instalaciones de la Zona y los actos organizados con motivo de la botadura del portaaviones **Príncipe de Asturias**.

C.

MARINA MERCANTE

Buques griegos amarrados.—El ministro griego de la Marina Mercante, Stathis Glotas, declaró recientemente que el número de buques mercantes griegos amarrados por falta de fletes se eleva a 309 unidades, con un total de 8.067.596 toneladas de porte, lo que supone el 15 por 100 del total de la Flota Mercante griega.

Según leemos en "Informe Económico", de ellos 102 son petroleros y 207 cargueros, que totalizan 6.489.000 y 1.637.600 toneladas de porte, respectivamente.

El ministro indicó también que los 100 buques actualmente en construcción, para armadores griegos, serán amarrados sin entrar en servicio.



Disminuye el tonelaje sueco.—Según manifestó el presidente de la Asociación de Armadores de Suecia, Paul Pålsson, la Flota Comercial de su país ha pasado de tener 13 millones de toneladas de porte en el año 1975, a contar con sólo seis millones de toneladas en el año en curso. Asimismo, los 14.700 hombres embarcados de 1975 se han convertido en los 9.400 del año actual.

Concretamente, el número de buques ha descendido de 600 a primeros de enero de 1981, a 500 el primero de enero pasado.

Dado que continúa esta disminución, la Asociación calcula que en el año 1985 la Flota mercante sueca contará solamente con 400 unidades, con un total de 2.500.000 toneladas de porte.

Según el señor Pålsson, este proceso es debido principalmente a las elevadas cargas sociales a que deben hacer frente los armadores suecos y que su-

ponen un 33 por 100 en el caso de la marinería y un 39,6 por 100 en el caso de los oficiales.



Buque japonés, obediente a la voz.—En la fotografía, el carguero en orre nipón **Kinokawa**, de 179.000 toneladas, durante sus pruebas en aguas de Opama.

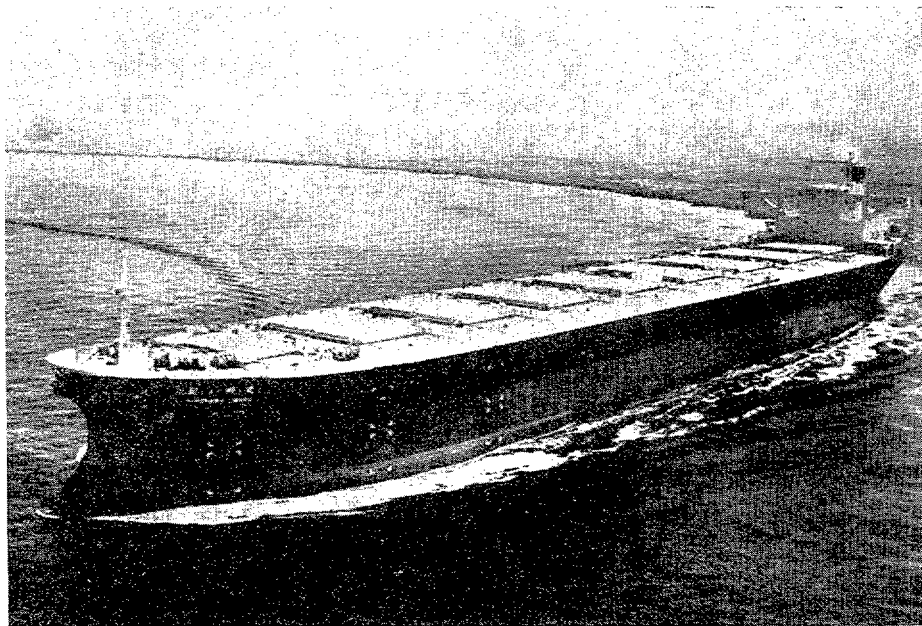
Este buque ha sido construido en los astilleros de Sumitono y está dotado de un sistema automático de mando, que

podrían quedar sin cubrir las necesidades en tiempo de guerra.

Con motivo del conflicto de las Malvinas, el Gobierno ha requisado o contratado, en régimen chárter, 41 buques para el traslado y abastecimiento de las tropas, con las consiguientes consecuencias para el comercio del Reino Unido.

NAVIEROS

Marasia, S. A.—Esta compañía naviera con sede en Madrid manifestó estar



obedece fielmente las órdenes verbales que da su capitán, sin intervención del personal de puente o máquinas.



Londres.—El Consejo General de Navegación británico señaló en su informe anual que la crisis de las Malvinas había puesto de manifiesto el importante papel que desempeña la Flota mercante en la defensa nacional, de tal forma que si se lleva adelante el plan para la reducción de la misma,

convencida de que el futuro de su comercio con la costa occidental de Sudamérica radica en un incremento de la relación de cargamentos en orre/contenedores durante los próximos dos años, de manera que pueda llegarse a ofrecer un servicio completamente "contenerizado".

Aun cuando la esfera en que se desarrollan las actividades de Marasia tiene un alcance mundial, sus principales centros de operación incluyen Buena Ventura, Guayaquil, El Callao, Antofagasta y Valparaíso.

Compañía Trasatlántica Española.—Esta naviera ha reforzado su línea regular Mediterráneo-Caribe con el buque polivalente **Uta Sabine**, al que en octubre se unirá su gemelo **Neugraben**. Ambos buques tienen capacidad para 500 contenedores de 20 pies y mientras sirvan a la firma española llevarán los nombres de **Begoña** y **Montserrat**.



Londres.—Según leemos en “Informe Económico”, las compañías de navegación británicas, que han visto requisados algunos de sus buques con motivo del conflicto de las Malvinas, desean que el Gobierno acepte pagar seguros más altos, en caso de daños o pérdidas de los mismos.

Hasta ahora, el Gobierno británico ha pagado casi 30 millones de libras por la requisita de unos cincuenta buques.

NECROLOGIA

Vicealmirante ingeniero Llobregat González.—Falleció recientemente en Madrid don Bernardo Llobregat González, que había nacido en Cartagena el 16 de junio de 1908 e ingresado en la Armada, como aspirante de Marina, el 22 de julio de 1925.

El 28 de julio de 1930 obtuvo el diploma de teniente y el 12 de agosto de 1932 alcanzó el grado de capitán. Fue ascendido a comandante el 10 de noviembre de 1943; a teniente coronel, el 5 de marzo de 1952, y a coronel, el 17 de mayo de 1963.

El 9 de julio de 1971 el capitán de navío ingeniero Llobregat González fue promovido al empleo de contralmirante ingeniero; y el 26 de julio de 1973 alcanzó el grado de vicealmirante ingeniero.

Entre los diversos destinos que desempeñó don Bernardo Llobregat González a lo largo de su carrera militar, citaremos la jefatura del Laboratorio y Taller de Óptica del Ramo de Artillería del Arsenal de El Ferrol, la de los Polvorines de La Algameca, la jefatura de los Talleres de Explosivos, Artificios



y Cargas del Ramo de Artillería del Arsenal de Cartagena; la del Polígono “González Hontoria”, la del Ramo de Artillería del Arsenal de La Carraca, la de la Comisión de Experiencias de Armas Navales y la dirección de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Armas Navales. Ya contralmirante ingeniero, fue nombrado jefe del STA de la DIC y como vicealmirante ingeniero fue inspector general del Cuerpo de Ingenieros de la Armada.

El vicealmirante ingeniero Llobregat González estaba en posesión, entre otras condecoraciones, de dos cruces del Mérito Naval de segunda clase, con distintivo blanco; una cruz del Mérito Naval de tercera clase, con distintivo blanco; la gran cruz del Mérito Naval, con distintivo blanco; la cruz, placa y gran cruz de la Orden de San Hermenegildo, y la cruz de la Orden Civil del Mérito Agrícola, en el grado de comendador ordinario, así como la medalla del Homenaje a SS. MM. los

Reyes y la medalla de la Paz de Maruecos.

OCEANOGRAFIA

Madrid.—Ha visto la luz el tomo 6, parte 4, del "Boletín del Instituto Español de Oceanografía", que publica catorce trabajos, que van del número 320 al 333 y que versan, casi en su totalidad, sobre temas biológicos.

PERSONAL

Ascensos.—Fue ascendido al empleo de almirante el vicealmirante Franco y González-Llanos, que fue nombrado capitán general de la Zona Marítima del Estrecho.

Fue promovido al empleo de vicealmirante el contralmirante Moreno de Aznar, que fue nombrado jefe del Departamento de Personal.

Fue ascendido al empleo de contralmirante el capitán de navío Rivera Cebrián, que fue nombrado jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima del Mediterráneo.

PREMIOS

El Rey de España, "Premio Carlomagno". — Su Majestad el Rey Don Juan Carlos recibió en el Ayuntamiento de la ciudad germana de Aquisgrán, de manos de su alcalde, Kurt Malan-

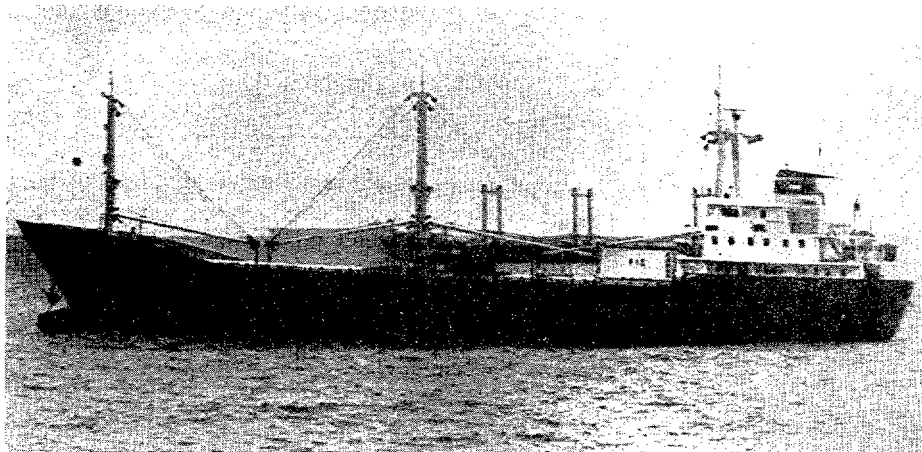
gre, el "Premio Carlomagno", recompensa destinada a las personalidades que más se han distinguido por su contribución a la unidad europea.

Las ceremonias, que tuvieron lugar, primero, en la catedral de Aquisgrán y, luego, en el Ayuntamiento, revistieron gran brillantez, a la que contribuyó la presencia de figuras tan destacadas en la política europea como el presidente de la República Federal de Alemania, Karl Karsten; el canciller germano-occidental, Helmut Schmidt; el ex presidente alemán, Walter Scheel; la ex presidenta del Parlamento Europeo, Simone Veil; el secretario general de la OTAN, Joseph Luns; el ministro de Asuntos Exteriores belga, actualmente presidente del Consejo de Ministros de la CEE, Leo Tindemans; el presidente de la Asamblea Parlamentaria del Consejo de Europa, José María Areilza.

El Rey Don Juan Carlos estuvo acompañado por Su Majestad la Reina Sofía y Sus Altezas Reales el Príncipe Felipe y las Infantas Elena y Cristina, así como por el presidente del Gobierno español, Calvo Sotelo y Bustelo, y el ministro de Asuntos Exteriores, Pérez-Llorca.

PUERTOS

Las Palmas de Gran Canaria.—En la fotografía, el A. E. S., buque-correo de las islas Malvinas, que después de ha-



ber salido el 19 de marzo de Gran Bretaña fue sorprendido por el conflicto del Atlántico sur y quedó fondeado en este puerto a la espera de recibir instrucciones de sus armadores.



Cádiz.—La draga de succión **W. D. Mersey** inició los trabajos de dragado de la canal de entrada en este puerto, que pasará de nueve a once metros de calado en bajamar, en un tramo de más de tres kilómetros de longitud.

En estos trabajos, cuyo presupuesto es de setecientos millones de pesetas, participará también la draga **Nisshim Maru**.

SALVAMENTOS

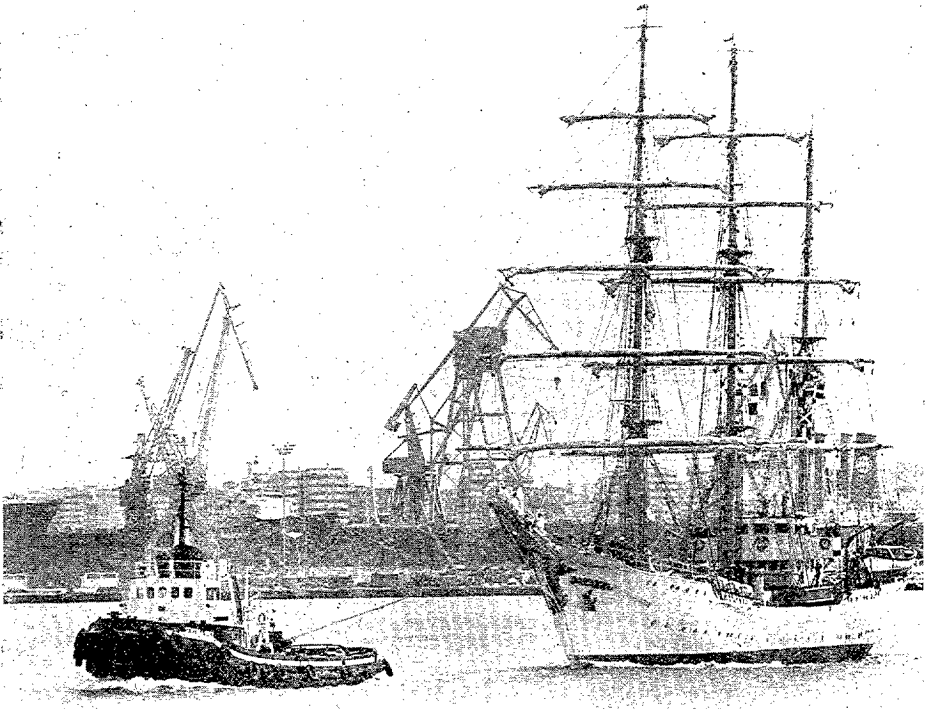
Evacuación de un enfermo.—Por encontrarse gravemente enfermo, el capitán del buque gregio **Aegismagic**, que

navegaba a unas 400 millas al suroeste de Rota, tuvo que ser evacuado urgentemente por un helicóptero de la Flotilla de Aeronaves de la Base Naval de Rota y trasladado a un hospital de Cádiz.

VIAJES

Buque-escuela "Gloria".—Después de una estancia de cuatro meses en la factoría gaditana de Astilleros Españoles, S. A., durante la cual se llevaron a cabo importantes obras de reparación y recorrido, se hizo a la mar con destino al puerto estadounidense de Bay Port, Florida, el buque-escuela de la Marina colombiana **Gloria**.

En Bay Port, el **Gloria** recogerá a 87 guardias marinas colombianos e iniciará un crucero de instrucción con escalas en Filadelfia y Newport, donde, con otros veintiocho veleros, tomará parte en una regata hasta Lisboa, para visitar luego Marsella y Las Palmas



NOTICIARIO

y regresar a su base en Cartagena de Indias.

Recordaremos a nuestros lectores que el **Gloria**, cuya fotografía a su salida de Cádiz ilustra esta noticia, fue construido en 1968 por Astilleros Celaya, de Bilbao, empresa filial de Astilleros Españoles.

VISITAS

San Fernando, Cádiz.—Una delegación del Ejército de Liberación de la República Popular China, presidida por el general de división Wu Xiuquam, subjefe del Estado Mayor General de dicho Ejército, visitó el Tercio de Armada, el Panteón de Marineros Ilustres y el Observatorio de Marina.

La citada delegación estaba integrada por altas personalidades de las Fuerzas Armadas chinas, entre las que figuraban el subjefe del Estado Mayor de la Armada, Lin Zhen; el subdirector de la Academia Militar, Jia Ruoyu, y el jefe de dirección de Asuntos Exteriores del Ministerio de Defensa, Liu Guangming.

Los ilustres visitantes, que iban acompañados por el embajador de su país en Madrid, Zhijie Zhang, y el general de división del Ejército español Arrazola de Cárdenas, fueron recibidos en el palacio de Capitanía General por el vicealmirante Aranda Carranza, capitán general accidental de la Zona Marítima del Estrecho.



El Ferrol del Caudillo.—El almirante Somboom Chuapibul, comandante en jefe de la Marina de guerra de Tailandia, acompañado por dos vicealmirantes, un capitán de navío, un capitán de fragata y un subteniente, llegó a esta ciudad para visitar la factoría de la Empresa Nacional "Bazán".

A la llegada de los marinos tailandeses al Arsenal Militar, fueron saludados por el capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico, almirante Romero Moreno, que estaba acompañado por el almirante jefe del Arsenal, vicealmirante Gómez Arroyo, y otros altos mandos de la Armada.

Tras serle rendidos los honores de ordenanza, el almirante Somboom Chuapibul y acompañantes pasaron a las dependencias de la factoría de la Empresa Nacional "Bazán", cuyo director, señor Blanco Traba, les acompañó durante la visita que efectuaron a la misma.

Terminada la visita, los marinos tailandeses fueron invitados a un almuerzo ofrecido en su honor por la Armada española.



Barcelona.— Cinco días permaneció en este puerto el buque-escuela de la Marina de Guerra brasileña **Custodio de Mello**, que llegó procedente del puerto italiano de Civitavecchia, en su vigesimocuarto crucero de instrucción de guardias marinas.

El **Custodio de Mello** venía al mando del capitán de navío De Oliveira Coimbra y su dotación estaba compuesta por 31 oficiales y jefes, 149 suboficiales, 220 marineros e infantes de Marina y 89 guardias marinas.

Con motivo de la estancia en el puerto de la Ciudad Condal del buque brasileño, tuvieron lugar diferentes actos oficiales, sociales y turísticos.



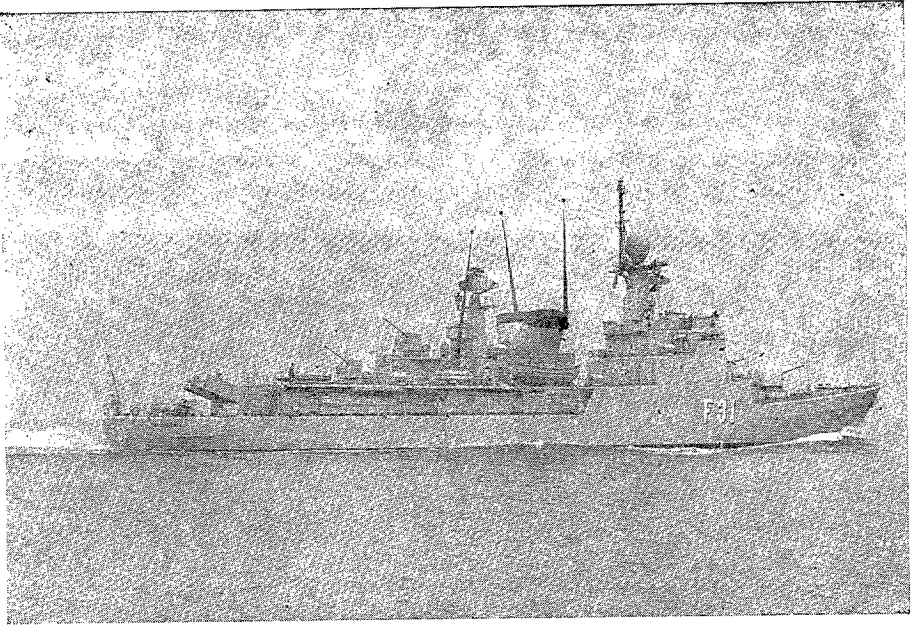
Buque canadiense, en Cádiz.—Se trata del buque de aprovisionamiento **Protecteur**, de 22.100 toneladas, que venía al mando del capitán de navío R. G. Guy.

El buque, construido en unos astilleros de Nueva Brunswick, Canadá, tiene 172 metros de eslora, 23 de manga, nueve de calado y, a 20 nudos, su autonomía es de cinco mil millas.

Con motivo de esta visita, se trasladó a Cádiz el embajador de Canadá en España, señor Hardy, acompañado por el agregado de Defensa de su Embajada.



Alejandro.—Con motivo de la estancia de cuatro días en este puerto egipcio del Mediterráneo de la corbeta española **Descubierta**, la Embajada es-



pañola en El Cairo organizó una serie de actos en los que estuvieron presentes altos mandos de la Marina de Guerra egipcia.

El buque español fue visitado por el vicealmirante Mohamed Ali.

Ilustra esta información una fotografía de archivo de la corbeta **Descubierta**.



Fragata italiana, en Cádiz.—Entró en el puerto de Cádiz la fragata italiana **Carabinieri**, mandada por el capitán de fragata Mario Buracchia y con una dotación compuesta por 19 oficiales, 78 suboficiales y 154 marineros.

Durante los cuatro días de estancia en el puerto gaditano del buque italiano tuvieron lugar una serie de actos oficiales y sociales, entre los que citaremos la ofrenda floral que realizó su dotación en el Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando. También hicieron los marinos italianos diversas excursiones de carácter turístico.

**SOLUCION AL MARINOGRAMA
NUMERO 182**

*Que miraba la mar, la mal casada,
que miraba la mar como es ancha y
larga.*

CANCIONERO ANÓNIMO

**SOLUCION A LA NAUTRAPELIA
NUMERO 102**

De capitán de corbeta.

**SOLUCION AL PAÑOL DE VOCES
NUMERO 102**

1. Desatora.—2. Erebos. C.—3. Sacas. Ra.—4. Erad. Ton.—5. Nin. Rata.—6. To. Puñal.—7. R. Coderá.—8. Acodan. R.—9. Names. Fi.—10. Asir. Ora.—11. Dad. Seis.—12. Oradora.



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.
-



LIBROS Y REVISTAS

COMENTARIOS

GONZALEZ ECHEGARAY, Rafael: **La galerna del Sábado de Gloria**. Mutua Montañesa de Seguros. Santander, 1981; 44 págs.

Montañés de pro, Rafael González Echegaray es uno de los escritores más esforzados en la exaltación de la historia marinera de Santander. No puede extrañarnos, pues, el amor, la erudita documentación y las calidades literarias que brillan en este opúsculo, historia conmovida de un siniestro acontecimiento que dejó un eco lúgubre e inextinguible en las riberas cántabras: el galernazo del Sábado de Gloria de 1878.

Habida cuenta del uso extensivo e inadecuado que se hace del término “galerna”, el autor empieza por identificarlo como un temporal súbito y durísimo, más propio de primavera y de otoño, con vientos del oeste al noroeste, que rolan desde el tercer cuadrante de forma imprevista, a causa del paso de un frente frío producto de un ciclón extratropical viejo y ya ocluido. Y explica galanamente: “La palabra maldita, avara de vidas, aparece todos los años con el pasar de las hojas del calendario, como el ladrón que llega de noche a la hora que menos se piensa. El azote impresionante de los noroestes atlánticos, desatados en una carga repentina de mil escuadrones con penachos de espuma, lleva este nombre helador.”

Nos recuerda, en el historial infausto de las galernas, algunos epi-

sodios tan tristes como los de abril de 1890, con una pérdida de 54 vidas santanderinas, o el espantoso temporal de 1912, que sólo en la flota, en Bermeo, causó 119 muertos.

Describe González Echegaray los pesqueros que faenaban frente a la orilla cantábrica en 1878, en las costeras del bonito, sardina, besugo y anchoa, casi siempre a menos de cien millas de la costa. Barcos de madera, con propulsión mixta de remo y vela, sin cubierta, arboladas con un solo palo, cuyos patrones, sin cartas ni instrumentos, no tenían otro maestro que la experiencia y el buen ojo marinerero. Su fe religiosa se expresaba en el credo rezado al cruzar la barra, el "alabado sea Dios" con que agradecían el primer lance y el "Jesús y adentro", invocación en el dramático instante de cruzar la barra para ganar el regazo del puerto.

Veinte de abril de 1878. Las páginas traen el eco del salvaje bramido del viento; el noroeste, con su cortejo de nubarrones, desgarrar aquel escenario marinerero. Las lanchas, rifadas las velas y rotos los remos, quedan al través o corren en popa cuando pueden; la falta de cubierta permite que el agua se embarque a placer. Algunas embarcaciones se pierden a la vista de tierra, y desde un promontorio el párroco da la absolución a quienes quedarán entre las olas para siempre. Cuando el cadáver de un muchacho de dieciséis años llega a la costa, su madre muere de pena. El balance es desolador: 130 muertos de los puertos santanderinos y 188 de las provincias vascas.

En la misma noche de aquel Sábado de Gloria los supervivientes cumplían su voto y entraban de rodillas en el templo parroquial de San Francisco. La huella de la desgracia dejaba su impronta en la poesía, la prosa y la pintura de artistas preferentemente montañeses: Echegaray, Amós de Escalante, Menéndez Pelayo, Pereda, Pérez de Camino y hasta el pintor oficial de la Armada Rafael Monleón.

Más efectivas, acaso, fueron algunas medidas o iniciativas tomadas a partir del tremendo acontecimiento que conmovió a toda España: Protección a las víctimas del mar, uso obligatorio de chalecos salvavidas, reconocimiento preceptivo del casco de las lanchas, mejoras en el servicio de salvamentos y fundación en España (Santander y San Sebastián) de la primera Sociedad de Salvamento de Náufragos, precedente de la actual.

El ameno estudio de Rafael González Echegaray, ilustrado con encantadoras viñetas de aire decimonónico, nos sitúa en el marco histórico del Santander de entonces, con su puerto, sus gremios, sus industrias y sus estamentos sociales. Y así nos proporciona una completísima visión de aquella dolorosa y memorable jornada marinera.

A. L.



REPOLLES DE ZALLAS (†), GARCIA AGUD Y OTROS: **Historia de las campañas de Marruecos.** (Tomo 3).—Servicio Histórico Militar. Madrid, 1981; 721 págs.

Transcurridos treinta años desde la publicación del tomo II, de este gran estudio de nuestra historia militar en Marruecos, aparece el tomo III, que contiene los acaecimientos desde el fin de las campañas de Yebala (1919-1920) hasta la reconquista de 1923, después del derrumbamiento militar en Melilla. La obra se divide en dos partes, que en el plan general corresponden a la séptima y octava: aquélla referida principalmente a las acciones en la región occidental, tras el nombramiento del general Berenguer como alto comisario, y la octava que trata de los sucesos en la oriental; ambas con sus correspondientes apéndices.

Fracasado el intento de designar un alto comisario civil en el Protectorado, por negativa de los personajes a quienes se les ofreció el cargo, lo asume el general Berenguer, conocedor de la zona y sus problemas, dispuesto a emprender una decidida política de apoyo al Jalifa, favoreciendo el sometimiento al Majzen de las cábilas, aun a costa de prescindir del Raisuni, que trata siempre de favorecer sus intereses personales inclinándose a los franceses, ingleses o alemanes, convencido de que la pasividad española ante sus argucias es una evidente muestra de flaqueza.

Con este propósito da comienzo Berenguer a la campaña de sometimiento de Anyera mediante una serie de acciones que principian el 15 de marzo de 1919 y terminan el 24 de abril, fecha en que culmina la ocupación del territorio desde los límites del Haus hasta Uadras y la zona de Tánger. Para reforzar esta ocupación, el 18 de marzo parte la Mehal-la jalifiana de Tetuán hacia Cudia Helila —al sudeste de Tetuán— con objeto de proteger a la cábila de Beni Madan, que desea someterse, ante cualquier acción militar de las fuerzas de Raisuni establecidas en Beni Karrich, al sudeste de Tetuán. Después se procede a someter Beni Said, mediante una acción de desembarco en la playa de Alkaili —por sorpresa—, que ocasiona la fuga de las fuerzas enemigas y la sumisión de la cábila el 12 de mayo. Mientras, se aísla la cábila de Uadras de la de El Haus, mediante una acción militar, que desde la zona Ceuta penetra hasta Zina, y desde Tetuán se emprenden acciones de policía hacia Sadina para reforzar el sometimiento de El Haus, lo cual se logra a finales de abril. Con anterioridad se ha realizado con éxito la acción política en favor del Majzen en el nordeste de Anyera para contrarrestar la influencia del Raisuni en la zona y preservarla del movimiento dirigido en el Riff occidental por el xerif Sidi Hamido, que amenaza levantar a nutridas harcas rifeñas. También se emprenden acciones de policía con fuerzas indígenas en la región de Larache, aprovechando los deseos de someterse al Majzen de no pocos aduarees a cambio de protección contra las agresiones de las harcas de Raisuni.

En junio, un descalabro militar sufrido en Rauda —cábila de Uadras— deteriora los logros conseguidos anteriormente, y el general Fernández Silvestre releva al general Arraiz en la Comandancia General de Ceuta cuando, al mismo tiempo, arrecia la campaña internacional contra España en torno a la cuestión marroquí. Pero el buen entendimiento entre Fernández Silvestre y el alto comisario, así como la restitución a éste de la facultad de coordinar las acciones militares planeadas por los mandos de las circunscripciones del Protectorado, impulsan a emprender operaciones sobre las cábilas de Uadras y El Haus, con el propósito de pacificarlas y desligarlas de su fidelidad al Raisuni, antes de profundizar en dirección a la ciudad santa de Xauen, objetivo contemplado de antiguo, impulsado ahora por el general Berenguer.

Las operaciones previas a la de conquistar Xauen ocupan buena parte de 1919 y casi todo el año siguiente: un capítulo de casi cincuenta páginas desarrolla el tema con todo detalle. El *último salto* hacia la ciudad santa tiene lugar el 12 de octubre de 1920, a cargo de dos columnas principalmente: las de los generales Vallejo y Navarro, a cuyas tropas se les ha dado orden de no utilizar cañones ni fusiles sobre la capital sin consultarlo al alto mando. Tal era el respeto que inspiraban las personas y cosas del bastión religioso del Rif oriental.

1921 es el año de las esperanzas desvanecidas. A primeros de abril, tres grandes columnas, con base de partida en Ceuta, Tetuán y Larache, en la zona occidental del Protectorado, inician la ofensiva con el fin de doblegar la resistencia del Raisuni. El general Barrera ha de ocupar las cábilas de Beni Gorfet y Beni Aros, donde, en Tazarut, el Raisuni tiene su cuartel general. Las columnas de Ceuta y Tetuán han de cortar el suministro de armamento que llega a través de Gomara y penetrar por el Lau para comunicar Xauen con el Mediterráneo. Todo parece lograrse al finalizar julio y parece inminente la conquista de Tazarut, pero el revés encajado en Melilla el día 21 salva al Raisuni de la derrota.

El traslado de tropas de la zona occidental a la oriental interrumpe las operaciones en Yebala y el Raisuni vuelve a la rebelión cuando su sumisión era inminente. Se ha de esperar ahora a que el gobierno apruebe el envío de tropas expedicionarias desde la península para guarnecer las posiciones debilitadas en el mes de agosto. Cuando se produce, pues, el levantamiento de Gomara, con refuerzos llegados a los rebeldes desde el Rif, la situación se domina con el apoyo de la escuadra, que domina el flanco costero. De Uad Lau parte una fuerte columna, que acabará por dominar Gomara y, en definitiva, Yebala y la región occidental del Protectorado, al término de 1921, pero la campaña culminará en 1922 con la conquista de Tazarut, el 12 de mayo. Terminada la campaña a finales de junio, el 15 del mes siguiente dimite el general Berenguer de su cargo de alto comisario, después de tres años y medio de mandato.

Como se ha dicho, la octava parte de la obra se refiere a los acontecimientos de la zona oriental, entre 1920 y 1922, puesta al mando del

general Fernández Silvestre desde febrero de aquel año, a propuesta del alto comisario. A primeros de mayo realizan nuestras tropas los avances iniciales hacia Dar Drius, con el propósito de penetrar después en la región de Tafersit. Aquel poblado es ocupado el 15 de ese mes, después la limpieza prosigue durante los meses siguientes, conquistándose Tafersit en agosto, profundizando la marcha hacia poniente del Kert hasta Beni Tusin.

La favorable situación política obtenida con la actuación militar da pie a la sumisión voluntaria de Tensaman y a la acción de desembarco en la playa de Sidi Hasan (en Beni Said) con el apoyo del cañonero *Lauria*, en el que embarca Fernández Silvestre para dirigir la operación. Desde este punto y desde Annual parten después las marchas que confluyen en Sidi Dris, el 12 de mayo de 1921. Con esto se sientan las bases para proceder al avance, a través de Tensaman, para llegar a Alhucema —en Beni Urriaguel—, posición fuerte de Mahumed ben abd el Krim el Jatabi, cabecilla de la rebeldía en el Rif.

En julio de 1921, en la zona oriental se ha ocupado militarmente el territorio comprendido entre los ríos Muluya y Amekran, y la cábila de Tensaman, ubicada entre éste y el Nekor, ha sufrido, sin embargo, el descalabro de Abarran ante un ataque por sorpresa de los Beni Urriaguel, lo que ha alterado la estabilidad en Tensaman, creando una situación propicia para el resurgimiento de la rebelión.

El 18 de ese mes, los moros insurrectos atacan la posición de Igueriben, aislándola, y asedian Annual, de donde han de partir refuerzos en ayuda de los sitiados. Pero el convoy de ayuda no logra llegar a su objetivo; tampoco lo consigue el día 20. Un numeroso y enardecido enemigo, fuertemente atrincherado y bien armado, lo impide. El resultado inmediato es la dramática evacuación de Igueriben y el revés de Annual, que ha quedado al descubierto al perder la protección de aquella posición. Después viene el repliegue general, la retirada de monte Arruit, la sublevación de las cábilas de Tetuán y Nador y la caída de las posiciones que dejan Melilla al descubierto hasta que llegan refuerzos desde Almería, Algeciras y Málaga, y se establece una línea defensiva —el 25— en torno a la plaza, apoyada por los buques de la escuadra.

Las consecuencias políticas que el desastre vierte en España no impide la reacción militar de reconquista y la recuperación de casi todo el terreno perdido, a costa de duros combates en lo que resta del año y todo el año siguiente, volviéndose a pensar en la empresa de Alhucema para domeñar definitivamente la rebelión.

Finaliza aquí este tercer tomo de la *Historia de las campañas de Marruecos*, que han culminado muy acertadamente los seguidores de Repollés en su propósito de dejar documentada constancia de una parcela importante de nuestra historia militar.

Q.



SEPULVEDA, Francisco L. de: **Crisis y amenaza nuclear.**—Editorial Planeta. Barcelona, 1982; 233 págs.

¿Se utilizarán las armas nucleares? Esta es quizá la pregunta más trascendental que tiene planteada la humanidad hoy día, y si bien la razón aconseja terminantemente una respuesta negativa, la historia, por su parte, tiene un amplio registro con abundantes ejemplos de irracionalidad. Pero actualmente, al igual que en distintos tiempos pasados, ante la existencia de otras circunstancias amenazantes, consideradas en cada momento como definitivas para la supervivencia o no de la humanidad, hoy día, decimos, lo cierto es que esta desconcertante humanidad se ha acostumbrado a convivir con los arsenales nucleares, ya que más de treinta años del no-uso bélico del átomo han creado una tan especial acomodación aunque nadie se atreve a asegurar algo tan insólito como que un inmenso poder destructor y coactivo no será empleado nunca.

Pero el riesgo pone en juego un nivel de destrucción que por primera vez en la historia podría ser ecuménico, y aunque el equilibrio del terror haya impuesto cierta moderación en el empleo de la fuerza y prevalezca el criterio de no utilizar las armas nucleares, su ámbito se extiende cada vez más, y con él las indeterminaciones. Por otra parte, la situación mundial no aporta en estos momentos factores de relajamiento a los vaivenes de tensión y distensión entre los que se desarrollan las relaciones entre las dos grandes superpotencias, que articulan sus respectivas ejecutorias sobre un tiempo caracterizado por un continuo período de tensión, coincidente con varias crisis, unas recientes y otras crónicas, de un mundo sumamente complejo e interconectado.

Estamos en un mundo en el que la humanidad aparece subdividida en porciones en las que se entremezclan los cuatro puntos cardinales, un Norte y un Sur para distinguir una sociedad con más ricos que pobres de otra en la que la riqueza constituye una excepción, pero el Norte, a su vez, se configura en un Este comunista y un Occidente capitalista, por lo que, de hecho, el globo terráqueo está agrupado en tres grandes bloques, Este, Oeste y Sur, o expresándolo en terminología política corriente, Oriente, Occidente y Tercer Mundo. Sin embargo, no debemos olvidar que, a pesar de la utilización de términos geográficos, nos estamos refiriendo a algo así como a cinco mil millones de seres humanos.

Vivimos, pues, en un mundo inseguro que tiene pendiente el desenlace de un enfrentamiento entre estos distintos conceptos de vida —unos elegidos y otros impuestos—, y con respecto a este desenlace, quizá sorprenda al lector que este libro casi no contenga pronunciamientos tajantes o vaticinios en relación con el posible desenlace de las alternativas planteadas y sobre las cuestiones más polémicas del momento, y por otro lado, el autor reconoce que es un tanto escéptico en lo referente a la futurología y a la prospectiva aplicadas a un conflicto nuclear, pues hasta nuestros días no hubo guerra que no trajese grandes sor-

presas en cuanto al desencadenamiento, los procedimientos y la conducción, y no existen razones para que ahora pueda ser diferente, si bien nos encontramos ante lo que nunca sucedió, ante algo sobre lo que no existen antecedentes, aunque opina —el autor es teniente coronel del Arma de Ingenieros, diplomado de Estado Mayor— que, por encima de todo, la respuesta a la pregunta planteada acerca de la utilización o no de las armas nucleares pasa por la forma en que se produzca el desenlace del enfrentamiento actual entre la URSS y los Estados Unidos. Por ello dedica la última parte de la obra a estudiar la solidez de las dos superpotencias y el papel que a España le pueda corresponder en este planteamiento, dada su entrada en la Alianza Atlántica. En dos palabras, para terminar, un libro actual y sincero que se lee de un tirón, porque el tema lo merece, y está además expuesto con gran claridad y objetividad.

J. L. T.



VIDAL PAZ, Enrique: *Contra viento y marea*.—Editorial Noray. Barcelona, 1982; 191 págs.

Un hombre con una irrefrenable inclinación marinera, Enrique Vidal, nos resume en estas páginas el comienzo de su “intoxicación” náutica desde muy niño y su brillante participación en tres regatas oceánicas harto sonadas: la Ostar, en solitario, de Plymouth (Inglaterra) a Newport (EE. UU.); la Vuelta al Mundo, Portsmouth (Inglaterra), Ciudad del Cabo (Sudáfrica), Auckland (Nueva Zelanda), Río de Janeiro y Portsmouth, y la Parmelia, de Plymouth a Perth (Australia), con escala en Ciudad del Cabo.

En la hoja de servicios de nuestro balandrista habría que anotar, antes de aquellas grandes pruebas, resultados nada desdeñables, como algunas primeras clasificaciones en la regata italiana Giraglia, en la travesía Antibes-Mahón, en la “Mare Nostrum” o en la de Cannes-Porto Cervo y, por otra parte, el primer puesto en la Copa de España de 1971 y de 1975, así como la Copa del Generalísimo en el último año citado.

En 1976 corre su primera gran aventura trasatlántica, en solitario, al participar en la Ostar. Vidal no es un improvisador, y quiere beneficiar de su experiencia al lector aficionado a la navegación deportiva de crucero; de ahí que antes de relatar aquella travesía, Plymouth-Newport, deje constancia de las características de determinadas previsiones: botiquín, cartas de pilotaje, libros de faros, anuario de mareas, almanaque náutico, derroteros, piloto automático, alumbrado, velas, hipótesis de vuelco completo, estiba, subida al palo, aparejo de fortuna, abandono de barco, comidas, etc.

Y a continuación, luego de dejar memoria de muchos tropiezos preliminares, se mete de lleno en la gran regata oceánica, que contaría con participantes tan prestigiosos como Colas, Birch y Tabarly, y en la que curiosamente tomarían la salida barcos (recuérdese, tripulados por un solo hombre) de 21 metros y hasta de 71 metros de eslora, como el *Club Méditerranée*, de cuatro palos, conducido por Alain Colas, luego desaparecido misteriosamente en otra regata oceánica.

Vidal soportará una espectacular tormenta eléctrica, con vientos de 50 nudos, que lo retendrán echado a proa durante una hora para aguantar el tormentín (pequeño foque para mal tiempo) antes de regresar a popa, mientras las olas desmadradas lo cubrían una y otra vez. En aquella ocasión desaparecería para siempre, arrebatado por una ola, el participante Mike Flanagan. Otro súbito temporal, en que el viento pasó vertiginosamente de cero a 60 nudos, le dejará sin piloto automático. Pero alcanzaría la meta americana después de 42 días de mar. Eric Tabarly fue entonces el indiscutible vencedor.

En agosto de 1977, como piloto del balandro *B. & B. Italia*, de 54 pies de eslora, tripulado por diez hombres, se lanza a la gran prueba de la Vuelta al Mundo. Con Canarias por la popa y ciñendo hacia la línea ecuatorial cumple el navegante español sus treinta y siete años, y ese mismo día atrapa una bronquitis que lo deja fuera de combate durante un par de días. A 500 millas de Ciudad del Cabo hay que racionar el agua, a un tercio de litro por persona y día, si bien los vientos fuertes del Oeste les llevan al puerto sudafricano en tres jornadas.

Desembarcan dos tripulantes y siguen ocho para la larga etapa del Indico, la misma en que, durante la anterior edición de aquella regata, se habían perdido tres hombres. Mares arboladas, en que el *B. & B. Italia* planea hasta dar los 19 nudos, con singladuras superiores a las 200 millas. Las velas acusan la fatiga del largo viaje y todos se turnan en la dura tarea de costura. Caminan por los 55° de latitud Sur; la estufa está averiada, nieva y empiezan algunos problemas de congelación. Témpanos de hielo a la vista, de los que se desprenden trozos de varias toneladas, con el consiguiente peligro para la navegación nocturna. El viento corta, cuando se les brinda el inusitado espectáculo de una aurora austral. Las velas se rajan al llegar el barco a los 20 nudos, con una singladura de 270 millas; la cruceta salta de cuajo. En el mar de Tasmania, olas montañosas arrancan los pernos del timón. Y finalmente, luego de una etapa de 7.500 millas y 41 días, llegan al puerto neozelandés de Auckland.

Las etapas siguientes (Río de Janeiro y otra vez Portsmouth) les reservarán los durísimos mares de los "rugientes cuarenta", la difícil recalada en Cabo de Hornos, podredumbre de costuras y velas, deserciones casi generalizadas en el puerto carioca (sólo quedarían tres veteranos a bordo de los diez que iniciaron la prueba), aunque el 28 de

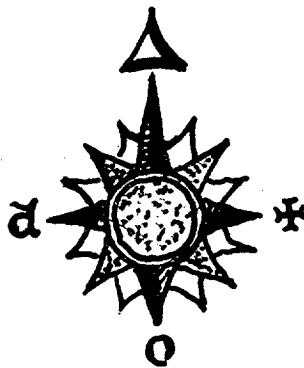
marzo de 1978 pudieron cortar la meta británica, tras siete meses de brega agotadora.

Pero el gusanillo de la mar no abandona a Enrique Vidal; hasta el punto de que en agosto siguiente, capitán de seis tripulantes, toma la salida en Plymouth para rematar, con escala en Sudáfrica, la "Permelia Race", cuya meta es el puerto australiano de Perth; casi tres meses de regata a bordo del cúter *Ilusión*. Rotura de botavara, intrigas a bordo, vientos de 60 nudos, incendio del motor, escapes en la bombona de gas; pero se llega a un remate feliz.

Como compendio de sus experiencias, el autor consagra dos capítulos finales a determinadas ideas prácticas para la navegación de crucero y a las particularidades de la vida a bordo: previsión de incendios, cinturones de seguridad, ceñidas, hombre al agua, convivencia, alcohol, etc. De tal forma, su obra trasciende de la amenidad narrativa para cubrir además un empeño didáctico.

Hay en este volumen algunas lagunas que el lector advierte, como la falta de los planos de los barcos, la ausencia de referencias más directas a los tripulantes, el silencio sobre las clasificaciones en las diferentes regatas o la falta de un elemento vocabulario náutico que aliviase las dudas de los profanos. Estos reparos, sin embargo, son secundarios en la estimación del conjunto de la obra. Enrique Vidal no es un narrador nato, pero sus páginas —ilustradas con buenas fotos en color— tienen la suficiente espontaneidad y frescura para captar la atención del lector y no liberarla hasta la última línea de su movidísimo relato.

F. J. C.



RESEÑAS

ARMAS

PO, Enrico: **Sistemas de armas antiaéreas autopropulsadas.**—Military Technology. Vol. VI. 1982.

El núcleo principal en cualquier Ejército moderno está compuesto por unidades mecanizadas y acorazadas, cuyas características básicas son su gran movilidad y potencia frente a la reacción enemiga.

En consecuencia, los sistemas de potencia antiaérea deben contar con sistemas característicos para poder asegurar protección continua durante toda la acción. Su autonomía y movilidad—tanto en carretera como en todo terreno—deben ser semejantes a los vehículos a los que va a proteger; además, deben tener reducida vulnerabilidad ante las fuerzas terrestres enemigas, capacidad de autodefensa y apoyo logístico común a los vehículos que protegen.

El autor indica minuciosamente los distintos sistemas de armas antiaéreas—cañones y misiles—montados sobre vehículos protegidos, tanto de ruedas como de cadenas. Estudia las doctrinas tácticas actuales y las diferentes soluciones que distintos países han adoptado. Así, analiza las soluciones rusa, americana, alemana, sueca, holandesa, francesa e inglesa en sus principales modelos.

C.

LEARNESTS, J. A. G. J. : **Nuevas orientaciones en las armas portátiles de Infantería.**—Military Technology. Vol. VI. 1982.

El autor hace un estudio muy extenso y muy profundo sobre las nuevas orientaciones y cambios que van a sufrir las armas portátiles de Infantería en un próximo futuro.

Tanto la OTAN como los Estados Unidos ya han estudiado, programado

y decidido dotar a la Infantería de un nuevo calibre, menor que el 7,62 actual, que permita, sin disminuir la eficacia de las armas, aligerar el peso que ha de soportar el combatiente, tanto por el arma como por la munición. El segundo calibre adoptado por la OTAN y Estados Unidos es el 5,56, calibre que, al parecer, ha superado los programas de evaluación previstos.

En el artículo se muestran los diversos calibres utilizados por distintos países y la tendencia de todos ellos hacia calibres más pequeños. El autor presenta las ventajas e inconvenientes que ambos calibres suponen, no sólo como arma individual, sino como arma colectiva encuadrada en pequeñas unidades.

C.

LABAYLE-COUHAT, Jean: **El sistema ASMD.**—Revista "La Nouvelle Revue Maritime". París Mayo de 1982.

El sistema de armas superficie-aire ASMD, que será instalado en las fragatas de Alemania Federal, **Tipo 122**, y patrulleros **S-143-A**, de la clase **Gepard**, es un sistema para defensa de punto que utiliza misiles mediante un lanzador multitubo, del tipo "Dispara y olvida" (**Fire and forget**). El afuste, con ángulo de elevación de noventa grados, comprende 24 tubos rayados como un cañón para el lanzamiento, y su cadencia o ritmo de fuego es superior al del sistema NATO **Sea Sparrow**, si bien al parecer, su alcance es inferior.

El sistema ASMD se encuentra en período de experimentación, y se calcula que estará operativo hacia finales de 1984.

Y.

ARTE

GASSIER, Pierre: **Todas las pinturas de Goya.**—Volúmenes I y II. Editorial Noguer, S. A. Barcelona, 1981; 95 y 96 págs.

A los volúmenes dedicados por Biblioteca Gráfica Noguer a El Greco, El Bosco, Botticelli, Durero y Brue-

ghel, siguen estos dos, admirablemente concebidos, consagrados a nuestro formidable pintor de Fuendetodos. El estudio se inicia con una introducción de José Gudiol, en la que sintetiza la vida y obra de Goya, y sigue con un interesante estudio de Pierre Gassier sobre el hombre y artista genial. Ilustran ambos volúmenes un total de 96 láminas en color y 680 pequeñas fotografías en blanco y negro.

La obra es más que suficiente para evocar el mundo y la trascendencia artística de Goya. En la mente del lector, ayudada por gran cantidad de reproducciones, renacerá la admiración por la gracia y la poesía de aquel pincel, tan proclive al testimonio popular y en el que no dejaron de influir las maneras de Velázquez. Se advertirán en estas páginas la oposición de Goya al neoclasicismo, su maestría en la espontaneidad del esbozo, su pasión por la libertad de concebir y pintar, su grado de penetración psicológica, su expresiva e indiscutida originalidad, su enorme ternura hacia algunos modelos (cuyo ejemplo más elocuente está en los retratos de su nieto Mariano), su sentido de la irrealidad y la eternidad, la categoría humana y artística de sus dibujos y grabados, el alcance de sus sátiras contra la incompreensión, el arbitrio, la atrocidad, la miseria y la guerra y, en fin, su generosa inclinación a ese protagonista español de los grandes desastres que se llama pueblo.

X.

AVIACION

WOOD, Tony, y GUNSTON, Bill: **Luftwaffe, historia gráfica y enciclopedia técnica de la fuerza aérea de Hitler en la segunda guerra mundial.**—Editorial San Martín. Madrid, 1981; 248 págs.

Este volumen, dividido en dos partes, incluye en la primera un relato histórico del nacimiento, auge y destrucción de la Fuerza Aérea de Alemania entre 1920 y 1945, si bien el contenido sustancial del mismo se refiere al aspecto aéreo de la segunda guerra

mundial en Europa, Mediterráneo y Atlántico. La segunda parte es una descripción técnica de los aviones importantes de la Luftwaffe con un apéndice que detalla la cadena del mando aéreo alemán y un glosario de términos que traduce las denominaciones y siglas a nuestro lenguaje militar habitual.

La parte histórica, a cargo de Tony Wood, piloto de profesión, describe en dieciséis capítulos el renacimiento de la Aviación germana tras su liquidación en el tratado de Versalles de 1920 y la eliminación, en el Acuerdo Aéreo de 1926, en París, de las trabas impuestas seis años antes; aunque es a partir de 1933, al acceder Hitler al poder, cuando se produce el resurgimiento de la Aviación militar alemana. Después, Wood relata la participación del Arma Aérea de Hitler en las campañas de la gran conflagración mundial —Polonia, Inglaterra, Rusia, Mediterráneo, defensa del Reich—, pero lo hace ligando los acontecimientos aéreos con los terrestres y marítimos, de modo que el lector obtiene una visión general de la guerra en el contexto de una detallada narración crítica, en la que el sujeto es la Luftwaffe.

Por su parte, Bill Gunston, piloto de la RAF en la segunda guerra mundial, vierte en el texto —abundantemente ilustrado con fotografías, esquemas, características de aviones y estadísticas— una detallada información de los 148 aviones más importantes de la Luftwaffe desde sus orígenes; cada tipo descrito conforme a su importancia técnica y operativa dentro de la panoplia aérea de Alemania.

“Luftwaffe” es, pues, un libro importante que creemos no debe faltar en las bibliotecas especializadas en temas históricos militares.

Q.

BIOLOGIA

MANESSE, Vittorio: **Cría moderna de periquitos, loros y papagayos.**—Editorial De Vecchi, S. A. Barcelona, 1982; 238 págs.

Parece ser que la capacidad de domesticación y la tendencia a encari-

ñarse con el hombre de ciertos **psittaciformes** (loros, periquitos y cacatúas o papagayos) son muy superiores a las de cualquier otra especie alada. Esas cualidades, sumadas a sus facultades imitativas y a la belleza de su plumaje, explican la simpatía humana por estas aves. Y precisamente a ellas se consagra el libro que aquí reseñamos.

Con no escasa aportación de ilustraciones fotográficas, el autor nos habla con gran sentido práctico de la clasificación científica, las características morfológicas y los hábitos de los **psittaciformes**, sus relaciones con el hombre, el mantenimiento en cautividad, cuidados higiénicos, alimentación, reproducción, normas para enseñarles a hablar, longevidad, descripción de sus enfermedades, tratamientos curativos, características de las distintas especies, así como una exposición sobre disposiciones reglamentarias por las que se rigen las competiciones internacionales para papagayos y periquitos comunes.

X.

BRUNO, Ermando: **Las enfermedades de los perros.**—Editorial De Vecchi, S. A. Barcelona, 1982; 159 páginas.

El doctor Bruno no ha querido, al redactar este utilísimo manual, desplazar la intervención del profesional de la Veterinaria, sino divulgar una serie de conocimientos que, en todo caso, llevan a la mente del dueño del perro la necesidad de ciertos cuidados profilácticos, así como la verdadera importancia de algunos síntomas de procesos morbosos. Ciertamente que hay pequeños achaques —como sucede entre los humanos— que no exigen la visita al facultativo, sino que pueden resolverse mediante terapéuticas elementales, abundantes en este libro.

En términos comprensibles para el profano, el autor nos habla primero de algunas generalidades, como la anatomía y fisiología del perro, la higiene, la edad, la educación del cachorro, preñez y parto, para entrar luego en la etiología, sintomatología y terapia de las diversas enfermedades caninas.

En capítulos finales se detiene en temas relacionados con la prevención de muchas anomalías, como parásitos, intoxicaciones, insolación, castración, alimentación, etc.

X.

CIENCIA

ANGULO USATEGUI, José María: **Memorias de burbujas magnéticas.** — Editorial Paraninfo. Madrid, 1982; 277 págs.

La enorme importancia de encontrar nuevas tecnologías que permitan la fabricación de memorias idóneas para sistemas microcomputadores y que reúnan simultáneamente las dos características importantes de no volatilidad y estática, ha impulsado la investigación y el desarrollo de los dispositivos llamados de Memoria de Burbujas Magnéticas, MBM, que tanto en las memorias de acceso aleatorio, secuencial y asociativo, cubren el espectro en blanco de las que actualmente existen, lo mismo en capacidad, tiempo de acceso e incluso en el precio.

En la obra que comentamos se hace una divulgación sobre la temática de la MBM en lenguaje claro y sencillo, que cubre tres aspectos importantes, como son la tecnología, los fundamentos de la MBM, un estudio descriptivo sobre los sistemas completos de esta modalidad de memoria informática y, finalmente, se detallan las aplicaciones ya realizadas y las perspectivas que se ofrecen.

Y.

DEFENSA

TENZIBASCHITSCH, Stefan: **La nueva Administración EE. UU.: ¿Una nueva promesa para la Navy?, ¿el fin de una decadencia?**—Military Technology. Volumen VI. 1982.

La Marina estadounidense ha alcanzado el descenso más notable en cualquier época —en cuanto al número de

buques y aviones—. No obstante, la nueva Administración del presidente Reagan está comprometida en un amplio reforzamiento de la defensa en Estados Unidos, prestando atención preferente a la Marina. El autor analiza la situación presente de la, todavía, mayor Armada del mundo y de sus futuros programas.

Comienza el autor por estudiar el programa de construcciones navales y el coste de las principales unidades, llegando a la conclusión de que el elevado gasto que supone la construcción de los portaviones nucleares —2.6 billones de dólares— frente a los 1.5 billones del submarino tipo **Trident**, representan una gran dificultad para conseguir aprobar su construcción. Contempla el autor las nuevas construcciones realizadas desde el año 1977, llegando a la conclusión de la disminución ostensible de buques, lo que evidentemente conduce a reducción de la fuerza naval.

Analiza las razones de la importancia de la fuerza aeronaval y las distintas tendencias existentes, que van desde la construcción de grandes portaviones nucleares a los portaviones de pequeño tonelaje con armas V/STOL.

El autor profundiza en el estudio del empleo de los portaviones, acorazados, cruceros, destructores, fragatas, submarinos convencionales y submarinos nucleares y las provisiones que existen para nuevas construcciones.

C.

DERECHO

MARTRAY, Joseph: **Las Falkland et le droit de la mer.**—Revista "La Nouvelle Revue Maritime". París. Mayo de 1982.

En este artículo, su autor trae a colación el hecho de que un archipiélago en litigio de 16.000 kilómetros cuadrados, compuesto por cerca de doscientos islotes e islas, se ha convertido en realidad en un territorio de 600.000 kilómetros cuadrados en virtud del enfoque que le otorga el nuevo Derecho del Mar gracias a la institución de las zo-

nas económicas —200 millas— y a la extensión de su plataforma continental.

Y desde esta óptica económica, circunscrita a los recursos de toda clase que pueda tener, señala la desviación conceptual introducida por los británicos al transformar esa extensión de tipo puramente económico en una zona militar superpuesta a aquélla, cuando en realidad, y según el espíritu que anima a la concepción jurídica, tal zona económica exclusiva jamás ha tenido un sentido militar. Pero los hechos serán los encargados de respetar o distorsionar la jurisprudencia del mar.

Y.

ESTRATEGIA

EXPEDIT, Bernard: **Geografía e historia militar. La crisis afgana.**—Rev. "Strategique". París. Cuarto trimestre de 1981.

Desde el 27 de diciembre de 1979, el imperio ruso-soviético está, con sus Ejércitos, en Afganistán. El suceso ha llamado poderosamente la atención y ha desencadenado comentarios de todo género y suscitado múltiples interrogantes. El autor de este trabajo nos introduce en el tema recordando el interés histórico ruso por encontrar una salida hacia los mares del océano Indico, pero tratando de huir de tesis simplistas que liguen los recientes sucesos con la herencia de la política zarista sin más explicaciones.

Especular con las intenciones de los dirigentes del Kremlin es ejercicio peligroso y aleatorio; por el contrario, discernir, mediante un detenido examen geográfico, las posibilidades que ofrece a los soviéticos su nueva posición en Asia central parece menos incierta y más concreta. Así nos introduce en un profundo análisis geográfico de Afganistán para continuar con otro estratégico, que titula la cita de Clausewitz: "Todo está sometido a la Ley suprema, que es la decisión por las armas". Más adelante hace un estudio del problema estrictamente militar desde el lado soviético y desde el insurrecto, haciendo comparaciones con la gue-

rra del Vietnam y proponiendo adaptaciones de la táctica a los difíciles y abruptos terrenos afganos.

Finaliza el autor su extenso trabajo con un apartado dedicado al análisis de las perspectivas de la crisis. Si las hostilidades no se detienen bajo el efecto de un suceso imprevisible, de orden militar o de otra naturaleza, o por negociación que satisfaga a las dos partes e implique una retirada más o menos escalonada de los soviéticos, no es lógico pensar que la guerra pueda ser larga y su final incierto, pues las transformaciones que cada contendiente emprenda para dar a su acción probabilidades de éxito no pueden efectuarse repentinamente. Cada adversario posee en este dominio suficientes triunfos para conseguir los favores de Marte.

C.

GENESTE, Marc: **¿Revancha de la Defensa? El proyecto "High frontier".**—**"Défense Nationale"**. París. Mayo de 1982.

Contra la extraña concepción de seguridad basada en la multiplicación de misiles ofensivos, en el terror nuclear y el "impasse" defensivo, acaba de reaccionar un grupo de expertos norteamericanos, bajo la dirección del general Graham, y entre los que se encuentran Arnold Kramish, colaborador en el antiguo proyecto Manhattan; el general Richardson, Robert Pfalzgraff, John Morse y otros. El pasado 3 de marzo publicaron su proyecto, titulado "High Frontier", cuya aplicación revolucionaría las bases de la estrategia americana actual.

El objetivo del "High Frontier" es proponer una opción estratégica que aproveche al máximo nuestra tecnología espacial para:

1. **Anular la amenaza creciente de la potencia nuclear soviética contra los Estados Unidos y sus aliados.**
2. **Reemplazar la desastrosa doctrina de "Destrucción Mutua Asegurada" (MAD) por otra de "suepervivencia asegurada".**

3. **Al mismo tiempo de ofrecer la seguridad, abrir el espacio al formidable potencial industrial y comercial con fines pacíficos.**

El proyecto, en opinión del autor, arranca por la aparición de misiles balísticos de cabeza múltiple que han dejado obsoletas las baterías de misiles anti-misil, por lo cual la única parada posible es el clásico **dar primero**, lo cual ha dado lugar a pensar que en caso de crisis grave, "el miedo a la guerra podría ser la causa de la misma".

El problema que se plantea es el de destruir los misiles enemigos después de abandonar el silo protector, vulnerable únicamente a una explosión nuclear ("First Strike") y antes de que desplieguen sus cabezas múltiples.

La única solución consiste en situar al **cazador** al acecho permanente en el espacio. Esta es la propuesta del "High Frontier" para una "Global Ballistic Missile Defense" (GMBD).

Nos explica a continuación el coronel Geneste cómo sería esta defensa, su método de control, la defensa puntual, la posibilidad de la utilización pacífica del espacio y el coste global, que se calcula para tal proyecto en veinticinco mil millones de dólares para gastar en los cinco próximos años, de los cuales 1,2 serían para la protección próxima de los 200 silos considerados suficientes para llevar a cabo los planes de "First Strike", que se realizaría en dos años en vista de su urgencia.

En sus conclusiones, el autor encuentra el proyecto realizable desde el punto de vista técnico y las estimaciones económicas muy bajas, aunque quizá abordables para los Estados Unidos.

El obstáculo mayor para el proyecto lo encuentra en la inercia del orden establecido en el terreno estratégico, político y filosófico después de Hiroshima, que parece condenar las esperanzas de éxito de la defensa contra nuevas armas.

C.

GIBBS, George: **The value of South Africa to NATO.**—**"Naval Forces"**. Núm. II-82. Vol. III.

Especializado en temas de Africa del Sur, el periodista Gibbs resalta la im-

portancia de esta zona para los países de la OTAN. Muestra la necesidad de ampliar la zona de defensa de los intereses occidentales establecida al crearse la OTAN en 1949.

Africa del Sur, sintetizando las ideas del autor, adquiere una especial importancia para los países integrantes de la OTAN, porque la ruta del 60 por 100 del petróleo que recibe Europa occidental y el 20 por 100 de Estados Unidos pasa por el cabo de Buena Esperanza, con un tráfico de 7.000 buques anuales; mantiene un Centro de Control de Tráfico Marítimo modernísimo, capaz de determinar los movimientos de la flota soviética en sus proximidades; posee más del 80 por 100 de las reservas mundiales de manganeso y el 90 por 100 de las de cromo.

Termina el artículo con una descripción de la capacidad de los tres Ejércitos, resaltando la eficacia del Ejército del Aire y las posibilidades de la Armada, industria naval tanto en el aspecto operativo, como con la capacidad de apoyo logístico a las Marinas del mundo libre.

C.

HOWARD W., Erig., Jr.: **La clase "Iowa", necesaria una vez más.**
Revista "Proceedings". Mayo de 1982.

Los cuatro acorazados de la clase *Iowa* tienen cerca de cuarenta años. Algunos de ellos sirvieron en la segunda guerra mundial, en Corea y en el Vietnam. Ahora, los últimos acorazados del mundo son contemplados como un medio para ayudar a mantener la paz.

El acorazado dejó de ser *capital ship* en favor del portaviones, al que protegía, especialmente en los ataques *Kamikazes*. La guerra de Corea mostró su eficacia en las operaciones de apoyo de fuego naval. Tras este paréntesis, que alteró su largo letargo, se alternaron en misiones de adiestramiento de la flota, pero una vez más las limitaciones presupuestarias los dejaron inactivos. La irrupción de los misiles hizo pensar en que el acorazado estaba obsoleto en su configuración y se

barajaron múltiples conversiones: desde buques logísticos hasta portamisiles con *Polaris*.

En 1965 el uso masivo de la aviación ni intimidaba ni hacía decrecer la actividad de la guerrilla comunista en Vietnam del Sur, que supuso grandes pérdidas de aviones y pilotos altamente cualificados, por las baterías SAM, suministradas por la Unión Soviética.

Nuevamente estas necesidades bélicas llamaban a los gigantes de la mar, que durante dos años contribuyeron significativamente al éxito de muchas operaciones, salvando la vida de muchos soldados de Infantería de Marina, soldados y pilotos. Las palabras que pronunció el comandante del *New Jersey* el día que este buque fue pasado a la reserva, en 1969, fueron proféticas "Permanece tranquilo, ligeramente dormido, y oye la llamada, si de nuevo suena".

El articulista relata minuciosamente las sucesivas batallas administrativas, ideológicas y dialécticas para conservarlos en activo. Se exponen los sucesivos planes de modernización o reacondicionamiento con claridad y con toda la importancia que para un profesional puedan tener, máxime cuando se contemplan a alto nivel operativo como se hace en este trabajo.

Analiza con estilo fácil y atractivo la indecisa época del presidente Carter, una de las más densas en proyecto para los acorazados, y la resolución presupuestaria de reactivación sucesiva de los acorazados tipo *Iowa* en la administración Reagan.

Los detalles y matizaciones de las dos fases de modernización de estos acorazados son de gran interés profesional, tanto en la filosofía operativa futura como en la problemática de personal que implica, incluyendo su adiestramiento.

Termina señalando, a su juicio, las principales funciones a cubrir en la guerra moderna:

- Elemento ofensivo fundamental de un grupo de portaviones de combate.
- Pieza principal de un grupo de acción de superficie.
- Apoyo directo en operaciones anfibia.
- Presencia naval en tiempo de paz.

Consideramos que el autor ha hecho un trabajo inteligente, bien estructurado, atractivo profesionalmente, de rabiosa actualidad y fácil lectura.

C.

FILOSOFIA

ORTEGA Y GASSET, José: **En torno a Galileo**.—Alianza Editorial, S. A. Madrid, 1982; 235 págs.

Para poner al lector en antecedentes de esta obra de Ortega, nada mejor que copiar literalmente algunas líneas de la "Nota preliminar", que en la edición que comentamos ha escrito Paulino Garagorri, pues caeríamos en grave pecado de soberbia si tratáramos de hacer aquí una crítica original de unos ensayos que fueron escritos en 1933, y que recogían un curso de doce lecciones explicadas por el propio maestro en la Cátedra Valdecilla de la Universidad central madrileña ese mismo año.

Dice Paulino Garagorri: «Si en "La rebelión de las masas" Ortega analiza la crisis contemporánea como resultado del desmesurado imperio de la "razón pura", en las páginas de "En torno a Galileo" se nos ofrece, por el contrario, el análisis del proceso de la constitución histórica de ese "imperio", es decir, lo que podría llamarse la "rebelión de las ciencias", de las ciencias mundanas frente al precedente imperio de la Teología».

Una vez más, Ortega hace gala en este libro de su excelente estilo literario, ligero, fácil y claro en la exposición de las ideas, que en este caso se nos antojan resultado de un cierto carisma profético de su autor. Y, una vez más, también, Ortega peca de cierta superficialidad en sus juicios, tal vez por partir de posiciones preconcebidas.

S.

HISTORIA

SALENTINY, Fernand: **Machu Picchu**.—Editorial Noguer, S. A. Barcelona, 1981; 209 págs.

Este es un libro que pone a nuestro alcance los últimos descubrimientos, las más recientes hipótesis y los enigmas todavía no desvelados en que la moderna investigación histórica se desenvuelve, investigación en la que el profesor Fernand Salentiny ha participado, personal y activamente, como especialista en la historia colonial de portugueses y españoles e infatigable viajero.

El volumen que comentamos es, en sus primeros capítulos, un breve tratado sobre la existencia previa de unas civilizaciones precursoras del gran imperio inca, de los orígenes de éste, de su desarrollo y esplendor, y de su caída ante el empuje de la colonización castellana, caída que no fue tan rápida como estamos acostumbrados a pensar y en la que, más que las armas, pesaron las intrigas políticas y la poca cohesión de la sociedad inca, de muy reciente formación.

Establecida así la realidad histórica del imperio de Cuzco, Fernand Salentiny puede ya pasar a exponer sus últimos descubrimientos e hipótesis sobre la misteriosa ciudad ciclópea de Machu Picchu, que, descubierta por el explorador estadounidense Hiram Bingham, el 24 de julio de 1911, no parece haber sido conocida por los primeros conquistadores españoles y permaneció en el olvido durante más de tres siglos.

Excelentes fotografías en color y blanco y negro contribuyen a dar interés a un libro, de por sí apasionante.

S.

LITERATURA

LENERIC, Bernard: **El desquite**. Luis de Caralt, Editor, S. A. Barcelona, 1982; 319 págs.

Nos encontramos ante una novela típica de la literatura de evasión de nuestro tiempo, en la que se busca el mero entretenimiento de los lectores a base de una fuerte carga de violencia y erotismo, distribuida generosamente a lo largo de una acción sin grandes preocupaciones lógicas.

El enfrentamiento de dos hombres en una implacable y prolongada partida de póker es el tema elegido por Bernard Lenteric como argumento de su novela, en la que nos presenta como héroe un personaje especialmente preparado para ser el tahúr perfecto. Y no son mejores, por supuesto, los villanos del cuento, elegidos entre banqueros, industriales y nobles decadentes, con un cierto sentido de crítica social muy francesa que, pese a cualquier tipo de "progresismo" que la presida, sigue sintiendo un profundo respeto por el dinero.

El **desquite** está bien escrito, bien traducido y bien editado dentro de la "Colección Gigante", de Caralt. Como novela de divertimento, cumple su cometido, pues se lee bien y con interés, aunque sólo sea por saber en qué va a parar todo aquello.

S.

RIHA, Bohumil: Ryn, el caballo salvaje.—Editorial Noguer, S. A. Barcelona, 1982; 158 págs.

Dentro de la colección juvenil "Mundo mágico", y con atractivas ilustraciones del dibujante argentino Shula Goldman (de una gracia y un dominio de la perspectiva tan notorios), la editorial barcelonesa Noguer presenta esta encantadora novela del checoslovaco Riha, premio "Andersen" de 1980 y premio "Caorle" en la Feria Internacional del Libro Infantil, celebrada recientemente en Bolonia.

De su limpia originalidad dan fe la presentación inicial de cada personaje y hasta la rotulación de los distintos capítulos: "En el capítulo diez se resolverá la cuestión de quién prendió fuego a la cabaña del viejo Jakub. Después de todo no se convirtió en humo por pura casualidad".

El protagonista de la historia es un caballito salvaje y enredador, de crin amarilla, que escucha con paciencia las peroratas del amo, que juega con los pájaros, los saltamontes, las ardillas y su propia sombra, y cuyos relinchos suenan como risotadas. Las travesuras de Ryn (goloso de las berzas ajenas) van a provocar un destierro, con final risueño, y a proporcionar a su padre literario una tierna exaltación de la

amistad, de la búsqueda de la libertad, de la comprensión entre distintas generaciones y de respeto a la dignidad del prójimo.

X.

LOGISTICA

Medios Navales de la Fuerza de Despegue Rápido.—Revista "La Nouvelle Revue Maritime". París. Mayo de 1982.

Los acontecimientos de Irán y Afganistán aceleraron la decisión del Gobierno norteamericano en el sentido de establecer cuanto antes la llamada Fuerza Conjunta de Intervención o Despliegue Rápido (**Rapid Joint Deployment Force**).

Ahora bien, tanto el material pesado como los múltiples respetos serán **pre-situados** en buques especiales para estos efectos, en las diversas zonas sensibles del mundo; en la actualidad, la zona del golfo Pérsico, concretamente la isla de Diego García. En la información que comentamos se enumeran y describen los diferentes tipos de buques y sus características principales, lo cual nos da una amplia idea de esta colosal infraestructura logística que precisa la envergadura y densidad de la FDR.

Y.

MEDICINA

CANOVA, Francesco: Manual para enfermeras, practicantes, misioneros.—Ediciones Morata. Madrid; 847 págs.

El título original de esta obra, **Manuale di Medicina Missionaria**, muestra claramente el destinatario de sus páginas. Y es que en muchas de las zonas de misión los medios sanitarios brillan por su ausencia, y el indígena ignorante suele acudir al misionero, como persona cultivada, para que remedie sus males corporales. En circunstancias de parecido aislamiento puede encontrarse un buque destacado, sin médico a bordo, razón por la cual resulta de interés para nuestros

lectores el conocimiento de la existencia de este manual.

Por supuesto, el autor y sus veintitantos colaboradores no se han propuesto hacer de cada lector un médico, pero sí darle unas nociones muy variadas de medicina preventiva y curativa (con especial referencia al mundo tropical), que le permitan afrontar con éxito las emergencias más corrientes.

Si bien no puedan enumerarse aquí todos los temas que la obra contempla, anotemos que no olvida las nociones de Fisiología y Patología general, de higiene tropical y las relativas a parasitosis, aclimatación, enfermedades infecciosas, de los aparatos respiratorio, cardiovascular, digestivo y genito-urinario; de los sistemas endocrino y nervioso, dermatológicas, oftalmológicas, odontológicas, otorrinolaringológicas, obstetricia, intoxicaciones y otros aspectos médicos de no menor interés.

X.

OFF, Hans, y RINGEL, Erwin:
Problemas generales de la medicina psicosomática. — Ediciones Morata, S. A. Madrid; 223 págs.

Con el subtítulo "Clínica y tratamiento de la somatización de las neurosis", los doctores Hoff y Ringel, miembros de la clínica neuropsiquiátrica de la Universidad de Viena, ofrecen un valioso manual de Medicina Psicosomática, rama indispensable para cualquier galeno que quiera ver algo más que lo que tiene delante de los ojos.

Porque, como aclara en el prólogo de la edición española el doctor Linares Maza, aunque no siempre como factor primario y determinante, las causas y mecanismos psíquicos están latentes en la etiología de la enfermedad; es más, acaso en más de la mitad de los procesos morbosos el elemento psíquico desempeñe un papel definitivo. Aparte de otras muchas dolencias, y tantas aún no precisadas, ciertas formas de hipertensión y de afecciones coronarias, la úlcera gastroduodenal, la colitis, el asma, la rinitis, las ginecopatías o algunas dermatosis tienen su origen en el acontecer psíquico.

Los autores, tras una panorámica

del contenido de esta rama y de su vinculación con la neurosis, estudian la profilaxis temprana de las anomalías psicosomáticas, la especificidad de la personalidad y de los conflictos, la importancia del género de vida, el diagnóstico y terapia de estas dolencias, así como su incidencia en el proceso de envejecimiento.

X.

NAVEGACION

TABARLY, Eric: **Manual de maniobra.**—Editorial Noray. Barcelona, 1982; 208 págs.

Es esta la segunda edición de una obra que resume la experiencia adquirida por Eric Tabarly en más de veinte años de navegación a vela y que pone al alcance del lector los conocimientos precisos para hacer frente a muy variadas situaciones náuticas, siempre en el supuesto de que este **Manual de maniobra** no ha sido escrito para regatas de altura, sino que pretende ser simplemente un libro útil para todos aquellos que practiquen la navegación de crucero.

A lo largo de los diversos capítulos se trata de maniobras a motor y a vela, de atraques y fondeos, de la puesta a punto de los distintos aparejos, de varadas, maniobras con mal tiempo y otros temas de vital interés para la navegación a vela, expuestos de forma eminentemente práctica e ilustrados con múltiples dibujos que facilitan la comprensión del texto.

S.

PIKE, Dag: **Barcos a motor con mala mar.**—Editorial Juventud. Barcelona, 1982; 197 págs.

El tema de esta obra descansa en el concepto de que un barco a motor bien equipado y competentemente gobernado puede sobrevivir a la mayoría de los temporales. El inicio del libro se asienta en un análisis completo del comportamiento de los diferentes tipos de casco y de los esfuerzos originados por las malas condiciones de la mar. Por otro lado, todo el enfoque es eminente-

temente práctico, y estudia de forma completa y realista el tema de la navegación con mal tiempo en todos sus aspectos, desde la preparación a son de mar hasta los procedimientos en caso de emergencia.

El contenido de la obra se ciñe a Yates y embarcaciones a motor que tengan una eslora hasta 21 metros, y, en resumen, podemos decir que uno de los fines de este libro es ayudar al estudio de las experiencias, pues la misma mar es en sí misma una experiencia siempre cambiante, y para cualquiera que se desenvuelva en ella exige un estudio continuo.

Y.

ORGANIZACION

YARNOZ, Carlos: A reducir tropa.
Revista "Tiempo". Mayo, número 3.

Garantizar el dominio del eje Baleares-Gibraltar-Canarias, potenciar el control de la frontera pirenaica y mantener la capacidad defensiva de nuestros intereses más próximos (Ceuta y Melilla son considerados por Yarnoz los principales objetivos de los planes de la Defensa Nacional.

Ello comporta una reestructuración y reorganización de los tres Ejércitos con una incidencia clara en la profesionalización del personal y reducción del número de soldados existentes. De los 350.000 hombres —255.000 de los cuales corresponden a reclutamiento forzoso— se reducirán 50.000 en los próximos cuatro años, llegando, al iniciarse la década de los noventa, a la reducción de otros 50.000 según el propio ministro de Defensa. Los 250.000 hombres que compondrán las FFAA serán 100.000 profesionales y 150.000 de reemplazo. Está en estudio la reducción del servicio y al mismo tiempo la conveniencia de admitir compromisos, máximo de diez años, para cubrir los destinos de especialización. Se contemplan también como alternativas incrementar el *excedente de cupo* y destinar un alto porcentaje de cada llamamiento a servicios de carácter social. Cualquiera de estas medidas enfrenta al ministerio con problemas de carácter político-social que aún no han

encontrado una solución para el momento en que haya que establecer una discriminación en cada llamamiento, al existir diferentes tipos de cumplimiento del *servicio*.

Aunque no figura en este artículo, y por estar relacionado con la reestructuración del Ejército de Tierra —que podría conllevar modificaciones en la organización de la Armada— conviene señalar que la REVISTA, haciéndose eco de unas declaraciones del señor Oliart, dedica un párrafo a señalar que se estudia la posible desaparición de la figura de gobernadores militares y la reducción de los capitanes generales en tres, con la consiguiente disminución de generales.

C.

POLITICA

BUKOVSKY, Vladimir: Ese dolor lacerante de la libertad.—Editorial Noguer. Barcelona, 1982; 241 páginas.

En diciembre de 1979 se efectuó el canje del autor de este libro, preso en la Unión Soviética, por un líder comunista chileno. Ahora, desde hace más de cinco años Bukovsky reside en Occidente, y en la obra que comentamos describe cómo ve él y cómo juzga a nuestro mundo. Su diagnóstico sobre nuestra sociedad está hecho sin concesiones de ninguna clase. Todas nuestras debilidades e incoherencias aparecen al desnudo con un estilo incisivo, pero no para sembrar el desaliento, sino para lanzar una advertencia: frente al comunismo que él conoce tan bien, nuestra única fuerza es la lucidez y nuestra salvación, la valentía. En definitiva, en este libro-testimonio político nos enseña quiénes somos y cómo debemos resistir y vencer la oleada trágica del comunismo, que no siente el menor respeto por la debilidad.

Y.

PENSAMIENTO

CASTRO, Américo: Teresa la santa y otros ensayos.—Alianza Edi-

torial, S. A. Madrid, 1982; 165 páginas.

En este volumen se incluyen diversos trabajos publicados por su autor en 1929, si bien anotados por el mismo en 1971. Los temas van desde la mística y humana feminidad de Santa Teresa hasta el pensamiento de Erasmo, pasando por la realidad mozárabe y la herejía de los albigenses.

La erudición histórica de Américo Castro se hermana aquí con su afán metafísico por desentrañar el sentido más íntimo de acontecimientos y personajes. Para él, la Corona de Castilla estaba a fines del siglo XVI semitizada hasta el tuétano, especialmente por la acción de los conversos, y ello explica que se hubieran fundido religión y Estado. La gran originalidad de Teresa de Avila está en que supo unir, en la generalidad de sus escritos, su vida personal y las preocupaciones por su medio social; por otra parte, ella dejó una huella decisiva en la literatura introspectiva (memorias, epistolarios, poesía), tan importante en algunos autores europeos y en ciertas obras de lingüística, de piedad y de psicoanálisis.

El autor entiende que la Edad Media preparó una de las mutaciones más grandiosas del espíritu humano; el hombre, de simple contemplador del orden divino que rige la Naturaleza, se convirtió en elemento constructivo de ese orden. En ese ámbito, por otro lado, nos habla de la función aglutinante de los mozárabes para la convivencia de moros y cristianos, o de la profundidad con que acusó España la inquietud ético-religiosa sembrada por Erasmo.

X.

ORTEGA Y GASSET, José: **El tema de nuestro tiempo.**—“Revista de Occidente”. Alianza Editorial. Madrid, 1981; 241 págs.

Con nota preliminar, y ya habitual en esta colección, de Paulino Garagorri, se recogen en este volumen **El tema de nuestro tiempo**, precedido del autobiográfico y esclarecedor **Prólogo para alemanes**, así como otros estudios

enjundiosos de nuestro pensador dedicados al ocaso de las revoluciones, al sentido histórico de Einstein, a la metafísica de Leibniz o a los valores que habitan entre el vitalismo y el racionalismo.

Cerradas estas páginas, bullen en el recuerdo del lector algunas de sus reflexiones: La facultad primordial del hombre es la fantasía, y pobre de pueblo al que se le seca la fantasía para crear su propio programa vital. Cada uno es naufrago en su circunstancia, y en ella tiene que bracear para sostenerse a flote. Nuestro destino individual de españoles es inseparable del destino de España. El grave defecto de nuestro país no está en el pueblo, sino en la ausencia de minorías selectas.

Una generación no es un puñado de hombres egregios, sino el compromiso dinámico entre masa e individuo. El tema de nuestro tiempo consiste en sostener la razón a la vitalidad; porque son la cultura, la razón, el arte y la ética quienes han de servir a la vida, y no a la inversa. La perspectiva es uno de los componentes de la realidad, y cada vida es un punto de vista sobre el Universo.

X.

RADIESTESIA

MULLER, Helmut: **Radiestesia y telerradiestesia.** — Editorial De Vecchi, S. A. Barcelona, 1982; 189 páginas.

Esto de la Radiestesia, como sucede con la Parapsicología o los OVNIS, es algo que resulta ligeramente inquietante para el hombre formado dentro de los criterios racionalistas que presiden la ciencia actual. Y decimos ligeramente inquietante, porque pensamos que, salvo los **especialistas** en el tema, nadie se toma estas para-ciencias realmente en serio, y más son ocasión de amena charla, que de profundo análisis.

Sea como fuere, lo cierto es que en el campo de la Radiestesia parecen existir fuertes indicios de tipo experimental que respaldan la supuesta eficacia de varillas y péndulos en la lo-

calización de aguas subterráneas, minerales, tesoros ocultos, etc. Al menos, eso es lo que Helmut Müller trata de demostrar en su libro, en el que el lector puede seguir un curso completo sobre cómo llegar a ser un buen radiestesista.

De lo que ya no estamos tan seguros es de que su lectura resulte divertida, pues el afán didáctico predomina en la obra, cuyo texto resulta a veces muy repetitivo. Un anecdotario de **descubrimientos famosos** y una lista de **radiestesistas célebres** apoyan, desde las páginas finales del libro, la verosimilitud de lo inexplicable.

S.

RELIGION

MOLINA PRIETO, Andrés: **Función eclesial de las monjas contemplativas.** — Editorial CLAU-NE. Madrid, 1981; 77 págs.

CLAUNE (asociación protectora de claustros necesitados) inicia con este opúsculo una colección de cuadernos de espiritualidad sobre temas de la vida religiosa contemplativa. El padre Molina Prieto, muy conocedor del tema, explica la esencia de la clausura monástica como desarrollo específico de la vida cristiana, como institución canónica, como estado de vida defendido por el magisterio de la Iglesia y como experiencia de perfección evangélica.

En España hay 900 monasterios de clausura, en los que 14.000 monjas, abandonando todo para seguir al Señor, se entregan a la oración y al sacrificio en beneficio de la multitud que conforma el Cuerpo Místico. Eligieron **la mejor parte** y atendieron la afirmación de Jesús: **El que está en Mí y Yo en él, ese produce mucho fruto**."

Permitásenos la cita de un monje de clausura, que explica, con brevedad y elocuencia, el espíritu de este género de vida: "Antes del oficio divino, dirijo una mirada a cuanto hay en la Tierra de necesidades y miserias: los enfermos, los agonizantes, los tentados, los desesperados, los pecadores y los afligidos. Tomo en mi corazón los dolores, las angustias, las esperanzas de cada alma... Asumo también las intenciones

de todos aquellos que se han encomendado a mis plegarias, aquellos que amo..., y así me preparo para interceder con Cristo".

Abnegación, generosidad, fe desbordada en favor de cuantos tienen a Dios por padre.

X.

VICARIATO GENERAL CAS-TRENSE: **Informe sobre la situación religiosa de la juventud en las Fuerzas Armadas.**

Este informe contiene un interesante análisis de la situación religiosa de la juventud en las Fuerzas Armadas, basado en las respuestas dadas a unos cuestionarios confeccionados a estos efectos en un amplio espectro de muestras. Con este informe se pretende el disponer de un estudio serio y científico sobre esta situación religiosa, y con los datos obtenidos, planificar la Pastoral a las Fuerzas Armadas, ofreciendo una ayuda a sus responsables.

Por otra parte, el muestreo o encuesta se realizó sobre personas nacidas entre 1955 y 1959, una generación marcada por una situación social y cultural de cambios rápidos y profundos, que determinan una personalidad propia. A la vista del amplio contenido de este informe, pensamos en su utilidad no sólo para el fin primero para el que fue hecho, sino también como elemento de juicio de todo aquel que ostente un mando sobre hombres, pues es de capital importancia el conocer la moldura psicológica de esos hombres a los que manda.

Y.

TACTICA

RAMIREZ GABARRUS, Manuel: **El Arma Aérea de la Armada.** — "Tecnología militar", 3/82. Alemania Federal.

Un breve y claro artículo sobre el Arma Aérea, haciendo referencia a cada una de las escuadrillas, pone de manifiesto y explica las vicisitudes seguidas desde la iniciación de lo que pudiera llamarse su segunda etapa, en

1954, tras hacer una referencia sucinta a la primera época iniciada en 1917.

Destaca la visión de futuro de los mandos al adquirir el primer helicóptero **SH-3D** fabricado en Estados Unidos en 1966 y que hoy sigue siendo el tipo más eficaz antisubmarino en servicio. Señala los equipos y armas con que están dotados en la actualidad y hace referencia al estudio de modernización para dotarlos de **Data Link**, sonoboyas, etc.

Los aviones **Matador**, que proporcionan una capacidad aérea específica a la Armada, son utilizados en Estados Unidos, Gran Bretaña y Rusia; sus características le dan gran versatilidad.

Finaliza el artículo con unas breves consideraciones sobre la Base de Rota, el Grupo Aeronaval y la futura adquisición de los helicópteros **SH-60 Lamps-III**.

Este artículo, por su claridad y precisión, da una visión del Arma Aérea que puede considerarse de interés para el oficial de Marina.

C.

WELLS, Linton: La Meteorología y la oscuridad en las operaciones navales contemporáneas.—Revista "Proceedings". Mayo de 1982.

La aparición del radar hizo desaparecer la oscuridad en la mar. Este hecho ha marcado un hito de capital importancia en la historia naval, ya que casi todas las operaciones habían sido realizadas con luz diurna. Pero el autor, capitán de fragata de la Marina norteamericana, nos recuerda que en los últimos treinta años hubo tres colisiones nocturnas entre portaviones y destructores. A pesar del avance tecnológico, la meteorología y la oscuridad tienen un enorme impacto en la conducción de la guerra en la mar. El hombre de mar debe conocer bien los efectos del viento, niebla, oscuridad, estado de la mar, anomalías en la propagación electrónica y otros factores ambientales, si quiere utilizar buques y aviones en las mejores condiciones.

Los últimos adelantos, tales como satélites meteorológicos y calculadores

de predicción, han perfeccionado la predicción. Los oficiales necesitan entender los efectos de la meteorología para usar adecuadamente sus sensores y sistemas de armas. Por supuesto, los oficiales en los buques de superficie tendrán que familiarizarse con las condiciones atmosféricas para que operen a pleno rendimiento sus **LAMPS**, misiles de crucero, vehículos radiodirigidos, aviones de despegue vertical y la nueva generación de laser infrarrojos y sensores de ondas milimétricas.

Los pilotos ya conocen la mayoría de los efectos meteorológicos, pero han de conocerlos mejor; por ejemplo, se han desarrollado recientemente programas para los calculadores navales que proporcionan predicciones de la refracción radar, útiles en la determinación de la reducción de detección de aeronaves y en el aumento de la efectividad de los perturbadores.

Con informaciones tan interesantes el autor nos introduce de lleno en las implicaciones tácticas de la meteorología y la oscuridad, subrayando que a ello no pueden sustraerse ni siquiera los oficiales submarinistas, en tanto que las condiciones atmosféricas repercuten en el comportamiento de sus misiles. Trata del viento, con sus repercusiones en las operaciones aéreas, en los proyectiles y misiles; el viento producido por una explosión nuclear y su importancia en el empleo de armas químicas y bacteriológicas. Sobre la temperatura y humedad, resalta su influencia en los equipos y en las condiciones de propagación. También contempla cantidad de nubes y tiempo local, ciclones tropicales, monzones, oscuridad, transparencia atmosférica más allá del espectro visible, la vigilancia por satélites, operaciones en baja visibilidad, olas, hielos, temperatura en la superficie del mar con su influencia, guerra antisubmarina, operaciones anfibas, abastecimiento, operaciones de vuelo, guerra de minas, salvamento, diseño de buques, etc.

Este variado y extenso enunciado sobre puntos en los que el autor profundiza, da una idea clara del interés que tiene el trabajo para todo oficial de Marina, incluso para aquellos que no han conocido la época donde la navegación era un arte, donde el ojo ma-

rinero era quizá el componente más importante para todo hombre de mar.

Es el autor también quien pone el dedo en la llaga al hacernos ver la importancia real que tiene el conocer estas condiciones en las que el oficial de Marina se desenvuelve. Hasta tal punto considera importante conocer las condiciones y predicciones ambientales, que relata la creencia de que la operación rescate, en la primavera de 1980, de los rehenes americanos en Irán fracasó en parte por una tormenta de arena. Termina exponiendo unas conclusiones muy concretas.

Su lectura, a pesar de la extensión del artículo, es fácil y amena, salpicada con ejemplos reales muy significativos. No solo creemos un deber recomendarla, sino también que debe figurar entre la bibliografía del oficial de Marino por los indudables beneficios que le puede reportar.

C.

YARNOZ, Carlos: R-II. El Príncipe de la Flota.—Revista "Tiempo". Mayo, número 3.

Diez años de estudio y trabajos han culminado con la botadura del portaaviones *Príncipe de Asturias* que, según el articulista, sustituirá al portaaviones *Dédalo*.

Nace esta unidad como fruto de una visión de futuro de nuestros mandos con el concepto de *Sea Control Ship*.

Su capacidad ofensiva está basada en las veinte aeronaves que puede embarcar: ocho *Sea Harrier* y doce helicópteros, de los tipos SH-3, SH-60B y AB 212.

Destaca que los *Matador* son los únicos tipos de avión con capacidad de despegue vertical. La autoprotección, si algún misil o avión atraviesa las barreras lejanas de protección del grupo de combate, descansa en cuatro *Meroke*.

Un aspecto muy importante del buque es que se ha alcanzado el 70 por ciento de nacionalización en su construcción, dando un gran impulso a nuestra industria naval. Hasta el momento, Argentina, India y Australia, siguiendo las fuentes de información

del autor, se interesan por este tipo de barco cuyo precio de venta, considerado económico, se aproxima a los cincuenta mil millones de pesetas.

C.

VIAJES

GODDARD, John: Por el Nilo en kayak.—Editorial Juventud, Sociedad Anónima. Barcelona, 1981; 269 páginas.

Quien ame de verdad los libros de viajes, sean de la época que fueren, hallará no poco deleite en este diario, ilustrado con interesantes fotografías. Se cuenta aquí la notable aventura de un joven norteamericano (el autor) y dos compañeros franceses que hicieron en 1950, cada uno en su piragua de lona, todo el recorrido del Nilo, desde su remoto nacimiento, en Kagera (Ruanda), hasta el Mediterráneo.

La larga excursión de 6.632 kilómetros, hecha en nueve meses, es una atractiva miscelánea de países, razas, costumbres, fauna y aventuras. Era la primera vez que se consumaba esta proeza, en cuyo intento más de un explorador perdió la vida. Ante la mirada del lector desfilan los agresivos hipopótamos, los respetables cocodrilos, manadas de elefantes y toda suerte de animales exóticos. El autor cuenta naufragios, hambres, insolaciones, enfermedades y la desigual conducta de grupos humanos, que va desde la abnegada hospitalidad hasta la encarnizada persecución.

¿Es posible un temporal con olas respetables en el más histórico de los ríos? ¿Es posible perderse en uno de los enormes lagos, tupidos de vegetación flotante, que el Nilo atraviesa? ¿Es posible encontrar en el centro de Africa bandadas de cormoranes o los pelícanos más corpulentos del mundo? Y luego, las huellas de la antiquísima e impresionante civilización nilótica: Naga, Meroe, Abu Simbel, Filé, Asuán, Luxor, Karnak, Tebas, Valle de los Reyes, Menfis...

X.

REVISTA GENERAL DE MARINA

AÑO 1982

TOMO 203

AGOSTO-SEPT.



DIRECCION
Y ADMINISTRACION

Montalbán, 2
Cuartel General
de la Armada
MADRID-14

TEMAS GENERALES

Director	
CARTA DEL DIRECTOR	3
Contralmirante Jesús Saigado Alba	
LA PASION DE ESPAÑA Y DEL MAR EN LA POLITICA DEL MARQUES DE LA ENSENADA	5
Capitán de Navío Ricardo Cerezo Martínez	
RECUERDO DE UNA VICTORIA	19
Teniente Coronel de Infantería de Marina José Fernández Gaytán	
LA MARINA, EN LA EPOCA DE GODOY	33
Ana María Vigón	
REAL OBSERVATORIO ASTRONOMICO Y OTROS CENTROS CIENTIFICOS DE LA ARMADA	51
Comandante de Intendencia de la Armada José María Blanca Carlier	
EL DEPARTAMENTO MARITIMO DE CA- DIZ SE TRASLADA A LA ISLA DE LEON	67
Capitán Jurídico de la Armada Emilio de la Cruz Hermosilla	
AVATARES Y FINAL ACIAGO DEL CA- PITAN DE NAVIO NEGRETE	79
Francisco José Ruiz Aldereguía y Juan José Ollero Marín	
EL SUBMARINO PORTAMINAS "ANTO- NIO SANJURJO"	87
Ismael Bengoechea, OCD	
CARMELITAS DESCALZOS EN LA AR- MADA INVENCIBLE	95
Lola Higuera, Jefe Investigación Museo Naval	
LA PRIMERA ESCUELA ESPECIAL DE INGENIEROS DE LA ARMADA	109
Rafael González Echegaray	
UN CRUCERO AUXILIAR EN EL CANAL DE LA MANCHA	119
José Luis Alcofar Nassaes	
LAS LANCHAS RAPIDAS EN LA GUE- RRA DE ESPAÑA	135
Maria Luisa Martín-Meras, Jefe de Inves- tigación Museo Naval	
MOMENTOS ESTELARES DE LA CARTO- GRAFIA NAUTICA ESPAÑOLA	149
Juan del Campo	
EL PALACIO DEL VISO	165

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

ISSN 0034-9569

CARTA DEL DIRECTOR



QUERIDOS y respetados lectores:

Una de las principales cualidades que deseamos para nuestra REVISTA es el equilibrio. Conseguir una REVISTA equilibrada en su temática, en su presentación y en su referencia al tiempo: un equilibrio entre el pasado, el presente y el futuro.

De acuerdo con ello, este número presenta dos características excepcionales. La primera se refiere a su contenido monográfico, de carácter exclusivamente histórico, siguiendo el criterio adoptado hace ya varios años de concentrar en un número veraniego los temas relativos a la visión del pasado; a la historia naval. Con ello es posible dedicar mayor espacio en los números restantes del año para asuntos enmarcados en el presente y en el futuro.

Este proceder equilibrador en el tiempo ha tenido, hasta ahora, gran aceptación entre los lectores. Si de nuestras próximas investigaciones se dedujese un cambio en vuestra opinión modificaríamos el criterio.

La segunda característica de este número veraniego consiste en que abarca el período de dos meses: agosto y septiembre, circunstancia que exige una explicación basada en dos causas: dificultades de impresión en la época veraniega y necesidad de dar a la luz el gran número de interesantes colaboraciones de carácter histórico que hemos recibido a lo largo del año. De este modo, este número bimestral contiene mayor riqueza en artículos de colaboración, más volumen en trabajos originales y, en consecuencia, más abundancia en número de páginas, lo que, en cierto modo, compensa el *escamoteo* del número de septiembre. Con ello se corrigen posibles desequilibrios futuros.

Cumplida nuestra obligación de explicar la excepcionalidad de este número extraordinario, y tomando el hilo de mi carta anterior, me es grato poder anunciar que seguimos avanzando en el proceso que ha de permitir a nuestros lectores participar de forma directa y decisiva en la futura estructuración de la REVISTA. En principio, y haciendo uso de la terminología hoy imperante, el esquema de dicho proceso ha de basarse en la siguiente distribución de funciones:

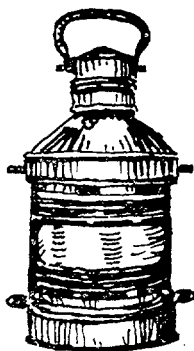
El Consejo de Redacción de la REVISTA aportará el *hardware*, los lectores, a través de sus opiniones y colaboraciones, nos han de propor-

cionar el *software* y la Dirección aplicará el *know-how*. Espero que todo haya quedado perfectamente claro, gracias a esos tres poderosísimos y omnipresentes barbarismos que lamentablemente, hasta ahora, nadie ha podido traducir con fortuna al español. Quizá estemos inventando la *publimática*.

Seguiremos informando.

Muchas gracias, con un respetuoso y cordial abrazo.

Jesús SALGADO ALBA.
Director



P. D.—Quizá la única posibilidad de españolizar los foráneos términos empleados se encuentre recurriendo a la riquísima parla marinera. El *hardware* podría traducirse por el *aparejo*; el *software* por la *maniobra* y el *know-how*... ¿por la maestría? Los lingüistas tienen la palabra.

Vale.

[Agosto-Sept.

LA PASION DE ESPAÑA Y DEL MAR EN LA POLITICA DEL MARQUES DE LA ENSENADA

Jesús SALGADO ALBA



Introducción.



ON indudable oportunidad y gran acierto se han celebrado en La Rioja unas importantes jornadas en homenaje al marqués de la Ensenada. Para unirnos a tan cabal homenaje vamos a intentar estudiar, analizar y examinar el aspecto marítimo de su impresionante obra política, para extraer prácticas consecuencias que podamos aplicar al momento presente.

El marqués de la Ensenada fue el primero de los pocos grandes políticos españoles de talla universal que actuó siempre de acuerdo con unos planes rigurosamente establecidos por él mismo. Todo lo que hoy se estudia en las modernas Escuelas de Estado Mayor en materia de orgánica y de logística, dos disciplinas a las que, para suerte mía, he dedicado con profundo cariño gran parte de mi vida, todo, repito, tiene en España su claro antecedente histórico en la obra del marqués de la Ensenada.

La vida de Ensenada y su obra, como la de todo ser humano, puede ser referida a los clásicos tres períodos vitales de ascensión, plenitud y descenso, que dibujan una parábola vital, humana y personal, que cada hombre traza en las coordenadas de la historia. Pero en el marqués de la Ensenada esta parábola se trunca violentamente, trágicamente para él y para España, en un momento clave de su vida: precisamente en el momento culminante de su período de plenitud, cuando se encuentra lanzado en el vuelo majestuoso de sus grandes realizaciones. En este fructífero y grandioso momento es abatido y cae en vertical, como consecuencia de un certero disparo mortal, magistralmente centrado, hay que reconocerlo con realismo, aunque con amargura, lanzado por la mano más peligrosa, más potente y más despiadada que amenazó a nuestro hombre desde el mismo momento en que

se propuso hacer de España una gran potencia marítima: la mano implacable y todopoderosa de la Inglaterra del siglo XVIII.

Así, pues, vamos a analizar la vida y la obra de Somodevilla con un enfoque marítimo y en sus tres períodos vitales: la ascensión, la plenitud y la caída, como tres partes de una grandiosa sinfonía que comienza con un alegre impetuoso, sigue con un *tempo maestosso rotundo*, para acabar en un sacrificio inevitable, víctima de nuestro primer pecado capital: el enfrentamiento político interno entre los españoles.

Primer tempo: La ascensión.

Muy poco se sabe de la infancia y primera juventud de Zenón de Somodevilla, tercer hijo de seis, perteneciente a una familia de austeros hidalgos riojanos. Su lugar exacto de nacimiento es disputado por dos simpáticos pueblos: Alesanco y Hervias, un pleito que dura dos siglos; pero que ya ha sido zanjado recurriendo a la salomónica sabiduría de la famosa sentencia de los Reyes Católicos, aplicada con benevolencia al caso: *Tanto monta, monta tanto, Hervias como Alesanco*. En esos entrañables pueblos riojanos vive nuestro héroe hasta los diecisiete años, cuando se traslada a Madrid en busca de fortuna. Y de Madrid a Cádiz.

Cuando el joven Zenón llega a la Villa y Corte, los grandes personajes del momento eran: Felipe V, el rey bueno y depresivo; Isabel de Farnesio, la reina ambiciosa; Alberoni, el valido intrigante; Patiño, el ministro genial, y Farinelli, el capón, la *voz de platino* de Europa. Y la palabra que estaba en todas las mentes y en todas las bocas era Utrech. En Utrech, el más vergonzoso y vejatorio Tratado de Paz de la historia de Occidente, a juicio de Rumeu de Armas, Felipe V había ganado la Corona de España y España había perdido Flandes, Gibraltar, Menorca, el Milanesado, Nápoles, Cerdeña y Sicilia. Un verdadero despojo. Para Felipe, el desquite tenía, sobre todo, un nombre: Gibraltar.

El joven Zenón de Somodevilla comienza su carrera en Cádiz, donde su pariente, el sacerdote Bengoechea, le coloca como modesto empleado de una compañía naviera. Era el año 1719. Zenón tenía diecisiete años.

Al año siguiente se produce el hecho decisivo de la vida de nuestro héroe: su encuentro personal con el mismo Patiño, a la sazón intendente general de Marina, encuentro que tiene lugar en el recién estrenado Arsenal de La Carraca, la gran obra del gran Patiño, quien le nombra oficial supernumerario del Ministerio de Marina, especie de escribiente distinguido. Y aquí da comienzo, impulsado por Patiño, la galopante carrera, la irrefrenable y vertiginosa ascensión del meteoro riojano. En 1724 es promovido a segundo oficial en el Ministerio. Al año siguiente a oficial primero y comisario de matrículas en la costa de Cantabria. En 1726 lo encontramos de segundo jefe de astillero en Guarnizo.

Y sigue la galopada: el 10 de agosto de 1728, el rey, a propuesta de Patiño, lo asciende a comisario real de Marina, destinándole a Cartagena. En 1730 es ya comisario jefe de Marina en Ferrol, con el encargo expreso de Patiño, ya ministro de Marina, de que *don Zenón se encargue y atienda particularmente a la construcción, armamento y desarme de bajeles y todo lo demás concerniente a ese Departamento.*

A los veintiséis años su gran sueño se ve cumplido al embarcar en la escuadra del almirante *C o r n e j o* que, apoyada por la de don Blas de Lezo, se lanza a la conquista de Orán, y Somodevilla entra por primera vez en combate en la mar, ganando un ascenso.

Pero don Zenón no se concede reposo. Al año siguiente, nuevo embarque en la escuadra de Pizarro; nueva campaña, la conquista de Nápoles y Sicilia, y nuevo ascenso: ministro principal de armamento naval. Y el broche de oro, remate de tan espectacular carrera: el título de marqués, con la denominación de Ensenada, título concedido por el rey de Nápoles Don Carlos, futuro Carlos III de España, *en atención a los méritos que concurren* —dice textualmente el decreto— *en el ilustre, fiel y dilecto don Zenón de Somodevilla, por servicios ejecutados en los empleos principales de Marina...*

En 1737 muere su gran protector, Patiño, dejándole en herencia el nombramiento de secretario del Consejo del Almirantazgo, siendo ascendido al grado máximo de su cuerpo: intendente de Marina.

Durante los cuatro años de paz, de 1736 a 1740, en que Ensenada



Marqués de la Ensenada.

desempeñó el cargo de secretario del Almirantazgo, su increíble laboriosidad no conoce descanso y se vuelca en la organización y creación de la Armada.

El gran historiador naval Fernández de Navarrete, también riojano y enamorado de la figura de Ensenada, nos ha transmitido una relación de las más importantes obras del marqués durante estos cuatro años, entre las que destacan cuatro colosales realizaciones orgánico-logísticas: La cédula de formación de las matrículas de mar (1737). La Ordenanza General de la Armada (1738). El Reglamento de sueldos y retribuciones de Marina (1739) y la organización de los arsenales de Cartagena y Ferrol (1740).

La guerra llamaba, una vez más, a las puertas de la España borbónica, atraída por la insaciable ambición de la reina parmesana, Isabel de Farnesio, que deseaba un trono para el último de sus hijos: el infante almirante don Felipe. El marqués de la Ensenada fue nombrado secretario de Estado del infante e intendente general del Ejército y Marina de la expedición. El rey le hace caballero de la Orden de Calatrava.

Y en plena guerra de Italia, llega la hora suprema en la vertiginosa carrera ascendente del marqués de la Ensenada: el 11 de abril de 1743. En ese día moría el primer ministro de Felipe V, don José del Campillo, y el mismo día, los reyes acuerdan encargar a Ensenada el despacho de las cuatro secretarías, los cuatro Ministerios, de Hacienda, Guerra, Marina e Indias, y el mismo día, sin perder un minuto, el marqués de Scotti, confidente de los reyes y gran amigo de Ensenada, le manda un aviso a Italia dándole cuenta de la decisión de los reyes.

Ensenada recibe la noticia sin sorpresa; él sabe que es ya un predestinado, pero con enorme sentido de la responsabilidad, y tras pensarlo a fondo, renuncia, y renuncia no sólo una vez, sino dos y tres y hasta cuatro veces.

El 25 de abril de 1743 llegó a manos de Ensenada la orden tajante y apremiante del rey para que dejase todo lo de Italia y se viniese a Madrid, sin pérdida de tiempo, a hacerse cargo del gobierno de España: de su Hacienda, de su Ejército, de su Marina y de las Indias. Ensenada llegó, ¡por fin!, a Madrid el 8 de mayo de 1743. Al día siguiente tomó posesión de sus cuatro Ministerios. Pero los reyes le colman aún con más honores, con más cargos y con más distinciones. En este fabuloso año de 1743, el todopoderoso don Zenón de Somodevilla, aparte de los cuatro Ministerios, los reyes le nombran superintendente general de las Rentas Generales de Millones del Reino; jefe de la Comisión del Resguardo del Campo y Puertas de Madrid. Y siguen los nombramientos.

Por decreto de 24 de mayo fue nombrado superintendente general del Almirantazgo. El 31 de julio se le nombra notario de los Reinos de España. El 12 de octubre, consejero de Estado; el 15 de septiembre,

secretario de la reina, y el 22 de noviembre se le conceden honores de capitán general del Ejército y la Armada.

Por su parte, Ensenada, que mantiene su cabeza firme ante tan colosal golpe de la fortuna, todo lo que gana, que es mucho, lo invierte en atender a su familia decorosamente y atender a su boato personal fabulosamente, pero con permanente humildad interna, como demostró renunciando a la dignidad de cardenal que el Papa Benedicto XIV le ofreció en agradecimiento al Concordato que negoció Ensenada. En su carta de renuncia aparece esta luminosa frase: *...Yo no tengo vocación de cardenal, ni ambición de dignidades, ni empleos..., con la memoria que permite conserve de mi humilde nacimiento y de la monstruosa fortuna que he hecho.*

En este año de 1743 Ensenada llega al cenit de su carrera, y con el poder, todo el poder, en sus manos se dispone a gobernar una nación en guerra, cansada, debilitada y desengañada, pero a la que él ama con toda su alma. Aquí termina su período de ascensión, de vertiginosa, meteórica y también sacrificada y fatigosa ascensión, y comienza el período de plenitud.

Segundo tiempo: La plenitud.

A los tres años de ser elevado Ensenada a las cimas del poder muere el rey Felipe V y le sucede su hijo Fernando VI

El primer acto político de Fernando VI al subir al trono es confirmar a Ensenada en todos sus cargos, y el primer acto político de Ensenada con su nuevo amo —él siempre llamó a los reyes sus amos— fue exponerle su gran *plan de actuación política*. Es la primera vez que en nuestra historia un primer ministro redacta, por sí mismo, el plan detallado de su pensamiento político para someterlo a su Soberano, para que sirva de guía a sus colaboradores y para testimonio ante la Historia. Lo que podríamos llamar el *plan Ensenada* está contenido en varios documentos que Somodevilla somete a la consideración del rey y a la mediación de sus ministros.

Lo primero que hace Ensenada, con un impresionante acierto metodológico, es establecer el *objetivo político* de su plan, y lo hace en los siguientes términos:

“...antes de resolver y ejecutar sobre grandes negocios conviene reducir a un sistema fijo el objeto de todas las acciones, medidas las circunstancias y proporcionados los medios... Sentada esta máxima, debe S. M. elegir un punto céntrico a donde paren todas las líneas, y ninguno mejor que LA PAZ...”

Está claro. El gran objetivo político del plan Ensenada es la paz.

En un segundo documento, fechado en Aranjuez el 18 de junio de 1747, dedica un capítulo entero a la Marina, en el cual aparece con

toda claridad la pasión de Ensenada por el mar y su profundo conocimiento de la política naval de España, como queda demostrado en estas frases:

No hay potencia en el mundo que necesite más las fuerzas marítimas que la de España, pues es península y tiene que guardar los vastísimos dominios de América, que le pertenecen. Y mientras la España no tenga una Marina competente no será considerada de Francia e Inglaterra, sus émulos más inmediatos.

Yo no diré que pueda V. M. en pocos años tener una Marina que compita con la de Inglaterra, porque aunque hubiera caudales para hacerla, no hay gente para tripularla, pero sí que es fácil tener V. M. el número de bajeles que basta para que, unidos con los de Francia, se prive a los ingleses el dominio que tiene adquirido sobre el mar.



Isabel de Farnesio.

En estos dos párrafos se encierra la esencia del pensamiento naval de Ensenada, que más tarde seguiría afirmando que *la Armada Naval de V. M. sólo tiene presentemente dieciocho navíos y quince embarcaciones menores, mientras la Inglaterra cuenta con cien navíos y ciento ochenta y ocho embarcaciones*. Pero no se contenta Ensenada con establecer, de forma tan magistral, las premisas de su política naval, sino que las desarrolla, estableciendo el Primer Programa Naval de la historia de Es-

paña, concebido en los dos pilares fundamentales del poder naval: la fuerza y las bases.

El Programa Naval de Ensenada está perfectamente expuesto en el documento titulado: *Exposición del marqués de la Ensenada al rey sobre el fomento de la Marina*, y está fechado en Aranjuez el 28 de mayo de 1748. El importante documento empieza así:

Señor: Sin Marina no puede ser respetada la monarquía española... De este innegable principio se deduce que esta parte del gobierno merece la principal atención de V. M. ... Y esto lo dice quien es, además de ministro de Marina, ministro del Ejército, ministro de Hacienda, ministro de Indias y primer ministro.

A continuación, Ensenada selecciona lo que hoy llamaríamos *Objetivos de Fuerza y de Apoyo*, en la forma siguiente:

En el reglamento o proyecto adjunto propongo a V. M. lo siguiente:

- *Construcción de seis navíos anuales en Ferrol, Cádiz y Cartagena.*
- *Construcción de tres navíos anuales en La Habana.*
- *Armamento de seis bajeles para emplear contra moros y resguardar las costas de España.*
- *Armamento de ocho bajeles para vigilancia de aguas en América y vayan y vengan de ellas a Europa.*
- *Fábrica del Arsenal de Ferrol, cuyo Departamento, por su situación, debe ser el más considerable.*

En estas pocas líneas, Ensenada presenta al rey de España el plan de objetivos de fuerza y apoyo, que merece la pena analizar con algún detenimiento, porque, aparte de su inmenso valor histórico, constituye una verdadera lección de estrategia y logística naval de alto nivel. En tales objetivos de fuerza existen tres fundamentales conceptos estratégicos:

- *La fuerza del dominio del mar*, que son *veintiún* navíos anuales, a construir en los astilleros de la metrópoli y en La Habana.
- *La fuerza de protección al tráfico marítimo*, que serían los *ocho* bajeles para operar en aguas americanas y para *ir y venir*, protegiendo los convoyes de América a Europa.
- *La fuerza de defensa de costas*, los bajeles para emplearse contra los moros y defender las costas de España.

Increíble resulta la clarividencia naval de Ensenada, fruto de su pasión por el mar, pues esos mismísimos conceptos estratégicos son los que hoy presiden nuestros planes y programas de nuevas construcciones, lo cual demuestra, no sólo que Ensenada era un genio político, sino también que nosotros estamos, ahora, en el buen camino. Para llevar a la práctica su Programa Naval, el marqués de la Ensenada desarrolló tres fundamentales líneas de acción, que pusieron los cimientos de la Marina moderna, cimientos que son los mismos que hoy soportan la vida de la Armada española.

La primera línea de acción de Ensenada consistió en crear un verdadero *gabinete de sabios*, dando preponderancia al talento, al trabajo y al espíritu de servicio sobre cualquier otra consideración. Y al frente de este gabinete de sabios puso a dos hombres que fueron la clave de todos sus éxitos: Jorge Juan y Ulloa.

El capitán de navío Jorge Juan, el mayor talento científico español de todo el siglo XVIII, fue colocado por Ensenada al frente de las cons-

trucciones navales, con el asombroso resultado de que España pasó de ser una nación casi huérfana de astilleros a ser, con Inglaterra, la primera potencia de Europa en la construcción y armamento de buques de guerra. Un dato demostrativo: El navío *El Guerrero*, construido en Ferrol en 1755, bajo la dirección de Jorge Juan, no necesitó entrar en dique hasta doce años después, en 1767, y estuvo en activo hasta 1845, es decir, noventa años. El gran historiador naval, capitán de navío Fernández Duro, biógrafo de Ensenada, cuenta, en su *Historia de la Marina Española*, que el primer buque en que él mismo navegó de guardiamarina, el *Soberano*, botado en Ferrol en 1758, aguantó hasta 1854, es decir, noventa y seis años, y a esa edad soportó un ciclón tropical en aguas de Cuba. Así eran los barcos que construía Jorge Juan por orden de Ensenada. Ulloa, el inseparable de Jorge Juan, fue encargado por Ensenada de la construcción y acondicionamiento de los arsenales de Ferrol, La Carraca y Cartagena.

La segunda línea de acción en el plan naval de Ensenada fue la explotación de los recursos nacionales para que la construcción naval fuese nacionalizada al máximo.

La nacionalización llegó a ser casi del cien por cien, en una frenética actividad de nuestros astilleros que no se conocía desde siglos. En El Ferrol se llegó a observar el grandioso espectáculo de sentar doce quillas de navíos en otras tantas gradas paralelas. Los famosos "doce apóstoles" de Ferrol.

La tercera línea de acción se refiere al personal, problema entonces más difícil que el del material. A mediados del siglo XVIII no había gente de mar en España, comenzando por la marinería, a causa de muy diversos factores: la postración del comercio exterior, el abandono de la pesca, la despoblación de las costas mediterráneas por los ataques de los berberiscos, el durísimo tratamiento a bordo de los buques de guerra y la irregularidad en el pago de los haberes. Pero ni este gravísimo problema de la falta de personal detuvo el entusiasmo, la pasión del mar de Ensenada, creando una verdadera política de personal en la Marina, que no ha sido superada desde entonces. Ideó un nuevo y eficaz sistema de reclutamiento, apoyado por un nuevo reglamento de retribuciones y nuevos sistemas de enseñanza.

En cuanto a la oficialidad, sus procedimientos fueron revolucionarios: pensionó en el extranjero a los oficiales distinguidos, fundó en Cádiz el Observatorio Astronómico y los Colegios de Medicina y Cirujanos Navales, que fue la primera Facultad de Medicina de España.

Pero donde remató su inmensa obra de política de personal fue en el aspecto disciplinario y de moral militar, mediante la publicación de las famosas ordenanzas de S. M. para el gobierno militar, político y económico de su Armada Naval.

Estas tres grandes líneas de acción estaban respaldadas en el plan Ensenada por un estudio riguroso de practicabilidad logístico-económica

basada en los correspondientes cálculos financieros. Los cálculos de costes llegan a ser tan exactos que los planes de construcción se cumplen con matemática precisión. El coste de un navío de línea de tres puentes, puesto en el mar, era de 454.900 pesos. Admitiendo un valor de cambio del peso de 1750, en pesetas de 1982, de 1.500 pesetas por peso, según estimación aproximada del historiador Alcalá Zamora, el coste de tal navío sería hoy de 682 millones de pesetas de 1982.

De este modo, Ensenada puso en marcha su bien estudiado plan naval, siguiendo paso a paso, con enorme atención, su desarrollo, hasta el punto de que eran constantes sus visitas personales para vigilar "de visu" la marcha de las obras. Y era para él un gozo comprobar cómo en Ferrol, en Cartagena, en La Carraca y en Guarnizo se iban poniendo quillas y quillas de navíos, de fragatas y de jabeques; cómo se iban construyendo sin cesar nuevas gradas, nuevos talleres, nuevos almacenes y, sobre todo, cómo la nación entera, la España de sus desvelos, se iba contagiando de su pasión por el mar y daba la cara a ese mar que durante siglos le había vuelto las espaldas.

El Programa Naval de Ensenada tenía, como primer objetivo político, como ya hemos dicho, el mantenimiento de la paz armada, pero sin olvidar otros, que Ensenada enumera en documento elevado al rey en 1751. El punto 5 de este documento dice, textualmente, así:

"5. Que se tiren las líneas para recuperar a Gibraltar, poseído de los ingleses con sumo deshonor de la España."

Siempre estuvo Gibraltar en la mente de Ensenada.

Al comienzo del año 1754 el Programa Naval de Ensenada navegaba a todo trapo hacia sus patrióticos y ambiciosos objetivos: En los cuatro nuevos arsenales de Ferrol, Cartagena, La Carraca y La Habana, los más modernos y mejores organizados del mundo en aquellos momentos, se estaban construyendo docenas de navíos y de fragatas y de embarcaciones menores.

Y como el Programa Naval, el resto de los grandes programas políticos, económicos y militares del genial marqués: La Hacienda, boyante; el Ejército, redoblado; la Cultura, enaltecida; las Indias, en continuo progreso, y España, en paz. Todo estaba saliendo a pedir de boca, con pasmosa buena suerte. Unos años más y España sería lo que Ensenada y sus hombres habían soñado: los Jorge Juan, los Ulloa, los Ordeñana, los Orcasitas y, sobre todos ellos, el brazo derecho del superministro, su más eficaz colaborador: don José Carvajal y Lancaster, el segundo de Ensenada en todos los ministerios y en todos los cargos.

Pero alguien trabajaba sin descanso en la sombra para desbaratar toda esa ingente y maravillosa obra: alguien que no podía consentir, en modo alguno, que España volviese a ser una gran potencia ni en lo económico, ni en lo político, ni mucho menos en lo marítimo: Ese alguien era, naturalmente, Inglaterra.

Para la Inglaterra de mediados del siglo XVIII, que había conseguido colocarse, después de la paz de Utrech, a la cabeza del mundo, gracias a su indiscutible poderío naval, la posibilidad del resurgimiento marítimo de España era una amenaza mortal y, hay que reconocerlo honradamente, su deber político era conjurar esa amenaza, suprimiendo su motor que, toda Europa lo sabía, era el marqués de la Ensenada.

Para Inglaterra era necesario, era vital, suprimir a Ensenada y a ello se aprestan los ingleses con toda la envidiable tenacidad de ese admirable pueblo. Para España era también imprescindible, era también vital, sostener al riojano y apoyarle con toda el alma, pues España se jugaba su futuro. La lucha fue dura, tan dura como elevado era el envite. Y el resultado fue el previsible: la tenacidad, la perseverancia y, sobre todo, el sentido de unidad política de los ingleses, se impuso a nuestra tradicional veleidad, a nuestra inconstancia y también, sobre todo, a nuestra legendaria falta de unidad política ante los grandes problemas de Estado. De este modo, Ensenada, cuando volaba majestuosamente en el cenit de su pasmosa carrera política, cayó abatido para siempre en la madrugada del día 21 de abril de 1754. Un día amargo, muy amargo, de la Historia de España y de su Marina.

Tercer tiempo: La caída.

La gran maniobra inglesa, que había de conducir a la, para ellos imprescindible caída de Ensenada, constituye un modelo de capacidad de intriga, de habilidad política y de conocimiento del adversario tan formidable que merece la pena, para aprender, examinarla, aunque sólo sea en sus líneas generales.

El primer paso de la maniobra inglesa fue buscar y encontrar un traidor. Si la palabra traidor suena demasiado dura, lo dejaremos en falsario, el cual no fue, no podía ser, un español. Fue un irlandés nacido en Francia. Don Ricardo Wall, un aventurero internacional, quien, aunque parece increíble, era un protegido del marqués de la Ensenada, que le hizo general, diplomático y, como tal, embajador de España en Londres, primero, y ministro de Estado, más tarde.

Ricardo Wall fue el brazo ejecutivo de la perfidia contra Ensenada, pero el cerebro no fue él, no tenía categoría para serlo. El cerebro de la insidiosa maniobra fue el habilísimo embajador inglés en Madrid: Mr. Benjamín Keenne. Hacía falta un tercero, necesariamente español, que completara la cuadrilla y hubo, no un tercero sino dos: uno encargado de socavar la figura de Ensenada ante el rey, que fue el duque de Huéscar, después duque de Alba, mayordomo mayor en Palacio, y otro encargado de lo mismo ante la reina, papel que correspondió al conde de Valparaíso, caballero de la reina. Dos pobres ingenuos que hicieron de marionetas en manos de Wall y Keenne.

Toda la trama de la gran jugada se basó en la clásica artimaña en que tan fácilmente y tan reiteradamente caemos, una y otra vez, los

españoles: enfrentarnos unos contra otros en bandos irreconciliables e insolidarios. En esta ocasión los dos bandos en que se dividieron los cortesanos y las cortesanas del Real Sitio de Aranjuez fueron el de los francófilos y el de los anglófilos. Naturalmente, el cabecilla de los anglófilos era Wall, quien, en una increíble jugada de audacia, consiguió del ya debilitado rey Fernando VI ser nombrado, nada menos, que sustituto de don José de Carvajal, a la muerte de éste, el 8 de abril de 1754.

De este modo, la cabeza de la conspiración se situó exactamente al lado de la víctima, como su segundo, y sin perder un instante comenzó la feroz campaña de insidias, acusaciones y descréditos de los anglófilos contra Ensenada, a quien acusaban de haber entablado negociaciones secretas con Francia, a espaldas de los reyes, para promover guerra a los ingleses, y todo ello de acuerdo con los jesuitas. Y junto a las intrigas de Estado, las calumnias vulgares de siempre: sus pretendidos amores, sus negocios y, como no, la insolencia de su fabuloso atuendo personal, que era envidia de todos.

Enterado Ensenada de toda esta intriga, y como quiera que, primero la reina y después el rey, dieron oídos a los infundios y no los cortaron de raíz, el pundonoroso marqués presentó de forma tajante su dimisión a Fernando VI, pero el monarca, dubitativo y pusilánime no se la aceptó..., pero tampoco despachó al irlandés Wall ni al británico Keenne, quienes se lanzaron a fondo en sus ataques a Ensenada, estúpidamente apoyados por la camarilla de cortesanos españoles probritánicos y enemigos acérrimos del marqués, en cuya enemistad tanto pesaba la envidia, otra de nuestras calamidades nacionales.

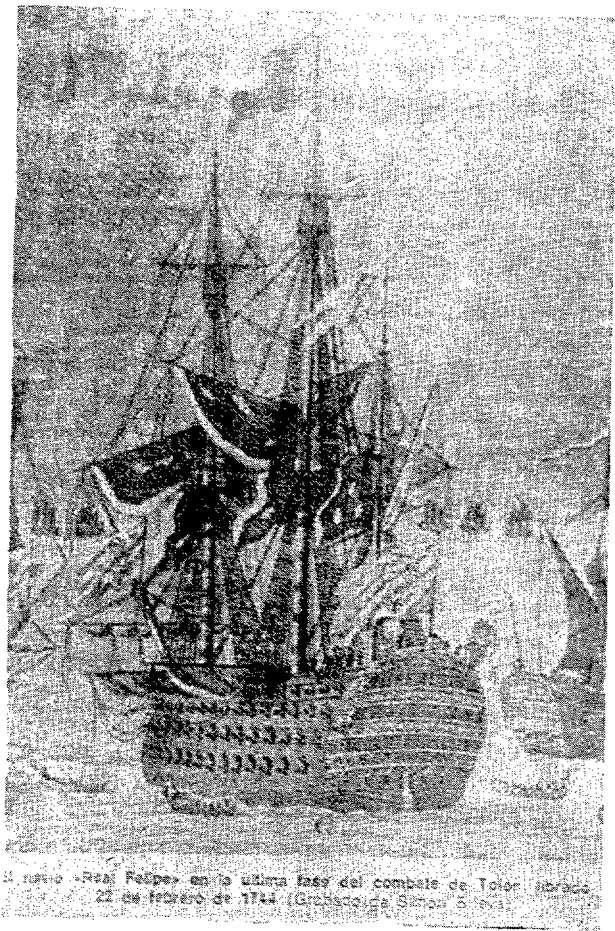
El final de toda esta lamentable maniobra se consumó en la madrugada del día 21 de abril de 1754. A las doce de la noche, un batallón del Ejército, por orden del nuevo ministro Ricardo Wall, rodeaba la residencia del marqués de la Ensenada, el palacio de Buenavista, hoy sede del Cuartel General del Ejército, y la casa de sus familiares y criados, situada enfrente, en la calle del Barquillo.

En todo el mundo, la fulminante caída de Ensenada produjo estupor. En todo el mundo, menos en Londres. Uno de los biógrafos de don Zenón de Somodevilla, su biógrafo más entrañable, el capitán de navío Fernández Navarrete, nacido, como Ensenada, en La Rioja, nos da cuenta de la reacción británica ante la caída de Ensenada. Dice, textualmente, Navarrete:

«La caída de este gran ministro fue celebrada en Londres con fiestas y regocijos públicos. El embajador inglés en Madrid, el tortuoso M. Keenne, escribía al primer ministro británico, el legendario William Pitt, diciéndole: “Los grandes proyectos de Ensenada sobre la Marina se han desvanecido. No se construirán más navíos y sé que... Valparaíso (ministro de Hacienda) aún está descontento de las demandas de fondos que le hace Arriaga (ministro de Marina). La economía del conde de

Valparaíso debe anular, según creo —continúa diciendo Keenne—, los trabajos marítimos de España, que nunca han tenido, ni tendrían, otro objetivo que perjudicar a la Gran Bretaña.»

“He aquí —remacha Navarrete— la verdadera causa de la caída de Ensenada, su gran pecado, el móvil secreto que, hábilmente dirigido por el embajador inglés, secundado por los rivales del marqués, produjo el oculto designio que la Corte británica se propuso.”



Navío de tres puentes.

produjeron sus copiosos frutos en el reinado posterior, en el feliz y eficaz reinado de Carlos III, durante el cual la Armada española llegó a un esplendor que no ha vuelto a tener en la historia.

Ensenada, como el Cid, supo ganar victorias después de muerto. Y como el Cid fue víctima de la falta de visión política de los españoles.

Antes de terminar extraigamos la anunciada moraleja.

Pero ni don Ricardo Wall, ni el embajador Keenne, ni el duque de Alba, ni el de Valparaíso, ni siquiera la Corte británica se salieron del todo con la suya. Consiguieron, sí, el derribamiento de Ensenada, pero no pudieron destruir su obra. De momento lograron que se frenaran las construcciones navales, que se detuvieran las obras de los arsenales; pero la idea de Ensenada, arraigada en mentes tan preclaras como las de Jorge Juan, Ulloa y otros grandes patriotas, que lograron sobrevivir a la caída del marqués,

Conclusión.

Si deseamos que la historia sea, de verdad, maestra de la vida es preciso reflexionar sobre ella, y de este reflexionar, racional y desapasionado, extraer deducciones válidas que nos sirvan para actuar en consecuencia.

De la apasionante y apasionada vida de uno de los más grandes estadistas españoles de todos los tiempos, el riojano don Zenón de Somodevilla, se pueden deducir gran número de muy fructíferas enseñanzas, pero creo que hay una de fundamental importancia para nosotros en este preciso momento, un momento que está marcado, en nuestras inquietudes de política de Estado, por una palabra que no merece ni explicación ni presentación. Esa palabra es Gibraltar, ese objetivo permanente que Ensenada tuvo siempre presente y que lo sigue siendo para España.

En este punto, y afortunadamente, estamos totalmente de acuerdo todos los españoles. Digo todos los españoles. No digo todos los *buenos* españoles, porque al introducir el adjetivo *bueno* se introduce la odiosa, la indeseable manzana de la discordia, al suponer que ante los grandes objetivos nacionales puede existir dos clases de españoles: los buenos y los malos. Ante los grandes objetivos de Estado no puede haber ni buenos ni malos; ni verdes ni azules; ni derechas ni izquierdas; ni centralistas ni autonomistas, no puede haber más que españoles.

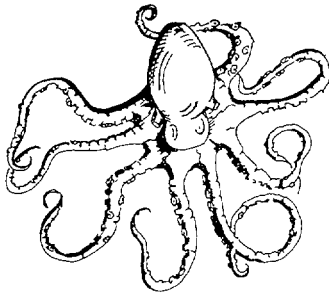
Por no entenderlo así, así de claro, así de rotundo y así de fácil, los políticos españoles de la Corte de Fernando VI cometieron el mayor disparate que cabría imaginar: Hacer el juego a nuestro adversario de entonces, Inglaterra, y ofrecerle en holocausto al hombre que podía haber colocado a España a la misma altura que su rival.

Nos encontramos en estos momentos ante un hecho político de trascendencia histórica: la posible iniciación de conversaciones entre España e Inglaterra sobre la descolonización del Peñón de Gibraltar. Nuestra actitud ante esas conversaciones, la actitud de cada uno de nosotros, la actitud de cada español, no debe ser, a mi juicio, más que una: apoyar sin reservas, sin desmayos, sin condiciones a la delegación española que negocie, pensando que ellos son España, que el gobierno español en ese momento, el gobierno español que sea, es España, y huyendo de la terrible tentación de hacer el juego al adversario debilitando nuestra posición con críticas, con malos augurios, con derrotismos o con estúpidas picajoserías de matiz o de partido.

Sé que para nosotros, los españoles, eso no es fácil. Sé que nuestra innata tendencia es hacia la división y hacia el enfrentamiento; pero hay que hacer un esfuerzo, un gran esfuerzo, siguiendo el maravilloso gesto y la clara lección que una de las más bonitas y más nobles hijas de España, la República Argentina, dio al mundo cerrando filas en el momento de presentar batalla a su adversario. El hecho de que, a pesar

de ello, el resultado de la batalla les haya sido adverso, no resta ni grandeza ni eficacia a la inicial actitud solidaria de los argentinos.

Esta es la conclusión, la moraleja que yo, con toda sinceridad, he extraído de la meditación sobre la apasionante vida política de ese gran riojano y, por ello, gran español, que fue el marqués de la Ensenada, el mayor y mejor político naval de nuestra historia. Que cada uno saque la suya.



RECUERDO DE UNA VICTORIA

(ISLAS TERCERAS, 1582)

Ricardo CEREZO MARTINEZ



Introducción.



El 26 de julio se ha cumplido el cuarto centenario del combate naval denominado *de las islas Terceras* —el archipiélago de las Azores— entre una escuadra española al mando de don Alvaro de Bazán y otra francesa —con aportación de buques ingleses— bajo las órdenes del *condottiero* italiano, Philippe Strozzi, al servicio de Enrique III, rey de Francia.

La escuadra de Strozzi se ha preparado con el apoyo del rey galo —impulsado por la reina madre Catalina de Médicis— aunque aquél aparenta actuar por cuenta propia en ayuda del pretendiente al trono de Portugal, prior de Ocrato, para no comprometer a Enrique III ante Felipe II, con quien oficialmente mantiene relaciones amistosas. En los mismos términos de disimulo se lleva a cabo la participación inglesa, ya que Isabel de Tudor no desperdicia ocasión para asestar arañazos al Rey Católico sin arriesgarse a provocarle en un enfrentamiento directo.

Los ofrecimientos territoriales del prior de Ocrato a cambio de ayuda para sentarse en el trono portugués, ofrecen a Enrique III la oportunidad de obtener un jalón de apoyo en las Azores o en las islas Madera, fundamental para afirmar la presencia francesa en América del Sur —Brasil—, donde se ha afincado ya, junto a Río de Janeiro, una pequeña colonia de hugonotes. Para Isabel de Inglaterra las Azores ocupan una magnífica posición para ser utilizadas como base de partida para las acciones piráticas contra las naos españolas de la Carrera de Indias *sin ser necesario hacer tan gran viaje como ir a robarlas donde fue Drake* (1).

Por el contrario, la conservación del archipiélago de las Azores bajo la férula de la Corona de Portugal es necesaria a Felipe II como lugar de estacionamiento de la Armada de guarda y defensa de la

(1) Carta de don Bernardino de Mendoza, embajador de España en Inglaterra. *Colección de documentos inéditos para la historia de España*, tomo XCII.

Carrera de Indias y como punto de escala de aguada y aprovisionamiento de las naos que, solas o en convoyes, vienen del Nuevo Mundo. Las Azores son, en resumidas cuentas, la llave de la navegación de las Indias a la península Ibérica.

Campana de 1581.

Dominada al término de 1580 la situación en Portugal por los partidarios de Felipe II, con la esencial ayuda del ejército del duque de Alba y la escuadra de don Alvaro de Bazán, el prior de Ocrato conserva bajo su dominio la isla Tercera y las otras del grupo nordoccidental de las Azores —San Jorge, Graciosa, Fayal, Pico, Cuervo y Flores—, donde se han refugiado los enemigos acérrimos de Felipe II. Las islas de San Miguel y Santa María son fieles al nuevo rey de Portugal.

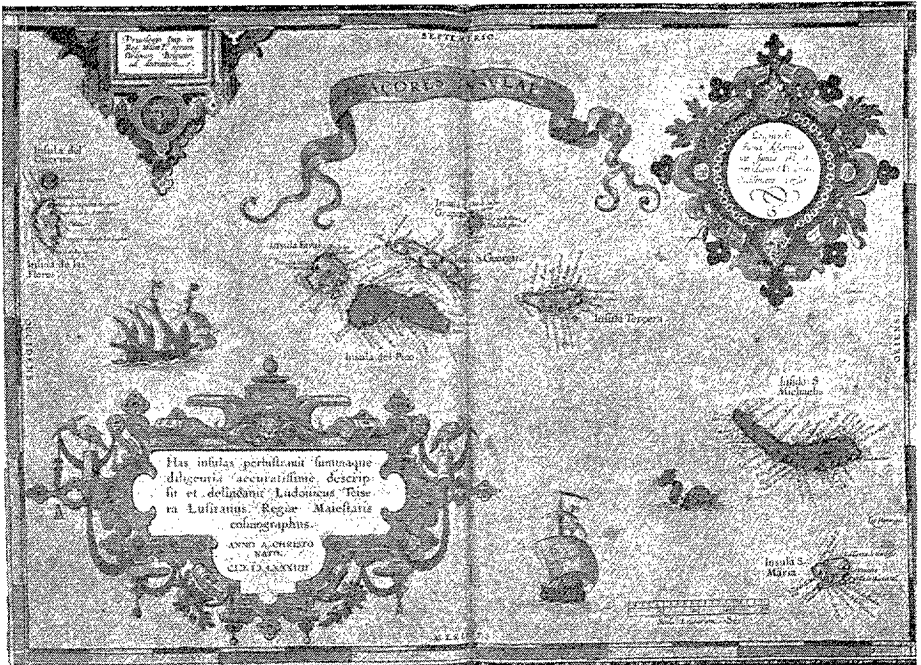
El 19 de mayo de 1581, cuando la Tercera y las demás islas rebeldes están en tratos de rendición y reconocimiento de la soberanía de Felipe II, aparece en su ayuda una escuadra francesa al mando de Antoine Scalin, reforzada con cuatro compañías de hombres de guerra, y la rendición se malogra. Pero más que este refuerzo, lo que reanima los ánimos de rebeldía es la noticia de que el general Strozzi prepara en Francia una poderosa escuadra que va a traer nada menos que 15.000 arcabuceros (2).

Por su parte, el embajador de España en Inglaterra informa a Felipe II que Isabel de Tudor ha decidido que los navíos que Drake prepara en Plymouth para *ir a robar a las Indias* acudan en ayuda de los rebeldes de las Azores en unión de los buques franceses que se alistán en Dieppe y El Havre. Para prevenir esta acción el Rey de España ordena a Pedro de Valdés, general de la escuadra de Galicia, que se haga a la mar con cuatro naos grandes y dos pequeñas, reforzadas con 80 artilleros y 600 infantes, para limpiar de piratas la derrota de recalada de la flota procedente de las Indias en su escala obligada de las Azores. Mientras, en la península se apresta a toda prisa una armada de 12 naos, bajo el mando de Galcerán Fenollet, en la que embarcan 2.200 hombres del tercio del maestre de campo Lope de Figueroa que ha de conquistar la isla Tercera antes del 10 de agosto porque *el dicho tiempo no se puede operar en aquellos mares* (3). Valdés parte hacia Azores el 17 de junio.

Llegado Valdés a Punta Delgada, el 30 de junio, le informa Ambrosio de Aguiar, gobernador de la isla de San Miguel, que los rebeldes de la Tercera han recibido importantes cantidades de armas y municiones de Inglaterra y Francia y que los partidarios del prior de

(2) Charles de la Ronciere, *Histoire de la marine française*, tomo IV. París, 1923.

(3) Orden del Rey a Pedro de Valdés.



Islas Azores.

Ocrato han apresado algunas naos procedentes de Santo Domingo que navegaban en solitario. Las noticias obtenidas por medio de la gente de una carabela apresada a los enemigos, según las cuales las huestes del pretendiente refugiadas en la Tercera están mal organizadas y armadas, le hacen concebir la idea de apoderarse de la isla antes de la llegada de la escuadra de Galcerán Fenollet, y en el alba del 25 de julio desembarca 350 hombres en las proximidades del puerto de Praia. Los atacantes rechazan a los 2.000 hombres que tratan de cerrarles el paso, pero mediada la tarde de ese días los defensores conducen un rebaño de unos 500 bueyes y vacas contra los invasores, desorganizando su sistema de defensa mientras irrumpen detrás del ganado disparando sus armas, ocasionando la muerte de más de 200 hombres. Sólo 30 escapan de la matanza o el apresamiento. Un hijo de Valdés cae en el combate.

El 9 de agosto llegan a las Azores 43 naos de las flotas de Tierra Firme y Nueva España, bajo el mando respectivo de los capitanes generales Francisco de Luján y Antonio Manrique, quienes conscientes de su misión de llevar indemnes sus buques y cargamentos a España niegan a Valdés la solicitud de ayuda para vengar la derrota sufrida.

Cuando Valdés regresa a España es encarcelado por orden del rey, acusado de desobediencia y sometido a proceso, aunque es indultado por decisión de sus jueces. Su derrota no influye en el fracaso de la campaña, ya que ésta se suspende porque la Armada de Galcerán de Fenollet, con el tercio de Lope de Figueroa, llega a San Miguel el 25 de agosto, pasado ya el plazo fijado por Felipe II para emprender la conquista de la isla Tercera; pero el revés encajado por Valdés da ánimos de resistencia a los seguidores del pretendiente y alienta las promesas de ayuda de Inglaterra y Francia. Así lo manifiestan el rey de Francia y Catalina de Médicis en cartas dirigidas al gobernador de la Tercera y al prior de Ocrato, respectivamente.

Campaña de 1582.

En enero de 1582 cursa Felipe II las órdenes de preparación de la expedición naval que ha de expugnar el reducto enemigo de las Azores occidentales. Los preparativos principian en la primavera bajo el cuidado de don Alvaro de Bazán, capitán general de las galeras de España, designado por el Rey para dirigir la armada que ha de trasladarse al archipiélago. En Lisboa y Sevilla se alistán los buques y se concentra la tropa con soldados preferentemente portugueses, aunque también figuran españoles, italianos y alemanes. Pero los preparativos se retrasan porque se han de construir 80 barcas planas —para desembarcar a la infantería—, cuya madera se cortó a finales de febrero, y se ha de elaborar un modelo que sirva de patrón común a las atarazanas andaluzas.

La Armada ha de estar compuesta por 60 naos gruesas, con los pataches y embarcaciones auxiliares correspondientes, doce galeras y las barcas de desembarco. Aparte de la gente de mar, el contingente de hombres de guerra será de 10.000 a 11.000 soldados, al mando del maestro de campo general, don Lope de Figueroa. La impedimenta comprende provisiones para seis meses, artillería de batir, carros de municiones, mulas y caballos para atender a los servicios de transporte y acarreo. La misión fijada por el rey es la de destruir las armadas enemigas y apoderarse de las islas en poder de los rebeldes. El objetivo primero es claro: batir la fuerza naval adversaria; logrado éste, expugnar las islas.

Mientras, Catalina de Médicis —que arrastra a su hijo Enrique III a intervenir en la intriga contra Felipe II— prepara el plan de campaña: Strozzi, después de ocupar la isla de Madera, conquistará las Azores para el prior de Ocrato; después el mariscal Brissac se apoderará de las islas de Cabo Verde; en agosto, Strozzi reforzará la guarnición y se dirigirá a Brasil, que será cedido a Francia por el pretendiente cuando tome posesión del trono de Portugal. Sin embargo, en los contratos de asiento con los dueños de los buques figura que se

utilizarán para proteger los buques mercantes, combatir a los piratas o hacer lo que ordene el rey o la reina madre.

La noticia de que Felipe II preparara una expedición contra las Azores induce a concentrar la fuerza francesa para hacerle frente en vez de desarrollar el plan escalonado previsto. En Belle Isle se reúne una flota de 64 buques, mandados y dotados con los mejores marinos de Francia, y 6.000 hombres de tropa, organizada por Strozzi como si fuese una fuerza de infantería: a las órdenes de Brissac, designado teniente general; de Borda, mariscal de campo, y Saint Souline y de Bus, como maestros de campo, entre éstos se reparten el mando de las 55 compañías. Siete buques ingleses cedidos al pretendiente forman también parte de la flota de Strozzi.

Esta flota parte el 16 de junio y después de un mes de navegación fondean los buques en la rada de San Miguel, creídos los pilotos que están en la isla de Santa María, decidiendo entonces Strozzi desembarcar 1.200 hombres para cercar el fuerte de Punta Delgada, y aunque logra un éxito inicial frente a la tropa que trata de oponerse al desembarco, no aprovecha la ocasión de rendir la plaza, viéndose obligado a reembarcar a su hueste cuando se entera de la inminente presencia de la escuadra de don Alvaro de Bazán.

En efecto, enterado Felipe II de que ha partido de Francia una escuadra rumbo a las Azores ordena de inmediato la salida de la escuadra de Bazán que se prepara en Lisboa. El 10 de julio se hace éste a la mar, arbolando su insignia en el galeón de 1.200 toneladas *San Martín*; le acompañan 27 naos y urcas y cinco pataches. Por no demorar la salida, Bazán no espera a la armada que se apresta en Cádiz, constituida por 20 naos gruesas, bajo el mando de Juan Martínez de Recalde, y 12 galeras de don Francisco de Benavides, las cuales se hacen a la mar días después. El día 11 abandonan Lisboa otras tres naos y dos carabelas, que navegarán hasta las Azores separadas del grueso de la fuerza.

El mal tiempo sufrido durante tres días obliga a regresar a Lisboa a la nao *Anunciada* —capitán Juan Simón—, que lleva a bordo tres compañías de veteranos de Flandes, a los médicos y cirujanos de la expedición, con los medicamentos y el material clínico, dejando sin la adecuada atención sanitaria a los combatientes. Con esta baja y la ausencia de la armada gaditana Bazán queda con 27 naos y le falta más de la mitad de la tropa. Dispone de 5.500 hombres, con sus mandos naturales, y 200 caballeros. Recalde, que también tiene dificultades con la meteorología, no se incorpora hasta el 9 de agosto —una vez resuelta la situación militar—, y Benavides ha de regresar a puerto con sus galeras, que no han zozobrado de milagro.

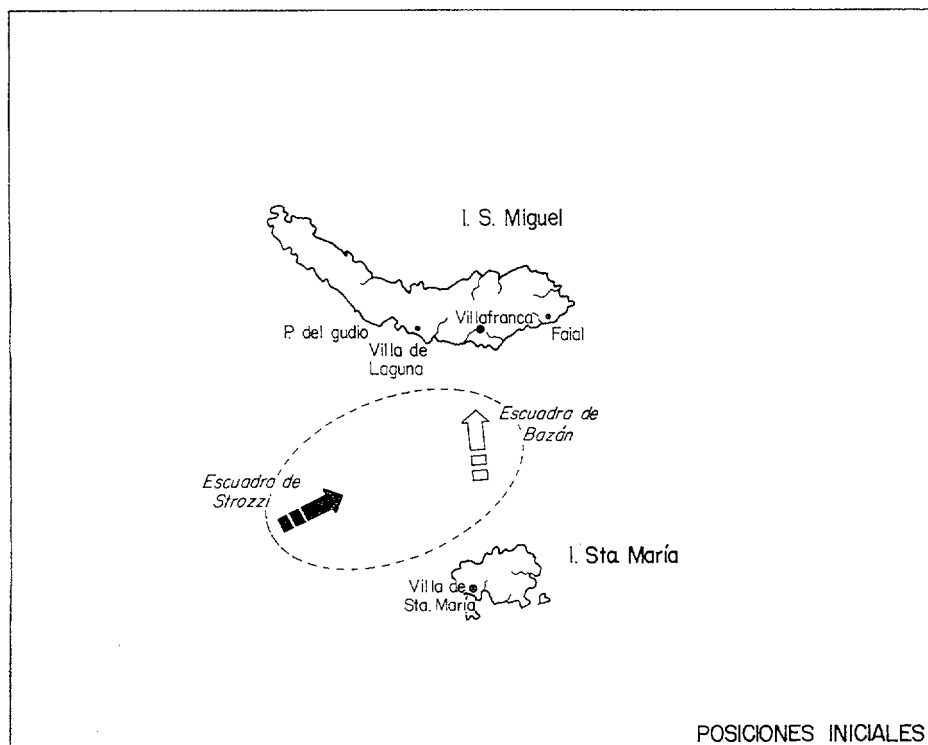
El 21 de julio Bazán destaca dos pataches para comunicar con el gobernador Ambrosio de Aguiar y requerir información sobre el enemigo. Cuando al día siguiente la armada llega a San Miguel una de las carabelas que partieron de Lisboa el 11 de julio notifica a Bazán

el apresamiento de la otra carabela y el retorno a Portugal de las tres naos que las acompañaban. El regreso de uno de los pataches destacados, con la novedad del apresamiento de su pareja, confirma al capitán general de la escuadra española que el enemigo se le ha anticipado.

Desde la tarde del 22 de julio Strozzi y Bazán conocen la mutua presencia de sus escuadras en aguas de las Azores. Incluso en ese mismo día las disponen para el combate pero el viento cae, la noche se echa encima y el enfrentamiento se reduce a una demostración de fuerza del francés, que cuenta con mayor número de velas que su adversario.

Según el relato y la documentación aportados por Fernández Duro, a los cuales remiten propios y extraños cuando se refieren al combate naval de la isla Tercera, la escuadra que Bazán opone a la francesa en las Azores está constituida por dos galeones del rey —*San Martín*, de 1.200 toneladas, y *San Mateo*, de 600—, 15 naos de 300 toneladas de porte medio y ocho urcas flamencas de 200 a 400; es decir, 25 buques de guerra y 4.500 hombres de infantería embarcada.

Strozzi enfrenta a Bazán 60 galeones y urcas, de las cuales 40 son naos gruesas, las demás medianas y un buen número de pataches y



POSICIONES INICIALES

saetías con un contingente de tropa embarcado de 7.000 hombres, aparte de la marinería. Ninguna de la naos gruesas alcanza los portes de los galeones *San Martín* o *San Mateo*, en cambio son más ligeras y maniobreras que las españolas; tres de ellas son inglesas, pero no interviene prácticamente en el combate, los demás, con el prior de Ocrato, se han retirado a la isla Tercera.

El 23 se preparan de nuevo para combatir ambas escuadras, pero todo se reduce a buscar posiciones ventajosas a barlovento para entrar en combate llevando la iniciativa en la maniobra. El 24 —cerca de la isla de Santa María— la escuadra francesa ataca a la de Bazán aprovechando el viento favorable, pero la acción se limita a intercambiar fuego de artillería entre las vanguardias, encajando varios disparos algunas naos contendientes, llevando la peor parte Strozzi que pierde una nao de gran porte. El 25, franceses y españoles se dedican a reparar averías; en la oscuridad de la noche desaparecen —al parecer por abordarse— dos urcas españolas con 400 hombres de guerra y las dotaciones de mar.

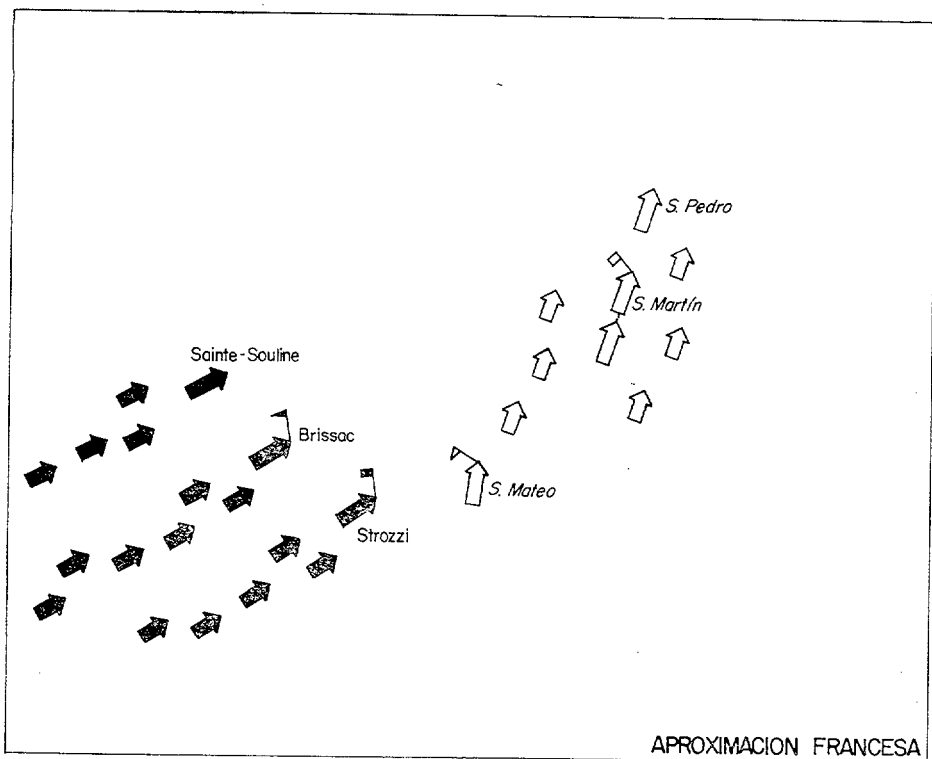
La victoria del 26 de julio.

El 26 de julio de 1582 ambas escuadras se avistan al amanecer a unas 18 millas al sur de Villafranca —isla de San Miguel—, separadas unas tres millas entre sí, navegando con viento del oeste-noroeste, amurados los buques por babor; los franceses en un largo, a barlovento, los españoles, de bolina. Bazán ha perdido el barlovento alcanzado el día anterior porque una de sus naos ha partido el palo mayor —la de don Cristóbal de Eraso, capitán general de la Armada de Indias— y el *San Martín* la ha tomado a remolque.

A las nueve de la mañana la escuadra de Bazán gobierna en línea de fila a un rumbo próximo al Norte. Van intercaladas las urcas con las naos guipuzcoanas: en cabeza la urca *San Pedro*, con la gente de armas de don Francisco de Bobadilla, detrás el galeón *San Martín* —capitana— remolcando la nao averiada, sigue aguas el galeón *San Mateo*, con una compañía del tercio de don Lope de Figueroa. A ambas bandas de estos buques de cabeza navegan seis de las naos y urcas más maniobreras; en retaguardia marchan las demás unidades *sin más orden ni recomendación que la de acudir prontamente donde tuviera lugar el combate*, según puntualiza Fernández Duro.

Parece que Bazán piensa entrar en combate con sus unidades más poderosas y que las seis acompañantes actúan en misión de socorro, mientras las que marchan detrás atacarán cuando las naos gruesas se hayan enzarzado en la pelea con las enemigas.

Hacia el mediodía las escuadras conservan sus rumbos y permanecen a la expectativa. Igual que en días anteriores, nada indica que el combate vaya a producirse. El galeón *San Mateo* gobierna un poco a barlovento de su línea, quizá para estar en mejor posición para ma-



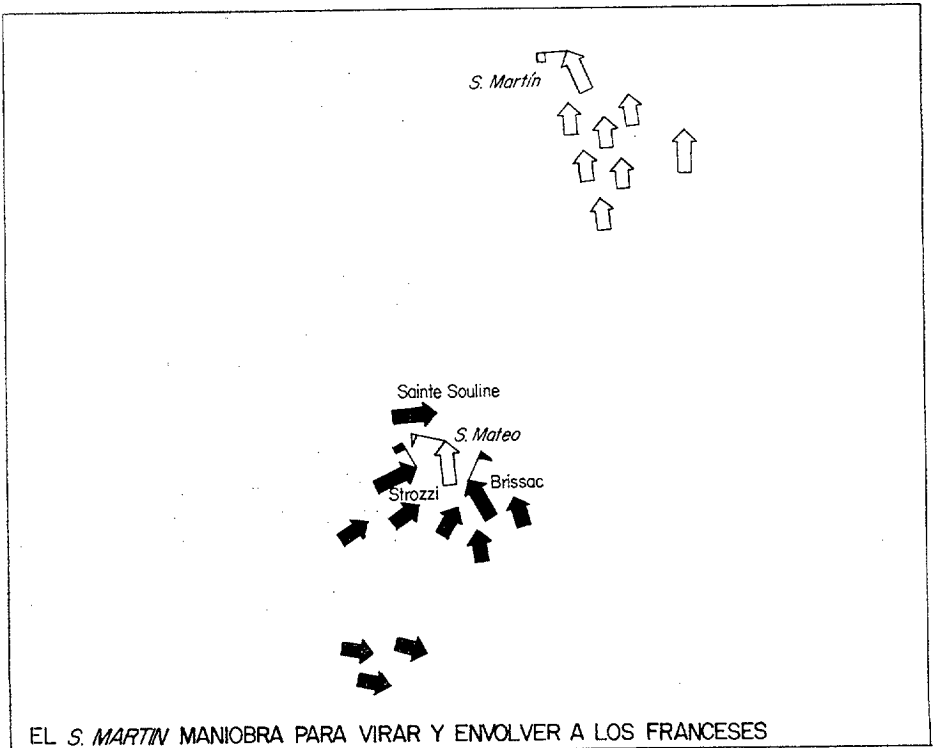
niobrar al *San Martín* y su buque remolcado, ofreciéndoles a ambos una mejor cobertura.

Conforme al relato de Charles de La Ronciere, *a los franceses les favorecían todas las cosas, los vientos, las mareas, el sol y la tierra, pero no el entusiasmo ni esa generosa alegría que promete las victorias. Una veintena de buques habían desfilado —se entiende frente al enemigo—; de los otros apenas una quincena se encontraban en la línea, cinco detrás de Strozzi, seis a la izquierda, con Brissac, y cuatro a la extrema izquierda, con Sainte-Souline. El general Strozzi arbola su insignia en la urca Saint Jean Baptiste, de 170 toneladas, a la que se ha trasladado para dirigir el combate.*

El *San Mateo*, según el repartimiento de gente que hizo en él don Lope de Figueroa, cuenta con 32 cañones —16 por banda en dos cubiertas—, seguramente de bronce. Fernández Duro supone que llevaba entre 26 y 30; seis años después, en la jornada de Inglaterra, irá armado con 34 cañones de diversas clases y calibres. Pero tan importante o más que la capacidad de fuego artillero es la distribución y capacidad de fuego de arcabucería y mosquetería que proporciona el tercio embarcado de don Lope de Figueroa.

- 8 arcabuceros, más gavieros con alcancías, en la gavia (cofa) mayor.
- 4 arcabuceros, más gavieros, en la gavia menor.
- 50 arcabuceros y mosqueteros, más 8 caballeros, en las popas alta y baja.
- 25 arcabuceros y mosqueteros, más 6 caballeros, en el castillo de proa.
- 40 arcabuceros, más 8 caballeros por banda, en el alcázar.
- 6 arcabuceros en el corredor del galeón.
- 8 artilleros y 12 grumetes, a las órdenes de un capitán, dos alféces y un condestable, para atender a la artillería debajo de cubierta.
- 8 artilleros y 8 grumetes, con un oficial, para la artillería sobre cubierta.

Más formidable es el volumen de fuego del galeón *San Martín*, de 34 cañones; 48 cañones en la jornada de Inglaterra. Según el *repartimiento* de don Alvaro de Bazán, el plan de fuegos está a cargo de:



- 8 mosqueteros, más los gavieros con alcancías —y un alférez—, en la gavía mayor.
- 6 mosqueteros, más gavieros, en la gavía menor.
- 20 arcabuceros, más 20 caballeros, en el alcázar alto de popa.
- 4 arcabuceros y 5 caballeros debajo de este alcázar, en calidad de socorro.
- 20 arcabuceros y mosqueteros, con varios caballeros, en el alcázar más bajo.
- 15 arcabuceros, más 10 mosqueteros con un capitán y dos sargentos, en el castillo de proa.
- 40 arcabuceros por banda y un capitán en la cubierta principal.
- 40 soldados y un capitán junto a la cámara de popa, para acudir donde fuere necesario.
- Un artillero y 6 ayudantes por cada uno de los 17 cañones y cullebrinas de la cubierta baja.
- Un artillero y ayudantes para cada una de las 17 piezas grandes y pequeñas de la cubierta alta.

Visto que el *San Mateo* parece presa segura para los buques de vanguardia de Strozzi, se dirigen hacia él: Strozzi le engancha por babor, Brissac le lanza los garfios de abordaje por estribor, otras dos naos lo toman de enfilada desde popa y desde proa. Cuatro buques más se interponen entre el *San Mateo* y la urca *San Pedro* —que pasó a ocupar un puesto más retrasado en la línea española— impidiendo que ésta acuda en su ayuda. Lope de Figueroa contiene el fuego de su galeón hasta que los enemigos llegan a *tocapenoles*, momento en que ordena descargar una *ruciada* (4). Cargan sus armas rápidamente los artilleros y se larga otra *ruciada* antes de que se entable el combate con armas cortas. Gracias a esta primera *pasada* logra la gente del *San Mateo* aguantar durante dos horas el acoso de sus atacantes, refrescados con refuerzos de otros bajeles.

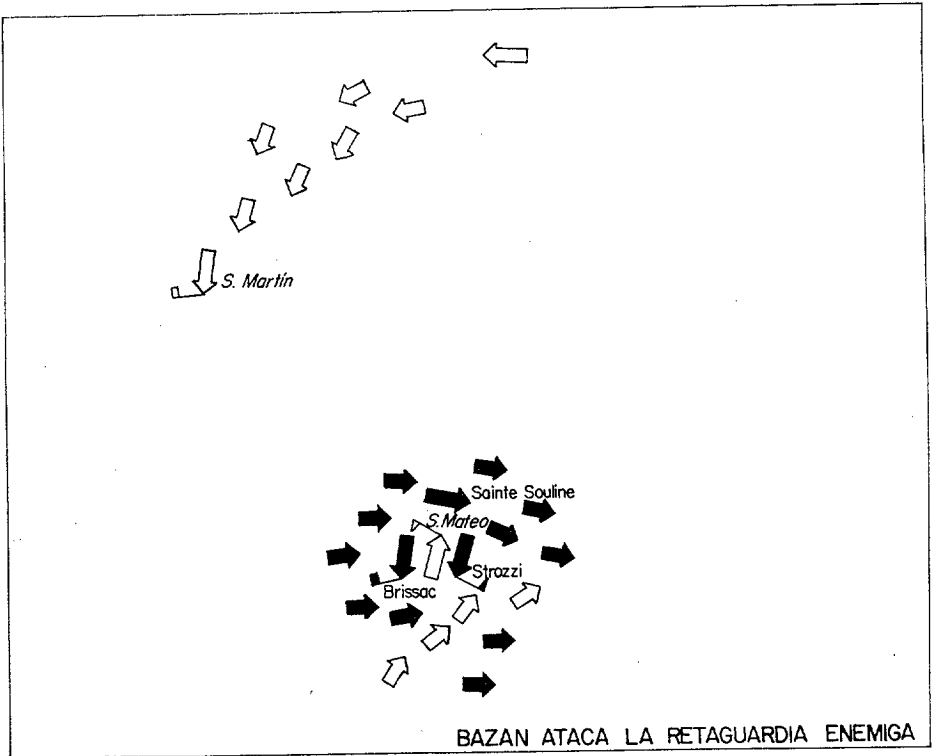
Bazán larga el remolque, mantiene el rumbo para ganar barlovento, y cae sobre la línea de Saint Souline con el *San Martín* y siete buques que le siguen, pero aquél se da a la fuga, dejando al descubierto a Brissac y Strozzi. Con esto las naos *Juana* —capitán Pedro de Gatagarza— y *María* —Juan de Segura Villaviciosa— se lanzan sobre la capitana y almiranta francesas para aliviar el ataque que realizan contra el *San Mateo*. Pero otros bajeles franceses se abarloan a las *Juana* y *María*, formándose un grupo de diez o doce buques que pelean en apretada piña con toda clase de armas.

Entonces la nao *Concepción* —Miguel de Oquendo— mete su proa a toda vela entre el *San Mateo* y la *Saint Jean Baptiste*, hundiéndole a éste el costado a la vez que descarga toda una andanada de artillería. Seguidamente se aferra a la almiranta francesa, que hace mortífero

(4) Rociada, es decir, andanada.

fuego contra la nao de Villaviciosa. Mientras, Bazán maniobra para descargar sus armas en ayuda de los más apurados o destruir a los buques enemigos que intentan llegar en socorro de los que combaten enzarzados con las naos españolas.

En esta situación, Brissac escapa del campo de batalla dejando sólo a Strozzi, que da la señal de retirada y trata también de desprenderse del *San Mateo* para huir, pero el *San Martín* lo aborda por un costado y la nao *Catalina* —Sebastián de Labastida— por otro, obligándole a rendirse, aun a pesar de haber recibido socorro de personal. La rendición del *Saint Jean Baptiste* es la señal de desbandada de los buques franceses que no están engarfiados por los españoles.



Otras naos españolas, como las *San Vicente*, *Nuestra Señora de Iciar*, *Buenaventura*, *Nuestra Señora de la Peña de Francia* y *San Miguel*, y la portuguesa *San Antonio del Buen Viaje*, han peleado también duramente con buques franceses: 224 muertos y 553 heridos es el balance de bajas en las filas de Bazán. Las naos *María* y *San Mateo*, con 45 y 40 muertos, y 52 y 74 heridos, respectivamente, son las que han salido más mal paradas.

Del lado francés los muertos son entre 1.200 y 1.500 y el número de buques perdidos 10: dos incendiados, cuatro hundidos y otros cuatro se saquearon y abandonaron; entre éstos las naos capitana y almiranta. Considerados fuera de la ley los prisioneros, puesto que actuaron faltos de órdenes de sus soberanos, 80 gentileshombres y 313 soldados son condenados a muerte como *piratas y perturbadores de la paz pública* (5). Tal dureza en el castigo, aplicado de acuerdo con las órdenes previas del monarca, *tan conforme a razón y justicia*, no se justifica hoy ni siquiera como represalia a la matanza de 507 soldados españoles, italianos e irlandeses, incluidos niños y mujeres, que en 1580 ordenó Lord Grey of Wilton en Irlanda, rendidos a los ingleses bajo promesa de serles respetadas las vidas.

El 9 de agosto se incorpora a Bazán la escuadra de Juan Martínez de Recalde, llegada de España, compuesta por 15 naos y galeones. Reajusta don Alvaro su fuerza despachando cinco naves de la flota a Andalucía y distribuyendo la gente de mar y guerra entre las 40 naos y galeones restantes y la isla de San Miguel, donde deja unos 2.000 hombres. Pero no se decide aún a emprender acción militar alguna contra la isla Tercera, donde el vicealmirante francés Laureau ha logrado reunir 17 buques de la escuadra de Strozzi, hasta la llegada de la flota procedente de América, al mando de Fernando Téllez de Silva, a la que asigna seis de sus buques, a cargo de don Cristóbal de Eraso, para convoyarla hasta Lisboa. Es entonces cuando Bazán se dirige con su escuadra a la Tercera, más una tormenta, propia del otoño, le impide emprender la expugnación de la isla cuando sus defensores están desmoralizados por la derrota sufrida por sus valedores franceses e ingleses días antes. En estas circunstancias don Alvaro decide regresar a la Península.

Se ha achacado a don Alvaro de Bazán falta de diligencia en lo que hoy se llama *explotación del éxito* por no haber atacado de inmediato el reducto rebelde de la Tercera, prefiriendo asegurar primero la llegada de la flota de Indias. Pero se ha de tener en cuenta que la falta de barcasas de desembarco para poner en tierra un contingente de hombres de guerra suficiente para establecer una cabeza de playa, y lo avanzado de la estación meteorológica no debieron propiciar el empleo de buques impropios para el barqueo de la gente a playas sometidas a gran oleaje.

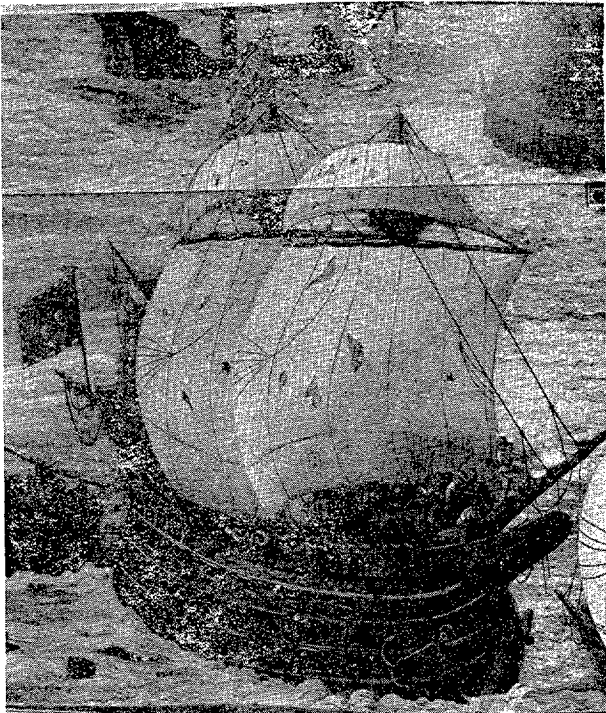
Felipe II confiaba en que Bazán tomara acción contra la isla Tercera, según manifiesta en carta fechada el 19 de agosto (6), en la que le agradece la victoria conseguida contra la escuadra franco-inglesa, si bien concede prioridad a la seguridad de la flota de Indias: *Y he dado y doy por ella muchas gracias á nuestro Señor y á vos, y, como siempre he confiado de vuestra persona, buena industria, diligencia,*

(5) *La Roncière*, op. cit.

(6) *Colección Navarrete*, tomo XLI.

celo y voluntad que tenéis á mi servicio, como lo habéis mostrado muy bien en esto y en todo lo demás que habéis puesto la mano; y confío que cada día me han de venir otras buenas nuevas de vuestra mano, como también sabéis el poco que se saca de las victorias no seguidas. Tengo por cierto que habréis atendido á ejecutar esto antes que los enemigos pierdan el miedo y á los nuestros se les entibie el brío, y así creo que en habiendo refrescado la gente en San Miguel y aderezado con vuestra buena diligencia en pocos días los navíos que lo habían menester, habréis acudido á la Tercera, pues en este medio llegaría él

armada del Andalucía, que partió del cabo de San Vicente á los 27 de julio pasado, con que se os habrá engrosado, y habréis podido con ella mostraros sobre la Tercera, acrecentar la confusión en que después de la derrota quedarían unos y otros, y los franceses indignados del daño recibido por causa de Don Antonio, y de cómo los desamparó al tiempo de la necesidad, y los de la isla, desengañados de estribar en la defensa de gente que no la tuvo para sí que son todas estas cosas que quizás os habrán podido dar ocasión de tentar el negocio por vía de fuerza o con-



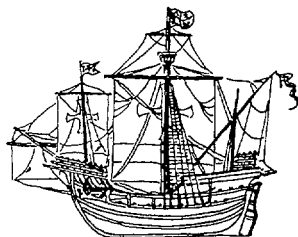
El San Martín.

cierto; y estoy seguro que vos no habréis perdido ninguna ocasión que pudiese ser á propósito, en especial si hobiéredes tenido aviso de que era pasada la flota de Nueva España, y llegada acá como se os ha enviado á decir por dos carabelas, ó hobiéredes entendido que el enemigo no podía tenerles al paso fuerzas bastantes para hacerle daño, yendo tan desbaratado; pero si el haber acudido á poner en salvo la flota, como cosa tan importante, no habiendo tenido aviso de su pasada, ó el haberse tardado más el adovio de los navíos de lo que se pensó, ó otra causa os hubiese impedido el tentar lo dicho antes de

recibir este despacho, por lo que importa á mi servicio acabar, siendo posible, todo este año, y quedar sin este embarazo para el que viene, os encargo mucho que si no hobiéredes ido ya á la isla del Cuervo, ó si no á la vuelta de allí, si el tiempo os diere lugar, tentéis lo de la Tercera ofreciendo primero á los franceses embarcación y seguridad en que se vayan con sus armas y ropa á su casa, si no quisieren pagarlo como los demás, y esto á trueque de que entreguen la isla, pues sería muy posible que no les deje de mover esta comodidad, por una parte, y por otra ver el castigo que se hizo en los que se prendieron en la batalla.

Cualquiera que fuese la causa que impidió a don Alvaro desembarcar su gente en la isla Tercera es lo cierto que la suerte de las Azores queda decidida a favor de Felipe II, aunque habrá de esperar hasta la época de buen tiempo del año siguiente —1583— para liquidar el foco rebelde que capitanea el prior de Ocrato. Los febriles preparativos que se promueven en la Corte francesa para vengar la derrota sufrida hacen albergar grandes esperanzas al pretendiente, pero las ayudas solicitadas por Catalina de Médicis a los países escandinavos, a las ciudades hanseáticas y Dinamarca quedan sin respuesta y el rey francés se limitará a movilizar una fuerza que dista mucho de ser la que en un principio pensó la reina madre.

La victoria del 26 de julio de 1582 no cosechó el objetivo inmediato de incorporar en ese año a la Corona portuguesa el archipiélago de las Azores, pero sin ella habría quedado interrogante su dominio futuro. Un dominio que, asegurado en 1583, permitirá utilizar las islas como base de recalada y aprovisionamiento de las flotas españolas de la *Carrera de Indias* y de las escuadras que afianzaran su defensa y la del Imperio.



LA MARINA, EN LA EPOCA DE GODOY

José FERNANDEZ GAYTAN



Introducción.



UCHO se ha escrito y hablado de Godoy. Mucho, bien y mal; desde *apuesto y cumplido garzón, protector de las Ciencias y las Letras, Atlante que sostenía sobre sus hombros el peso de la Monarquía*, etc., hasta *polígamo, pérfido, criminal execrable* y otras lindezas de igual jaez, pasando por *Choricero*; se le ha dicho de todo. No es mi intención juzgar aquí la razón o sinrazón de tales expresiones y, sí, sólo referirme a sus relaciones con la Marina, desde el 15 de noviembre de 1792, fecha de su nombramiento de primer secretario de Estado y del Despacho, hasta los días 17 al 19 de marzo de 1808, en que, en Aranjuez, *el pueblo soberano, pastoreado por el tío Pedro, disfrazado con traje de manchego*, le quitó todo, excepto la vida y ésta, no por falta de ganas (1).

(1) La creencia de que, por consejo de Godoy, iban a marchar los reyes a Andalucía, fue el motivo aparente para esta asonada, que fue *muy de antemano proyectada*, dice en sus *Memorias* don Antonio Alcalá Galiano, en lo que está de acuerdo con la mayoría de los que han tratado este tema del *motín de Aranjuez*. Llorente, rebatiendo a Escoiquiz, preceptor del príncipe de Asturias, don Fernando, dice: "... El pueblo amotinado se reducía á los criados del señor Infante don Antonio y de algunos Grandes de España que tenían ya preparados con engaño y dineros á varios hombres bajos de los pueblos cercanos. Carlos IV conoció á los monteros de su hermano. En el tiempo en que no se creía venir las cosas al estado que después tuvieron, corría la voz pública de que el Infante don Antonio había repartido dos millones de reales, que por parte de algunos Grandes de España se había derramado crecidas cantidades, y que todo esto se había verificado en los seis días en que se reelaba la salida del Rey para Sevilla."

El *tío Pedro*, era don Eugenio Eulalio Palafox y Portocarrero, conde de Teba y más tarde de Montijo.

Consecuencia del motín: "Queriendo mandar el Ejército y Armada, he venido en exonerar á D. Manuel Godoy, Príncipe de la Paz, de los empleos de Generalísimo y Almirante, concediéndole su retiro donde más le acomode.— Aranjuez 18 de marzo de 1808" (Carlos IV). Ya sabemos *donde más le acomodó*: además de preso, todos sus bienes, *acciones y derechos* le fueron confiscados; después, el exilio.

Antes, sin embargo, parece preciso recordar, muy a la ligera, la situación general de España en la época.

Acatando Carlos IV uno de los últimos consejos que su padre le diera, conservó al frente de la secretaría de Estado al conde de Floridablanca, quedando las restantes secretarías a cargo de funcionarios, militares y marinos, también de la confianza del monarca difunto. Floridablanca, ante el cariz que presentaba la revolución en Francia, con la amenaza, cumplida después, de muerte del rey, Luis XVI, y el peligro de que las ideas revolucionarias se propagaran a España, puso todos los medios para evitar ambas cosas; fracasa, y accede a este cargo, interinamente, el conde de Aranda. Propuso éste a Francia la neutralidad en la guerra que sostenía contra Austria, Prusia, Suecia y Rusia, manifestándose el Gobierno revolucionario francés dispuesto a aceptarla si era, ésta, reconocido por España; en este estado estaban las negociaciones cuando es cesado en su interino cargo, sucediéndole don Manuel Godoy.

Por lo que a la Real Armada se refiere, sabido es su estado al comienzo del reinado de Carlos IV. Las reformas anteriores de Patiño y Ensenada, y las actividades de don Antonio Valdés, ministro de Marina, las advertencias del almirante Mazarredo, etc., habían creado una Armada eficiente, aunque condicionada por motivos económicos y de otra índole.

Godoy: el hombre.

Don Manuel Godoy y Alvarez de Faria, nació en Badajoz, el 12 de mayo de 1767, de noble familia, de *hacienda mediana*; recibe en su niñez una esmerada educación a cargo de los mejores profesores de la ciudad. El año 1784, cuenta diecisiete años de edad, pasa a Madrid, ingresando el 17 de agosto en la primera brigada de la Compañía Española del Real Cuerpo de Guardias de Corps, donde ya prestaba servicio su hermano Luis; más tarde lo hará también su hermano Diego. Ya en Madrid, en las horas libres, estudia Ciencias y Artes, teniendo por compañeros a dos jóvenes franceses, los hermanos Joubert, con quienes estudia las lenguas francesa e italiana; al trato con estos dos hermanos y con los padres Enguid, de la Orden del Espíritu Santo, y Estala, de los Escolapios de San Antonio Abad, confiesa Godoy deber mucho culturalmente. Todo esto cesó desde el momento en que tuvo acceso al cuarto de los príncipes de Asturias, los futuros Carlos IV y María Luisa, dedicando, a partir de entonces, las horas libres del servicio "a hacerles frecuente y agradable compañía".

De cómo conocieron los príncipes de Asturias a Godoy, parece ser que, por septiembre de 1788, y en ocasión de formar parte de la escolta de la princesa, María Luisa, en el camino de la Granja a Segovia, sufrió éste, al desbocarse el caballo que montaba, una aparatosa caída, levantándose rápidamente del suelo, logró dominar al animal; con mo-



Carlos IV.

tivo de este incidente, los príncipes desearon conocerle, siendo presentado a ellos días después, el 12.

Empieza su meteórica carrera que aquí no es del caso seguir puntualmente. Pero antes conviene recordar los motivos de este rápido

ascenso a los más altos puestos del Estado. Es creencia común que el único motivo para este rápido encumbramiento fueron los amores que mantuvieron la reina, María Luisa, y Godoy; no se ha encontrado, hasta ahora, ningún documento que lo demuestre. En sus *Memorias* lo explica así: "... no fue ni ambición de parte mía que se hubiera propuesto y quisiese Carlos IV tener un hombre de quien fiarse como hechura suya, cuyo interés personal fuese el suyo, cuya suerte pendiese en todo caso de la suya, cuyo consejo o cuyo juicio, libre de influencias y relaciones exteriores, fuese un medio más para su acierto o su resguardo en los días temerosos que ofrecía la Europa. Por esta idea, toda suya, me colmó de favores, me formó un patrimonio de su propio dinero, me elevó a la grandeza, me asoció a su familia y ligó mi fortuna con la suya". A este propósito, dice el historiador don Carlos Seco: "El vacío dio paso al favorito: pero no había sido ocasionado por él, lo cual no quiere decir, tampoco que necesariamente fuese Godoy el más a propósito para llenarlo... En todo caso, lo creyeron así los reyes, no la reina. Es incuestionable que *Manuel* fue considerado siempre por el monarca no sólo su más leal consejero, sino como su amigo insustituible". Recordemos a los condes de Floridablanca y Aranda, con la Revolución francesa al fondo; la enemistad manifiesta entre ambos y el *vacío* de poder que el cese de éstos ocasionaba en momentos tan críticos. No es de extrañar, por tanto, que los reyes recurrieran al que consideraban como hechura suya, al leal y verdadero amigo, y, cierto es, lo fue hasta la muerte.

Tras haber obtenido varios ascensos y prebendas, el 16 de enero de 1791, Godoy, es nombrado brigadier; el 11 de febrero, mariscal de campo, teniente general sargento mayor de Guardias de Corps, el 17 de julio; el 21 de abril de 1792, duque de la Alcudía, y el 8 de julio, cobertura como Grande de España de Primera Clase; consejero de Estado el 15 de julio. Un real decreto de 15 de noviembre cesó al conde de Aranda "y para sucederle en el referido cargo de mi Primer Secretario de Estado y del Despacho he nombrado al Duque de Alcudía por la confianza que me merece...". El 23 de mayo de 1793, capitán general. Con motivo de la Paz de Basilea (22-VII-1795), le fue otorgado el título de príncipe de la Paz. El 28 de marzo de 1798 cesó en la primera Secretaría de Estado. El 8 de agosto de 1801, con motivo de la guerra con Portugal, la *guerra de las naranjas*, es nombrado generalísimo de los Ejércitos, y el 4 de octubre generalísimo de las Armas de Mar y Tierra, que lo convertía en verdadero jefe del Gobierno, situándolo "un escalón por debajo de los reyes y varios por encima de los ministros" (C. Seco). El 13 de enero de 1807, almirante. El 2 de octubre de 1797, contrajo matrimonio con doña María Teresa de Borbón y Vallabriga, hija del infante-cardenal don Luis Antonio, hermano de Carlos IV. Acabó Godoy su fulgurante carrera con motivo del motín de Aranjuez, del que ya hemos hecho mención.

Después, la prisión, agravada por el trato cruel e inhumano y la

total incomunicación a que se le somete. El 23 de marzo es conducido desde Aranjuez a Pinto, de aquí al castillo de Villaviciosa de Odón. El 30 escribía Napoleón a Murat, su lugarteniente en España, para que "á cualquier precio lo arrancase de manos de esas gentes"; insistiendo días más tarde: "Conviene que al Príncipe de la Paz lo hagáis salir para Bayona aunque sea con carácter de prisionero: no importa cómo, el caso es que salga de España". En efecto, el deseo del emperador se cumple, siendo trasladado a Bayona. No es que éste sintiera un gran afecto a Godoy o tuviera lástima de sus desgracias, era sólo una baza a jugar en sus intereses políticos; sus recelos sobre la actuación del príncipe de la Paz no eran infundados. Fugier, con este motivo, escribía: "Es el Príncipe de la Paz al que el Emperador miraba como el elemento más peligroso de España y sobre el que había concentrado su rencor después de la proclama de 1806" (2). El agente Izquierdo, en carta a Ceballos (10-IV-1808), le decía: "... ha sido el que ha visto más allá que todos los demás". Ciertamente es que fue él el primero en darse cuenta de la perfidia y mala fe con que Napoleón trataba los asuntos de España, en contra del optimismo general; el motín de Aranjuez, cuyo origen ya conocemos, le supuso el poder librarse de él.

Ya en Bayona, comparece ante el emperador. Se reúne allí con los reyes, a los que acompañará en su destierro: Fontainebleau, Compiègne, Marsella, después Roma, no abandonándolos hasta la muerte de ambos. María Luisa falleció el 2 de enero de 1819, y Carlos, días más tarde, el 20. Marcha Godoy con su hija Carlota a vivir en la villa Campitelli, contando para ello únicamente con lo ahorrado de la pensión que los reyes le pasaban en Roma y un resto escaso de lo que Murat pudo rescatarle de sus bienes y joyas el año 1808. Su esposa, María Teresa, que vive en Toledo con su hermano Luis, cardenal-arzobispo, fallece el año 1828. El 7 de enero de 1829, Godoy se casa en Roma con Pepita Tudó, su verdadero amor. El Papa le otorgó el título de príncipe de Bassano. El año 1832 abandona, acompañado de Pepita Tudó y sus hijos, Roma, trasladándose a París. Más tarde Pepita marchará con los hijos a Madrid, para intentar rehabilitar la figura de su esposo; él permanece solo en París, donde el rey Luis Felipe de Orleans le concede una pensión de 5.000 francos anuales. Su vida es muy modesta; escribe unas *Memorias justificativas* de su actuación en el Gobierno de

(2) Convencido Godoy de las traidoras intenciones de Napoleón sobre España, el 6 de octubre de 1806, dirigió una proclama a los españoles, en la que, sin mencionarles, se veía claramente era éste contra quien había que estar prevenido. "... Mi proclama era una alerta solamente, á que debía seguir la voz del Rey más adelante, y esta proclama, como dije antes, al mismo tiempo que un alerta, fue un ardid con que buscaba yo afirmar la voluntad del Rey, que se mostraba vacilante. Mi objeto era también, cual mi lealtad me lo inspiraba, comprometerme yo tan solamente y que viniendo mal la cosa, o torciéndose en un principio, fuese yo el responsable de aquel hecho y no el Monarca. Para satisfacer á Bonaparte, dado el caso de verse en este extremo, habría bastado á Carlos IV separarme de su lado y desterrarme..."

España. Vive en solitario, siendo frecuentes sus paseos por los jardines del palais royal y de las Tullerías; los asiduos a ellos, sobre todo los niños, con los que se entretiene, le conocen como *don Manuel el español*. Vive con la esperanza de la rehabilitación que, al fin, le llega cuando cuenta casi los ochenta años, el año 1847. El Gobierno español le autoriza su regreso a España, rehabilitándole en su grado de capitán

general y los ducados de la Alcudia y de Sueca, no así el grado de almirante ni el título de príncipe de la Paz; pero no regresa a la Patria, fallece en París, alejado de su familia, el 4 de noviembre de 1851, donde en el cementerio del Père Lachaise, y en modesta tumba, reposan sus restos.



La reina María Luisa.

el 18 de marzo de 1808, fecha, recordemos, en que es destituido de todos sus cargos, títulos y prebendas por el rey Carlos IV. Digamos que la ausencia de dos años del poder no significó la pérdida de la confianza que en él tenían depositada los reyes, fue una maniobra política la causa, pero que no restó en nada el que sus consejos fuesen, en muchos casos, admitidos por éstos.

El momento en que Godoy accede al poder es difícil, como lo es la

Godoy; política naval.

Dos etapas comprende el Gobierno de Godoy: la primera abarca desde el 15 de noviembre de 1792, fecha de su nombramiento de primer secretario de Estado y del Despacho, hasta el 28 de marzo de 1798; la segunda, desde el 8 de agosto de 1801, en que vuelve con el título de generalísimo de los Ejércitos, hasta

época España tiene que enfrentarse, de una parte, con la Revolución francesa, después con Napoleón, vencedor de las coaliciones europeas; de la otra, con la Gran Bretaña, con un Pitt en el Gobierno; una Escuadra poderosa y unos marinos como Nelson, Collingwood, Jervis, Hood, etc. A consecuencia de las continuas guerras, se hallaba hundida económicamente, lo que repercutía en todos los organismos del Estado; por lo que a la Real Armada se refiere, numerosa, sí, pero no lo eficaz que debiera, pese a lo sesfuerzos de un don Antonio Valdés, un Mazarredo y tantos otros, por levantarla; la falta de medios económicos obligaba a que tanto el personal como el material no estuviesen debidamente atendidos.

Fracasados los intentos de paz con el Gobierno revolucionario francés, ya mencionados, fue precisamente la Convención la que (7-III-1793) nos declaró la guerra, en que "todos desde el rey hasta el último español la consideró como una Cruzada" (P. Aguado Bleye). Acabó ésta con la Paz de Basilea (22-VII-1795), que, también del agrado de todos, le valió a Godoy el título de príncipe de la Paz. La Armada actuó brillantemente, apoyando al Ejército de Cataluña (general Ricardos), distinguiéndose en el sitio y evacuación de Rosas. La sublevación de Tolón también da ocasión a nuestra Escuadra, unida, esta vez, a la inglesa del almirante Hood, a actuar, no sólo en la defensa de la plaza, sino también en la evacuación de la misma, siendo el comportamiento de los marinos españoles heroico y abnegado. No vio la Gran Bretaña con agrado la Paz de Basilea, por lo que, para no perder la costumbre, se produjo con una conducta desleal para con España, que obligó a Carlos IV a firmar con el Directorio el Tratado de San Ildefonso (18-VIII-1796), que, como es natural, nos llevó a la guerra contra aquella (5-X-1796). Godoy, en sus *Memorias*, no explicara los *motivos poderos* que obligaron a ella, escribe: "... Fuimos sus aliados, y nuestros negociantes eran vejados en los mares so pretexto de tener parte en sus intereses con negociantes de la Francia, sin dar fe a los papeles que sacaran de España en toda regla. Fuimos sus aliados, y confiscaron, sin embargo, los efectos navales que comprados directamente por el Gobierno español, conducían a nuestros puertos con bandera propia nuestra varios buques holandeses. Fuimos sus aliados, y nuestras costas se vieron infestadas de contrabando. Fuimos sus aliados y aprovechando nuestra paz y nuestra confianza exploraban sus navíos nuestras costas en los dominios de la América..."

Sin embargo, nuestra Armada no estaba preparada para este hecho. El almirante Mazarredo, jefe de la Escuadra del Mediterráneo, expuso en un razonado escrito al Gobierno las deficiencias en cuanto a organización, personal y material tenía la Armada: consecuencia de esto fue su destitución de dicho mando; sin embargo, pese a que en un principio no fueran atendidas sus advertencias, sirvió al menos para que fuera cesado el ministro de Marina don Pedro Varela, siendo sustituido por don Juan de Lángara. Varios fueron los sucesos navales acae-

cidos durante el año 1797, desgraciados unos, como el del cabo de San Vicente (14 de febrero) y la pérdida de la isla de la Trinidad de Barlovento (16 de febrero). Afortunados otros, como el ataque a Santa Cruz de Tenerife, por la Escuadra del almirante Nelson, los dirigidos a Puerto Rico, Guatemala y Filipinas, todos fracasados, como el ataque que, por el mes de agosto, sufre Cádiz, también por la Escuadra de Nelson, con propósitos de desembarco, siendo rechazados estos ataques gracias a las disposiciones del almirante Mazarredo que, de nuevo, había sido llamado de su destierro...

Razones políticas, ya se dijo, apartaron a Godoy del cargo de primer secretario de Estado y del Despacho. En este intervalo, entre otros sucesos, está el ataque a Ferrol de la Escuadra inglesa del almirante Warren (25-VIII-1800), acompañada de una flota de transportes, con tropas de desembarco; desembarcaron éstas en la playa de Doniños, llegando hasta las alturas de La Graña, que ocuparon, siendo por fin rechazados, teniendo que reembarcarse y retirarse. Godoy, en sus *Memorias*, resalta la importancia defensiva de los *campos volantes*, escribe: "La defensa de El Ferrol fue debida mayormente a los campos volantes que antes de mi retiro dejé establecidos en las costas y que por fortuna habían sido conservados...". Por el año 1799, el Gobierno pidió, reservadamente, a don Antonio Valdés, relegado a la sazón, redactara un informe sobre la reorganización de la Armada; con fecha 31 de agosto, manifestaba éste la necesidad de la creación de "una junta gubernativa de generales expertos", una especie de almirantazgo, suprimiendo el Ministerio de Marina, que se uniría al de Estado para los asuntos del despacho; aunque en un principio no se admitió el informe de Valdés "no se echó en caso roto", como veremos más adelante.

Por los tratados de 29 de enero y 13 de febrero de 1801, España se comprometía con Francia a contribuir con sus barcos a la formación de cuatro escuadras franco-españolas y a declarar la guerra a Portugal, a fin de obligarla a romper su alianza con la Gran Bretaña. Se organizó un Ejército, para la invasión de su territorio, con tropas españolas y auxiliares francesas, del que se dio el mando, con el título de generalísimo de los Ejércitos, a Godoy, que el 4 de octubre era nombrado generalísimo de los Ejércitos de Mar y Tierra. Poco duró la guerra (desde el 20 de mayo al 6 de junio), al solicitar Portugal la paz, comprometiéndose a cerrar sus puertos a los barcos ingleses y a entregarnos la plaza de Olivenza. La Paz de Amiens (27-III-1802), trajo el cese del conflicto entre España y Francia contra la Gran Bretaña, apenas duró un año la tregua. En mayo de 1803. comienza de nuevo la guerra entre Francia y Gran Bretaña. Napoleón, dueño y señor de Europa, exige, con amenazas, y para evitar mayores males, Carlos IV se ve obligado a firmar un tratado de subsidios a fin de conservar la neutralidad (19-X-1803), comprometiéndose España a pagar a Francia 6.000.000 de reales y a negociar un tratado de comercio. No quiso comprender la Gran Bretaña las razones que España tenía, y, sin previa declaración

de guerra, fueron atacadas por fuerzas superiores cuatro fragatas que de América venían con caudales, apoderándose de tres de ellas, la cuarta, la *Mercedes*, voló en el desigual y traidor combate. Tal ofensa y algunas otras más obligaron al monarca español a declarar de nuevo la guerra (14-XII-1804) y firmar un nuevo tratado de alianza con Francia (4-I-1805).

Proclamado Napoleón emperador de los franceses (18-V-1804), comenzó ya por entonces a preparar la invasión de Inglaterra; para ello, pensaba que unidas las escuadras francesa y española procurarían alejar a la inglesa de sus costas y, entonces, desembarcar él con 100.000 hombres en ellas. Fracásó todo, aunque, en un principio, estas maniobras desorientaran a Nelson, pero los retardos y vacilaciones de Villeneuve y otros encargados de este plan lo hicieron inviable. La escuadra francesa de Villeneuve, sin unirse a la española de Salcedo, en Cartagena, ni a la de Gravina, en Cádiz, pasó a la Martinica, donde se le uniría esta última. A su vuelta tiene lugar un encuentro con la inglesa del almirante Calder, a la altura de cabo Finisterre (22-VII-1805); pasó, después de este combate, la escuadra combinada a Ferrol y Vigo y de allí a Cádiz. El 21 de octubre de 1805, tiene lugar el desgraciado y glorioso combate de Trafalgar, que aquí no es del caso comentar y, sólo por su interés, transcribir una carta de fecha 13 de dicho mes, de Gravina a Godoy, a bordo del *Príncipe de Asturias*, le escribe:

“Excmo. Sr. Mi Estdo Príncipe y mi favorecedor, aprovecho de un correo del Almite. francés para escribirte y contestar á tu officio reservado del 8. el Pensamiento es bueno, y escelente el crucero señalado, pero como espreso, nuestra salida es dudosa, la estación rigurosa va entrar, y se saben avisos aver vientos de la parte del Poniente mui frescos, me parece que las salidas deven ser de corta durada, y no mui lejos, y, no dudo que los Yngleses embiaran fuerzas al Mediterraneo y que la guerra continental declarada se unirán á los Rusos y por eso no sería de parecer de cruceros muy lejos. Valido de tu favor y amistad te digo con sinceridad y franqueza mi parecer, seguro de tu bondad, que sólo á celo mio deseo del acierto, por el Rey, por tí, por la Marina lo ago. Nuestra escuadra está siempre lista,... yo quedo siempre listo para cumplir las órdenes que me des, te estimare me pongas á los Pies de SS. MM. y me creas siempre tu sincero y affectiso. amigo, Federico Gravina (firmado y rubricado)”. “P. D. Tu officio reservado para Salcedo, que devuelbo, nadie lo ha visto”. En 19 de dicho mes, enviaba Godoy a Gravina la siguiente nota: “Tomo tu opinión, y omito el plan que había dispuesto p.^a Salcedo, mi estdo. Federico, quedo enterado de lo demás, sé tu celo y conocimientos y descuida en tu eficacia tu amigo Manuel”. Algo prueba ésto de que Godoy no solía imponer su criterio en determinados asuntos, aceptando opiniones de los que consideraba autoridad en la materia de que se tratara.

Nueva idea de Napoleón: el *bloqueo continental*. Por el tratado de Fontainebleau (27-X-1807), dado que Portugal no accedía a su rompimiento con la Gran Bretaña, se procedería a su reparto, así como nos serían devueltas Gibraltar y la isla de la Trinidad de Barlovento y otras partes en poder de los ingleses. Comienza entonces la entrada de tropas francesas que, unidas a las españolas, han de invadir Portugal. Recibió Godoy, con el nombramiento de generalísimo de las Armas de Mar y Tierra, “que os deben reconocer por gefe y superior y dirigiros todos sus recursos, pues de vos deben depender los sistemas de dirección y economía de todos los cuerpos, los cuales es mi real voluntad os hagan, sin excepción alguna... los honores que os correspondan como tal gefe; y para que seais distinguido por este superior carácter, usareis de faja azul, en lugar de la roja de los generales. Así mismo es mi voluntad que conservando el Estado Mayor del Exército en la parte que consideren necesaria, y igualmente que el de la Armada... nombreis dos Tenientes Generales, que como Xefes primeros de los Estados Mayores, comuniquen las órdenes que les diesen... y estos mismos podrán seguir la correspondencia en vtro. nombre con mis Secretarios de Estado y del Despacho, p.^a abreviar de este modo la expedición de los negocios...”; recibió, repetimos, la misión de “reorganizar todo el ramo militar de mar y tierra, de formar nuevas constituciones, de atender á la educación é instrucción de la nobleza que había de servir en una ú otra milicia, de arreglar la marina y el ejército en proporción á los recursos del tesoro y el censo de la población, de organizar los cuerpos facultativos de artillería é ingenieros... de mejorar los arsenales y fomentar la construcción de buques de guerra...; en una palabra, de todo lo que pudiera conducir a la creación de un buen ejército y de una respetable marina...” (M. Lafuente). Para secundarle, en lo que a la Armada se refiere, designó como jefe del Estado Mayor al teniente general don Domingo Pérez de Grandallana (7-XII-1801). El 22 de diciembre, el príncipe de la Paz comunicaba a don José Caballero la composición del Estado Mayor de la Armada, eran los brigadieres don Juan José García y don Baltasar Hidalgo de Cisneros; capitanes de navío don Joaquín de la Molina y don Pascual Ruiz Huidobro, y teniente de navío don José Vázquez de Figueroa.

Por lo curioso transcribimos aquí las *Ideas del Generalísimo acerca del Gobierno de la Armada. Sobre el restablecimiento de la Dirección General de ella*, de fecha 13 de marzo de 1803: “La Armada se ha regido siempre baxo el mando y autoridad de un Gefe superior, con título de Director General. Este sistema de unidad propio de su condición no es sólo útil sino indispensable, porque en un Cuerpo compuesto de partes homogéneas y que concurren á un propio fin, sin embargo, de que estén divididas en Departamentos, Esquadras, Apostaderos, y buques sueltos, és necesario que haya un centro común en donde se reúnan estas fuerzas y desde el qual se comunique el impulso

conveniente para el movimiento y acertada dirección de todas ellas. Así establecido el mando superior de la Armada, pide toda la atención de un hombre únicamente dedicado a su desempeño, conque el detalle y materialismo de sus tareas no és compatible con quien necesita el tiempo para emplearse en otros cuidados. La experiencia me ha demostrado esta verdad, y me ha obligado à desistir de mi primera idea en el despacho de este vasto ramo. Yo perdería con poca utilidad en una ocupación que pide grande meditación y estudio y que también tiene mucho de material, el tiempo que apenas me alcanza para negocios de la más grande importancia. Es, pues, necesario que yo me exima del mecanismo de mando de la Armada, sin renunciar por eso al conocimiento y gobierno de lo substancial y sin que se trunque ò descomierte aquel sistema de unidad que és propia de este Cuerpo. Quiero decir que habré de tener baxo mis inmediatas ordenes un teniente general de Marina y que con mi voz y nombre arreglará y pondrá en acción todos los ramos de ella como importa al real servicio y que por su medio sabrá el estado de los Departamentos y prooverá en ellos lo que convenga según las circunstancias. Como que este General no ha de tener por sí mando propio, no puede corresponderle el título de Director, cuyo empleo no puede existir á la vista de un Gefe superior como es el Generalísimo, y así por esta razón como porque sus funciones consistiran en mucha parte en inspeccionar el estado de los Cuerpos y demás partes del servicio de la Armada, será más propio el denominarlo Inspector General de Marina.”

“Por lo que he observado en el Arsenal del Departamento de Cartagena, comprehendo que lo que principalmente, se necesita en el dá para pomer á la Marina en el buen estado que devemos desear, es alentar el animo de sus individuos decaido como es natural porla serie de desgracias y calamidades que han experimentado en estos últimos tiempos y activar los trabaxos, reparos, y acopios para vivir prevenidos à lo que diere de sí el estado político de la Europa. Yà en parte se ha ocurrido à esta asegurando la subsistencia dela oficialidad y demas individuos de Marina mediante la consignación mensual de cinco millones de reales destinada al pago de Sueldos, y otra de igual cantidad para el entretenimiento de los baxeles, repartidas ambas entre los tres Departamentos enla proporción que exigen sus respectivas obligaciones. Pero no es por sí sola suficiente esta medida, sino se procura también perfeccionar el orden económico de los Arcenales para que haya siempre en ellos el repuesto proporcionado à la habilitacion y armamento de todos los buques, sin que se cause al Estado otros dispendios que los que legitimamente fueren precisos para cubrir esta atención. Asegurada la subsistencia de las personas y el entretenimto. delos baxeles, no puede quedar excusa para que no se haga el servicio como corresponde, y este és un objeto que pide la maior vigilancia y esmero, por lo mismo que la diversidad de destinos en que està dividida la Armada, puede dar facil entrada à la relajación, si el gefe supremo de

ella no estubiese siempre atente à contener el desorden manteniendo la disciplina militar en todo el rigor que és indispensable. El modo de conseguirlo serà tener à mis ordenes como queda indicado, un teniente general de la Armada que meresca mi confianza y que tenga à su cargo llevar la correspondencia con todos los Gefes en la forma establecida por las Ordenanzas para el Director gral: con la diferencia de que deviendo darme cuenta de todo y obtener mi resolución para comunicar las ordenes en consecuencia de ella, las noticias ó recursos que se le dirijan han de estar consevido baxo este supuesto, y solo se me comunicaran à mí directamente aquellos avisos de acaecimientos importantes que salgan del curso ordinario de las cosas, à los cuales les contesrà por mi ò por medio del Inspector general según me pareciere conveniente. Para los trabaxos del Inspector se organizarà una dependencia en los terminos que se consideren oportunos.”

“Como el Maior general dela Armada residente en el Departamto. de Cadiz lleva el detalle de todo el Cuerpo, y es un fiscal nato del cumplimiento de la ordenanza, à lo qual provèe por los medios que à este efecto tiene à su disposición; su correspondencia sera de grande auxilio al Inspector general para indagar y conocer en todos tiempos el estado de la Marina, y lo que conviene corregir ó innovar en sus diversos ramos. Pero siendo de tanta entidad el empleo de Maior gral. dela Armada, y no deviendo continuar en él Dn. Manuel Núñez Gaona por haber ascendido à Tente Gral. en la última promocion; propondré al Rey al Brigr. ò Gefe de Esquadra en quien concurrán capacidad, celo è inteligencia competente para desempeñarle, y hará poner la Mayoría en el buen pie que corresponda. Los Capitanes grales. de Departamento, los Comtes. de Esquadras, y los de Apostaderos, en calidad de Delegados del Gefe dela Armada por ordenanza dedicarse à estudiar en sus respectivos distritos cuanto puede contribuir al progreso y adelantamiento de la Marina, y comunicar sus observaciones à aql. Gefe superior. Recividas estas por el Inspector, le pondran en estado de informarme con la ilustración necesaria para el acierto y seguridad de mis deliberaciones. De suerte que establecido en la forma dicha el gobierno superior dela Marina, podrá llevarse expedita y activamente con solo dedicar yo à su desempeño dos ò tres dias à la Semana, en los cuales seme informe por el Inspector gral. delas ocurrencias principales, con cuyo conocimiento será facil determinar el curso ò resolucion delos expedientes”.

Una real orden de 20 de abril determinó que, aunque permanecía a la cabeza de la Armada el generalísimo príncipe de la Paz, hubiese un director general, que lo sería el teniente general don Francisco Gil y Lemos.

El 13 de enero de 1807 es nombrado Godoy almirante general de España e Indias y protector del comercio marítimo, con tratamiento de Alteza Serenísima, “con facultad de firmar con estampilla los títulos, despachos, nombramientos y demás papeles que como tal Almirante

de España è Indias debiera signar de su mano"; siendo su antefirma la de "Príncipe Generalísimo Almirante". Se creó, al mismo tiempo, el consejo de Almirantazgo. "La elección de personas fue, en verdad acertada" (C. Fernández Duro), siendo ministros los almirantes don Ignacio M.^a de Alava, don Antonio de Escaño y don José Justo Salcedo; secretario, don José de Espinosa y Tello; don Luis M.^a de Salazar, intendente general; don Juan Pérez Villamil, auditor general; don Martín Fernández de Navarrete, contador fiscal, y don Manuel Sixto Espinosa, tesorero. Muchos fueron los que "se alegraron con la formación del actual, tanto por la responsabilidad de los ministros, como por la esperanza de que su representación alcanzara de la omnipotencia del Valido Presidente consideración al estado en que estaban los Departamentos y Arsenales, por enorme deuda de las pagas y consignaciones del personal..." (C. Fernández Duro).

Con motivo del nombramiento de Godoy de almirante general, hubo grandes fiestas en muchas ciudades de España: en Madrid, en Ferrol, Cartagena, La Coruña, Valencia, Alicante, La Habana, Manila, Cádiz, etc.; en Badajoz, su ciudad natal, también se celebraron grandes festejos, que duraron varios días, entre éstos un combate naval en el río Guadiana, espectáculo al que asistió "el pueblo todo de Badajoz, junto con un inmenso gentío llegado de otros lugares é incluso de Portugal...". También se conmemoró en poesías, medallas, estampas, etc.

El 18 de marzo de 1808 acaba todo para Godoy, ya se dijo, siendo exonerado de todos sus títulos, cargos y prebendas.

Algo se hizo, pese a las continuas guerras, escasez del Erario y otras calamidades, en esta época de gobierno de Godoy, dudo que otro hu-



Godoy.

biera hecho más. En lo que a la Marina se refiere, tenemos, entre otras cosas, las siguientes:

En el año 1800, un real decreto de 25 de abril disponía que el mando de los gremios o matrículas de la gente de mar pasara al Cuerpo General de la Armada. El día 30 de mayo se incorporó a la Armada el Cuerpo de Profesores de Medicina y Cirugía. En 1804 se separó el Observatorio de la real compañía de guardias marinas, a la que estaba anexo. Una real orden de 10 de diciembre de 1806 aprobaba un plan de Godoy. *sobre la necesidad de reformar algunos Cuerpos de la Armada*, se refería ésta a compaginar “la proporción que debe haber entre el número de baxeles y el de individuos de los diferentes Cuerpos de que se compone la Armada”, con lo que se conseguiría un importante ahorro de caudales; en efecto, hubo reducción en todos los Cuerpos de la Armada: guardias marinas, pilotos, oficiales de mar, contra maestres, capellanes, brigadas y batallones de Marina, montepíos particulares, pensiones de viudedad e inválidos, etc.

En cuanto a establecimientos, se fundó el Museo Hidrográfico; de los trabajos hechos en el Depósito Hidrográfico, planos, vistas, derroteros, etc., “no quise yo que estos tesoros se quedasen encerrados al alcance de unos pocos. Todo fue dado á luz y hecho común por este medio á precios los más cómodos”, siendo recibidas con sumo agrado estas publicaciones, no sólo en España sino también en el extranjero. Se estableció en Santander una Escuela de Náutica, mejorándose las de La Coruña y Alicante, así como los colegios de San Telmo. Promovió el establecimiento en Asturias de una Escuela de Matemáticas, Náutica y Ciencias Naturales, “para los conocimientos necesarios al laboreo de las minas y á la formación de buenos pilotos”.

“Con los varones (dice Godoy en sus *Memorias*) me propuse yo un objeto que, con bien de ellos, trascendiése á la Patria en sumo grado. Se procuró instruirlos preferentemente en las artes y oficios que tenían relación con los servicios materiales del Ejército y la Armada y en especial con los de ésta. Dirigida así su educación y formación naturalmente y sin violencia sus inclinaciones y costumbres, encontraba yo en esto un ingenioso medio de llenar nuestra marina de gente robusta, bien instruida, bien morigerada, hecha al orden y la disciplina...”.

El 12 de agosto de 1802 fueron promulgadas las *Ordenanzas de Matrículas*. Una disposición del príncipe de la Paz, generalísimo almirante, recomendaba: “La continúa práctica de los oficiales de la Armada en los ejercicios de su profesión á bordo de los buques de S. M., y de buques del comercio español; según insinúa que será del agrado del Rey lo ejerciten, el art. 14 de la Real Cédula de 13 de abril de 1790, en la forma y bajo las reglas que en dicho documento se expresa”. Por real orden de 8 de abril de 1807, se dispuso la creación del cuerpo de oficiales de Marinería, en el que ingresarían los oficia-

les de mar de pito y los contraamaestres. La *Real Ordenanza Naval para el servicio de los baxeles de S. M.*, en su art. 9 del Trat. 9, dice que la "Bandera asignada á la dignidad de Generalísimo de la Armada... Ha de ser roxa con un cuadro blanco del mismo género en que están esculpidas mis Reales Armas de solos los escudos de Castilla y León, con corona Imperial y ancla en pie, sobresaliendo el cepo por la unión de la corona con el escudo, y por su parte inferior las uñas"; el cap. 6, del tít. 30. marcaba los honores que le correspondía: 11 voces y 18 cañonazos.

Se publicaron también en esta época interesantes trabajos científicos, geográficos, históricos y de otra índole, concernientes a Marina, tales como el *Atlas o Colección de cartas esféricas*, en el que, entre otros, colaboró Antillón. Se agregaron como Apéndice al *Almanaque Náutico* curiosas Memorias científicas, y al *Estado General de la Real Armada*, apéndices de carácter histórico, etc.

Sobresalen en diferentes materias científicas, construcción naval, geográfica, jurídica, literaria, histórica, etc., entre otros: don Honorato Bouyon, don José Romero y Landa, don José Serrano Valdenebro, don José de Mendoza y Ríos, don Dionisio Alcalá Galiano, don Federico Gravina, don Cosme Damián Churruca, don José de Mazarredo, don Antonio Valdés don Antonio Sañez Reguart, don Juan B. Arriaza, don José Mor de Fuentes, y tantos otros que aquí no es posible recordar. En el campo de la Historia, don José Vargas Ponce, don Martín Fernández de Navarrete y don Juan Sans de Barutell, fueron comisionados para investigar en varios archivos españoles, recopilando todos aquellos documentos que tuvieran relación con la Marina.

Grande fue la actividad de nuestra Armada, en cuanto a viajes, por estos años. Por el año 1803 tienen lugar varias expediciones, entre otras, la del brigadier don Dionisio Alcalá Galiano que, con la fragata *Solidad*, visitó Grecia, Siria, Egipto y Berbería, con el encargo de "fijar exactamente en latitud y longitud, los puntos principales de la costa para trabajar y publicar en la Dirección de Trabajos Hidrográficos la hoja tercera y última de nuestra gran carta nacional del Mediterráneo. De camino exploraba los mejores puntos donde convendría establecer nuevas relaciones de comercio y abrir entradas ventajosas á nuestras producciones... en los puertos de Levante". El capitán de navío don Joaquín Fidalgo, "buscaba y situaba... todos los bajos que hacen peligrosa la navegación desde Cartagena de Indias hasta Cuba". Don Ciríaco Ceballos, capitán de navío, exploraba las costas occidentales del Seno mejicano y el de fragata don José del Río, las meridionales de la isla de Cuba. En las costas occidentales del Virreinato de Nueva Granada, don José Colmenares, don Mariano Ysasviribil y don José Moraleda, con las corbetas *Pastor* y *Extremeña* y el bergantín *Peruano*, estaban destinados "para el reconocimiento y descripción de los principales de aquellos parajes". El capitán de fragata don Juan Vernaci, con la fra-

gata *Ifigenia*, pasó a las costas de Coromandel y, después, por el estrecho de Malaca, a Manila, para aumentar y mejorar las descripciones que se tenían y publicarlas la Dirección de Hidrografía. El teniente de fragata don Joaquín Lafita, que de Manila a Nueva España, durante este viaje, corrigió errores notables sobre el estrecho de San Bernardino. Pero la expedición que, por su carácter internacional y filantrópico, merece resaltarse es la de la vacuna: el 30 de noviembre (1803) zarpó de La Coruña la corbeta *María Pía*, del mando del teniente de fragata don Pedro del Barco, con el médico don Francisco Javier Balmís, al que acompañaban un cierto número de niños expósitos, su misión era llevar a otros países la vacuna antivariólica; la operación se desarrolló con éxito, dando la vuelta al mundo.

De la eficacia de la Real Armada tenemos el testimonio del barón de Humboldt que, en su *Análisis razonado del Atlas de Nueva España* (t. V), dice: "Como el Gobierno español ha hecho de veinte años á esta parte, con una liberalidad extraordinaria, los mayores sacrificios para la perfección de la astronomía náutica y para la demarcación exacta de las costas, se puede esperar que seguirá atendiendo y mejorando la geografía de sus vastos dominios de las Indias. Esta esperanza es tanto más bien fundada cuanto que la Marina real posee una excelente colección de instrumentos, y hay en ella astrónomos muy ejercitados en la práctica de las observaciones. Ya se acabaron aquellos tiempos en que los gobiernos, buscando su propia seguridad en el misterio, temían revelar á las naciones rivales las riquezas territoriales que ellos poseían en las Indias. El actual rey de España ha mandado que se publicase á expensas del Estado la demarcación de las costas de los puertos, sin ningún temor de que los planos más circunstanciados de La Havana, de Veracruz y de la embocadura del río de la Plata anden en las manos de las naciones que, por la vicisitud de las cosas humanas, han sido ó podido ser enemigas de la España...".

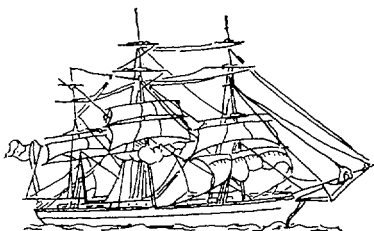
La Marina Mercante también fue objeto de atención, realizándose obras en varios puertos; el de Ferrol "fué puesto al igual de Cádiz y de los demás de primer orden"; se reconstruyó el de Abanto (Vizcaya); se construyó uno en Tarragona, que carecía de él. En cuanto a la navegación y el comercio de buques españoles, se concedieron nuevas gracias; sobre los beneficios otorgados por la cédula de 13 de abril de 1790 a los constructores de barcos mercantes, se añadieron recompensas y franquicias especiales a los armadores en corso; se devolvieron a los hombres de mar sus antiguos fueros y su privilegio exclusivo de la navegación y pesca *en cuanto baña agua salada*. Se mantuvieron todas las mejoras legislativas en materia de comercio y navegación del anterior reinado, extendiendo aquellas ordenanzas y leyes "con favores y ampliaciones á la libertad de comercio...". También se protegieron las fundaciones comerciales que, por azares de la guerra, algunas, se hallaban en bancarrota, tal como la compañía de Filipinas, y "con más

ó menos suerte, cuanto permitían las circunstancias”, se conservaron las compañías de La Habana y Málaga; en cuanto a la de Seguros Marítimos y Terrestres, con sede en Madrid, “prosperó y tuvo aumento”.

Colofón.

Creo que para juzgar a una persona, especialmente si ésta es de relieve, es preciso situarse en la época, conocer las costumbres, forma de pensar y de obrar de los contemporáneos, en general todo lo que se refiera a la sociedad de entonces y, como en el caso de Godoy, la política interna y externa, medios económicos y de otra índole con que contaba para procurar llevar a buen fin lo que a él se le encomendó, el Gobierno de España. Ciertamente es que el momento de acceder al poder, su entorno y la forma de obtenerlo no eran precisamente normales, consecuencia de todo ello es que, Godoy, si bien contó en un principio con gran número de amigos, muchos de los cuales le traicionaron a su caída, no menos cierto es que también tuvo muchos enemigos, y de calidad; empezando por el príncipe de Asturias, luego rey Fernando VII, al que su preceptor el canónigo Escoiquiz (del que, forzoso es decir, fue sugerido como tal por Godoy a los reyes, como *persona de confianza*), inculcó un odio feroz al *tirano*; la Inquisición; parte del clero, sobre todo del alto; gran parte de la nobleza, que no le perdonaba, ni sabía comprender, las razones de su rápido encumbramiento, y gran número de personas de todos los estamentos sociales que, la mayoría, sin tener motivo aparente para ello, le profesaron una enemistad manifiesta, recordemos a uno de estos *enemigos*, el ingeniero Hidráulico y buen poeta don José Mor de Fuentes, que, en su *Bosquejillo de la vida y escritos*, cuenta cómo conoció a Godoy, a quien, sin conocerlo, atacó en versos y en todo lo que pudo. Dice que, cuando visitó París (año 1834), en ocasión de estar paseando, se encontró con Mr. de Esmenard, antiguo amigo, al que acompañaba “un sujeto de alguna edad, grueso, pero ágil y de una traza regular”, quien, al acercarse Mor, se separó de su compañero. A la mañana siguiente de nuevo se encuentra con Esmenard, que le manifestó ser Godoy su acompañante y que, éste, al enterarse era Mor al que había saludado manifestó deseos de conocerle. Pasados varios días, se encontró cara a cara con Godoy, que, al verlo, le dijo: “*Quiero conocer á V., Puede ser, le contesté y decliné mi nombre. Ya dije la otra tarde á Esmenard que le conocía á usted mucho. Nosé como puede ser eso, le repliqué, encogiéndome de hombros, porque yo no iba por allá. Aunque la persona no venía, me dijo (con halagüeña sonrisa), me llegaban los escritos, y siguió en términos casi requebrándome como á una Dulcinea, por donde inferí que no era tan irracional como suponíamos cuantos no lo habíamos tratado...*”. Y así ocurrió con gran parte de sus enemigos.

Actualmente, el historiador, ya varias veces citado, don Carlos Seco Serrano, escribe: “La generosidad de Godoy no se ejerció tan sólo con los que más o menos descubiertamente solicitaban sus favores, sino con los mismos que se le mostraron enemigos..., en realidad, lo que no puede ser negado al príncipe de la Paz —y esto lo sitúa en la vertiente más noble de la Ilustración— es que durante el período de su mando la benignidad con que trató a tirios y troyanos fue más que liberal.”



BIBLIOGRAFIA

- Pedro Aguado Bleye: *Manual de Historia de España*. Madrid, 1963.
Cesáreo Fernández Duro: *Armada Española*. Madrid, 1895-1903.
Manuel Godoy: *Memorias*. B.A.E. Madrid, 1965.
Museo Naval: Manuscritos y papeletes varios.
Carlos Seco Serrano: *Godoy, el hombre y el político*. Madrid, 1978.

REAL OBSERVATORIO ASTRONOMICO Y OTROS CENTROS CIENTIFICOS DE LA ARMADA

Ana María VIGON,
del Cuerpo Facultativo de Archivos

Real Observatorio.



CUANDO, concluida la comisión de Quito, regresó Jorge Juan de América, fue destinado muy pronto a Inglaterra, con diversos fines. Uno fue el de visitar los arsenales y procurar contratar gente que aplicara los principios de la construcción naval inglesa en nuestros arsenales; otro, el de adquirir instrumentos y aparatos aplicables a la mejora de la navegación. Entre él y Ensenada se estableció una relación muy estrecha, pues a ninguno de los dos se ocultaba la necesidad de perfeccionar la Marina no sólo en cuanto a la construcción de los buques, sino también en cuanto a los conocimientos que debían poseer los individuos que los dirigían.

De esta necesidad nació el Real Observatorio de Cádiz, que, en principio, había sido concebido como una especie de aula superior y laboratorio especialísimo, en el que los guardias marinas pudieran formarse en estas disciplinas, además de constituir, en el extremo meridional de la Europa occidental, un centro de observaciones astronómicas complementario de los que ya existían en París, Greenwich y Berlín. En septiembre de 1748 fue nombrado director de la Academia de Guardias Marinas el ilustre astrónomo francés Luis Godin, con el que habían colaborado Jorge Juan y Antonio de Ulloa en la medición del meridiano de Quito y había quedado en Lima como profesor y cosmógrafo. Jorge Juan fue nombrado alférez de la Compañía de Guardias Marinas el 25 de febrero de 1749 y comandante de ella el 13 de septiembre de 1751. El 21 de octubre del mismo año llegó Godin a Madrid y pasó, inmediatamente, a hacerse cargo de su puesto de director de la Academia. En 1769, la Academia se trasladó a San Fernando.

El Observatorio se instaló en el llamado Castillo de la Villa, que era también cuartel de la Compañía de Guardias Marinas. Cuando

llegaron los instrumentos y libros que había adquirido Jorge Juan en Londres y París, los dos científicos iniciaron las observaciones y trabajos con la ayuda de los oficiales y guardias marinas que parecían más aptos para estos estudios.

Años más tarde, el 6 de agosto de 1768, fue nombrado director de la Academia y, por consiguiente, del Observatorio, Vicente Tofiño de San Miguel, quien de teniente de Infantería en el Regimiento de Soria había pasado a maestro de Matemáticas de la Academia de Guardias Marinas en 1755, y se le había hecho teniente de fragata el 28 de julio de 1757. Tofiño, con su discípulo José Varela, inició, en junio de 1773, una serie de observaciones astronómicas, que se publicaron en dos tomos en 1776 y 1777 y comprendían el período de 1773 a 1776. Pero, a pesar de esta publicación, este período que comienza a la muerte de Jorge Juan representó una decadencia de las actividades del Observatorio.

Jorge Juan había fallecido en Madrid el 21 de junio de 1773. El 15 de julio del mismo año fue nombrado capitán de la Compañía de Guardias Marinas Francisco Javier Winthuysen y Ticio. Los astrónomos del Observatorio, que, al mismo tiempo, eran profesores de los guardias marinas, procuraban conciliar ambos servicios; pero el nuevo jefe que había sustituido a Jorge Juan en el mando de la Compañía prohibió terminantemente a aquéllos que pasaran a Cádiz, de modo que las observaciones y demás trabajos astronómicos se realizaron desde entonces de modo intermitente y, en los últimos años del decenio, quedaron prácticamente abandonados.

A comienzos de mayo de 1783, el ministro Valdés destinó para estudiar la práctica y teoría astronómica en el Observatorio a los alféreces de navío José Espinosa y Tello y Alejandro Belmonte, y los de fragata Julián Ortiz Canelas y José de Vargas Ponce, bajo las órdenes del director de las Academias de Guardias Marinas, Vicente Tofiño de San Miguel, y para que se ejercitasen ampliamente en el uso de los distintos instrumentos e hicieran prácticas de observación, los dejó exentos de todo otro servicio en el Departamento. En junio del mismo año Tofiño se hizo cargo de la recién creada Comisión de Cartas marítimas de la península, facultándole para nombrar a los oficiales que conceptuara más idóneos para formar parte de esta Comisión; fueron designados, naturalmente, los oficiales destinados en el Observatorio y permanecieron en ella hasta fines de 1788, en que se concluyó.

En el primer período del Observatorio nadie se había ocupado en reglamentar los trabajos, redactar estatutos o crear escalafones. Eran personas que creían en la posibilidad de establecer un centro científico importante, para el que adquirieron los mejores instrumentos que entonces había en Londres y París y los mejores libros que en materias astronómica y matemática pudieron encontrar. El proyecto fundamental de Valdés era formar un grupo de oficiales capacitados para levan-

tar las cartas de las costas de España: de momento, sólo interesaba acelerar al máximo el aprendizaje de los oficiales elegidos.

Cuando ya estaba próxima la fecha en que la Comisión de Cartas marítimas iba a dar fin a sus trabajos, el 10 de mayo de 1788 redactó Vicente Tofiño una breve Instrucción sobre las tareas en que podrían

emplearse José O'Connock, Máximo de la Riva Agüero y Sebastián Páez de la Cadena, que habían sido destinados por Real Orden en el Observatorio; al remitírsela, les anunciaba la llegada de Joaquín Francisco Fidalgo, maestro de Matemáticas de la Compañía de Guardias Marinas, que debería instruirles en el manejo de los instrumentos y a quien correspondería la adquisición del material que juzgase necesario para los trabajos. En octubre se hallaban nombrados para el servicio del Observatorio el capitán de fragata Alejandro Malaspina; los tenientes de navío Miguel Gastón, Dionisio Alcalá Galiano, José O'Connock y Alejandro Belmonte; el teniente de fragata Julián Ortiz Canelas;

los alféreces de navío Sebastián Páez de la Cadena, Máximo de la Riva Agüero y Juan Vernacci, y el alférez de fragata José Ortiz Canelas.

Se empezaba a sentir entonces la necesidad de fijar un sistema de trabajo y servicio en el Observatorio para evitar interferencias entre unos y otros. No había regresado aún Tofiño y, aunque por su catego-



Jorge Juan.

ría correspondía la Jefatura interina a Malaspina, quiso, en principio, que el proyecto de reglamento se elaborase entre todos. Con este fin celebraron varias reuniones, pero como en ellas no se resolviera nada decidió Malaspina que cada uno expusiera por escrito su parecer y se remitieran todos ellos a Mazarredo, que desde agosto de 1786 era capitán-comandante del Cuerpo de Guardias Marinas, y, por tanto, jefe superior del Observatorio. En diciembre envió Mazarredo a Malaspina una instrucción provisional del método de servicio y tareas de oficiales destinados al Real Observatorio de Cádiz.

En carta de enero siguiente Malaspina aceptó esta instrucción con algún retoque, pues no admitió ser el jefe de ninguna de las guardias. En esta carta sugería también la posibilidad de formar un Cuerpo de Astrónomos, análogamente al de Ingenieros Hidráulicos que se había creado en 1770. En marzo de 1789 se aprobó un plan presentado por Mazarredo sobre organización del Observatorio. En él proponía se designasen cuatro oficiales permanentes en el Observatorio, durante cuatro años. El 14 de julio siguiente se nombraron los cuatro oficiales de destino permanente y quedaron otros ocho como asociados. En la misma Real Orden se ratificó el destino de dos pilotines o dos pilotos segundos que ya asistían para funciones subalternas; el año 1794 se aumentó en uno el número de éstos.

El 14 de agosto de 1789 dirigió Tofiño a Mazarredo un plan de trabajos para los oficiales del Observatorio que había elaborado, pero que no llegó a cuajar; y en octubre del mismo año Tofiño fue separado de la Dirección de Academias de Guardias Marinas y, por consiguiente, de la del Observatorio, también. Le sustituyó Cipriano Vimercati, que un año más tarde iba a ver aumentadas las obligaciones de su equipo de colaboradores con una nueva tarea: la formación de las Efemérides o Tablas astronómicas que acompañaban al Estado General de la Armada; y tanto éstas como el Almanaque Náutico debían calcularse con cuatro años de antelación.

En mayo de 1794 Vimercati solicitó que se nombraran cuatro individuos expertos en cálculo para que colaboraran en la formación del Almanaque Náutico; designados en julio del mismo año, se aumentaron a cinco en diciembre del año siguiente; a seis, el 22 de febrero de 1804, mediante el nombramiento de uno en comisión, y el 11 de marzo de 1809 se añadió otro más como agregado.

El 9 de septiembre de 1798 se separó la dirección del Observatorio de la de la Academia de Guardias Marinas, pero continuó dependiente del comandante del Cuerpo de Guardias Marinas hasta 1818. En el mismo mes sucedió Rodrigo de Armesto a Vimercati en la dirección del Observatorio. El 24 de octubre presentó un plan de tareas para este Centro, que fue aprobado en 28 de noviembre siguiente. En este plan figuraba la adquisición de nuevos instrumentos y en la orden de aprobación se autorizaba a Mazarredo para adquirirlos en Londres.

Para estas fechas ya se había realizado el traslado del Observatorio al nuevo edificio construido en la Isla de León.

El 25 de octubre de 1790 había propuesto Mazarredo ciertas obras en el castillo para evitar que la salinidad del aire dañara a determinados instrumentos, pero teniendo en cuenta que la Academia de Guardias Marinas se había trasladado a la población de San Carlos y que la dirección de ambos centros residía en la misma persona, se consideró más acertado reunir, en la nueva población, el Observatorio Astronómico al Cuartel de Guardias Marinas. Se comisionó a Mazarredo, Vicente Tofiño, el marqués de Ureña y Cipriano Vimercati para que determinaran el lugar en que debía construirse el edificio; después de algunas deliberaciones se decidió hacerlo en un cerrillo inmediato a la Torre Alta, en terrenos pertenecientes al conde de este título, que se había negado a vender la Torre; se adquirieron los terrenos; se aprobaron los planos del marqués de Ureña; se iniciaron las excavaciones el 23 de mayo de 1793; se puso la primera piedra el 3 de octubre y en junio de 1797 se entregó la obra concluida. En el año siguiente, después de instalar los instrumentos en los lugares previstos, se iniciaron allí las observaciones. A partir de 1801, el Almanaque Náutico se calculó con referencia a la longitud del meridiano de San Fernando, como anteriormente se hiciera con respecto al de Cádiz.

En el nuevo Observatorio se habían preparado, además de las salas de observación y de cálculo, alojamientos para los astrónomos y el alcaide y obradores de relojería y de instrumentos. El primer alcaide del Castillo y Observatorio había sido nombrado el 27 de enero de 1789 a propuesta de Mazarredo con encargo de atender a que el portero mantuviera el aseo y conservación de los alojamientos y dependencias y para tener a su cargo los instrumentos del Observatorio, que se le entregarían con inventario. Hasta entonces había realizado estas funciones el padre Francisco Alejos, que durante diecinueve años había velado por la buena conservación de los instrumentos, aunque éstos estuvieran, en realidad, a cargo del director; también se había ocupado de que asistiera regularmente el instrumentario Francisco Sierra, encargado de la revisión de aquéllos, que aparece con este título desde 1769. Por sus achaques y avanzada edad fue jubilado Alejos en estas fechas y, a partir de 1789, figuró siempre el alcaide en la plantilla del Observatorio.

En cuanto a los obradores, ya había propuesto Jorge Juan en 1765 que se enviaran a Londres dos o tres relojeros habilidosos para que aprendieran el arte de mantener en buen estado los cronómetros y demás aparatos de precisión que se habían adquirido allí y en París, pues componerlos en el lugar de origen, además de ser costoso, tenía la dificultad del transporte, que siempre podía producir deterioros en ellos. Del mismo modo debían enviarse a aprender en el extranjero a los instrumentarios, a quienes iba a corresponder la tarea de limpiar y

conservar los instrumentos astronómicos que se habían instalado. Por otra parte, si aprovechaban las enseñanzas, tanto unos como otros podían ser capaces de construir aparatos semejantes a los que por entonces se contaba e incluso de introducir mejoras en ellos.

Mazarredo era también partidario de que los instrumentarios y relojeros que se habían de emplear en el Observatorio fueran a aprender



Mazarredo.

las delicadezas de su oficio en Londres y París y de que prolongaran sus aprendizajes allí hasta que fueran capaces de enseñar a otros lo que habían aprendido. Cuando consiguió la aprobación de esta propuesta, eligió en la Real Escuela de Relojería —instalada en la calle del Barquillo, de Madrid— el que por sus condiciones le pareció más adecuado: fue éste Cayetano Sánchez, que fue pensionado a París para aprender, bajo la dirección de Ferdinand Berthoud, el arte de lo que se

llamaba relojería sublime. Estuvo en París desde 1789 a 1793 y a su regreso propuso se nombrara oficial suyo a Eugenio Cruzado, también alumno de la calle del Barquillo, al que se contrató ese mismo año. Cuando murió Cruzado, le sucedió como oficial de relojería Carlos La Rue, que había estado pensionado en París y Londres; pero tanto La Rue como Sánchez fallecieron en la epidemia de Cádiz en 1800. En 1798 había muerto en París Antonio Molina, otro artista relojero que había estado en Londres y regresado a Cádiz en 1795.

Este aspecto de la empresa parecía condenado al fracaso. Sin embargo, en noviembre de 1800, Louis Berthoud, sobrino de Ferdinand, que había heredado la habilidad y los conocimientos de su tío, propuso a Mazarredo enseñar en cuatro años a dos aprendices para que ocuparan el lugar de los que habían fallecido. Se aceptó la propuesta, que Mazarredo trasladó, y fueron elegidos Agustín Albino y Blas Muñoz para ir pensionados a París. Regresaron en 1806 y en 1807 remitieron a Mazarredo un plan para enseñar este arte a cuatro jóvenes en ocho años, que fue aprobado el 16 de febrero del mismo año. En 1812 se les autorizó a montar un obrador particular para ayudarse económicamente en las críticas circunstancias en que se hallaba España, pero con la obligación de conservar los aprendices. Albino murió en 1813 y Muñoz fue trasladado a Madrid en 1818, cuando se cerró el taller de relojería del Observatorio de San Fernando.

También había muerto en la epidemia de 1800 Lorenzo Labora, que había sido nombrado instrumentario del Observatorio en 1797. El obrador de instrumentos náuticos permaneció en el arsenal hasta 1810. El 9 de abril de este año se dio la orden para que se instalara en las salas previstas en el Observatorio a este fin. Era director de instrumentos náuticos del arsenal Francisco Martínez, que para llevar a cabo este traslado tuvo que realizar una serie de obras en la dependencia para adaptarla a los aparatos que habían de montarse allí. Realizadas las obras, en el mismo año se verificó el traslado, sin daño de los aparatos, ni del edificio. A Labora sucedió como instrumentario Miguel Borxes, que había realizado su aprendizaje en Londres; murió en 1812. En 1814 fue nombrado José Díaz Munio, que en 1831 iba a ser, también, relojero del mismo Centro.

En 1801 la dirección del Observatorio había pasado, interinamente, de Rodrigo de Armesto a Julián Ortiz Canelas. El 2 de julio de 1804 se le confirió el empleo en propiedad; y desde 1804 a 1813 no mostró Canelas ninguna urgencia por introducir modificaciones en la organización de las tareas y administración del Observatorio, con las que aparentemente estaba conforme. En 1813, una afección a la garganta le llevó a buscar en Inglaterra, primero, y luego, en Francia el remedio para su mal; y no regresó hasta 1817.

El 7 de mayo de 1813 fue nombrado Director interino Joaquín Francisco Fidalgo; en su ausencia, ejercería este cargo el Director de la

Escuela de San Telmo. Y el 9 de julio del mismo año se dio orden para que en el Observatorio de la Isla se enseñara el curso de Astronomía, luego que los oficiales dedicados a los estudios mayores estuvieran en aptitud para emprender aquél.

El 2 de septiembre siguiente, por decreto de Cortes, se dio a la oficina de efemérides la planta de cinco calculadores y dos meritorios. En octubre se estableció que para cubrir estas plazas el director del Observatorio debía elegir a los mejores que se pudieran encontrar en las brigadas de Artillería de Marina. En cambio, nada se determinó sobre un plan de tareas en esta Oficina, que fue presentado con sucesivas adiciones desde 1808 a 1813 por calculadores de ella y, en la última fecha, por el director interino, Joaquín Francisco Fidalgo.

Ortiz Canelas regresó a Cádiz en enero de 1817 y el 26 de junio presentó su plan de gobierno y administración para el Real Observatorio, que fue aprobado el 10 de julio de 1818. En su primer artículo establecía la independencia del Observatorio de cualquier autoridad que no fuera la del Rey, a través del ministro de Marina. Los oficiales subalternos serían nombrados por éste a propuesta del director del establecimiento.

Las observaciones estaban a cargo del director, que distribuía las tareas entre los subalternos. Su publicación se haría por contrata con un librero, pues la imprenta se desharía y sus útiles se venderían, a excepción de los caracteres facultativos, que se entregarían, a su justo precio, al librero, con quien se contratara la publicación de los trabajos del Observatorio. En cuanto a la formación, impresión y despacho del Almanaque civil y general de las provincias españolas y posesiones españolas en Africa, que en 28 de septiembre de 1811 se había concedido un privilegio exclusivo, confirmado el 3 de junio de 1814, al Observatorio, continuaba éste encargado de su formación, pero su impresión y venta se haría por subasta en cada una de las provincias. En la "Gaceta" de 7 de noviembre de 1820 apareció la orden de traslado de este privilegio al Observatorio de Madrid, pero el 13 de noviembre de 1823 se devolvió al de San Fernando.

En el plan de Canelas se preveía la adquisición de un nuevo círculo mural, un antejo meridiano y otros instrumentos, además del arreglo de los existentes. Para que los muros soportaran el peso de los nuevos aparatos que se iban a instalar, habían de realizarse, primero, obras de fortalecimiento en ellos. Se ordenaba la disolución de los obradores de instrumentos y de relojería. Los empleados en aquél pasarían al arsenal y para la limpieza y conservación de los aparatos del Observatorio se pediría al obrador de instrumentos del arsenal un obrero capacitado siempre que fuera necesario. En cuanto al relojero, ya se dijo que con este motivo fue trasladado al Observatorio de Madrid.

El 16 de marzo de 1831 se aprobó un nuevo Reglamento para el Observatorio. Declaraba la total independencia del Centro y de los

individuos en él destinados, respecto al capitán general del Departamento y confirmaba que sólo recibía las órdenes del rey, a través del ministro de Marina. Se confirmaba también el privilegio exclusivo de formación, publicación y venta del Calendario civil; sus productos constituirían el fondo económico del establecimiento. Como ayudantes de observación se utilizaría el meritorio o meritorios que el director destinara a este fin, alternativamente, de la oficina de efemérides.

En esta oficina se debían calcular el Almanaque Náutico, para cuya formación tenía que conservarse la anticipación de cuatro años anteriormente prevista y debía remitirse a fin de cada año al ministro para que resolviera sobre su impresión; y el Almanaque civil o Calendario de todas las provincias de la península e islas adyacentes, que debía remitirse a fines de mayo a la misma autoridad para que éste las enviara a las provinciales que debían disponer la correspondiente subasta.

La admisión de meritorios, así como sus ascensos y los de los calculadores, se habría por Real Orden a propuesta del director del Centro. Como los meritorios prestaban también servicio en la oficina de observaciones, podían también optar, en determinadas condiciones, a las plazas de astrónomos. Cuando se producía una vacante de astrónomo, correspondía al director proponer la persona o personas que creyera más adecuadas para cubrirla, sin tener en cuenta su clase o servicios anteriores, porque estos destinos no debían considerarse de escala; también debía informar para sus ascensos. Además de las observaciones prefijadas, correspondía a esta oficina la formación de un diario meteorológico con el que debía finalizar el volumen de observaciones de cada año, que en el mes de enero se enviaba al ministro para que dispusiera su publicación.

El Reglamento establecía detalladamente las obligaciones de cada uno de los funcionarios, desde el director hasta el alcaide. Por primera vez, se creó la plaza de contador para que llevase la cuenta y razón de los ingresos y gastos del centro; pero esta disposición quedó anulada por Real Orden de 20 de octubre de 1834, que suprimió esta plaza, que en adelante sería desempeñada por uno de los empleados, como sucedía anteriormente. En Real Orden de 3 de junio de 1840 se aprobaron varios artículos adicionales al Reglamento; uno de ellos añadía tres submeritorios para que ayudasen en la oficina de efemérides.

El 20 de mayo de 1856 se crearon tres plazas de aspirantes de la oficina de efemérides. Para su ingreso debían contar más de dieciséis años y menos de veinte; probar sus conocimientos de Aritmética, Álgebra, Geometría y Trigonometría mediante un examen, fijándoseles el orden de antigüedad por el resultado de este examen y sus conocimientos de idiomas; no tendrían sueldo ni gratificación alguna en los cuatro primeros años, a no ser que por vacante de submeritorios pudieran acceder a esta plaza; después de los cuatro años comenzarían a cobrar como

submeritorios; y todos los años debían examinarse para comprobar sus progresos. En septiembre se estableció un curso de estudios superiores de Matemática pura, Mecánica, Física y Astronomía. El año siguiente se dio orden de crear cursos de idiomas en el mismo Centro y, por la importancia del alemán en todos los aspectos científicos, se organizó el de este idioma en el mismo año.

El 8 de octubre de 1859 se aprobó un nuevo Reglamento orgánico del Observatorio, que modificaba ligeramente el proyecto presentado por el director mismo, Francisco de Paula Márquez, el 21 de septiembre de 1858. En 1862 se modificaron algunos artículos de este reglamento y se creó una clase de Química e Historia Natural para el curso de estudios superiores.

El 11 de agosto de 1869 se dispuso aumento del personal del Observatorio en dos terceros calculadores, dos cuartos y dos meritorios. En octubre se aprobó un reglamento para la Academia de Estudios Superiores de la Armada. El 24 de mayo de 1872 se introduje-

ron varias modificaciones en el reglamento de esta Academia, que, en lo sucesivo, se llamó de Estudios de Ampliación de Marina, y el 29 de marzo del año siguiente se rectificó nuevamente en lo relativo a ascensos del personal que cursaba estudios en ella.

El 29 de mayo de 1873 se aprobó el reglamento del Instituto y Observatorio de Marina de San Fernando, que precisaba una reorganización, teniendo en cuenta las modificaciones sufridas por el centro hasta



Tofiño.

entonces; este reglamento fue redactado por Claudio Montero y Gay, jefe de la sección de establecimientos científicos del Ministerio; el director del Observatorio, Cecilio Pujazón, y el primer observador, José López de Ayala. Constaba de catorce capítulos.

Para lograr un mejor desempeño de las misiones encomendadas al centro se distribuyeron en cuatro secciones: la primera se ocupaba de la adquisición de cronómetros e instrumentos para la Armada y de los expedientes relativos a estos asuntos; la segunda, del curso de estudios de ampliación; la tercera, del cálculo del Almanaque Náutico y de su impresión, y la cuarta se dividiría en dos subsecciones: la primera se ocupaba de los trabajos astronómicos y la segunda de las observaciones y de las experiencias físicas. También residían en esta sección el archivo y la biblioteca.

Los capítulos II, III, IV y V del reglamento se referían a las obligaciones y derechos del inspector, director, subdirector y oficiales de la Armada destinados allí. El capítulo VI correspondía a los astrónomos, cuyo número y clases fueron:

- 2 astrónomos jefes de primera clase.
- 3 astrónomos jefes de segunda clase.
- 4 astrónomos de primera clase.
- 4 astrónomos de segunda clase.
- 4 astrónomos de tercera clase.
- 6 ayudantes astrónomos.

Los astrónomos, que no pertenecían a Cuerpos militares, fueron considerados como cuerpo político-militar. El ingreso se hacía en la clase de meritorio, previo examen; las condiciones eran: no tener menos de quince años ni más de dieciocho; no padecer enfermedad que dificultara la prestación de servicio; saber leer y escribir correctamente el castellano y aprobar el examen de Aritmética, Álgebra y Geometría pura, Trigonometría plana y esférica y traducción correcta del francés. Los meritorios aprobados recibirían clase durante dos años y luego serían sometidos a un examen de aptitud para poder ascender a las vacantes de aspirantes de astrónomos que se hubieran producido. Se fijaba un sueldo anual de 1.000 pesetas para los meritorios, que tendrían la consideración de guardias marinas. Los ascensos tenían lugar por antigüedad. Los ayudantes, para ascender a astrónomos de tercera clase, además de haber cumplido dos o más años de servicio en su clase, necesitaban probar en examen haber hecho un curso de Mecánica, otro de Física y otro de Astronomía y traducir inglés y alemán.

En los artículos siguientes se establecían los derechos y obligaciones que correspondían a los astrónomos. Los capítulos VII al IX se referían a los artistas instrumentario y relojero, al contador y al escribiente, conserje y ordenanzas. El X trataba del régimen interior de las sec-

ciones; el XI, de las academias; el XIII, de la biblioteca y archivos; el XIII, de la cuenta y razón, inventario y pliegos de cargo, y el XIV comprendía disposiciones transitorias para la adaptación del establecimiento al nuevo sistema.

El reglamento se publicó en la "Gaceta" de 2 de junio. La Real Orden de 5 de diciembre de 1877 equiparó el personal de astrónomos, en cuanto uniforme y honores, con el del Cuerpo General, en la forma:

- Astrónomos jefes de primera y segunda: tenientes de navío de primera.
- Astrónomos jefes de primera y segunda clase e instrumentario: tenientes de navío.
- Astrónomos de tercera clase: alférez de navío.
- Ayudantes astrónomos: alférez de fragata.

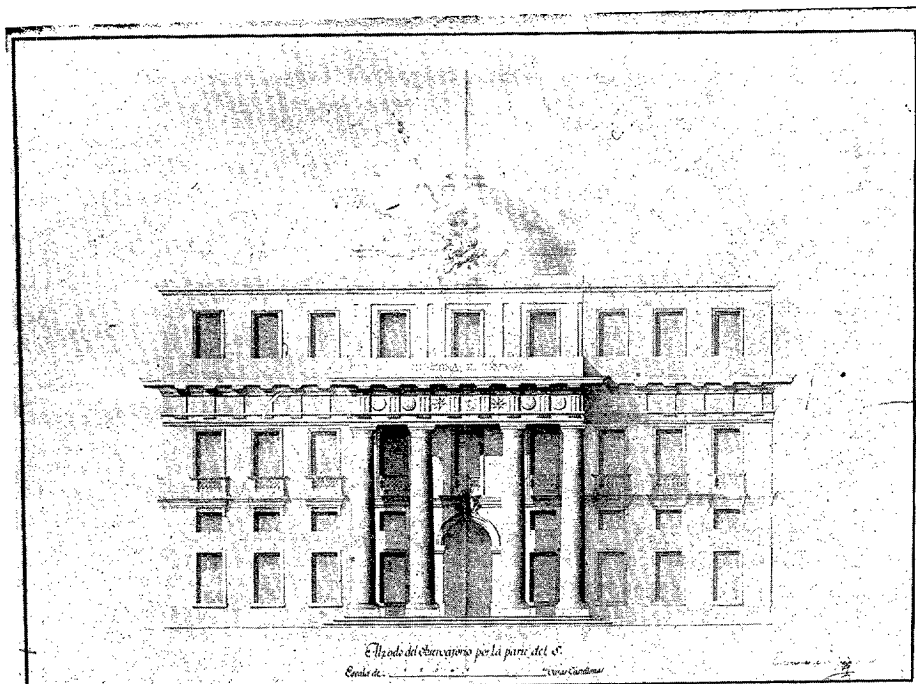
La Real Orden de 19 de junio de 1878 amplió a veinte años la edad máxima para ingreso como meritorio. La de 8 de junio de 1881 aumentó dos plazas de astrónomos de segunda clase.

Centro Meteorológico.

Una disposición de 28 de septiembre de 1876 propuso la creación de un Centro Meteorológico en el Observatorio de San Fernando. En el mes de noviembre del mismo año se procedió a la reforma de algunos artículos del reglamento del Instituto y Observatorio. La creación del Centro Meteorológico tuvo lugar por Real Orden de 26 de abril de 1877, en los términos y con el personal que se expresaba en ella.

Por Real Orden de 11 de octubre de 1880 se aprobó el reglamento para el servicio de Meteorología marítima, que constituyó la sección quinta del Instituto y Observatorio de Marina de San Fernando. Para conseguir los objetivos que se proponía, establecía la creación de estaciones de primera y segunda orden en las Capitanías de puerto, Ayudantías de Marina o Semáforos existentes en los puntos de la costa que se señalaban, dotándolas con los instrumentos que les correspondía según su orden y se relacionaban en el mismo reglamento. También disponía que en todos los buques de guerra se llevara un diario meteorológico —que en ocasiones determinadas se remitiría al Centro—, además de los estados diarios de las observaciones de esta clase, que se enviarían los días 1 y 16 de cada mes o al rendir viaje, si se hallaban fuera de puerto. Los comandantes de los buques mercantes nacionales serían invitados a tomar parte en el sistema de observaciones meteorológicas y, a los que aceptasen participar, se les proporcionaría estados, diarios e instrucciones para que, una vez cumplimentados, los entregaran a los capitanes de los puertos en que rindieran viaje.

En otros artículos se refería al sistema de trabajo, que con los diversos medios con que contasen se seguiría en el Centro; al personal que comprendía éste; a las relaciones que debía establecer con otros centros meteorológicos nacionales y extranjeros, y a la difusión que debía darse a las noticias y predicciones del tiempo que se pudieran elaborar.



Observatorio antiguo.

El 7 de junio de 1889 se aprobó la creación de un Centro Meteorológico en La Habana y las estaciones meteorológicas que habían de depender de él; este Centro fue suprimido en 1893. La Real Orden de 15 de junio de 1911 aprobó la instalación de una estación meteorológica en la Capitanía de puerto de Santa Isabel de Fernando Poo. En la misma orden se relacionaban los instrumentos que el Observatorio de San Fernando les debía facilitar. La Ley de 30 de diciembre de 1912 sancionó la implantación de uno o varios observatorios meteorológicos en las costas norte y noroeste de España y encargó al Ministerio de Marina el estudio del punto o puntos en que se habían de establecer.

Centro de Agujas Magnéticas.

La Real Orden de 12 de diciembre de 1878 dispuso el establecimiento de un centro de agujas magnéticas en las inmediaciones del Observatorio de San Fernando. Se eligió el sitio, se aprobaron los planos y presupuestos y se iniciaron las obras. Posteriormente, se encargó a la comisión de Marina en Londres gestionar la adquisición de cierto número de instrumentos para dicho Instituto.

Cuando el jefe de la comisión anunció que el 20 de agosto de 1881 habían salido de Londres para Cádiz los instrumentos pedidos, el jefe nombrado para dirigir el centro pidió al capitán general se depositaran temporalmente en el arsenal, pues el edificio, aunque concluido, aún no estaba en condiciones para recibirlos. La Real Orden de 7 de octubre del mismo año resolvió que los instrumentos fueran sacados del arsenal y depositados en alguna de las salas del Observatorio. Poco después se comenzó a trabajar con ellos allí.

Las Reales Ordenes de 2 de junio y de 1 de julio de 1882 dispusieron la clausura definitiva del taller de náuticos del arsenal del Ferrol y que sus herramientas fueran trasladadas al Centro de Agujas Magnéticas; estableció también que, en adelante las reparaciones en los instrumentos y agujas de los buques del Departamento de Ferrol se ejecutasen en este centro. La Real Orden de 1 de enero de 1885 circuló el reglamento que se había aprobado con carácter provisional el 28 de febrero de 1880. En él se expresaban los objetivos del centro, instrumentos de que debía estar dotado, su plantilla y los trabajos de que se había de encargar.

Por Real Orden de 25 de agosto de 1904 se reorganizaron las secciones y centros dependientes del Observatorio; el Centro de Agujas Magnéticas que formaba la sexta sección del Observatorio se fundió con la primera, o sea, la de cronómetros, y tomó el nombre de sección de instrumentos náuticos; en la misma Real Orden se autorizaba al director del Observatorio para dictar, en adelante, las disposiciones de carácter orgánico que juzgara convenientes, sin necesidad de formular reglamentos especiales.

La Ley de 12 de junio de 1909, que fijó las plantillas para los Cuerpos de la Armada, declaró a extinguir el personal de astrónomos del Observatorio de Marina de San Fernando y estableció que, a medida que éstos fueran desapareciendo, los servicios encomendados a este Centro serían desempeñados por personal de la Escala de Tierra que mostrase aptitud para ello.

El Real Decreto de 16 de abril de 1913 asimiló el Cuerpo de Astrónomos, en cuanto a clases y honores, con el Cuerpo General:

- Astrónomo jefe de primera: capitán de navío.
- Astrónomo jefe de segunda: capitán de fragata.

REAL OBSERVATORIO ASTRONÓMICO Y OTROS CENTROS...

- Astrónomo de primera clase: capitán de corbeta.
- Astrónomo de segunda clase: teniente de navío.
- Astrónomo de tercera clase: alférez de navío.
- Ayudante astrónomo: alférez de fragata.

La Real Orden de 13 de julio de 1923 dispuso se incluyera el personal de astrónomos de la Armada en la base octava del Real Decreto de 1 de julio de 1918, referente a la situación de generales, jefes y oficiales de los distintos Cuerpos de la Armada y que este personal disfrutara de iguales beneficios que los mandados para los Cuerpos de Sanidad, Administrativo y Jurídico, en el momento de retiro. El paso del tiempo vino a demostrar la ineficacia de la Ley de 12 de junio de 1909 en cuanto a la supresión del Cuerpo de Astrónomos, pues en el Instituto y Observatorio de San Fernando fue desapareciendo el personal científico sin encontrar sustitutos para él, hasta el punto de hallarse en riesgo de no poder cumplir los compromisos de orden nacional e internacional que había contraído.

El 7 de febrero de 1924 un Real Decreto del Directorio vino a reorganizar el Observatorio de San Fernando, estableciendo que los servicios encomendados al personal de astrónomos declarados a extinguir fueran desempeñados por personal técnico, en número reducido, denominado profesores-jefes que procederían de la Armada, con estudios especiales para el desempeño de sus cargos, y un personal auxiliar, sin categoría ni asimilación militar, para las prácticas de observación y cálculo, denominados observadores y calculadores. Se fijaban los sueldos y gratificaciones que correspondían a cada empleo y se aprobaba, además, el reglamento que en adelante debía regir para el centro.

El Observatorio de San Fernando tuvo a su cargo, durante algún tiempo, los servicios de Hidrografía: por Real Decreto de 7 de diciembre de 1927 fueron añadidos estos servicios al Observatorio, formando una cuarta sección, titulada Servicio Hidrográfico de la Armada. En 1944 se separó del Observatorio este servicio, para constituir el Instituto Hidrográfico. El Observatorio se reorganizó por la Ley de 15 de mayo de 1945; el nuevo reglamento se publicó el 21 de diciembre del mismo año. La Ley de 24 de diciembre de 1962 dio una nueva plantilla a este centro.

Documentación.

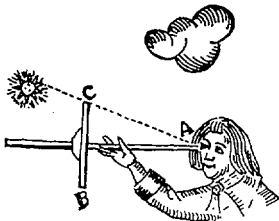
Los fondos documentales que forman esta sección del Archivo no son muy numerosos, pero permiten rehacer con bastante aproximación la historia de este centro en el período que va de 1785 a 1922 y aun con anterioridad, merced a informes hechos en períodos de reforma que se refieren a las épocas fundacionales de la institución.

Hay lagunas en la documentación. Pueden atribuirse, como en todas las demás series, a los traslados sucesivos del Archiyo, al incendio del Archivo general de Alcalá de 1939, a préstamos de documentación a Dependencias que después la extraviaron, etc.

La documentación anterior a 1785 puede encontrarse en el Archivo general de Simancas y, seguramente, en el Archivo del mismo Observatorio se hallará documentación muy interesante de todas las épocas.

Generalidad	1785 a 1922	4 leg.
Asuntos varios	1753 a 1869	6 leg.
Asuntos particulares.—Instrumentos	1785 a 1796	1 leg.
Asuntos particulares	1797 a 1804	1 leg.
Asuntos particulares.—Material científico	1823 a 1828	1 leg.
Asuntos particulares	1830 a 1932	15 leg.
Asuntos particulares.—Boletín meteorológico	1885 a 1888	3 leg.
Asuntos particulares.—Calendario civil	1786 a 1863	13 leg.
Asuntos personales (alfabetizado)		9 leg.
Astrónomos. Hojas de servicio (alfabetizados)		3 leg.

CON UN TOTAL DE 56 leg.



B I B L I O G R A F I A

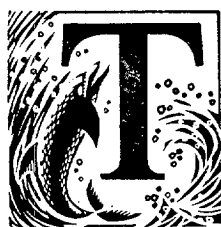
Generalidad de la Sección.
Compilación Legislativa.
Diarios Oficiales de Marina.
 "Aranzadi".
 Fernández Duro, Cesáreo: *Disquisiciones náuticas.* Vol. IV.

EL DEPARTAMENTO MARITIMO DE CADIZ SE TRASLADA A LA ISLA DE LEON

José María BLANCA CARLIER



(E.C.)



TRATARE en este trabajo sobre los distintos capitanes generales que desempeñaron el mando del Departamento gaditano cuando residía en la capital de la provincia, así como la natural reacción desfavorable del Ayuntamiento de la ciudad ante el hecho de trasladar el *cuerpo de Marina* —como se le llamaba entonces, varias de cuyas dependencias radicaban en Cádiz desde antes de constituirse los departamentos marítimos—, a la villa de la Real Isla de León (1).

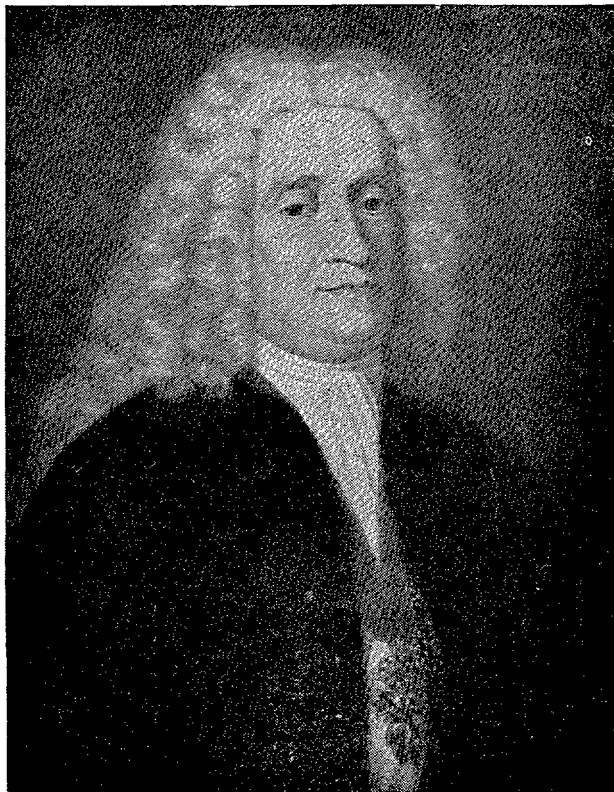
La actitud del municipio se manifestó en varias actas y escritos en los que se exponían minuciosamente las razones por las que no debía trasladarse la Marina, y se designaron apoderados para que fuesen oídas en la Corte las alegaciones que sobre el particular se habían adoptado en cabildo.

Los datos que aporto proceden de referencias escasas y dispersas en lo relativo a la capitalidad del Departamento. Por el contrario, existen varios antecedentes de algunos establecimientos navales, como Academia de Guardias Marinas, Hospital Real y Colegio de Cirugía de la Armada.

Las actas capitulares del Ayuntamiento de Cádiz son, en cambio, ricas en datos referentes a la permanencia de la Marina en dicha ciudad, así como de las visitas de ilustres personalidades. En 11 de febrero de 1717 llega Patiño de la Corte, siendo recibido por los regidores don

(1) La denominación de Isla de León se otorgó en 17 de febrero de 1490, al que hasta entonces era Logar de la Puente, dependiente del Concejo gaditano. En 21 de mayo de 1729, Felipe V incorpora la Isla a la Corona con el nombre de Real Isla de León. Carlos III, por Real Cédula de 11 de enero de 1766, concedió a la población el título de villa y por decreto de 27 de noviembre de 1813, el de ciudad con el nombre de San Fernando, por su heroica defensa contra el invasor francés.

Juan Tavira y don Pedro Villalta. Más tarde, siendo secretario de despacho de Marina, Patiño visitó Cádiz en repetidas ocasiones. Inspeccionaría el astillero de Puntales, así como las iniciadas obras del nuevo y extenso Arsenal de La Carraca, a donde se había trasladado el astillero de Zuazo o Real Carenero de la Puente, en 1724. También revistaría la compañía de guardias marinas, los batallones y las brigadas de artillería.



Patiño.

El día 30 de enero de 1717 se felicitó al ilustre marino gaditano don Andrés de Pes por su nombramiento como gobernador del Consejo de Indias. El 26 de diciembre de 1720 se designa una legacía para visitar a don Pedro de los Ríos, gobernador general de la Real Armada; en agosto de 1723 se visita al teniente general don Carlos Grillo, que asumió el mando de los galeones; en varias ocasiones estuvo en la ciudad el teniente general don Antonio Gaztañeta, experto en la dirección de construcción de naves. Hubo regidores que pertenecieron a la Marina, como don Manuel Pérez de Alderete, marqués de Casina, capitán de na-

vío, que desempeñó el puesto de procurador mayor. Era hijo del jefe de escuadra don Gabriel, que fue el tercer capitán general del Departamento de Cádiz, en 1762 (2).

Por su situación geográfica, Cádiz fue desde muy antiguo base de

(2) Se le nombró procurador mayor en 1 de enero de 1762. En 29 de agosto de 1764, por tener que zarpar para América al mando del navío *Dragón*, hubo que designarle un sustituto que desempeñase el puesto con carácter interino.

escuadras y establecimientos navales, por lo que altos cargos de las distintas armadas residieron en la ciudad.

Al advenimiento de la Casa de Borbón, Felipe V y sus ministros asumieron la tarea de unificar en una sola las distintas armadas, que con tribunales independientes y denominaciones distintas habían existido hasta entonces, lo que dispuso por una Real Cédula de 21 de febrero de 1714. Sólo se conservó por algún tiempo la escuadra de galeras en el Mediterráneo, regida por un reglamento de 12 de junio de 1728, hasta que fue suprimida por Real Orden de 28 de noviembre de 1748.

Patino distribuyó la jurisdicción de Marina en los tres Departamentos existentes en la actualidad, contando cada uno con un tercio naval dividido en provincias, partidos y trozos. Los tercios eran considerados como regimientos de milicias navales; los partidos, como batallones, y como compañías, los trozos. Según las Ordenanzas de 1793, cada Departamento estaba regido por un capitán general o comandante general. Si el mando era desempeñado en propiedad por un teniente general, llevaba anexo el título y dignidad de capitán general de Departamento. Si no se ejerciese en propiedad o no se ostentase el grado de teniente general, el mando era desempeñado con la denominación de comandante general de Departamento, al que ya hacían referencia las Ordenanzas de 1748.

Capitanes generales.

Seis prestigiosos generales desempeñaron el mando del Departamento mientras éste permaneció en Cádiz, desde 1732 a 1770. Durante este período de tiempo, los tres primeros lo ejercieron durante seis años. El cuarto estuvo diez. El quinto, que no llegó a tomar posesión, solamente lo desempeñó durante seis meses, y el último, casi veintidós años. Algunos fueron designados durante cierto tiempo con carácter interino, y en propiedad, durante el resto de su mandato.

Veamos cuáles fueron estos capitanes generales:

El primero fue el teniente general don Esteban Mary, marqués de Mary, de origen genovés, que ostentaba el mando de la comandancia de guardias marinas. El puesto de capitán general en Cádiz llevaba anexo el de director general de la Real Armada. El 6 de junio de 1734 es relevado por el ilustre teniente general don Blas de Lezo Santisteban, a quien se le concedió el título de marqués de la Real Defensa por sus hazañas en Cartagena de Indias.

El 26 de junio de 1735 ocupa el mando del Departamento, con carácter interino, el jefe de escuadra don Gabriel Pérez de Alderete, marqués de Casinas, que lo desempeña hasta el 4 de noviembre de 1738, en que es sustituido por don Manuel López Pintado, marqués de Torre Blanca, quien, sin cesar en el puesto, asumió el mando de una escuadra, compuesta de cinco navíos y cuatro fragatas, para llevar a cabo una misión

reservada, finalizada la cual fondeó en Ferrol el 30 de mayo de 1740, desde donde, tras entregar el mando, regresó a Cádiz para reintegrarse a su cargo.

En 5 de agosto de 1749 es designado para dicho puesto el teniente general don Jacinto Ferrero Saboya, conde de Bena de Masserano, quien se hallaba de ministro plenipotenciario en Rusia, donde por su carácter se había ganado grandes simpatías, por lo cual se estimó conveniente no cesara en el cargo, por lo que no llegó a tomar posesión del mando del Departamento. Al morir en San Petersburgo, es nombrado para reemplazarle el que fue su compañero en la expedición de Orán, teniente general don Juan José Navarro de Viana y Búfalo, marqués de la Victoria, quien, a la sazón, desempeñaba igual cargo en Cartagena. Tomó posesión el 15 de marzo de 1750.

Aunque estos seis capitanes generales contaron con una brillante hoja de servicios que dieron honor a la Marina, por no hacer demasiado extenso este trabajo, sólo me detendré en exponer, sucintamente, la del marqués de la Victoria, pues, aparte de ocupar su cargo durante más tiempo que los anteriores, fue durante su mandato cuando se efectuó el traslado del Departamento a la Isla de León.

Era don Juan José Navarro hombre de vasta cultura, inclusive en materia eclesiástica. Consumado matemático, poseía gran erudición y dominaba varios idiomas. Incansable escritor, durante su permanencia en Cádiz aumentó el caudal de sus obras con muchos informes técnicos y literarios.

El 6 de junio de 1750, el Ayuntamiento de Cádiz acordó enviarle una legacía, compuesta por los regidores marqués de Cassatabanes, don Juan Montalbo y el contador don Diego Martínez, para cumplimentarle con ocasión de haber asumido el mando del Departamento.

El 29 de noviembre de 1756 es confirmado en propiedad en el gobierno supremo de la Armada, cargo que hasta entonces desempeñaba interinamente por ser el más antiguo en la escala de tenientes generales.

El 29 de agosto de 1759, sin cesar en el mando del Departamento y arbolando su insignia en el navío de ochenta cañones *Fénix*, que mandaba su yerno don Gutierre de Hevia, toma el mando de una escuadra compuesta de diez navíos de setenta cañones, dos fragatas de veintiséis y dos tartanas, zarpando rumbo a Nápoles, donde arriba el 28 de septiembre para recoger al rey Carlos III, al que desembarca en Barcelona el 16 de octubre siguiente. Con idéntico fin había zarpado de Cartagena otra flota el 19 de agosto, al mando del teniente general don Pedro Stuart, que arbolaba su insignia en el navío de setenta cañones *Galicia*. Es de notar que para esta embajada se le habían presentado al marqués dificultades por razón de su edad —contaba setenta y dos años—, dificultades que superó su prestigio. Por este hecho se le concedió el Gran Cordón de la Orden de San Genaro y el ascenso a capitán

general el 13 de diciembre, siendo el primer empleo de esta clase conferido en la Armada (3).

Por considerarla de interés transcribo la comunicación que dirigió el marqués al municipio gaditano sobre este particular: "Señor don Juan Luis de Orta. Muy señor mío: Entre las varias honras que he debido a la piedad durante su feliz transporte a estos reinos que ha concedido a mi cargo, se ha dignado S. M. conferirme la del Cordón de la insigne Orden de San Genaro y promoverme a capitán general de la Armada, concediéndome los honores anexos a esta graduación en mar y tierra, y como concibo que para el gustoso honor de tal dignidad me faltaría alguna circunstancia si no lo participo a esta excelentísima ciudad, que mimo con el amor y respeto de madre por la gustosa residencia de tantos años que en ella he disfrutado, por lo que he dispuesto para notificársela el adjunto aviso, que hago a V. S., y tenga a bien presentárselo en mi nombre, al mismo tiempo de hacer patente mi veneración y mi obsequio al noble complejo de circunstancias que la ilustran. Disimúleme V. S. esta molestia y mándeme con el seguro de la



Blas de Lezo.

(3) Con Carlos III vinieron a España algunos hombres que destacaron posteriormente en el campo de la ciencia. Entre ellos podemos citar a Cipriano Vimercati, que fue director de la Compañía de Guardias Marinas y del Observatorio. A él se debe la confección del primer almanaque náutico para 1792. En sus últimos años dejó la Marina y falleció, siendo canónigo en Santiago de Compostela.

inalterable buena voluntad de servirle que conservo con la que pido a N. S. guarde la vida de V.S. B. L. M. de V. S., su mayor y más afectuoso seguro servidor. El marqués de la Victoria.”



Por considerarla una curiosidad de indudable interés histórico, a continuación transcribo, casi en su integridad —pese a su denso contenido—, la exposición de las razones alegadas por el municipio gaditano para tratar de impedir el traslado de la Marina a la Isla. Expondré sucintamente los proyectos que no prosperaron, y para mayor claridad los clasificaremos en tres etapas: antes de 1750, de 1750 y de 1768, fechas en que se realizó dicho traslado.

Proyectos anteriores a 1750.

El primero lo rechazó Felipe IV por Real Cédula de 22 de septiembre de 1651, que decía: *no se favricasen en la Isla casas ni habitaciones algunas*. La cuestión volvió a surgir en 1695, negándola Carlos II por despacho de 2 de septiembre, confirmatorio del anterior.

En 11 de abril de 1731, Patiño comunicaría a los regidores de Cádiz que Felipe V había resuelto la improcedencia de un nuevo intento de traslado del cuerpo de Marina de la ciudad. Con idéntico resultado se desestimó un cuarto proyecto por Felipe V en 3 de septiembre de 1743, siendo ministro de Marina el marqués de la Ensenada.

En todos estos casos la decisión real imponía severas penas de *perdimentos de casas a sus dueños y galeras a los alarifes que las favricasen*.

Ni que decir tiene que en todas estas gestiones el Ayuntamiento de Cádiz había, previamente, informado sobre los inconvenientes del traslado, entre los que se destacaba el elevado coste que supondría para el erario público.

Proyecto de 1750.

Recién tomado posesión de su cargo el capitán general del Departamento don Juan José Navarro, a petición del marqués de la Ensenada, le envió, con fecha 13 de julio de 1750, un informe relativo a la elección definitiva del lugar donde había de ubicarse el nuevo Departamento y Arsenal. A la sazón reinaba en España Fernando VI.

El marqués de la Victoria se refería a la opción de trasladar la Marina a la Isla de León o a Puerto Real. Sus razones eran las siguientes:

1. La Carraca ofrece más comodidad.
2. Es más saludable el aire que el de Puerto Real.

3. La Isla puede proveer bien de agua a La Carraca por los pozos y norias y la derivable de la casa de Ricardo.

4. Tiene menos dificultades, si hubiera que traerla desde Paterna, el acercarla a la Isla que a Puerto Real.

5. La Isla, cantera de peña viva, puede proporcionar sólidos cimientos para las construcciones militares.

6. La comunicación de la Isla con La Carraca es sencilla, ya que puede bastar sólo el mantenimiento de dos barcos.

7. La Isla no necesita amurallamiento y Puerto Real sí. Ha de bastar en aquélla establecer en los caños que la aíslan servicio de vigilancia.

8. La isla en sí es el más poderoso antemural de Cádiz; siempre se ha dicho que la mayor fortificación de Cádiz es la Isla, pues ni navíos, ni un ejército establecido en Conil, Chiclana, Medina Sidonia, Jerez y aun en Puerto de Santa María podrían adueñarse de la plaza. Con tropas en la Isla, Cádiz es inconquistable. Puerto Real, por el contrario, perjudicial para el arsenal, la Isla y Cádiz.

9. Puerto Real no puede socorrer a La Carraca, como aconteció en el pasado incendio, ni Chiclana tampoco; sólo la guarnición del Puente puede hacerlo.

10. En lo único que se asemejan Puerto Real y la Isla es en que en ambas hay que hacer fábricas permanentes.



Marqués de la Victoria.

Como vemos, el marqués de la Victoria se inclinaba por las ventajas de la Isla sobre Puerto Real. El conjunto naval a organizar, a su juicio, debería consistir, cuando menos, en cincuenta navíos, ciento cin-

cuenta guardias marinas, mil artilleros y cuatro batallones, para los que debían construirse los alojamientos correspondientes, a más de la iglesia, dos hospitales y demás dependencias secundarias. En su mente nacía la que habría de ser en el norte isleño, contiguo a La Carraca, nueva población de San Carlos.

En el cabildo general, del 6 de agosto de 1750, del municipio gaditano, el procurador mayor marqués de Carballo expuso lo siguiente:

Hacer presente a la ciudad que se había hecho notoria la resolución de S. M. sobre trasladar desde este puerto, a la villa de la Isla de León, el Real Cuerpo de Marina, en cuya ejecución comprendió seguirse perjuicios considerables ya respectivos al mismo cuerpo y ya a este pueblo, en que no dexeaba de conocerse alguno, tal vez transcendental, aún a la Real Corona, por lo cual entendía que a exemplo de otras ocasiones, en que se ha tenido igual traslación, debía este nobilísimo Ayuntamiento representar a S. M. lo que estimase oportuno, impetrando de su Real clemencia la suspensión de su Real determinación en el asunto. Y entendida esta exposición, tratado y conferido lo que se estime conveniente, la ciudad de conformidad acordó: Que el sábado 26 del corriente mes se tenga cabildo, en que únicamente, y por un sólo punto, se trate lo que al particular deba resolverse. Y a este efecto, y el de verificarlo con el mayor acierto, traiga el señor procurador mayor su exposición ampliada y fundamentada de las razones que actualmente median, para acreditar los perjuicios que puedan originarse en la práctica de la referida traslación.

Y efectivamente, el cabildo, cumplimentando dicho acuerdo, se volvió a reunir el día 13 del mismo mes, confiriendo poder a los regidores don Alonso García y don Pedro Muñoz, para exponer sus razones, no sólo ante S. M. sino en sus tribunales, por ser beneficio para la ciudad.

El traslado no se llevó a efecto, pues el marqués de la Ensenada, que había de realizarlo, cesó en el cargo en julio de 1754. Quedaron paralizadas las gestiones, aunque la idea de mudar el Departamento seguía latente en la mente de los que podían llevarla a cabo. Habían de transcurrir algo más de dieciocho años para desempolvar la cuestión. El sucesor de don Zenón de Somodevilla en la Secretaría de Despacho de Marina, don Julián de Arriaga y Rivera, sería el que la realizase cuando Carlos III, reinante desde 1759, se aliviaba del grave aprieto que le impuso Inglaterra al atacar sus territorios de La Haban y de Manila.

Proyecto de 1768.

La idea de trasladar el cuerpo de Marina, de Cádiz a la Isla de León, fragua, en realidad, durante el reinado de Carlos III. La ciudad de Cádiz, como otras veces en pie de resistencia, iniciaría sus gestiones para obstaculizar o dilatar, en el peor de los casos, el acuerdo oficial. Los



Mapa de Cádiz.

regidores no permanecieron impasibles ante la reanudación de las gestiones para el traslado, pero intuían que la batalla iba a ser más dura y difícil de librar que las anteriores.

De orden del monarca, el marqués de la Victoria designó una junta para tratar del problema de alojamiento en la Isla. La componían el teniente general don Andrés Reggio, el mayor general don Manuel Puisin y el intendente don Juan Gerbant.

En el cabildo, del miércoles 23 de noviembre de 1768, el procurador marqués de Carballo manifestaba *que se había hecho notorio el traslado del cuerpo de Marina*. La ciudad designó a don Francisco Huarte y a don Jerónimo Ravaschiera, asociados con los señores síndico, procurador mayor y personero del común, que debían dirigirse a la Real Persona.

En las actas capitulares constan todos los escritos que acusan la gran contrariedad experimentada por el nuevo intento de traslado. En la exposición, aparte de las razones expuestas en la ocasión anterior, se agregaban otras como *el haber extendido la población de Cádiz con costosas fábricas, no sólo para alojamiento de los vecinos y extranjeros que residen en la ciudad sino para comodidad de los numerosos cuerpos de la Armada que siempre han estado establecidos en ella, por lo que si ésta se traslada a la Isla quedarán muchos edificios vacíos y no podrán producir a sus dueños ni aun los moderados arrendamientos del tres por ciento que antes de esta novedad han dado escasamente. Al hacer casas en la Isla se necesitarán nuevos desembolsos. Siendo la Isla la única garganta de tierra por donde se conducen a esta plaza casi*

aislada ganados y víveres, es preciso que los que se consuman en la nueva población le hagan mucha falta y que cuando los temporales no permitan el tráfico de mar, falten los ganados y los alimentos que entonces se transportan por tierra, y que en tales días andan muy escasos, aun sin haber quién los necesita en el camino. La falta de dieciséis mil personas que saldrán minorarán considerablemente su vecindario, lo que perjudica a la ciudad, pues no habrá gente que aplicar a las armas en caso de necesidad. Por todo ello se impetra de la Real clemencia la supresión de la Real determinación.

La opinión pública gaditana se centraba en aquellos días, como es natural, en el asunto del traslado de la Marina. Unos decían que no se la llevarían, dados los inconvenientes que presentaba la Isla, por lo que cobrarían más fuerza las razones aportadas por el municipio en intentos anteriores. Otros, por el contrario, de criterio más amplio, pensaban que si se volvía a tratar del tema sería porque existirían fundadas razones de conveniencia militar para llevarlo a cabo; por lo que en esta ocasión el traslado sería definitivo.

Don Diego Martínez marchó a la Corte y mantuvo conversaciones con los señores Arriaga, Marqués y Rosa, a los que dio a conocer el pliego de las razones alegadas por la ciudad. Pero los regidores y una buena parte de la opinión intuían esta vez que las negociaciones irían al fracaso. El bailío don Julián Arriaga, secretario del Despacho de Marina, participaba a los regidores desde Aranjuez: *He hecho presente al rey la representación de V. S. sobre los perjuicios e inconvenientes que prevee consiguientes a la tralación de los cuerpos de Marina a la Isla de León, pero S. M. no ha hallado suficiente causa para variar su resolución, de la cual doy a V. S. aviso para su inteligencia. Dios guarde a V. S. muchos años. Aranjuez, 14 de abril de 1769. Muy noble y leal ciudad de Cádiz.*

Cartas de despedida.

Los preparativos del traslado se efectuarían sin dilación alguna. El marqués de la Victoria, en carta al procurador mayor, manifestaba:

Mi próxima traslación a la Isla de León para establecerme en ella y el reconocimiento a los particulares honores que he debido a esta excellentísima ciudad, que miro con el amor y respeto de madre, por la gustosa residencia de tantos años que en ella he disfrutado, me han estimulado para noticiarlo a formar el adjunto aviso, que ruego a V. S., como su procurador mayor, tenga a bien presentarla en mi nombre, haciendo, al mismo tiempo, presente mi veneración y mi obsequio al noble complexo de circunstancias que la ilustran. Disimule V. S. esta molestia y mándeme en todas distancias, con el seguro de la inalterable buena voluntad a servirle, que conservaré, con lo que pido a Nuestro Señor guarde la vida de V. S. muchos años. B. L. M. de V. S., su mayor y más seguro servidor. El marqués de la Victoria.

La despedida a la ciudad de Cádiz la manifestó don Juan José Navarro a la vez que la anterior, y decía:

Excelentísimo muy noble y leal cabildo de la ciudad de Cádiz. El asenso que profeso y la obligación con que vivo a los honores que en todos tiempos le he merecido son los estímulos que me inducen a dar cuenta de mi próxima traslación a la Isla de León para establecer mi residencia en ella, no sin el sentimiento de separarme de la que siempre he mirado como madre, por la gustosa existencia de tantos años que en ella he disfrutado; desde aquella distancia, como de cualquiera otra que se me pueda proporcionar, espero conseguirla para mi siempre deseados preceptos de V.E., para acreditarle en su gustoso desempeño lo sincero de la verdadera estimación que le dedico. El marqués de la Victoria.

Estas dos cartas, de puño y letra del marqués, figuran en el libro de cabildos del Ayuntamiento gaditano.

Datos complementarios.

La Capitanía General radicaba en una casa recién construida, en la que Marina ocupaba algunos locales formando parte del edificio, que se denominó *de las cuatro torres* por tener una torre gemela en cada esquina. La construcción de dicha finca, finalizada en 1745, se debe a la iniciativa del comerciante armenio, avecindado en Cádiz, Juan Clat Fragela. Hoy está declarada monumento histórico-artístico. A la espalda de Capitanía, en la calle de los Doblones (actualmente Manuel Rancés), se hallaba la vivienda del capitán general y en la calle lateral, que unía ambos locales, se encontraban los servicios generales y cuerpo de guardia. Separados por la calle "Garita de la Escalerilla" se hallaba el Cuartel de Batallones de Marina, que también daba nombre a dicha calle. Cuando éste fue demolido, en su solar se construyeron las casas de las cinco torres, en lo que hoy linda con la plaza de España.

A principios de 1766 el marqués de la Victoria sufre la pérdida de su esposa, que se halla enterrada en el convento del Carmen de Cádiz. Al fallecer en la Isla, el marqués, gran devoto del Carmelo, fue su voluntad que sus restos reposaran en el convento carmelitano de aquella ciudad, donde quedarían hasta ser trasladados al Panteón de Marinos Ilustres.

A don Juan José Navarro sucedió accidentalmente en el cargo su yerno el jefe de escuadra don Gutierre de Hevia, marqués del Real Transporte, que sólo permaneció en el puesto veintiocho días, sucediéndole el teniente general don Andrés Reggio y Branciforte.

El cargo de director general de la Armada continuó anexo al de capitán general de Cádiz, hasta el 3 de enero de 1796 en que fue designado para ocuparlo el capitán general don Antonio de Arce, quien, ya como inspector general de la Armada, tuvo residencia en la Corte.

El 22 de noviembre de 1770 se acordó, en vista del aumento de la guarnición de Cádiz, dedicar casas vacías a cuarteles. Entre ellas, la que ocupó el capitán general en la calle de los Doblones, de mucha capacidad; el castillo en que residían los guardias marinas, que tenía cabida para trescientos hombres, y la casa que sirvió a aquéllos de academia. Sin embargo, el 22 de mayo de 1792, ante el intento de instalar la cárcel en el castillo, se prohibió dicho proyecto *por ser monumento antiguo y no debía cambiársele de forma.*

Se dijo, aunque no he logrado confirmar esta información, que más de dieciséis mil personas pasaron a la Isla con ocasión del traslado del Departamento. Años más tarde, por conveniencias del servicio, se fueron estableciendo en Cádiz algunas dependencias de Marina. Como es sabido, actualmente existen la Base de Puntales, en el antiguo astillero del mismo nombre, la Jefatura de Intendencia de la Zona del Departamento y el Instituto Hidrográfico.

Vargas Ponce, en su obra *Vida de don Juan J. Navarrete, marqués de la Victoria*, hace el siguiente comentario: *El traslado del cuerpo de la Armada de las delicias de Cádiz a los arenales de la Isla, entonces aldea de corto caserío, hoy, aunque muy irregular en su construcción, de las villas más extensas del reino, suscitó vivas polémicas. Los sarcasmos, que con frecuencia manchan los papeles públicos, dijeron entonces que España para aumentar su Marina la había internado dos leguas tierra adentro. Esto fue acercarlas otras tantas a su primer arsenal, reconcentrando un cuerpo tan numeroso en rededor de sus jefes y cabezas.*



No es necesario demostrar la visión de futuro de Carlos III y sus asesores navales al establecer el Departamento Marítimo en la que años más tarde sería ciudad de San Fernando. A la vista está cuán desacertadas eran aquellas opiniones contrarias al traslado, las que para apreciar debidamente habríamos de situarnos en aquella época y conocer las leyes que entonces regían, pero el tratar de ello sería trasladarnos a otra parte de la historia.

B I B L I O G R A F I A

- Actas capitulares del Ayuntamiento de Cádiz: 1717-1770.*
Índice de acuerdos capitulares de la Ciudad de Cádiz: Julio F. Guillén.
La Ciudad de San Fernando. Historia y espíritu: Salvador Clavijo.
Vida de D. Juan José Navarro: José Vargas Ponce.
Armada Española: Cesáreo Fernández Duro.
Galería biográfica de los Generales de Marina: Francisco de Paula Pavía.
Revista de Sanidad de la Armada de mayo de 1928. Vistumbres del pasado: Rafael Estrada Arnáiz.
La Organización naval de los Estados Mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII: Francisco F. Olesa Muñido.
Calles y plazas de Cádiz: Guillermo Smith Somariba.

AVATARES Y FINAL ACIAGO DEL CAPITAN DE NAVIO NEGRETE

Emilio de la CRUZ HERMOSILLA



(E.C.)



TODO o casi todo está escrito ya sobre el período histórico de la emancipación hispanoamericana, por lo que parece temerario insistir en sus características, la primera de las cuales es que aquella prolongada lucha fue una auténtica guerra civil, una guerra entre hermanos, cada uno de los cuales tenía sus motivaciones, que no siempre coincidían con las de su tierra de origen. Mientras que en las filas de los alzados contra el poder central había militares nacidos en la España europea, en las unidades realistas se contaban por centenares y aun por miles los que habían visto la primera luz en distintas regiones de la España americana.

Uno de los seguidores de Bolívar que más se distinguió por su ferocidad, Boves, era peninsular, al mismo tiempo que el virrey del Perú estaba rodeado por fervorosos monárquicos limeños, todos ellos nacidos en aquel territorio. Podríamos citar otros muchos ejemplos en el mismo orden de cosas, pero entendemos que es innecesario. La independencia de las regiones criollas estaba urgida por una complicada red de intereses y matizada por puntos de vista, cuyo estudio escapa, por supuesto, de este modesto trabajo que hoy nos ocupa, aunque sí queremos precisar lo que hemos afirmado en diferentes ocasiones respecto al particular.

En efecto, hay que situarse en aquellos años cruciales para enjuiciar con un mínimo de clarividencia los sucesos. Resulta necesario estudiar el modo de adaptarse a la realidad de la primera década del siglo XIX para comprender cuánto ocurrió posteriormente, penetrar en la mentalidad de los protagonistas y de la gente en general, ante acontecimientos importantísimos que tenían lugar en la lejana península y que debían ser interpretados con arreglo a informaciones que estaban condicionadas por la pasión y por la falta de noticias claras. En mi condición de modesto biógrafo del general José San Martín ya he expuesto tales teorías.

A comienzos de 1810, media América estaba convencida de que la unidad de la Corona se había deshecho por obra de Napoleón. La creación de juntas —la primera de las cuales se verificaría en Caracas— se producía con la misma espontaneidad que en la España europea, en un movimiento totalmente coherente y lógico que pretendía remediar el desamparo en que se encontraba la soberanía nacional, con los reyes legítimos en cautiverio, mediante la acción del pueblo a través de sus clases dirigentes en las instituciones más auténticas *exportadas* a las Indias, esto es, los Ayuntamientos o Cabildos, con toda su fuerza y representatividad.

Confusión justificada.

Muchos hispanoamericanos —entre ellos, el ya citado San Martín— volvieron a sus regiones ultramarinas de origen con la convicción de que el gran corso, una vez dominada por completo la península, daría el salto para conquistar el imperio indiano. Por otra parte, muchos de aquellos hombres creyeron honradamente que había llegado el final de tal imperio y que había que tomar actitudes en previsión de la nueva etapa que, inevitablemente, se presentaría ante ellos. Invocan desde el primer instante el nombre y los derechos de Fernando VII, como habían hecho las juntas de Cádiz, Sevilla, Valencia, etc., pero creen que no habrá tal rey en el futuro.

Sin embargo, quienes dirigen esa marcha histórica son, en su mayoría, monárquicos y sienten su raíz hispánica como algo a lo que no era posible renunciar. De San Martín a Bolívar, pasando por todos los caudillos de distinto rango e importancia en la empresa emancipadora, en el bando independentista es fácil sorprender el deseo de instaurar monarquías en el Nuevo Mundo, porque, sencillamente, no conocían otra forma mejor de gobierno, y porque su educación española les imprimía un sello que no se podía borrar de la noche a la mañana, por fuertes que fueran las influencias de las oleadas revolucionarias puestas en boga.

Hay, por tanto, un período de verdadera confusión mental que ha dejado su huella allá y acá y que los historiadores han podido superar para estudiar debidamente el proceso. Algunos himnos oficiales americanos han sido modificados en su letra, porque el sentido de sus frases, creadas en el calor de la pasión, no responde hoy a lo que en realidad fue aquello. Simultáneamente, en la España europea ha sido posible elevar monumentos a los héroes criollos —Miranda, San Martín, Bolívar, el cura Hidalgo, José Martí, etc.—, al comprenderse que son figuras de nuestra común estirpe, de las que todos debemos sentirnos orgullosos al cabo del tiempo.

Con la perspectiva que proporcionan más de ciento cincuenta años de distancia, estamos en condiciones de afrontar serenamente las vi-

cisitudes que reportó el camino hacia la independencia y de enjuiciarlas con criterio histórico y sin perjuicios, sabiendo valorar actitudes personales que entonces desencadenaron odios inmensos y originaron ríos de sangre, además de estampar tópicos que han venido nublando el panorama entre España y América hasta nuestros días. Aquella gran confusión de la alborada puede hoy desenmarañarse para que cada personaje ocupe el lugar debido y cada acontecimiento sea descifrado con ánimo libre de toda pasión partidista.

La separación y sus consecuencias.

Repetimos que ya hay perspectiva suficiente para encarar aquellos hechos con espíritu ecuánime, aunque con frecuencia nos encontremos —tanto en aquella orilla como en ésta— con personas que continúan aplicando criterios trasnochados al enfoque de la cuestión, incluso entre profesionales de la ciencia y de la investigación histórica, que al parecer no han logrado superar viejos conceptos. Son los últimos restos de las consecuencias que produjo la separación subsiguiente a la independencia, creando imágenes estereotipadas que, realmente, están basadas en el desconocimiento más que en cualquier otra cosa.

Casi todo el siglo XIX y buena parte del actual estuvieron marcados por ese desconocimiento mutuo, cuya barrera ha costado mucho trabajo deshacer. La aplicación de calificativos a figuras que militaron en el bando contrario a aquel con que se identificaba el estudioso, era la norma que parecía obligada y que tardaba demasiado en desaparecer. olvidando el que así actuaba que, como hemos dicho al comienzo, la inmensa conmoción americana no fue más que una guerra civil, cuyo traumatismo enturbiaba la mente de aquel que pretendía estudiarla. Por fortuna, vamos camino de una etapa en que ya no queden sombras de ese tipo.

En esa línea de comprensión de lo que fue el violento y acalorado amanecer de la América soberana de sus propios destinos, queremos fijar nuestra atención hoy en un antiguo miembro de nuestra Armada que tomó parte activa en la consecución de la independencia del Virreinato de la Nueva España, que pasaría a denominarse República de Méjico al llegar la separación. Como veremos más adelante, se trata de un hombre ejemplar, buen profesional y buen español, que, sin embargo, se pone al servicio de la causa de los insurgentes junto con otros compañeros de armas del mismo origen, participando en el desarrollo del proceso.

Merece la pena fijar la atención en esta biografía, en sus avatares a lo largo de los tiempos, porque el conjunto es representativo de esa confusión decimonónica, de esa turbulencia que llenó de amores y de odios a unos hombres a los que el destino colocó en una encrucijada terrible, cuando el imperio español del Nuevo Mundo comenzó a cuar-

tearse y, con su caída, modificó tantas y tan profundas situaciones políticas, sociales y administrativas, de las que nuestra patria, con toda lógica, tardaría muchos decenios en reponerse en medio de convulsiones de toda índole.

Un vizcaíno de pro.

Don Pedro Celestino Negrete, nacido en San Esteban de Carranza, en el señorío de Vizcaya, el 19 de mayo de 1777, sintió desde muy niño la vocación de la mar. Cuando todavía no había cumplido los quince años, se presentó en el Departamento de El Ferrol con la patente de guardia marina, procedente del Seminario de Vergara, donde había cursado estudios, por lo que sólo hubo de rendir examen de contadas materias. Pertenece a una ilustre familia vizcaína, que ya había dado soldados y funcionarios a la Corona a lo largo de los tiempos. Por otra parte, dicha familia poseía una cómoda situación económica que le venía de antiguo.

Como era de rigor, el joven guardia marina tenía que embarcar para su aprendizaje, haciéndolo en la fragata *Tetis*, en la que haría sus primeras navegaciones desde El Ferrol a Pasajes, transportando tropas a la frontera con Francia, cuando se produjo la declaración de guerra con los revolucionarios galos. A continuación, la *Tetis* desempeñaría otros servicios, llevando armas de Holanda a Coruña, y adentrándose después en el Mediterráneo para otros transportes de guerra. De la fragata pasó destinado al navío *Astuto*, en el que arribó al puerto de Trieste para una importante comisión, siendo destinado después al *Miño*.

En tanto proseguía su formación, sus profesores observaron su innata predisposición para el cálculo y el dibujo, que le hicieron cultivar con mayor asiduidad y que se convertirían en el motivo de que, en 1802, fuese designado para formar parte de la comisión encargada de levantar las cartas de la costa de Veracruz. A tal fin, Negrete salió del puerto de Cádiz, con rumbo a la Nueva España, precisamente el día 19 de mayo de aquel año, cuando cumplía los veinticinco de su edad. Iba a las órdenes del capitán de navío don Ciríaco Ceballos, experto hidrógrafo, que había sido designado comandante del Apostadero de Veracruz.

No podía quejarse de su suerte, pues don Ciríaco Ceballos, un santanderino de recia estampa, había navegado por todos los océanos, incluso había dado la vuelta al mundo con la *Atrevida* y la *Descubierta* nada menos que a las órdenes del famoso Malaspina. Por si fuera poco, el segundo jefe de la misión era el capitán de fragata don Manuel Díaz de Herrera, otro marino de prestigio, sevillano, que había luchado en la mar bajo el mando de jefes tan preclaros como don Antonio Barceló y don José de Córdoba. Herrera también tenía renombre, bien ganado, como hidrógrafo desde hacía bastantes años.

Una buena labor.

Una vez organizado el trabajo los bergantines *Alerta* y *Saeta* fueron destinados a Campeche, a fin de iniciar en aquella península las labores cartográficas, yendo embarcado Negrete en el primero de dichos buques, ya con la graduación de alférez de navío. En esas labores pasó dos años, al cabo de los cuales se produjo una nueva guerra con los ingleses, cuyos navíos hicieron su aparición ante Veracruz, y ello obligó al capitán de navío Ceballos a concentrar todas las fuerzas navales de que disponía para hacer frente al ataque británico. En consecuencia, los dos bergantines hubieron de navegar a toda prisa desde Campeche hasta la cabecera del Apostadero.

En las escaramuzas, Negrete se portó como un bizarro oficial y así lo hicieron constar sus jefes. Ya con el empleo de teniente de fragata, hizo compatibles sus funciones en la comisión hidrográfica con la menos pacífica de luchar contra los corsarios que pululaban por todo el golfo de Méjico, haciendo numerosas presas y afianzando su fama de excelente marino. En 1809 pondría de manifiesto su sagacidad y sangre fría con ocasión del motín popular que estuvo a punto de costar la vida al capitán de navío Ceballos, su jefe y amigo, a quien profesaba verdadera devoción filial tras el largo período que llevaba a sus órdenes.

Negrete logró que el comandante del Apostadero saliera de su residencia sin ser visto y llegara a las cercanías del puerto. Los buques de la jurisdicción estaban vigilados por el populacho que quería satisfacer sus iras contra Ceballos, por lo que Negrete decidió burlarlo encaminándose hacia una goleta de bandera norteamericana que estaba a punto de zarpar. No resultó muy difícil convencer al capitán, quien aceptó permitir el embarco del atribulado Ceballos y del propio Negrete, que insistió en dar compañía a éste hasta verlo en lugar seguro, lejos de Veracruz. El puerto elegido resultó ser el de Nueva Orleans, donde desembarcaron.

Una vez terminada aquella anómala comisión, el marino vizcaíno regresó a Veracruz, donde continuó su vida profesional. Para entonces, la Nueva España ya vivía en medio de la subversión iniciada por el cura Hídalgo, y en julio del año siguiente vería llegar al Apostadero a un nuevo virrey, don Francisco Javier de Venegas, con la orden de imponer paz en el territorio al precio que fuere necesario. Venegas arribó a bordo de la imponente fragata *Atocha*, mandada por uno de los marinos más avezados de aquella época, el capitán de navío don Rosendo Porlier, un limeño que había tomado parte en la dura y desgraciada batalla de Trafalgar.

Avatares desconcertantes.

Para hacer frente a nuevas ofensivas de los insurgentes, el virrey ordena a Porlier que desembarque y se ponga al frente de la guarni-

ción de Toluca, ciudad que estaba sitiada por más de 20.000 mejicanos, y el comandante de la *Atocha* organiza a toda prisa una poderosa columna, en la que figuraban jefes y oficiales del Apostadero de Veracruz, entre los cuales se encontraba el ya capitán de fragata don Pedro Celestino Negrete, al que pronto se le nombraría jefe de Estado Mayor de la división, otorgándole el virrey el grado de teniente coronel del regimiento provincial de Puebla. Un año después lo ascendió a coronel y a brigadier.

Durante más de nueve años, Negrete va a luchar contra los partidarios de la independencia, vistiendo el uniforme del Ejército, lejos de aquellas obligaciones profesionales por las cuales había llegado a la Nueva España. Va a producirse entonces, en la vida del marino e hidrógrafo, una situación que no puede ser analizada a la ligera y que afecta también a otros muchos militares peninsulares. En efecto, a comienzos de 1821, el jefe supremo de las fuerzas españolas en el virreinato, general Iturbide, llega a un entendimiento con el de las fuerzas rebeldes, general Guerrero, y ambos proclaman en Guadalajara el llamado Plan de Iguala, por el que se proclama a Méjico nación independiente bajo los siguientes principios: Conservación de la religión católica; instauración de una monarquía vinculada a la familia de Fernando VII. y unión de españoles y mejicanos en términos de perenne amistad.

El virrey Apodaca hubo de dimitir y regresó a la península, pero su sucesor, O'Donjú, reconoció la independencia en esos términos y firmó con Iturbide el tratado de Córdoba, a tal efecto. Parecía la solución más congruente y pacífica, y llevaba consigo la recomendación de que las tropas españolas evacuaran la nación lo más pronto posible, por lo que Negrete —al igual que otros compañeros— y sintiéndose enraizado en el país, se unió al Plan de Iguala y a su consecuencia inmediata, vista la actitud del virrey, siendo ascendido a teniente general y nombrado gobernador de las provincias de Nueva Galicia, Zacatecas y San Luis de Potosí.

Lo malo sería que Iturbide, envanecido al máximo, decidió incumplir el mencionado Plan de Iguala, en el sentido de no esperar la llegada de un príncipe de la Casa Real de España y coronarse a sí mismo como emperador de Méjico. En las luchas subsiguientes, Negrete se pasaría al bando de los partidarios del sistema republicano, quienes, al triunfar, eligieron un poder ejecutivo formado por un triunvirato, en el que figuraba el marino vizcaíno, el cual, para poder dar ejemplo de austeridad, rogó que le rebajaran al grado de coronel, por entender que era excesivo el que tenía por concesión del efímero emperador, de tan tristes destinos.

Un final desgraciado.

Don Pedro Celestino Negrete, después de nuevas revueltas, decidió abandonar el poder y cualquier asomo de vida política, viviendo algún tiempo en Veracruz y en la propia capital mejicana como un simple ciudadano y desoyendo requerimientos para incorporarse de nuevo a las actividades de gobierno. En 1827, cuando la revolución encabezada por otro ardoroso eclesiástico, el padre Arenas, fue servida con todo rigor por Gómez Pedraza, los españoles que habían tomado parte en la puesta en marcha de la independencia mejicana fueron perseguidos. Negrete ingresó en la prisión de Perote, donde pasó algunos meses, en espera de ser indultado.

Otros oficiales lograron también la libertad, pero a cambio de abandonar el suelo de Méjico junto con centenares de sus soldados, la mayor parte de los cuales se habían casado con mejicanas y se sentían mejicanos. La mayoría de ellos murieron en Nueva Orleans, mientras algunos de los oficiales corrían una suerte distinta, según los casos, desde el coronel Lamadrid, fusilado en Huejocinco, hasta el capitán Villaurrutia, que reingresó en el Ejército del naciente país y luego moriría, con honor, en la defensa de Tejas frente a los norteamericanos.

Una vez absuelto, el capitán de navío Negrete, sin rango militar alguno en Méjico y en España, fue obligado a abandonar el antiguo Virreinato y emprendió viaje, cuya primera escala fue Nueva Orleans. De ahí, prosiguió camino hacia Europa, decidiendo establecerse en Francia, concretamente en Burdeos, ciudad a la que llegó a mediados de 1828 y en la que se enfrentaría a una dura existencia por carecer de medios suficientes para vivir con desahogo. Seis meses después, sucumbió a una enfermedad pulmonar, siendo enterrado en el cementerio de dicha población francesa, en la que no tuvo tiempo de hacer un solo amigo.

Finalizaba así la peripecia humana de un marino que se vio envuelto en los acontecimientos más confusos de la vida de América, que creyó interpretar un papel acertado en el proceso de los mismos y que acabó siendo repudiado por tirios y troyanos después de derrochar valentía personal en muchas oportunidades. Don Pedro Celestino Negrete —cuyo hijo llegaría a ser también general del Ejército mejicano— pertenece por derecho propio al mundo variopinto de comienzos del xix, cuando América hervía y, a su manera, contribuyó a la soldadura del tiempo histórico con su presencia, lo que no podía imaginarse cuando, recién llegado de Cádiz, se dispuso a completar la cartografía del golfo de Méjico.



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 citar la bibliografía consultada, así como indicar o remitir los gráficos o fotografías que puedan ilustrar los artículos.

EL SUBMARINO PORTAMINAS

ANTONIO SANJURJO

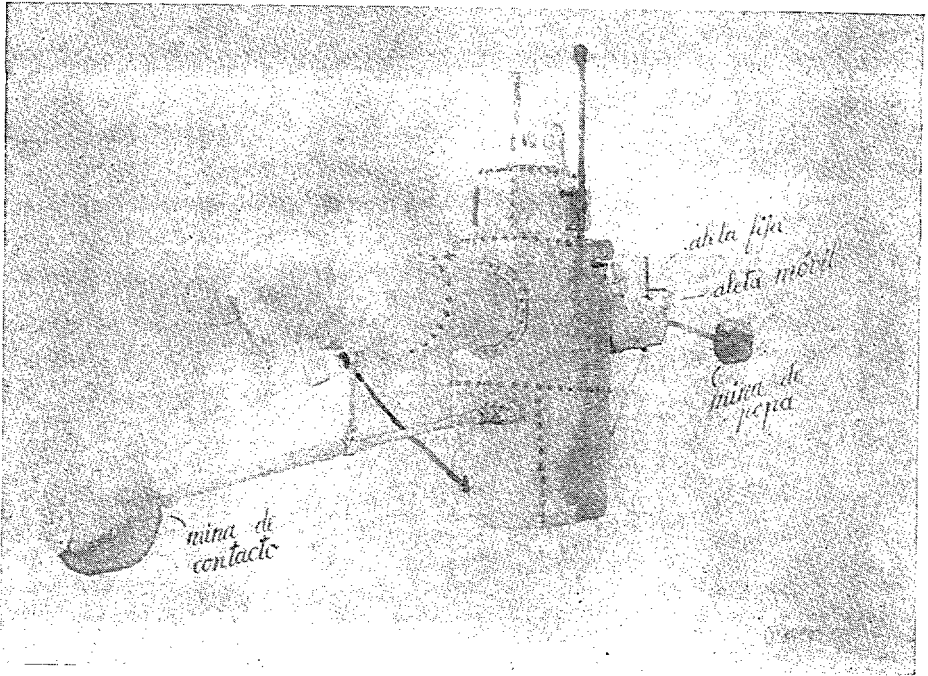
Francisco José RUIZ ALDEREGUIA y Juan José OLLERO MARIN



IGO, 12 de enero de 1982: en el patio de la empresa de fundición FUNDITESA, don Manuel Sanjurjo, director de la misma, nos enseña, con orgullo de familia, el submarino de 4,25 toneladas y cinco horas de autonomía en inmersión que construyó su abuelo a finales del siglo pasado. El submarino o *boya lanzatorpedos*, como le llamó su inventor, se conserva mimado más que mantenido por sus descendientes con sus minas, mecanismos, palancas tal como estaba en el...

Las circunstancias.

Verano de 1898, próximos a cerrar un siglo de la historia de España que había empezado con la derrota de Trafalgar, se consuma la hecatombe naval de Cavite y Santiago de Cuba. La población civil desconfía de un gobierno que sólo hace unos meses hablaba de *barrer* al enemigo y ahora se siente desprotegida de su Armada. En junio, cuando la Escuadra del almirante Cámara parte hacia Oriente para vengar la afrenta de Cavite, se advierte el apurado juicio y el peso político de la decisión más que el valor estratégico y el conocimiento de la realidad y del enemigo, que tan difíciles circunstancias requería. El temor y el riesgo de una expedición de castigo por parte de la flota yankee sobre nuestras costas es cada vez más preocupante. El Gobierno trata de tranquilizar a la opinión pública, mientras regimientos de zapadores se desplazan hacia la costa para acelerar los trabajos de defensa y fortificación apenas existentes. Un aviso telegráfico del 2 de julio, desde Washington, informando que la Flota del almirante Dawson se ha hecho a la mar sin rumbo conocido, es suficiente para alertar a la población de Cádiz que, temerosa de ver aparecer a los buques de guerra enemigos en el horizonte, abandona la ciudad, al igual que sus paisanos de ciertas villas como Tarifa, donde el susto es mayor, al oír los disparos de una batería de costa en un ejercicio de tiro. La Prensa analiza la situación y a diario se llenan sus páginas de informaciones militares de todo tipo, se cotejan opiniones, se estudian estrategias, se habla del estado de las defensas. Los ánimos van



del pesimismo al optimismo, cualquier noticia puede influir. Un general alemán ha dicho que los americanos no atacarán las rías gallegas, porque sería meterse en una ratonera. Alguien se pregunta: ¿dónde está la flota que tamará esta ratonera? Vigo y La Coruña se saben vulnerables, se teme por las mujeres y los niños y se habla de un plan de evacuación.

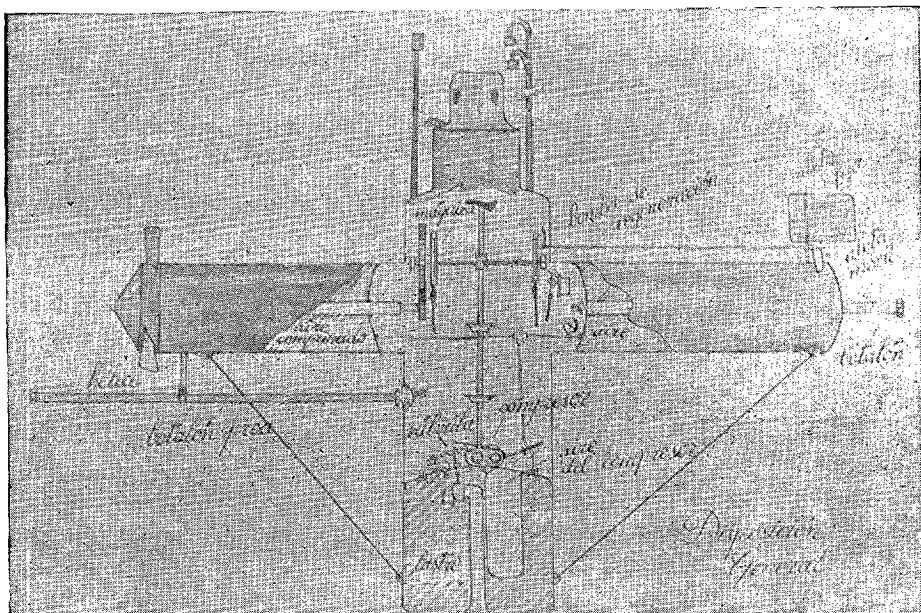
Mientras unos piensan en los males venideros, otros, sin perder la calma, agudizan el ingenio del que se ve atrapado y ponen al servicio de la comunidad sus ideas. Son numerosos los inventores de artefactos bélicos que aparecen por estos días: Un paisano de Yecla ingenia un nuevo tipo de obús: en Cádiz se efectúan por un particular unas pruebas de un sumergible que, movido por una máquina parecida a la de un reloj, es tripulado por dos hombres —según el "Faro de Vigo" del 26 de junio de 1898, el invento es ofrecido por su autor al Gobierno, se desconocen los resultados de estas pruebas—; un tal Pablo Merino, mecánico, envía al ministro de Marina el proyecto de un buque-torpedo, que sin dotación, ni vapor, ni electricidad puede dar hasta 25 nudos de velocidad, realizando trayectorias rectas, curvas y mixtas, pudiendo ser lanzado desde un buque, embarcación o incluso desde la costa; el proyecto es, por supuesto, secreto y no sabemos adónde va a parar.

Galicia también aporta un inventor a esta concurrencia de ingenios nacionales. Será Vigo la ciudad que vea construir y navegar la *boya*

EL SUBMARINO PORTAMINAS "ANTONIO SANJURJO"

lanzatorpedos de don Antonio Sanjurjo Badía. Este hombre, viendo a su patria en peligro, se lanza a la aventura solitaria de construir en sus propios talleres un artefacto submarino con el fin de defender la ría de los inoportunos visitantes que se esperan. Hace tiempo que por la ciudad se rumoreaba la construcción de un submarino, pero ahora, a primeros de agosto, a los dos meses de empezados los trabajos, es transportado a la dársena del puerto para efectuar las pruebas definitivas. Allí está don Antonio Sanjurjo, con dos operarios de su fábrica, dispuesto, con su pajarita y boina, a convertirse en submarinista. Las pruebas parciales resultan satisfactorias y se fija para el 12 de agosto las pruebas oficiales y la presentación a las autoridades. Asisten el gobernador militar de la plaza, general La Portilla, y el comandante de Marina, señor Godínez, aparte de numeroso público. Las pruebas resultan un éxito: se permanece en inmersión durante una hora y treinta minutos seguidos y después otra de cuarenta y cinco minutos, bajándose hasta una cota de 20 metros, aunque la profundidad de navegación son siete metros. Efectúa también una prueba de velocidad, dando cerca de dos nudos de marcha.

Terminadas las pruebas, se acerca al muelle, donde presiden el acto las autoridades satisfechas y es en ese momento cuando el capitán-inventor, desde la torreta-escotilla iza la bandera española, en la que



Características: eslora máxima, 5,20 m; puntal, 3,75 m; desplazamiento, 4,25 T; diámetro cilindro vertical, 1,12 m; velocidad máxima, 2 nudos; armamento, 2 minas de contacto (100 litros de explosivo); cota máxima, 20 m.

está inscrito: ¡POR ESPAÑA! Este hombre, que ama los símbolos y a todo acto le busca una correspondencia significativa, ha convertido con su gesto al submarino en un arma para defender el sagrado suelo. Vigo vive una jornada patriótica, y se siente tranquilo porque Dawson no caerá sobre la ciudad como ya lo hiciera Nelson, Drake y otros. Pero... no sólo es Vigo la ciudad que puede dormir tranquila, el resto

de España también, porque ese mismo día, 12 de agosto de 1898, mientras don Antonio Sanjurjo prueba su submarino, en París se firma la paz con los Estados Unidos de América. Paz que tras la derrota marca el fin de todo un ciclo histórico.

La noticia es conocida en Vigo al día siguiente. Las pruebas del artefacto como arma quedan suspendidas, al cesar las causas que motivaron su construcción: la invasión de la Flota americana. El artificio submarino vuelve a la fábrica "La Industriosa", donde hoy en día se conserva para la admiración de propios y pocos extraños que conocen tal historia y la existencia del submarino.

Conservado por sus hijos y nietos, es uno de los motivos de orgullo de la familia Sanjurjo, sirviendo como homenaje vivo a un hombre que con su esfuerzo y laboriosidad contribuyó a la naciente industria de Vigo, un hombre que supo unir ingenio, patriotismo, valor y pericia. Semejante hazaña no debe caer en el olvido de estos ochenta y dos años y el nombre de don Antonio Sanjurjo Badía y su *boya lanzatorpedos* sea recuperado para los prólogos de la historia del Arma Submarina como

ejemplo de voluntariedad que no para en obstáculos y como lección patriótica que no para en temores.

El hombre.

Nace don Antonio Sanjurjo Badía en Sada (La Coruña) en el año 1837. En una modesta familia en la que no falta el trabajo: su padre es dueño de un taller de fundición y relojería. Antonio aprende pronto el oficio y adquiere sus primeros conocimientos de mecánica, por los que recibirá el mote, con aguda certeza, de "el Habilidades". Son años duros en Galicia, el taller no da para tantas bocas ni tantos brazos como son once hermanos. Así, a los diecisiete años marcha camino de la emigración. Bastan cinco años en Cuba para fundar unos talleres y con un capital ahorrado regresar a su "patria chica" para instalarse en la prometedor ciudad de Vigo.

Monta unos talleres que pronto ganan una merecida fama, no sólo por la calidad de sus trabajos, sino por la originalidad de las soluciones a problemas mecánicos y técnicos. Su gran espíritu de iniciativa le lleva a ser un pionero en muchos campos, siendo su fábrica la primera en construir máquinas y calderas de vapor en Vigo. En los astilleros, que funda años más tarde, incorpora las técnicas más modernas: el primer carro varadero. También adquiere unos coches de vapor y los transforma en vehículos de bencina, además de dotarlos de teléfono, iniciando en Galicia los transportes regulares de línea.

Como hombre de empuje e iniciativa, es también destacable su labor humana como precursor de la Seguridad Social. Crea en sus fábricas una Hermandad de Trabajadores, donde se implantan una especie de seguros de enfermedad, un retiro vitalicio y les concede el domingo como día de asueto total. El pueblo de Vigo, por esta labor, pone el nombre a una avenida cuando muere, a los ochenta y dos años.

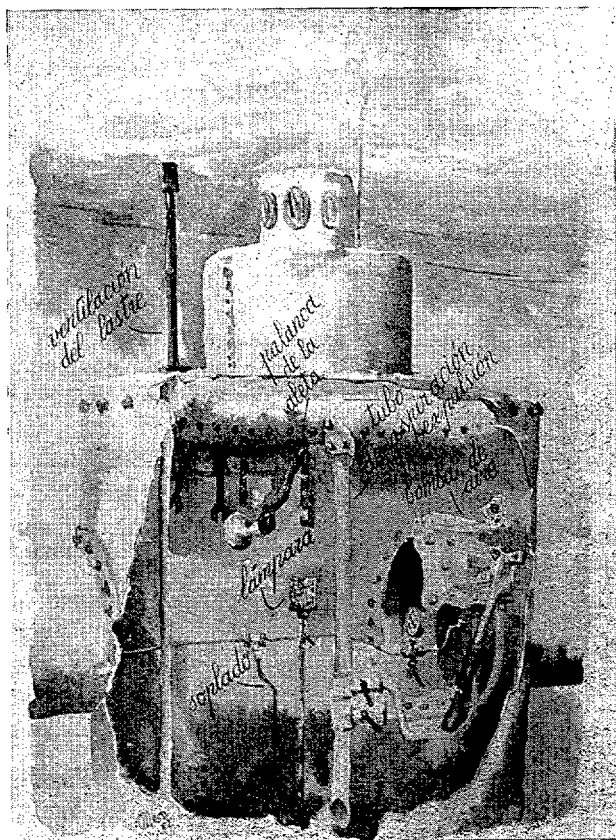
Es curioso destacar, en este hombres autodidacta, su afán por aprender y por el desarrollo científico, de tal manera que cuando manda a sus tres hijos a estudiar, por supuesto Ingeniería, envía al mayor a Inglaterra, al segundo a Francia y al tercero a Alemania. Su objetivo es estar al día en las técnicas más avanzadas del momento en cada país.

En definitiva, trabajo y progreso definen a este ingenioso gallego, que como aquel hidalgo castellano contra los molinos, no duda en meterse en su submarino para luchar contra los gigantes acorazados, aunque si en aquél es la locura el móvil de su hazaña, en nuestro personaje es la repulsa a la agresión sin respuesta.

El ingenio.

En realidad, el artefacto de don Antonio Sanjurjo es uno de esos engendros anacrónicos y aislado en el desarrollo del submarino, aun-

que no exento de soluciones ingeniosas, especialmente teniendo en cuenta la poca experiencia que tenía este industrial de Vigo en estas técnicas. Ciertamente es que unos veinte años antes Narciso Monturiol había hecho más de cincuenta pruebas con sus *Ictíneos* y que llegó a encontrar soluciones que hoy en día se usan en los submarinos: como el doble casco, regeneración de aire, trimado mediante presión, entre otros, y si no



avanzó más fue por desconocer las posibilidades que brindaba la energía eléctrica, como la utilizará Isaac Peral años más tarde; aunque motivos muy diferentes a los científicos y técnicos arruinaron ambos proyectos. Como dato definitivo apuntaremos que en 1902, sólo cuatro años más tarde de la construcción de la *boya lanzatorpedos*, la Marina americana encargó al ingeniero Holland la construcción de seis unidades de su prototipo *Holland NR9*, desde el cual arranca el sumergible tal como lo concebimos hoy.

Para situar este artilugio hay que remontarse a 1776, con la *Tortuga*, de Bushnell, usada en la gue-

rra de independencia americana, el cual, ni más ni menos, venía a ser un barril achatado, de madera, que movido a pedales podía maniobrar dificultosamente para acercarse a la presa, barrenar su casco y colgarle una mina.

Visto someramente el desarrollo que en este momento alcanza la técnica del submarino, cualquiera se hace la pregunta sobre la eficacia de los esfuerzos de don Antonio Sanjurjo. Pues bien, es indudable que él confiaba plenamente en su invento; de otra manera, no hubiese bastado las 16.000 pesetas que le costó (aproximadamente, 13.000.000

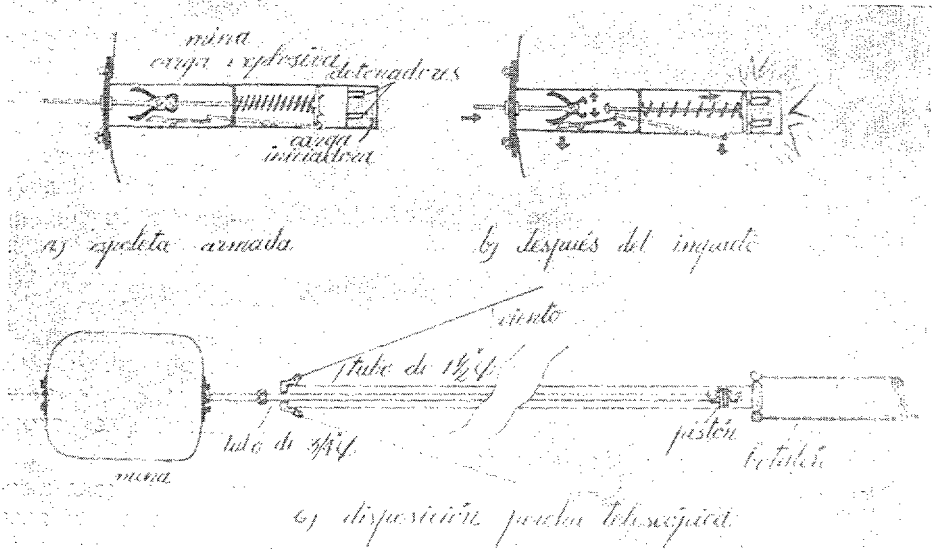
de pesetas actuales), ni se hubiera atrevido a embarcarse y alcanzar los 20 metros sin amarras de ningún tipo. Por otra parte, él sólo pretendía *proteger* las aguas de la ría, como hoy lo hacen los buceadores de combate; llegar a nado hasta el enemigo con suma discreción para dar un golpe mortal y único. Además, el conocimiento por parte del enemigo de la existencia de un artefacto desconocido jugaría un papel disuasorio ante la posibilidad de un desagradable encuentro; en la guerra, ya se sabe que no se puede despreciar al pequeño David.

La premura de la situación ante la inminencia del anunciado ataque yankee hace aconsejable la rapidez del alistamiento de un arma defensiva y esto llevó consigo la construcción de un artefacto sencillo. Aprovecha los medios del astillero y fundición de su propiedad, ya que no espera ninguna ayuda oficial, no puede el inventor meterse en sofisticados sistemas que pondrán en peligro de fracasar el proyecto. Aproximadamente, tardó dos meses en construirlo, tiempo que parece corto dados los medios de la época.

Es probable que utilizara elementos de su fábrica de calderas para construir los cilindros, al menos el tiempo de construcción así lo hace suponer (es una lástima que los planos y documentos se hayan perdido durante un incendio en los talleres).

Otra hipótesis es que ya tiene hechos los planos cuando aborda la construcción, con la idea de construir una boya submarina para estudiar el fondo del mar. Se dice esto porque precisamente en estas fechas muere un tal Ernest Bazín, marino mercante francés, aventurero y conocido en Vigo como "Trío Bazín", popular por sus inventos. Uno de ellos fue una boya para desencallar buques hundidos, con la que pretendía sacar a flote los famosos "Galeones de Rande"; otros de sus inventos fueron un observatorio submarino y un monitor sumergible provisto de un cañón. Murió desarrollando su más ambicioso proyecto: *el buque rodador*, que deslizándose con unos rodillos sobre el mar daría unos 60 kilómetros por hora de velocidad. Don Antonio Sanjurjo y el "Tío Bazín", llevados por su afición a los inventos y a la técnica, es fácil que en aquel Vigo de entonces intercambiarán ideas y experiencias que luego darían su resultado en la *boya lanzatorpedos*.

Para las minas —que también las construyó el mismo— inventó un percutor de contacto, cuyo mecanismo funciona en la actualidad. Afortunadamente para el inventor, la paz llegó a tiempo para ser innecesario efectuar las pruebas de las minas. La explosión de una de ellas sobre un blanco hubiera ocasionado un serio disgusto a la boya. Quizá ignorando don Antonio Sanjurjo los principios de la propagación de la onda expansiva en el agua, o bien subestimando la capacidad de la explosión, confió que con los siete metros de profundidad de la boya y los 13 de longitud de la percha, donde cuelga la mina, serían suficientes para no sufrir daños en la propia nave. Esperaba que la explosión "subiese hacia arriba" como lo hace una burbuja en el



Armamento: Minas de forma cilíndrica con extremos esféricos. En un extremo portan la espoleta y por el otro una brida con la que se afirman a la percha.

agua y que la boya, por su forma y tamaño, aguantase el efecto de la carga explosiva.

En definitiva, aquella paz no sólo *cerró con siete llaves el sepulcro del Cid*, sino, además, varó en el patio de una fundición un viejo submarino de un genial submarinista de sesenta y un años, cayendo en el olvido su obra durante muchos años, para salir a la luz esporádicamente cuando algún curioso *destapa* en un periódico un trabajo como éste que hoy hemos querido presentar. Por todo ello, valgan estas líneas como recuerdo a la máquina y al hombre que la hizo posible, siendo nuestro deseo:

- Dar a conocer la persona y obra de don Antonio Sanjurjo Badía. En justa recompensa, la Marina podría homenajearle, cuando algún día una nueva serie de submarinos tome los nombres de los hoy veteranos: *Isaac Peral*, *Narciso Monturiol* y *Cosme García*, inventores y pioneros de los ingenios submarinos.
- También su obra por el interés anecdótico, humano e histórico que ofrece debería quedar catalogada en nuestro Museo Naval y recogida en la historia del Arma Submarina.
- Agradecer a la familia Sanjurjo que a lo largo de tres generaciones ha conservado con calor la obra, los recuerdos y ¡hasta las anécdotas! Una familia que durante casi un siglo “custodió” la bandera que un día izó don Antonio Sanjurjo para hacer una guerra que no tuvo lugar.

CARMELITAS DESCALZOS EN LA ARMADA INVENCIBLE

Ismael BENGOCHEA, OCD



OS vamos acercando a la conmemoración del IV Centenario de aquella empresa de mar que las gentes se apresuraron a denominar "La Armada Invencible" (1588-1988).

Mucho se ha escrito sobre los móviles, los preparativos, la acción y el fatal desenlace de tan arriesgada aventura, que marca un hito en la historia de Felipe II y que puso en entredicho su prestigio como Rey Prudente. Sin embargo, a pesar de cuanto se ha publicado acerca de esta singular expedición en el aspecto político, económico y estratégico, se ha estudiado menos su alcance religioso, que lo tuvo también, y muy acentuado.

Baste recordar que una de las finalidades que se propuso aquella andanza fue la de restaurar el catolicismo en Inglaterra y extirpar la herejía protestante, reivindicando a la vez el honor y la libertad de los católicos ingleses.

No al acaso a la *Invencible* se la llamó asimismo, especialmente en fuentes británicas, *la Armada Católica*. En tanto extremo fue esto así que el papa Sixto V, nada zalamero con Felipe II, le prometió una ayuda de un millón de escudos de oro para esta obra que se gestaba con aires de cruzada.

Es más, si Felipe II dio, incuestionablemente, carácter religioso a su tentativa, igualmente Isabel de Inglaterra apelaba al sentimiento religioso para repeler la incursión hispana. Así lo manifiesta Garrett Mattingly en su obra *La Armada Invencible* (1) y, por su parte, lo confirma J. B. Robert en la introducción de esa misma obra: "Si en la

(1) *La Armada Invencible*, Garrett Mattingly. Ed. Grijalbo Española, Barcelona, 1961, pp. 453 y 454. La preocupación religiosa de Felipe II en este evento aflora en multitud de documentos que recoge Cesáreo Fernández Duro en su obra *La Armada Invencible*, dos tomos, Madrid, 1884-1885. Allí constan las rogativas que se hicieron en favor de la empresa, la dotación religiosa del personal, la disposición para que confesara y comulgara la gente y para que se evitaran las blasfemias. La misma composición de la escuadra era un auténtico abanico del santoral cristiano: de las 130 naves que la componían, 81 llevaban nombres del Señor, la Virgen y los santos. *Ibid.* t. 1, p. 426; t. 2, pp. 76, 315, 421.

I. BENGOCHEA

prosa de los documentos oficiales del lado español se prodigan las apelaciones a la Divina Providencia, lo mismo ocurre por la parte inglesa" (2).

Convicción religiosa de la tarea que se vio reafirmada por la actitud que se asumió por las partes conforme al signo del resultado: la reina Isabel atribuyó a Dios la victoria y la celebró con un solemne *Te Deum* de acción de gracias, y Felipe II, y con él su pueblo entero, adjudicó a Dios el desastre, como lección de humildad, serenamente acatada por todos. Con hábil oportunidad se recordó entonces que Israel atribuía a Dios tanto los triunfos como los descalabros del pueblo escogido.

Los historiadores reconocen que se frustró una ocasión inmejorable para dirimir con determinado signo el contencioso religioso de la época:

Lo que pudiera haber sido una victoria definitiva contra la potencia inglesa y contra la herejía, semejante a la de Lepanto contra la Media Luna, se convirtió en trágica derrota (3).

Ahora bien, no obstante este claro matiz religioso de la Armada Invencible, los historiadores, que tan minuciosamente nos han informado sobre la composición de la escuadra con 130 naves y una dotación disponible de 40.000 infantes, con participación directa de 28.000 hombres, no nos documentan acerca del personal eclesiástico que tomó parte en el suceso. Ni Mariana, ni La Fuente, ni Ballesteros, se ocuparon de este particular. Como trabajo de tipo expresamente religioso sólo conocemos un intrascendente artículo de Fidel Fita titulado *Nuestra Señora de Valverde y la Armada Invencible*. Fernández Duro ya aporta algunos documentos acerca de la participación de los religiosos en la Invencible (4). Pero es sólo a título de estadística.

Los carmelitas descalzos.

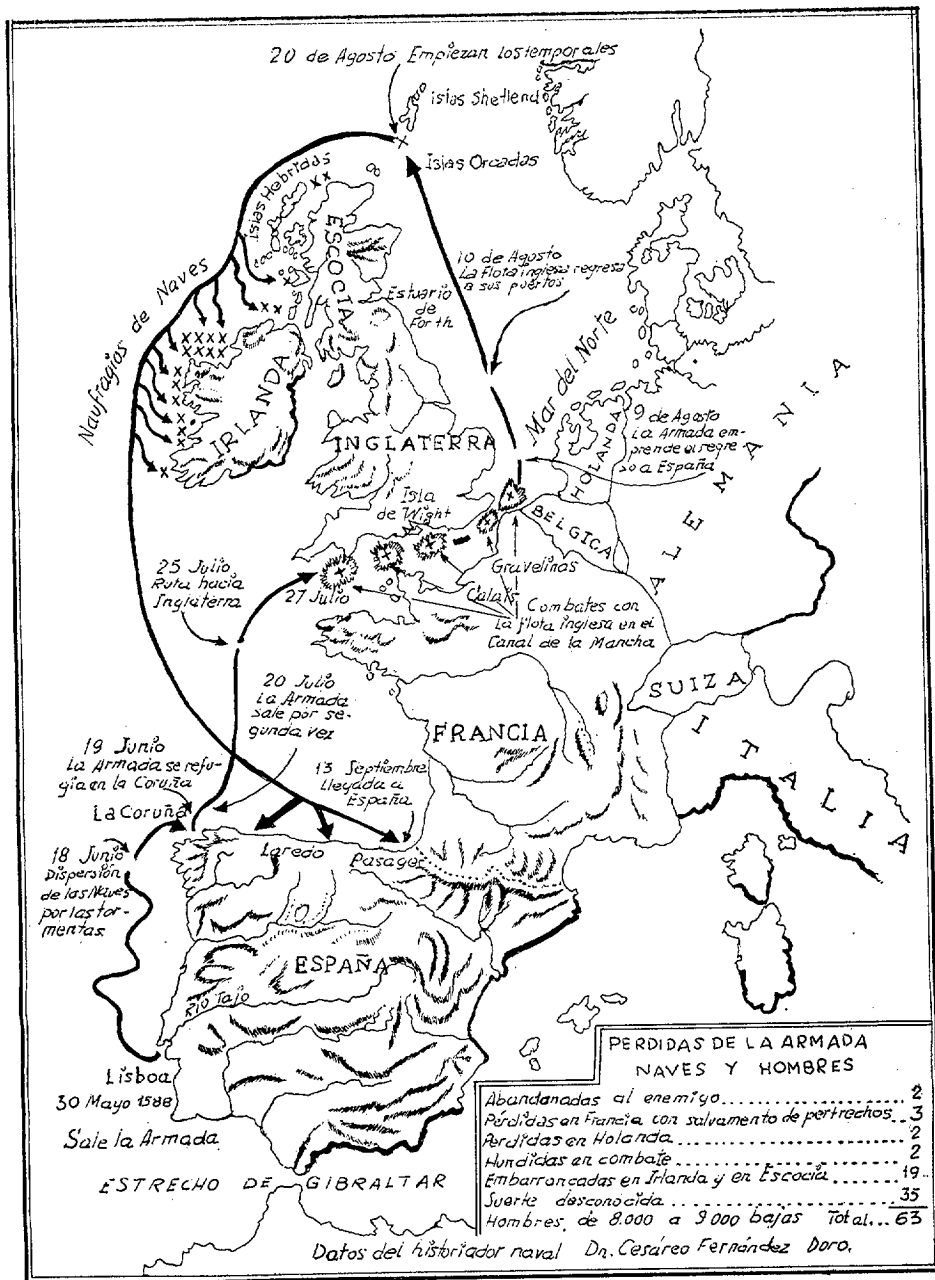
A cubrir esta laguna se ordena este nuestro ensayo en cuanto a la mínima parcela de la presencia de religiosos carmelitas descalzos en la Armada Invencible. Disponemos para ello de documentación poco conocida, procedente en su totalidad de fuentes monásticas, con carácter de inéditas para el lector castellano, ya que proviene de los anales carmelitanos de Portugal, con aportación de cartas y relaciones de algunos expedicionarios de esta Orden en aquel lance marítimo.

(2) Mattingly, 1. c. p. VIII.

(3) Ricardo García Villoslada. *Historia de la Iglesia en España*, III-2.º, BAC, Madrid, 1980, p. 96.

(4) El informe de rogativas de Fidel Fita en "Boletín de la Academia de la Historia", t. 35, 1899, p. 526. Fernández Duro, 1. c., t. 2, p. 76.

CARMELITAS DESCALZOS EN LA ARMADA INVENCIBLE



Preliminares y alistamiento.

Acerca de los preparativos y sentido de la expedición, así como sobre el alistamiento de religiosos en ella, escribe Belchior de Santa Ana, historiador del Carmen portugués:

“Afrentados los católicos de Inglaterra por los herejes, que con odio infernal los perseguían, pidieron al rey Felipe II favor y socorro, prometiéndole que se juntarían a la gente de la Armada en cuanto ésta pusiese pie en tierra, que eran tantos en número y tan esforzados y adiestrados en las armas que resultaría fácil vencer a los herejes y restituir el gobierno a los católicos, que en seguida darían la obediencia al Sumo Pontífice, verdadera cabeza de la Iglesia, y restaurarían todas las de la isla y los conventos, devolviéndoles las rentas y bienes que estaban repartidos entre los seglares.

Como la empresa era de tanta gloria de Dios y aumento de su Iglesia la aceptó el Católico Rey con mucho gusto y para ella mandó hacer una Armada en Lisboa de 130 velas, entre galeones, naos, zabras, galeazas, gales, urcas, carabelas, petaches y pinazas, de la que hizo General al señor don Alfonso Pérez de Guzmán el bueno, Duque de Medina Sidonia, príncipe prudentísimo y benignísimo y tal como convenía para gobernar a la mucha y buena gente que se embarcó.

Había entre ella dos tercios de portugueses, uno de Gaspar de Souza, otro de Antonio Pereira y 230 religiosos de todas las Ordenes (5). Ocho de ellos de nuestra Orden, que los pidió con insistencia el excelentísimo General y que concedió con gran satisfacción el venerable Padre Fray Antonio de Jesús, Vicario Provincial. Así pudo dar a quien la Religión debía tan cordial afecto y las grandiosas obras que de él nacieron: que se hallasen religiosos nuestros en empresa de la que se esperaba tanto servicio de Dios.

Ofreciéronse muchos para ella; los escogidos fueron: Padre Fr. Juan de San José, subprior del convento, Padre Fray Angelo de San Pablo y otros cinco sacerdotes, de cuyos nombres no tengo noticia, y el Hermano Fray Sebastián de la Madre de Dios, que era lego y procurador del convento de San Felipe de Lisboa” (6).

(5) Juan B. Robert, en la obra anteriormente citada de Mattingly, afirma que en la Armada Invencible participaron 180 religiosos, p. XI. Seguramente Robert depende de Fernández Duro, que también da esta cifra, en la que entran franciscanos, dominicos, agustinos, teatinos, victorinos y carmelitas descalzos. De estos último apunta doce, más nueve carmelitas de Portugal, sin precisar más los datos. *Ibid.* t. 2, p. 76.

(6) *Chronica de Carmelitas Descalços*, t. 1, Lisboa, 1657, pp. 248 y 249.

Descripción de la derrota.

Contamos con una descripción de primera mano de la catástrofe naval que supuso la Armada Invencible y un análisis particular sobre las causas de tal infortunio.

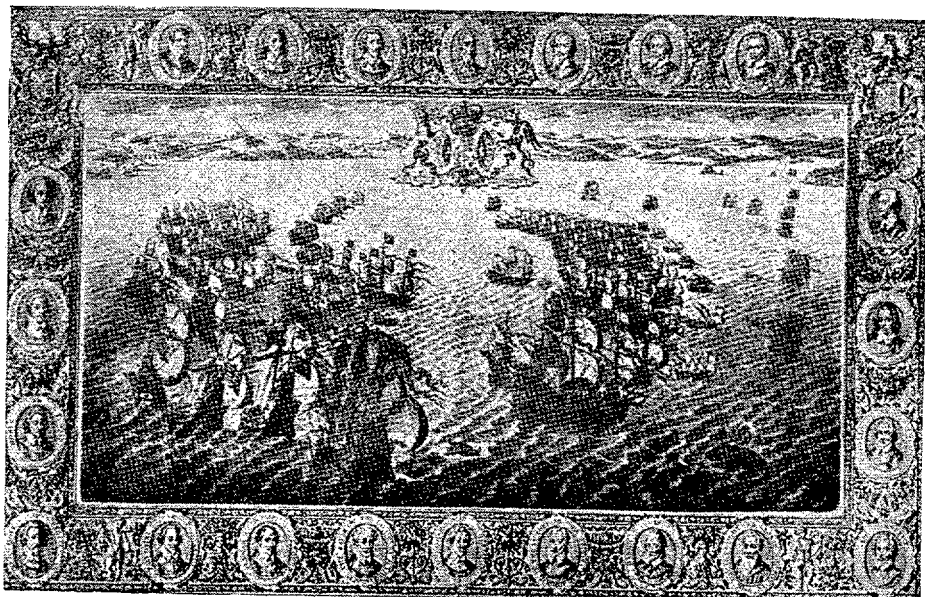
Es una carta del carmelita Padre Fray Angelo de San Pablo, protagonista del acontecimiento, escrita en Toledo poco después de su regreso y dirigida a la Madre María de San José, Priora de las carmelitas descalzas de Lisboa (7).

Escribe el Padre Angelo:

“Al valor y eficacia con Dios de las oraciones de ese sagrado convento atribuyo yo el haber salido con vida de tan evidentes peligros de mar y tierra, que pasamos los que salimos de ese puerto y barra de Lisboa en la jornada, sin efecto, de Inglaterra, cuya conquista la tenían los españoles tan en sus bolsillos que iban haciendo contratos con la gente para las casas de los mercaderes ricos de Londres, como lo podían hacer entre esa ciudad y Sevilla. Pero los bancos de cambio que trazaban se les tornaron en bancos de Flandes, donde comenzaron a pagar la ufanía vana de sus contratos, continuando el engaño por la costa de Escocia y mares de Noruega, bajos de Irlanda y de otras islas infernales, con cien mil más detalles que la prolija navegación suele traer consigo.

Fue el Señor servido que de ocho religiosos nuestros que abordamos el Canal de aquella mala tierra, seis saliésemos a puerto, cada dos en su navío (como íbamos) en partes diferentes, aunque con mucho detrimento de la salud y frecuente peligro de las vidas, que a cada momento veíamos a pique de perder, en especial mi compañero y yo: porque se nos abrió por proa el navío en que navegábamos, en el que zarpamos en la playa de Calais, ciudad de Francia, huyendo de los navíos de fuego de la Armada contraria, aparte del daño que recibió de un gran balazo que le pasó por debajo del agua Sólo entonces se vio con cuánta dificultad se podía remediarse, y así nos fue forzoso varar en tierra de enemigos, donde a la vista de todos lo quemamos, porque íbamos al fondo, y nos pasamos, sin salir del mar, a algunos pataches que vinieron en nuestra ayuda por orden del Duque General, en que llegamos a España y Puerto de Santander con el alma al cuello, tantas veces tan cerca de la muerte que sólo recordarlo me es vivo retrato de ella. Dejo las hambres, la sed, los piojos y hedores con otras enfermedades de

(7) María de San José (Salazar) fue una de las descalzas preferidas de Santa Teresa, a la que acompañó en la fundación del monasterio de Sevilla (1575), de donde fue priora hasta que en 1585 fue enviada a Lisboa para fundar el convento de las carmelitas descalzas de esta ciudad. Aquí permaneció hasta 1603, en que, trasladada a España, murió en el Carmelo de Cuerva (Toledo).



La Armada española frente a las costas inglesas; al acecho, la escuadra enemiga.

tan universal estrago, que por muchos días tenían para comer las bestias del campo y los peces del mar con la multitud de cuerpos que ambos elementos sepultaron”.

“Las balas del enemigo y artillería, la mejor y más diestramente equipada que jamás se vio en el mundo, no hay para qué referir aquí; porque, además que perjudicó a la Armada Castellana, más de cuatro que de ella salieron con orejas, no pueden olvidar el pavor y estruendo de las culebrinas y piezas de batería con que les cañoneaban. Para los que sin pasión ponderan este suceso, es de tanta solemnidad y grandeza que no admite comparación con lo de ese Reino en Africa” (8).

Causas de la tragedia.

El relator Angelo de San Pablo prosigue su narración y se plantea, desde su óptica religiosa y portuguesa, la causa profunda del quebranto de la Armada Invencible:

“Lo que se me ofrece en este negocio de mucho sentimiento es el cristianísimo celo de Su Majestad, a quien en esta ocasión, parece, quiso mortificar el cielo; él sabe porqué.

(8) *Chronica de Carmelitas...* pp. 249 y 250.

Sin embargo, filosofando aquí abajo y entre los límites permitidos a la buena razón, a pocos pasos dará con la causa de tan gran pérdida y ruina, lo que considerando la excelencia del fin que de la jornada se pretendía pusiera los ojos en la bajeza de los medios con que se presumía alcanzar. ¿A quién no daba en rostro la soberbia de la infantería castellana? No es condición de Dios obrar por semejantes medios cosas tan heroicas y levantadas como la restitución del Evangelio y Sacramentos de su Iglesia en un Reino tan perdido. ¿Cómo era posible que la resurrección de un Reino entero, el remedio de tantos males, la reformación de tamaños males, la formación de ánimos tan pervertidos fiase Dios de la soldadesca de Castilla, en costumbres y manera de vivir tan caída y estragada? Es una cosa que no la puedo imaginar.

Dios reservó la edificación del templo material de Jerusalén al imperio de Salomón, no permitiéndola a David, su padre, a causa de la violenta efusión de sangre de Urías, su capitán ¿Cómo iba a aceptar Dios de manos sacrilegas, contaminadas con mil hurtos y rapiñas a cada hora, de conciencias tan rotas y rendidas ante el ídolo que adoran de sus apetitos, la restauración de tantas iglesias parroquiales y conventos de religiosos derribados en Inglaterra? Bien podía hacerlo, si quisiese, pero de ordinario no lo suele Dios hacer. El me valga y V. R. me perdone me haya descuidado siendo tan extenso en esta digresión; pero tómelo como desahogo del dolor que saca fuerzas de la debilidad para alivio del corazón afligido” (9).

Odisea y martirio de carmelitas.

A continuación de esta implacable filípica se ocupa este testigo de la suerte de los propios carmelitas en este acontecimiento histórico refiriéndose principalmente “a los dos religiosos que en Escocia acabaron sus vidas a manos de los herejes, que se las quitaron en odio a la fe y por medio del martirio entraron triunfantes en la patria celestial para vivir una vida inmortal, eterna y gloriosa” (10).

Después de lo cual, prosigue la carta del Padre Angelo con estos pormenores:

“De los ocho que fuimos en esa Armada no regresaron del viaje el Padre Fray Juan de San José y el Hermano Fray Sebastián de la Madre de Dios, de vida activa, su compañero, que se embarcaron con don Alfonso Luzón, Maestre de Campo del Tercio de Nápoles, en un navío levantisco, que llamaban “La Veneciana Grande”, del que no se sabía nada cierto, aunque se le temía mala suerte, como a las demás naos de Levante, por la dificultad que tienen para navegar en aquellos mares

(9) *Ibíd.* p. 250.

(10) *Ibíd.* p. 251.

tan peligrosos aun para los que conocen los bancos de arena y arrecifes, que tanto miedo infunden a los que a ellos se acercan.

En enero vino relación cierta, por carta del mismo Don Alfonso Luzón, del naufragio que padecieron costeano Escocia, donde llegándole ya el agua a segunda cubierta, con irremediable pérdida de toda la munición, dieron bordo a tierra, para salvar las vidas, y varando en unas peñas desembarcaron lo mejor que les fue posible, aunque con mucho trabajo, ayudándose de balsas, lo que no pudieron hacer con tanta diligencia que no se hundiese el navío antes de que se acabase el desembarque con más de ciento cincuenta soldados sin poder favorecerlos ni salvarlos de ninguna manera. Entraron tierra adentro los que se salvaron y escaparon del diluvio, y como eran montañas ásperas y costa que no se habita, faltándoles el sustento se alimentaban de caballos que mataban, andando con toda la lástima y miseria que se puede imaginar, hasta que les salió al encuentro gente de guarnición que por allí tiene de guarda la reina y les impidió el paso. Trataron al punto de defenderse, pero viendo que no cabía en juicio humano pasar adelante con el ímpetu que sus ánimos, aunque con tan debilitadas fuerzas, les prometían, vinieron a un concierto, que les guardarían las vidas y no ofenderían sus personas, y así se dieron a buen partido, aunque luego les quebrantaron la palabra; lo que no es nuevo en aquella gente tan falsa aun para el mismo Dios.

Rendidos ya, los llevaron con toda inhumanidad y mal trato al virey de aquella tierra, ante el que trataron, los que pudieron, de su rescate. En esta relación de rescate no se hace memoria de los nuestros, por lo mismo que como cosa general no particulariza a ninguno.

De una carta que la fundadora de nuestro monasterio de Cuerva, Doña Aldonza Niño, recibió de su hijo, don Rodrigo Niño, que también iba en el referido navío, escrita en Irlanda desde la villa de Dordal, del 10 de noviembre de 1588, sabemos de su dichoso y bienaventurado tránsito y felicísima suerte, pues hablando este hidalgo con su madre y tratando, con tan singular cristiandad que a todos los que oyen mueven a lágrimas, la fortuna de su viaje y trabajos que de ella resultaron, viene a decir de nuestros religiosos las palabras que siguen, que traslado aquí formalmente "de verbo ad verbum" con toda fidelidad, porque tuve en mis manos la misma carta. Dice así: «Después de salidos a tierra y rendidos, los herejes mataron a Fray Sebastián, que de esa Orden del Carmen Descalzo traíamos, y a un clérigo, cuyo valor fue igual a la rabia con que en odio de la fe los martirizaron. También quisieron quitar la vida al Padre Fray Juan de San José, pero por entonces yo lo salvé. Pero después, como el pobre venía en cueros, como todos, de los ríos y aguas que pasamos, quedó con otros muchos en unas chozas, a veinte leguas de aquí. Nos apretaron mucho los herejes para que les diésemos noticias de él y fueron a buscarlo con gran diligencia, porque a ningún sacerdote que toparan le perdonaban. Dios sea con

él, que cierto era buen hombre y nos hace mucha falta. Nos enteramos después que lo mataron con gran crueldad conservando él en el martirio una paz de alma admirable y una alegría de angel.»

De estas palabras consta —prosigue el cronista— que el religioso que mataron los herejes como clérigo era el bueno y dichoso Hermano Fray Sebastián de la Madre de Dios, Procurador de nuestro convento de San Felipe, y el de las chozas, el Padre Fray Juan de San José, su prior que fue del mismo convento y vicario que iba de los de aquella misión.



No son menos de estimar, Religiosa Madre, que de agradecer tan singulares primicias a Cristo nuestro bien y a su Santísima Madre, bajo cuyo amparo militamos, pues con tan insigne título y escudo de gloria honraron a nuestra Religión, los que rubricando la blancura y candor del hábito que vestimos con la sangre derramada por Dios, dieron en sacrificio una vida que había de acabar por la esperanza de otra que no puede faltar, vida que es igual al mismo Dios, que no tiene sucesión ni límite de tiempo.

¡Oh almas verdaderamente evangélicas, perdidas en el golfo y peligrosas ondas de este mundo para asegurarlas en el otro con doblada ganancia! ¡Oh ganapierde del cielo!, ¡oh juego de interés sin segundo! Acabasteis, dichosos compañeros y verdaderos hijos de celestial obe-

diencia, acabasteis en la opinión de aquellos que sólo os veían con ojos puramente corporales, cuya corta vista no pasa del horror de la sepultura (si no fue tanta vuestra felicidad, que hasta ésta os faltó, para hacer del todo, aun con tal circunstancia, precioso vuestro martirio). Sin embargo, vivís y sin término vivireis en los pechos de los que con aventajada perspicacia, sin caer en vanos lamentos y tristes llantos, con ojos de fe viva, contemplan la eternidad del deleite y contento que para siempre gozáis. ¡Oh gran suerte, digna de ser envidiada, cuanto es para llorar la mía, pues no tuve tal ventura!" (11).

Hasta aquí la narración, tan verídica y patética, de Angelo de San Pablo.

De sacerdote a capitán.

Seguidamente el cronista portugués cuenta un pintoresco episodio, secuela de los residuos de la Invencible, y que, aunque no tiene relación directa con el hecho de la Armada, lo reseñamos a título de curiosidad totalmente impensable para los que fraguaron lo que en su mente había de ser una de esas hazañas que jamás vieran los siglos. Hélo aquí:

"De los seis religiosos que volvieron a España, dos de ellos protagonizaron en Irlanda una galante peripecia que sucedió al naufragio que hizo el navío en que iban, en las playas de aquella Isla. Murió el capitán poco después de salir a tierra, por lo que viéndose los soldados perdidos sin él en lugar y tiempo en que tenían grande necesidad de un prudente gobierno para poder salir bien de los grandes trabajos que se les representaban, hicieron (con todos los votos) su capitán a uno de los dos carmelitas descalzos, de cuya prudencia y habilidad tenían gran satisfacción. Rehusando éste el cargo le obligaron a aceptarlo y a la vez a vestirse él y su compañero de soldados, para que los herejes, a causa del gran odio que tienen a los sacerdotes y religiosos, no se exasperasen contra todos, o, por lo menos, los matasen a ellos con daño manifiesto de los más, que esperaban de Dios abajo todo el remedio y salvación de su compañía; porque con sus palabras y buenos ejemplos los conservaban unidos, modestos y pacientes, sin cuyas virtudes se perderían sin duda ninguna.

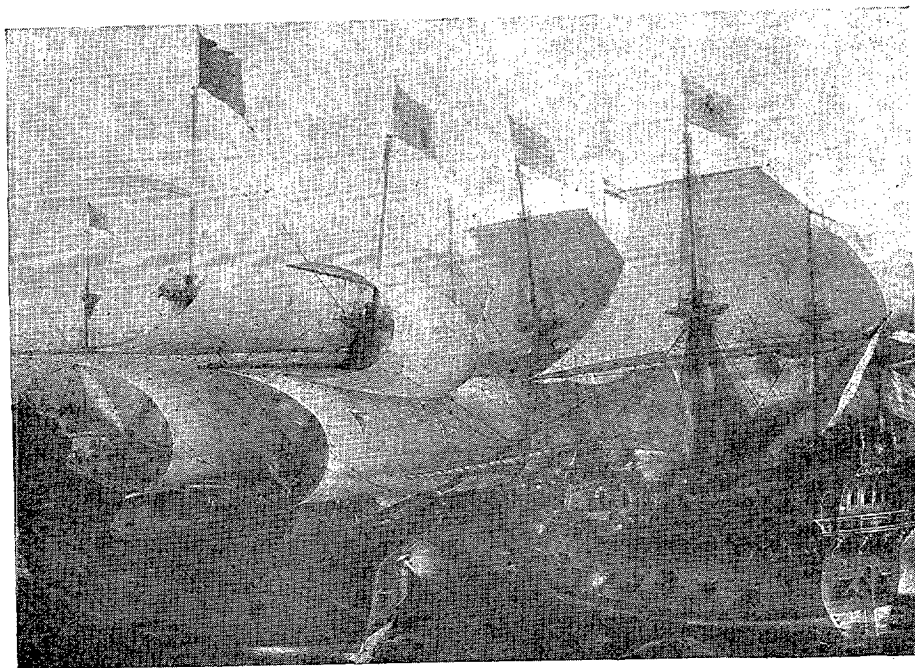
Entró, pues, el nuevo capitán con su soldadesca tierra adentro con las armas que se pudieron salvar, bastantes, no para resistir a muchos, pero sí para rechazar la furia de poca gente y de los aldeanos, que cuanto más rudos son tanto más insolentes.

Como aquellas tierras eran de un señor católico (que tales son siempre los verdaderos irlandeses, sin mezcla de sangre inglesa o esco-

(11) *Ibid.* pp. 251 y 252.

cesa) no encontraron a nadie que les hiciese ningún agravio. Al contrario, habiendo avanzado sólo dos leguas les salió al encuentro el señor y haciendo grandes demostraciones de sentimiento por verlos en tan miserable estado les rogó que se fuesen con él a su casa para reponerse allí por algunos días antes de que les proveyese de embarcación para que navegaran a su patria. Puestos todos de rodillas, dieron gracias a Dios por haberles llevado al lugar de tal señor y a él quisieron besar la mano por la merced y favor que les hacía. Por lo que aquel hombre quedó tan edificado que no acababa luego de ponderar a su mujer los buenos modales, cortesía y cristiandad de sus huéspedes, a los que ella acogió como a ángeles del cielo, y a su llegada atribuyó el dar a luz aquella noche un hijo con felicísimo parto. Por todo esto se hicieron grandes fiestas, en las que participaron los españoles.

Para padrino del niño escogió el padre al capitán de los soldados, y después del bautizo, lo llevó con sus acompañantes a una montería, todos en buenos caballos. El Padre-Capitán iba bien contra su voluntad, temiendo lo que iba a suceder después, Efectivamente, yendo él al lado del señor, dieron ambos vista a una fiera y tras de ella echaron a correr; el conde con gran destreza, el capitán fingido, y verdadero carmelita descalzo, como quien tan poco sabía tenerse como jinete cuanto era diestro en hacer la guerra sólo a sí mismo. En medio de la



El San Martín, buque insignia de Medina Sidonia, durante el combate.

carrera cayó al suelo, aunque sin grave daño. Entonces los soldados para excusar a su capitán descubrieron al señor de quién se trataba, lo cual fue motivo para apreciarlo más aún y en atención a él y a su compañero (que también se dio en seguida a conocer) redobló los honores y los obsequios a todos hasta que les dispuso una embarcación para que pudieran regresar prestamente a España, donde hallaron su pleno descanso” (12).

Hasta aquí la noticia que nos ha llegado por este inesperado cauce de la participación y avatares de los carmelitas descalzos en la quimera de la Armada Invencible.

Lección de la Invencible.

Desde esta insospechada vertiente podemos ahora hacer filosofía de la hecatombe a través de lo que nos enseña este múltiple enfoque de un testimonio religioso, de una Orden carmelitana minoritaria, de unos testigos presenciales y un historiador portugués.

De esta sucinta narración luso-carmelitana cabría sacar unas cuantas deducciones:

1) Queda más patentizada la razón religiosa de aquella empresa: la solicitaron los católicos ingleses; con esa mira principal la ideó el rey de España; se contaba con el apoyo del Papa.

2) De hecho fue bien dotada de elemento clerical: 230 religiosos de todas las Ordenes religiosas; incluso la misma derrota se supo encajar como justa expresión de la voluntad de Dios, motivada por la indignidad de los cristianos que la llevaron a efecto.

3) La participación de los carmelitas descalzos fue digna en número; su comportamiento, ejemplar y reconocido por los mismos soldados; la muerte violenta a manos de ingleses de dos de estos religiosos se computó como verdadero martirio, por haber sido sacrificados en odio a la fe por los herejes.

4) El protagonista a quien fundamentalmente debemos esas impresiones de primera mano, el carmelita Fray Angelo de San Pablo, consideró como un honor haber participado en aquel acaecimiento, vio la mano de Dios en su fracaso y sintió santa envidia por el martirio de sus hermanos en religión.

5) Finalmente, digamos que como hombres divinos estos carmelitas dieron en la diana de una interpretación celestial al enorme fallo humano de unos responsables que no supieron calibrar a tiempo ni la

(12) *Ibid.* p. 253.

impericia propia ni la astucia ajena. Sería el caso de recordar aquello de que "los hijos de la luz se dejaron engañar por los hijos de las tinieblas".



Sería de desear que con motivo del IV Centenario de la Armada Invencible se investigara en los archivos eclesiásticos y se exhumaran otros relatos directos de los numerosos participantes religiosos de las demás Ordenes Religiosas en aquel memorable trance, para que se pueda medir mejor la magnitud del significado espiritual de aquella batalla naval del Rey Católico.



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.
-

LA PRIMERA ESCUELA ESPECIAL DE INGENIEROS DE LA ARMADA

Lola HIGUERAS

Jefe Investigación Museo Naval



L Cuerpo de Ingenieros de la Armada, llamado de Marina durante sus primeros años, fue creado por real orden de 24 de diciembre de 1770 reinando Carlos III, como consecuencia de la reorganización general de la Marina de la época, una de cuyas metas más trascendentes fue precisamente la revitalización de la construcción naval. Al ponerse en marcha los arsenales, Jorge Juan pone de manifiesto la apremiante necesidad de un cuerpo técnico científicamente capacitado para dirigir las numerosas obras de construcción naval que se llevaban a cabo en el país, y con este propósito impulsa la creación del Cuerpo de Ingenieros de Marina, cuyo primer ingeniero general será don Francisco Gautier, y la creación de la primera Academia de Ingenieros de Marina en 1772, donde por vez primera se dará importancia primordial al estudio de las matemáticas, la arquitectura y el dibujo, la maniobra y la navegación.

Este Cuerpo fue cobrando creciente importancia a lo largo de los veinte o veinticinco primeros años de su existencia, coincidiendo con el auge alcanzado por la Marina española en aquellos mismos años, al tiempo que las numerosas construcciones que se llevaban a cabo en los Arsenales hacían posible la elevada formación científica y práctica de sus individuos, así como la eficacia de sus funciones. Pero la suerte del Cuerpo está unida desde su creación a la marcha de la construcción naval y así con la rápida decadencia de la Marina años después, que hará cesar casi por completo aquéllas, quedará el Cuerpo sin "escuela práctica", aun cuando conserve, todavía, su instrucción científica. Este estado de cosas llevará a la supresión del Cuerpo, por real decreto, en mayo de 1827, siendo sustituido por el de Constructores, cuyo reglamento se enfocó a nivel puramente práctico, desechando todo el aparato científico del anterior. Las consecuencias son funestas, sin duda, para la construcción naval española y sus efectos no se harán esperar muchos años.

En 1834 se hacen los primeros intentos de reorganización del antiguo Cuerpo de Ingenieros de la Armada, intentos que no llegarán a cuajar hasta 1848 por insalvables dificultades; una de las más graves, sin duda,

es la falta de hombres capaces de constituir, por su formación, el núcleo del nuevo cuerpo, lo que llevaría inevitablemente hacia la única fórmula viable: traer constructores extranjeros experimentados para que dirigieran las construcciones de los arsenales, transmitiendo sus conocimientos a los del país.

Así están las cosas en marzo de 1846. La reorganización del Cuerpo de Ingenieros parece imprescindible para revitalizar la construcción naval; y la importación de especialistas extranjeros, el único medio de lograrlo. Así lo ve también el Gobierno, y a través de la documentación de estos años (1847-1848) podemos seguir las gestiones encaminadas a hacer venir ingenieros franceses para atender, por una parte, la construcción de buques; por otra, el planteamiento de la escuela del Cuerpo. El 9 de junio de 1848 se dispone por real orden la reorganización del Cuerpo de Ingenieros y el establecimiento de su escuela especial.

El Cuerpo se compondrá de:

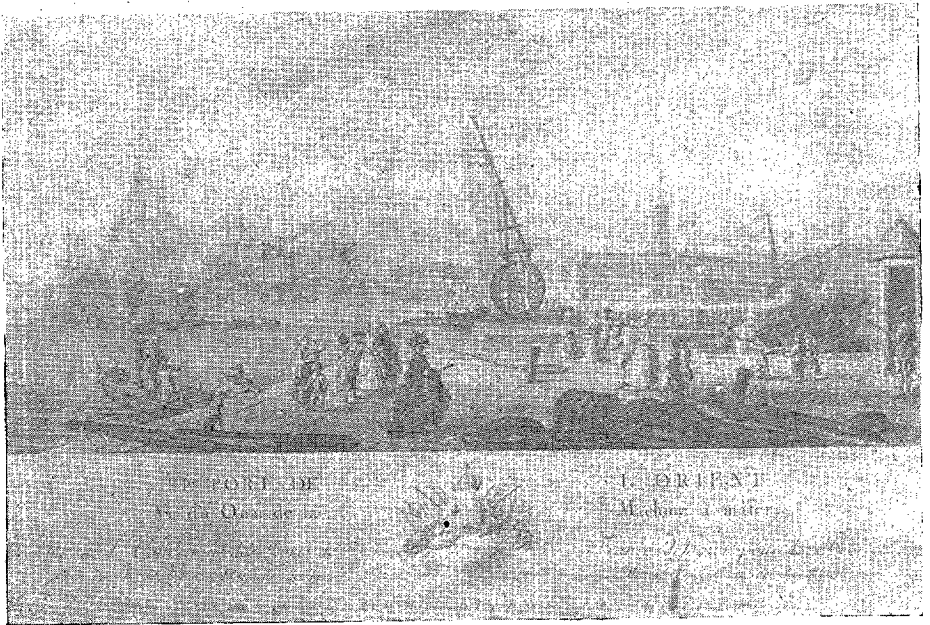
- 1 ingeniero general (jefe de escuadra o teniente general de la Armada).
- 2 brigadieres.
- 3 capitanes de navío.
- 5 capitanes de fragata.
- 12 tenientes de navío.
- 18 alféreces de navío.

Esta plantilla se mantuvo hasta la nueva reorganización del Cuerpo en 1869, que aumentó el número de individuos y alteró las denominaciones, creando nuevos empleos.

Tras este rapidísimo esquema de la marcha del Cuerpo desde su creación, entremos ya de lleno en el estudio de su primera escuela especial, establecida —como mencionamos— al reorganizarse el Cuerpo por real orden de 9 de junio de 1848. Una vez decretado el establecimiento de la escuela, sucesivas reales órdenes van a ir perfilando su emplazamiento, características y funciones. Todo ello con una rapidez verdaderamente sorprendente que nos indica la excepcional atención que el Gobierno prestó a los problemas de la construcción naval.

Dos son los elementos fundamentales —aparte la documentación relativa a las primeras promociones de alumnos— que van a permitirnos reconstruir las bases del funcionamiento de esta Escuela; el decreto de creación, de 9 de junio de 1848, y el reglamento provisional de la escuela, de 19 de diciembre del mismo año.

Las condiciones para el ingreso en la escuela se establecen ya en el decreto de creación, en su artículo 15: "*siempre por oposición y sólo los jóvenes de 17 a 22 años que reúnan las condiciones exigidas en el examen de ingreso*". Los exámenes se verificaban en el Colegio Naval, ante una junta formada al efecto; más adelante nos ocuparemos con detalle de



La Escuela Especial de Ingenieros.

los exámenes de la primera promoción y pruebas de que constó. Los elegidos por dicha junta cubrirían después las vacantes, una vez expedidos sus correspondientes reales nombramientos de alféreces de fragata, con cuyo empleo habían de permanecer tres años en la escuela especial. Establece también el decreto de creación la entrada de los alumnos en el escalafón del Cuerpo: *“concluido el curso académico, examinados de las materias que hayan sido objeto de él, los alumnos que hayan sobresalido más en teoría, práctica, aplicación y moralidad, serán preferidos para obtener la antigüedad”*; su asignación anual —500 reales de vellón— y, asimismo, en su artículo 19, el período de prácticas de navegación: *“Para complemento de su educación teórico-práctica, los alféreces de navío deberán estar en la mar a lo menos ciento veinte días en buques de vela del mayor porte posible y sesenta en vapores de la mayor fuerza, procurando escoger para ello tiempo de invierno y altas latitudes, donde probablemente habrá viento fuerte y gruesas mares”*. El objeto de esta disposición era, sin duda, que los ingenieros —recién salidos de la escuela— tuvieran la oportunidad de observar la acción directa del viento y la mar sobre el buque, experiencia utilísimamente para promover mejoras en la construcción naval.

Por último, el decreto ya mencionado previene en su artículo 28 la comisión de los individuos del Cuerpo a Inglaterra y Francia para observar sus arsenales, fábricas y establecimientos. Esta disposición es im-

portante por cuanto será de inmediata aplicación, pues la falta de profesorado para la recién creada escuela especial impondrá el envío de las primeras promociones de alumnos a las escuelas de ingenieros francesas. Estas disposiciones, incluidas en el real decreto de creación de 9 de junio de 1848 —por lo demás muy incompletas como puede verse— serán las que rijan el funcionamiento de la escuela los primeros me-



Marqués de Molíns.

a paso, los exámenes de la primera promoción: Se presentaron nueve opositores para cubrir las seis plazas de alumnos convocadas. Estos primeros exámenes se celebraron, como preveía el decreto de creación, con el Colegio Naval. Componiendo la junta examinadora los siguientes jefes:

ses, hasta la publicación del reglamento provisional (19 de diciembre de 1848).

No obstante, estos meses previos a la promulgación del reglamento serán de gran actividad: El 28 de junio de 1848 (recordemos que la creación de la escuela es del día 9 de dicho mes) se hizo pública la convocatoria de exámenes de oposición para la admisión de los alumnos que habían de integrar la primera promoción de la escuela de ingenieros. Se conserva en el archivo general de la Armada *Alvaro de Bazán*, abundante documentación relativa a este punto, tanto en *Generalidad de Ingenieros* como en los legajos correspondientes a las *Primeras promociones 1852-1861*. Gracias a esta circunstancia podemos seguir, casi paso

Presidente: El comandante general del Departamento de Cádiz.

Vocales: El comandante general del arsenal de La Carraca, el director del Colegio Naval, el primer profesor del mismo, el jefe de construcciones del Arsenal y el primer astrónomo del Observatorio.

Secretario: El del propio Colegio Naval.

A través de la mencionada documentación sabemos que el examen constó de dos pruebas: la primera, escrita, con absoluto aislamiento de aspirantes y valoración del tiempo invertido, versó sobre las siguientes materias: Análisis Superior, Calculo Diferencial o Integral y Geometría Analítica Descriptiva.

Pero son tan rápidos los acontecimientos que va a producirse un hecho insólito: existirán los alumnos antes de que acabe de organizarse la propia escuela, cuyo reglamento no se promulgará —como antes decíamos— hasta el 19 de diciembre de 1848. Promulgado éste, la escuela será instalada en el antiguo Colegio de Guardias Marinas del arsenal de La Carraca. El reglamento prevé que los alumnos sean alojados —a ser posible— en habitaciones individuales, permaneciendo arranchados y no permitiéndoseles la salida del arsenal sin un permiso especial.

Otro aspecto interesante en cuanto a funcionamiento interno de la escuela es el de la *disciplina*: existieron en la escuela dos autoridades responsables: uno *el cabo de rancho*, elegido por votación entre los propios alumnos, que era el responsable de las cuentas, aseo, policía, disciplina y orden dentro y fuera del edificio.

El otro *jefe de conferencias*, que recaía en el alumno que hubiera obtenido mejor nota en el examen de matemáticas a su ingreso, este alumno presidía los trabajos académicos, teniendo que ser obedecido en todo, por sus compañeros, durante los actos de estudio. Ambos *jefes* o *responsables* debían dar parte diario, con las novedades, al director de la escuela.

Los alumnos recibían puntualmente sus sueldos —500 reales de vellón anuales—, pero tenían que costearse todo el material de estudio: instrumentos, libros, papel, etc., ya que la escuela proporcionaba tan sólo los papeles de dibujo, pizarras y muebles de las clases.

Sin duda, uno de los aspectos más interesantes del reglamento de la escuela es el relativo a los estudios. La jornada de trabajo quedó establecida como sigue:

1. Dos horas de academia —todos los días de labor— para repasar las teorías aplicadas a la práctica de las materias que fueron el asunto del examen de ingreso.
2. Dos horas dedicadas al dibujo y delineación de buques, arboladuras y cálculo de sus desplazamientos y demás materias propias de las arquitectura naval, dibujo de máquinas de vapor —tanto para los buques como para los arsenales— y dibujo de arquitecturas civiles e hidráulicas.

3. Estudio del francés y el inglés, que debían cuidar muy especialmente, ya que era indispensable saber traducir las obras facultativas de estas lenguas.
4. Asistencia a todas las faenas del arsenal que tuvieran relación directa o indirecta con su profesión, bien en los buques o en los edificios civiles e hidráulicos, fábrica, talleres y obradores.



Carlos III.

año el comandante general del arsenal de La Carraca, don Casimiro Vigodet, informaba al ministro de Marina que, *todavía no funciona la escuela por falta de profesorado*. En vista de ello el Gobierno tomará la determinación de enviar esta primera promoción a la Escuela de

Resumiendo: en enero de 1849 existe ya *materialmente* la escuela especial de ingenieros de la Armada, en el arsenal de La Carraca, en Cádiz, ocupando los pabellones del Colegio de Guardias Marinas. La escuela tiene su reglamento provisional (Real Orden de 19 de diciembre de 1848) y la primera promoción de alumnos, aprobados para el ingreso en la escuela (R. O. de 25 de noviembre de 1848). Queda por resolver uno de los problemas más graves: el profesorado. Provisionalmente se prevé el nombramiento de un constructor y un ayudante de construcción para dirigir los primeros ejercicios de los alumnos.

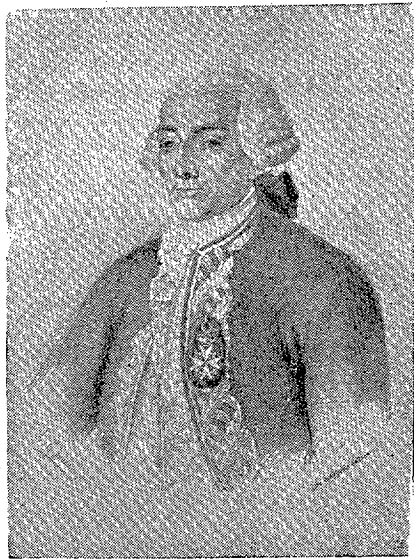
La documentación del año 1849 nos lleva a la conclusión de que la escuela *existe, pero no funciona*. Efectivamente, en octubre de dicho

LA PRIMERA ESCUELA ESPECIAL DE INGENIEROS DE LA ARMADA

Construcciones Navales de la Marina francesa, establecida en Lorient. No obstante, debieron permanecer en La Carraca, al menos el primer semestre de 1850, pues tenemos noticia de los trabajos prácticos llevados a cabo en el arsenal por los alumnos, así como de una serie de mapas (18) de buques por ellos realizados. Lo que sí es seguro —se conserva el documento original— es que en octubre de 1852, los alumnos de la primera promoción completaban sus estudios en los arsenales de Tolón y Brest. Don Miguel Pardiñas, don José Mañes y don Francisco Soler, en Tolón, y don Hilario Nava Caveda, don Juan Gamonal y don Francisco Latorre, en el de Brest.

En 1854, los dos primeros alumnos de la promoción están ya destinados: don Miguel Pardiñas en el arsenal de Cartagena, don Hilario Nava Caveda en el de Ferrol y los restantes continúan sus estudios en Londres. Dos años después tan sólo quedaban en el servicio tres de los seis individuos de la primera promoción, que en 1859 — último año que permanece la escuela especial en La Carraca— ocuparán ya el empleo de capitanes de fragata.

Vamos a enumerar a continuación los individuos que formaron las cinco promociones de esta primera Escuela Especial de Ingenieros de la Armada, ya que la sexta, será, a su vez, la primera de la nueva escuela instalada en el arsenal de Ferrol por real decreto de 8 de febrero de 1860. La documentación es mucho menos explícita para estas cuatro últimas promociones, en lo que respecta a su ingreso y permanencia en La Carraca; sabemos, no



Jorge Juan.

obstante, que debieron permanecer algún tiempo, al igual que la primera, en el arsenal de La Carraca, desde su examen de ingreso, y que se trasladaron a continuación a Francia para seguir los cursos en las escuelas de construcción del país vecino, realizando también en arsenales franceses las prácticas. La última promoción, terminados sus estudios en la Escuela de Construcción Naval de París, cubriría su etapa de prácticas en Londres, en julio de 1859, siendo reclamados casi inmediatamente para prestar sus servicios en el arsenal de Ferrol.

Al inaugurarse la nueva Escuela Especial de Ingenieros de la Armada en el arsenal de Ferrol, las promociones de la antigua escuela de

L. HIGUERAS

La Carraca, aparecen integradas en la escuela facultativa del Cuerpo, como sigue:

Alumnos de la 1.^a promoción: capitanes de fragata.

Alumnos de la 2.^a y 3.^a promoción: tenientes de navío.

Alumnos de la 4.^a promoción: alféreces de navío.

Alumnos de la 5.^a promoción: alféreces de fragata.

PROMOCIONES DE LA ESCUELA ESPECIAL DE INGENIEROS DE LA ARMADA DEL ARSENAL DE LA CARRACA (CADIZ)

1.^a Promoción:

1. Don Miguel Pardiñas.
2. Don Hilario Nava Caveda.
3. Don José Mañes.
4. Don Juan Gamonal.
5. Don Francisco Soler.
6. Don Francisco Latorre.

2.^a Promoción:

7. Don Juan Manuel García Lomas.
8. Don Tomás Eduardo Tallería.
9. Don Antonio Blanco.
10. Don Guillermo Uhagon (whagon).
11. Don Prudencio Urcullu y Zulueta.
12. Don Casimiro Bona

3.^a Promoción:

13. Don Jacobo José Gordón.

4.^a Promoción:

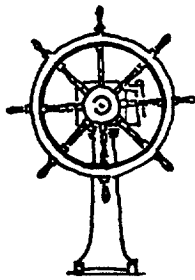
14. Don José Ramón Santa Cruz.
15. Don José de la Flor.
16. Don Bernardo Berro y Ochoa.
17. Don Modesto Domínguez.
18. Don José Mariano Togores.
19. Don Antonio Maestre.
20. Don Francisco de Mesa.

5.^a Promoción:

21. Don Joaquín Fernández de Haro.
22. Don Enrique Alvarado.
23. Don Baltasar Pérez Guzmán.
24. Don José Echegaray.

LA PRIMERA ESCUELA ESPECIAL DE INGENIEROS DE LA ARMADA

La primera escuela de ingenieros instalada en el arsenal de La Carraca, en Cádiz, será, pues —pese a sus deficiencias—, el intento más logrado de esta primera mitad del siglo XIX para frenar la decadencia de la construcción naval, cuyo desarrollo fue visto —en aquellos años— como vital para el logro de un auténtico resurgir de la Armada, intento que encontrará su continuidad en la escuela especial —ya mencionada— con residencia en el arsenal de El Ferrol, que llega a recibir, en los años ochenta, alumnos extranjeros de las academias militares de Argentina y Méjico.

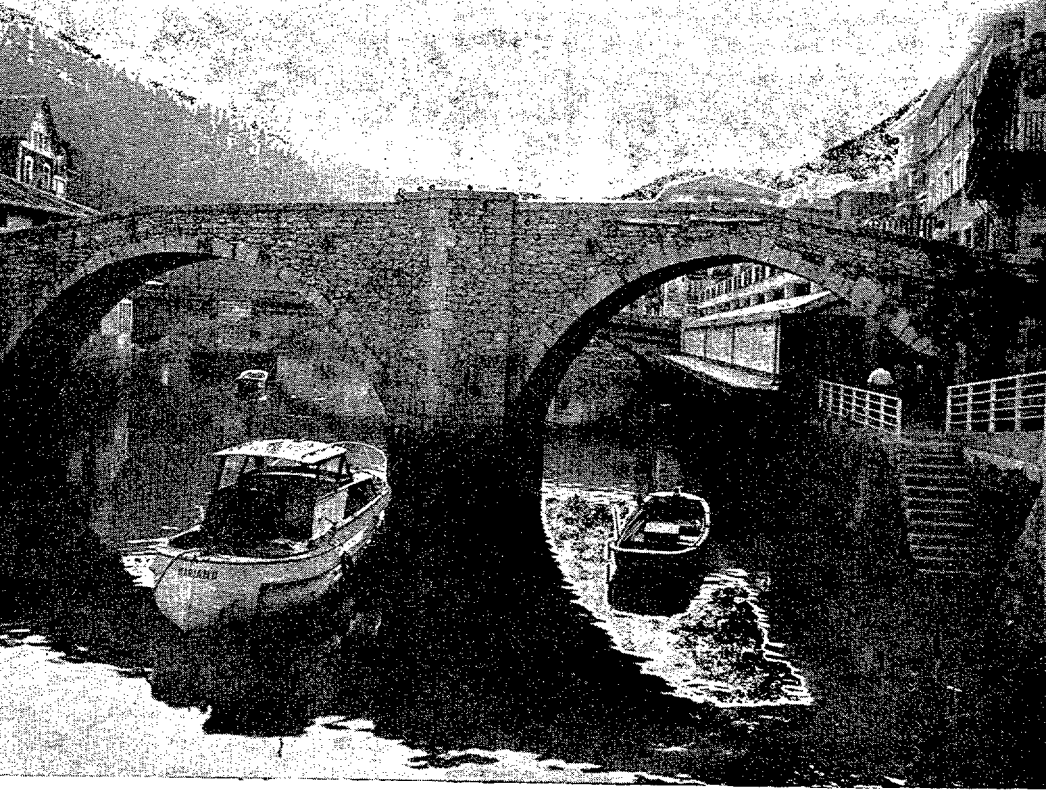


BIBLIOGRAFIA

- Crespo Rodríguez, Rafael: 1966. *Un poco de Historia*, "Revista de Ingeniería Naval", julio 1966, pp. 232 a 250.
1975. *Historia de la Ingeniería Naval Española*. II Centenario de las Enseñanzas de Ingeniería Naval, 1772-1972. Madrid, 1975, pp. 13 a 51.
Estados Generales de la Armada: Años 1786 a 1950.
Fernández Duro, Cesáreo: *Disquisiciones Náuticas*, tomo V. Madrid, 1880.
Ordenanzas de Su Majestad para el servicio del Cuerpo de Ingenieros de Marina. Madrid, 1772.
Ordenanzas de Arsenales. 1776. Títulos XII a XIX.
Reglamento orgánico de ascensos y deberes y atribuciones de los Jefes y Oficiales del Cuerpo de Ingenieros de la Armada, Escuela del mismo nombre y Junta de Construcciones. Madrid, 1870.

DOCUMENTACION ORIGINAL INEDITA

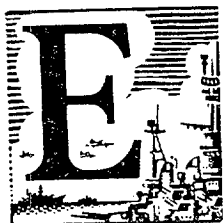
- FIGUEROA: 3.º Ministerio, tomo 18. Museo Naval. Ms. 447.
INGENIEROS: Generalidad, 1872. Archivo Central de Marina. Viso del Marqués.
INGENIEROS: Promociones, 1852-1865. Archivo Central de Marina. Viso del Marqués.



"Puente viejo". Autor: Agustín de Cárdenas y Chávarri.

UN CRUCERO AUXILIAR EN EL CANAL DE LA MANCHA

Rafael GONZALEZ ECHEGARAY



N el mes de junio del año 1898 un buque español de pasajeros, armado en crucero auxiliar y conservando el nombre de una ciudad española —*Ciudad de Cádiz*—, salió a operar en guerra en las aguas del canal de la Mancha, bien alejadas del escenario de la campaña que se ventilaba entonces entre los Estados Unidos y España. Cuarenta años después, otros dos buques españoles de pasajeros, armados también como cruceros auxiliares y con nombres de ciudades —*Ciudad de Valencia* y *Ciudad de Alicante*—, harían también la guerra al tráfico enemigo en aquellas mismas aguas, a un tiro de piedra de Francia e Inglaterra y desafiando, en cierto modo, a su impresionante poderío naval.

Sorprendente coincidencia, pero rigurosamente exacta.

En un artículo que publicó esta REVISTA en el mes de noviembre de 1968 se decía: “¿Qué fue a hacer a Bélgica el *Ciudad de Cádiz*? ¿Qué documentos entregó al cónsul de España en Amberes? ¿Es posible que para entregar unos simples documentos fuese preciso enviar hasta allá a un crucero, máxime cuando las relaciones diplomáticas entre París y Madrid eran excelentes...?”

El fabuloso tesoro de los fondos documentales de El Viso y la amabilidad proverbial de quienes lo cuidan y dirigen nos permite al fin reconstruir, en parte, aquel rompecabezas y contar las andanzas del crucero auxiliar *Ciudad de Cádiz* durante los pocos meses que duró su habilitación como unidad naval española.



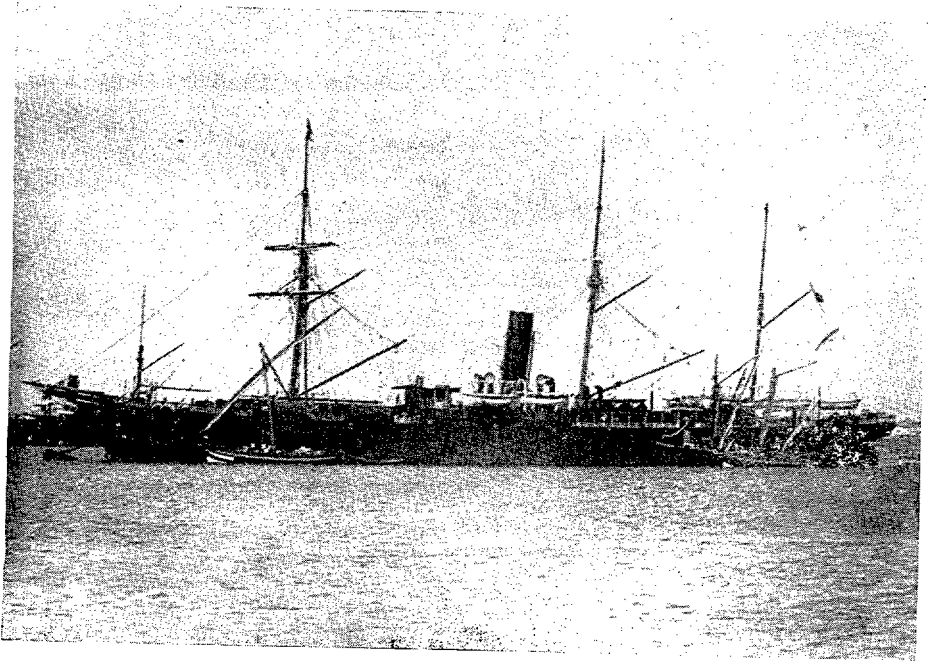
El *Ciudad de Cádiz* tenía ya veinte años cuando se cargaban de nubes los horizontes, en vísperas de la guerra contra los Estados Unidos, y lógicamente no cabía esperar de él un papel demasiado lucido en cualquier conflicto, habida cuenta de las crecientes exigencias técnicas que la guerra naval —aun la de cruceros— imponían ya para entonces.

Era un vapor correo de porte medio y líneas sumamente elegantes, pero evidentemente ya pasado de moda, aun desde el punto de vista simplemente estético. Su casco, de hierro con proa de violín, media

112,23 metros de eslora por 11,67 de manga y 9,70 de puntal; tenía tres cubiertas y registraba 3.183 toneladas, para un desplazamiento en carga de unas 5.700. Se había construido en 1878 en Renfrew (Escocia) por el astillero de Lobnitz Coulborn & Co., con el número 107, y fue adquirido por Antonio López estando aún en construcción, con lo que hizo el 34 de la flota del marqués de Comillas, en la que empezó a navegar con el nombre de clave comercial de *Cáncer*. Tenía en 1898 una máquina nueva de triple expansión —muy buena para su tiempo— de 3.500 caballos de potencia, con tres calderas de doble frente y una sola hélice. Por entonces arbolaba todavía tres palos, en caída, con botalón y bauprés, cruzando el trinquete y su chimenea guindaba entre aquél y el mayor, y, por supuesto, en sus años jóvenes había dado frecuentemente la vela. Más tarde perdería el palo mayor y todas las perchas de trapo, ganaría un puente y superestructuras nuevas del alcázar a la toldilla. Tenía alojamiento para unos 130 pasajeros, todos bajo cubierta, con camarotes a las bandas y cámaras-comedor a crujía, entre aquéllos.

Era un bonito barco, que se distinguía de sus compañeros de flota porque entonces arbolaba el palo mayor muy próximo a la chimenea y por unos grandes beques o pañoles junto a la obencadura de proa, en cubierta.

Incorporado, desde que se compró, a la línea de Cuba y Puerto Rico,



El Ciudad de Cádiz, en 1890.

excusado es añadir que tomara parte muy activa en las operaciones de transporte de tropas, de ida y vuelta, desde el comienzo de la insurrección, y en su haber tenía el haber conducido hasta Santander, en junio de 1880, a 72 deportados cubanos, y entre ellos a Maceo, junto con el II Batallón Expedicionario de Infantería de Marina.

El 2 de abril de 1895 embarcó en Cádiz 900 infantes de Marina para Cuba de nuevo y poco tiempo después, en el mes de agosto, se ordena su artillado en La Carraca por cuenta de la compañía Trasatlántica, de acuerdo con lo prevenido en el texto del contrato de la compañía y el Estado, de 4 de diciembre de 1886, que en su artículo 26 decía que "cada buque habría de embarcar para su defensa el armamento conveniente". Concretamente, al *Ciudad de Cádiz* le correspondían cuatro cañones González-Hontoria, de 120 milímetros, dos de 90 de igual sistema, uno de 57 Nordenfelt, de tiro rápido, y otro igual de 42 milímetros, más dos ametralladoras de 25. Más tarde, la artillería de 120 se adaptó al sistema de tiro rápido, pero una de las piezas no llegó a completar su transformación y se quedó en el taller de artillería de La Carraca. Así le sorprenderían los acontecimientos y así llegó la guerra.

Durante los años 96 y 97 el *Ciudad de Cádiz* dio repetidos viajes, conduciendo un total de 6.766 hombres de tropa, sin perder su condición de barco mercante y la de correo marítimo, pero en 1898 las cosas se presentaban ya muy diferentes.

En el mes de febrero se le cambió de línea y pasó al Mediterráneo para incorporarse a la del Plata, con cabecera de viaje en Barcelona. Estando en este puerto es requisado por el Ministerio de Marina y su capitán recibe la orden de proceder inmediatamente a Cádiz.

La misión para la que había sido destinado era, en efecto, singular: convoyar a la escuadrilla de contratorpederos y torpederos destinada a Cuba, bajo el mando del capitán de navío don Fernando Villamil y Fernández-Cueto, nombrado para ello por real orden de 16 de febrero de 1898. ¿Por qué se había elegido al *Cádiz* para esta tarea? Aparte el lógico imperativo de la oportunidad, es claro que el correo de Trasatlántica era lo suficientemente capaz de alojamiento para todos los mandos y dotaciones de la escuadrilla y además no era un buque demasiado grande, cuya requisa habría mermado otras posibilidades de actuación militar o logística más ambiciosas. Por otra parte, la prácticamente nueva máquina, que tenía desde 1890, era una garantía de la velocidad y potencia suficientes para poder dar fácil remolque a las unidades del convoy cuando fuese necesario.

El día 13 de marzo de 1898 zarpaba del puerto de su nombre el *Ciudad de Cádiz* al mando del capitán de Trasatlántica don Salvador Moreno y Sanjurjo, graduado de teniente de navío y con una meritoria hoja de servicios (1).

(1) En 1898 existían, además, dos tenientes de navío de 1.^a con igual nombre: don Salvador Moreno y Eliza y don Salvador Moreno de Guerra y Cróquez.

La escuadrilla la formaban los destructores —flamantes— *Furor*, *Plutón y Terror*, mandados por los tenientes de navío Carlier, Vázquez y Rocha, y los torpederos *Rayo*, *Azor y Ariete*, por Rizo, Eguino y Somoza, respectivamente. Villamil, como es lógico, iba en el *Cádiz*, que transportaba carbón, agua, víveres, municiones, etc. Se había habilitado además en el trasatlántico un amplio espacio para enfermería y para el alojamiento permanente del mando y del Estado Mayor de la escuadrilla.

Sobre este punto hay una sutil discrepancia entre el contenido de la documentación de Marina y el de la de Trasatlántica.

En una comunicación de Villamil al ministro Bermejo, del día 9, se dice, entre otras cosas: "Tan luego el tiempo mejore dejará esta división el fondeadero del Arsenal para trasladarse al de Cádiz, y *durante su estancia allí*, así como en los demás puertos, he dispuesto que el destructor *Furor* arbore la insignia que me corresponde como jefe de división, por más que yo conste embarcado en el *Ciudad de Cádiz*, que si bien está amarrado, no tiene el equipaje que debiera para izar otra bandera que la de correo" (2). Trasatlántica, en su informe oficial de la expedición, dice que Villamil arboló siempre la insignia en el *Cádiz*. En cualquier caso el asunto no tiene mayor importancia.

La requisa se había documentado por un contrato firmado el 19 de febrero entre el intendente general del Ministerio don José Ignacio Pla y don Javier Gil y Becerril, representante de la Compañía en la Corte, y allí se estipulaba que, además de la tripulación ordinaria, el correo llevaría un jefe de la Armada, tres oficiales y 45 individuos de tropa y marinería, con manutención a cuenta de los armadores. El flete era de 5.700 pesetas diarias y el vapor, sin perjuicio de conservar el régimen y gobierno interior que para el servicio ordinario tenga establecido para todo lo que afecte al especial a que en esta ocasión se le destina, quedará a las órdenes del jefe de la Armada que mande la expedición" (3). Está claro, pues, que la insignia, fuera o no izada a tope, correspondía al vapor correo que iba de hecho mandado militarmente por Villamil, aunque por no llevar bandera de guerra es lógico que no pudiese izar insignia alguna.

La escuadrilla llegó al puerto de La Luz, de Las Palmas de Gran Canaria, según Trasatlántica, el 16, y según Marina, el 17. Durante el viaje, el *Cádiz* tuvo que dar remolque al *Ariete* a causa del mal tiempo. De Las Palmas salen el día 23 (Trasatlántica) ó 24 (Marina) con rumbo a Puerto Rico. La guerra, oficialmente, aún no ha comenzado.

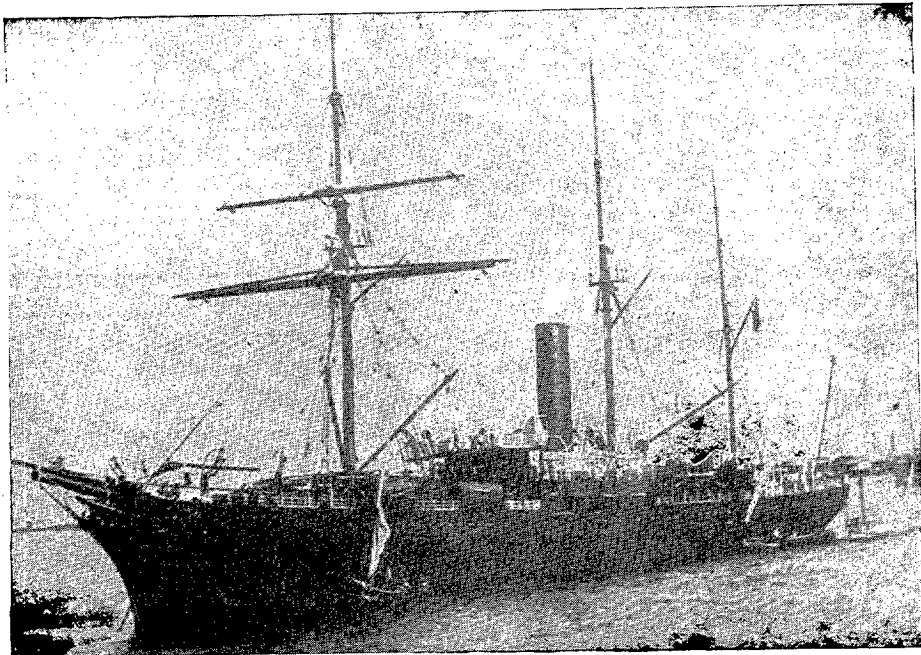
El día 1 de abril arriba la expedición a Puerto Grande, en el archipiélago de San Vicente de Cabo Verde, por avería en el *Rayo* y falta de combustible. Durante la travesía, también con muy mal tiempo, el

(2) El Viso: Expediciones, As. particulares, 1898. I paquete, 2.

(3) El Viso: Expediciones, As. particulares, 1898, ene-feb. Escuadrilla expedición destroyers.

Rayo y el *Ariete* hubieron de ser remolcados. Denunciada la presencia en aguas europeas de los cruceros enemigos *San Francisco* y *Amazonas*, se acordó hacer recalar a la escuadra en Cabo Verde para proteger a la división de buques ligeros.

El día 14 llegaba el almirante Cervera con su escuadra y recibía la visita del capitán del *Ciudad de Cádiz*, al que acababan de entregar un telegrama de Cádiz, en el que daban cuenta de la salida de Las Palmas del también trasatlántico *San Francisco*, con mil toneladas de carbón para Cervera.



El *Ciudad de Cádiz*, habilitado como crucero auxiliar en 1898.

El *San Francisco* llegaría, como es sabido, el 18 con el carbón de marras y las famosas pseudo-instrucciones.

El *Cádiz* pasó a formar parte de la escuadra y el propio don Pascual lo visitó personalmente, felicitando a su tripulación heterogénea —*cívico-militar*—, formada en cubierta, por su comportamiento en el desempeño de la misión que le había sido confiada. Por cierto que Cervera pidió a Moreno le facilitase un cocinero civil de su barco, y a ello accedió voluntariamente el que era segundo cocinero del propio *Ciudad de Cádiz*, Manuel Fernández, quien, por cierto, prefirió después acompañar a su almirante a viaje, a regresar a la tranquilidad de la península con el *Cádiz*.

Entre tanto, se habían producido algunas cosas que iban a cambiar la condición del viejo correo de la Trasatlántica. Por una real orden de 7 de abril, el gobierno instaba a los armadores españoles con vapores por encima de las mil toneladas, velocidad superior a doce nudos y autonomía mayor de tres mil millas, a presentar estos buques en los departamentos para su armamento como auxiliares de la Armada. Sus tripulantes podían optar por desembarcarse. Si pasado un tiempo prudencial no hubiese habido respuesta adecuada a este llamamiento voluntario, “el gobierno, atento a las conveniencias del servicio y a la defensa de la patria, hará uso de las facultades que le concedan las ordenanzas generales de la Armada”.

El día 21 puede decirse que es la fecha del comienzo oficial de la guerra contra los Estados Unidos. En ese mismo día se dispuso el armamento de los buques de Trasatlántica con cargo a Marina y seis días más tarde el ministro pide a Trasatlántica la relación de los buques que ya tiene artillados y en disposición de prestar servicio, con indicación de su velocidad y desplazamiento. Sabemos que el *Ciudad de Cádiz* estaba artillado desde hacía ya bastante tiempo.

Al día siguiente —27 de abril— se aprobaban las bases convenidas con Trasatlántica para la habilitación en guerra de sus buques, confiándose al ministro de Marina la redacción de las condiciones definitivas del correspondiente contrato, que fue suscrito el 1 de mayo en Madrid.

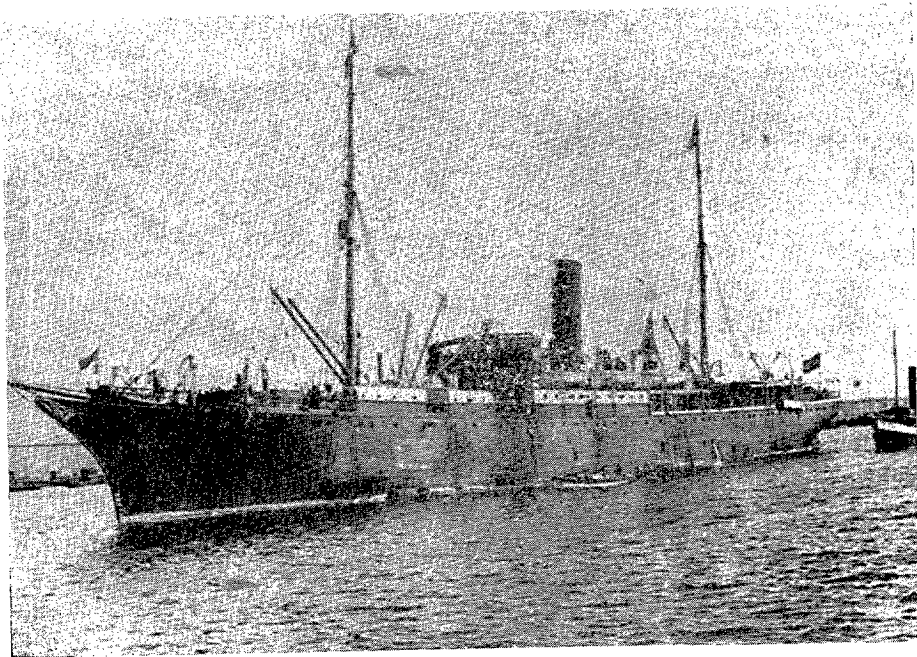
Este instrumento dispuso que la compañía iría poniendo a disposición del Ministerio, cuando éste lo necesitase, los buques de su flota para destinarlos a su uso como auxiliares de la Armada. Los buques, una vez *augmentado* su armamento, continuarían prestando servicios postales hasta que la Marina los requisase para los de guerra, tripulados en todo o en parte por sus propias dotaciones, pero embarcando además un jefe y otro personal de la Armada.

El día 29 se había decretado el pase a la Marina de Guerra de los buques de Trasatlántica de más marcha, en calidad de auxiliares, y embarcando en ellos un jefe y un oficial del Cuerpo General con un destacamento de marinería y otro de Infantería de Marina, pero conservando sus mandos mercantes naturales y cuantos elementos de su dotación civil quisieran hacerlo, equiparando el capitán a teniente de navío de primera clase; el oficial, a teniente de navío; los demás oficiales, a alféreces; el sobrecargo, a contador de fragata, etc.

Realmente, el día 22, don Pascual había comunicado al jefe de la primera división de torpedos, Alvargonzález, que “inminente como es la declaración de guerra de los Estados Unidos, para evitar posibles complicaciones, he resuelto tomar posesión del trasatlántico *Ciudad de Cádiz*, cambiándole su bandera por la de guerra y gallardete, cambio que tendrá lugar cuando hayamos salido de este puerto. Al efecto, nombraré un oficial que tome el mando militar del buque, pues el eco-

nómico y administrativo continuará en los términos de la contrata que la compañía tiene hecha con el gobierno...” (4).

El 23 quedaba el *Cádiz* unido a la escuadra, al mando del teniente de navío don Antonio Cal y Díaz, que más tarde volvería a la escuadra y finalmente sería prisionero de los americanos. Al siguiente día, 24, escribe don Pascual al ministro de Marina lo que sigue, en relación con la situación del trasatlántico.



El *Ciudad de Cádiz*, en 1920.

“Tengo la satisfacción de añadirle que, consultada su tripulación, todos han demostrado su entusiasta deseo de continuar en el buque para contribuir a la defensa de la patria. En nombre de élla les he dado las gracias. Debo hacer mención especial del capitán del buque, don Salvador Moreno, quien, con levantado espíritu, ha solventado las pequeñas dificultades inherentes al cambio de bandera y, sobre todo, del primer maquinista, el súbdito inglés Mr. Willian Usher, quien se ha comprometido a servir la causa de España en términos que V. E. pueda ver por el acta que se adjunta.”

Ese mismo día 24 fue la fecha fatídica en que se cursó, por el ministro Bermejo, la orden de la salida de la escuadra hacia su destino en Cuba y en la que en su último párrafo se decía:

(4) El Viso: Sec. “Histórico”, Escuadra de Cuba, 98. Leg. 53, cap. 1.º, 16.

“Los torpederos deben regresar a Canarias con los buques auxiliares...”

El teniente de navío don Claudio Alvargonzález y Zarracina —comandante del *Azor*— había sido nombrado jefe de la expedición de torpederos y trasatlánticos, supuesto que Villamil seguía a Cervera con los destructores y recibía el 25 orden de Cervera para dirigirse a Gran Canaria, y “se entenderá el capitán del *Ciudad de Cádiz* para todos los incidentes del viaje, en los términos que establece el contrato entre la compañía y el gobierno de S. M. (5). Los torpederos harán el viaje a remolque de los trasatlánticos”.

Los destructores embarcaron 625 toneladas de carbón del *Cádiz*, los respetos de máquina y víveres, así como la munición y artillería del 75 que iban a bordo del correo, y sólo dejaron, por falta material de tiempo para el traslado, los tubos de repuesto de las calderas. La verdad es que las condiciones del buque de *Trasatlántica* para dar el trasbordo rápido del carbón abarloado eran realmente infames por las dimensiones de sus escotillas y portalones y la disposición de los aparejos. De ello se quejó varias veces Cervera en sus cartas al ministro Bermejo.

En el *Ciudad de Cádiz* se embarcó el alférez de navío don Emigdio Iglesias y Somoza, ordenándole que “si se avistase el enemigo tome el mando del buque y proceda a su defensa”. No hizo falta. El *Ciudad de Cádiz* remolcó al *Ariete*, y el *San Francisco*, al *Rayo*. Tuvieron que regresar a Cabo Verde para reparar una vía de agua en el *Azor*, pero salieron de nuevo al siguiente día. Esta vez el *Cádiz* remolcaba al *Ariete* y al *Azor*, y el *San Francisco*, al *Rayo*. Después de una travesía malísima, el 5 de mayo arribaba el convoy a Río de Oro, saliendo de allí al día siguiente para Las Palmas, a donde llegaron el 7. El día 9 los dos correos, dejando a los torpederos, regresaron a Cádiz.



Va a empezar ahora una nueva aventura para el *Ciudad de Cádiz*. El conflicto se convierte en una guerra relámpago, no por la rapidez en sus operaciones, como las de la Alemania del 39, sino por el desenvolvimiento de los acontecimientos políticos y de naturaleza bélica que se sucedieron, uno detrás de otro, de día en día, e hicieron cambiar los planteamientos navales españoles de orden estratégico, táctico y jurídico con una rapidez insospechada. Todo un curso práctico intensivo de guerra naval y de Derecho Internacional Marítimo en guerra, con el pabellón rojigualda como principal protagonista, ante un mundo de espectadores escéptico y colonialmente resabiado.

(5) El Viso: Sec. “Histórico”, Escuadra de Cuba, 1898. Leg. 53, cap. 16.

Uno de los episodios más dignos de atención para los estudiosos de estos temas es el de la creación del Cuerpo de Cruceros Auxiliares de la Marina Militar, que era una especie de Marina de Guerra de segunda clase entre la Armada propiamente dicha y los mercantes armados en corso (6). Fue un real decreto del 23 de abril el que lo reguló y en el que su artículo 4.º decía así:

“El gobierno, manteniendo su derecho a conceder patentes de corso, organizará ahora, con buques de la Marina Mercante, un servicio de cruceros auxiliares de la Marina Militar, que cooperará con ésta a las necesidades de la campaña y estará sujeto al fuero y jurisdicción de la Marina de Guerra.”

Y en el 5.º:

“Los cruceros auxiliares ejercerán el derecho de visita en alta mar y en las aguas jurisdiccionales del enemigo, con arreglo al Derecho Internacional y a las instrucciones que al objeto se publiquen...”

No hubo tiempo para *publicar* (!!) instrucciones concretas para estos buques.

Cuando el 12 de mayo llegaban el *Ciudad de Cádiz* y el *San Francisco* a la capital del Departamento se acababa de recibir en éste la orden de movilización del *Cádiz* al servicio con los cruceros auxiliares.

La dirección de personal le señalaba como dotación un comandante y un oficial del Cuerpo General de la Armada, un contraamaestre, 20 marineros, dos condestables y 20 artilleros, un teniente de Infantería de Marina, un sargento, tres cabos, 24 soldados y un corneta (7). El día 18 de mayo fue destinado para el mando del buque el teniente de navío de primera clase (capitán de corbeta) don Federico Ibáñez y Valera, y el 29 recibía en La Carraca el mando de manos del capitán don Benigno Lavín, que acababa de sustituir, a su vez, a Moreno en La Carraca. Venía Ibáñez de mandar el también crucero auxiliar —más bien patrullero— *Joaquín Piélagos*, correillo de Trasatlántica, de vigilancia en aguas del Estrecho desde el 4 de mayo (8).

El *Ciudad de Cádiz* se incorporó a la escuadra del almirante Cámara, una escuadra por entonces aún sin destino fijo, en la que se agrupaban todos los buques que le habían quedado a España en la metrópoli. Dentro de élla, la tercera división estaba integrada por los cruceros auxiliares *Buenos Aires*, *Antonio López* y *Alfonso XII*, mandada por

(6) No hay que olvidar que España —al igual de los Estados Unidos— no se había adherido al Tratado de París de 1856, que había declarado abolido el corso marítimo.

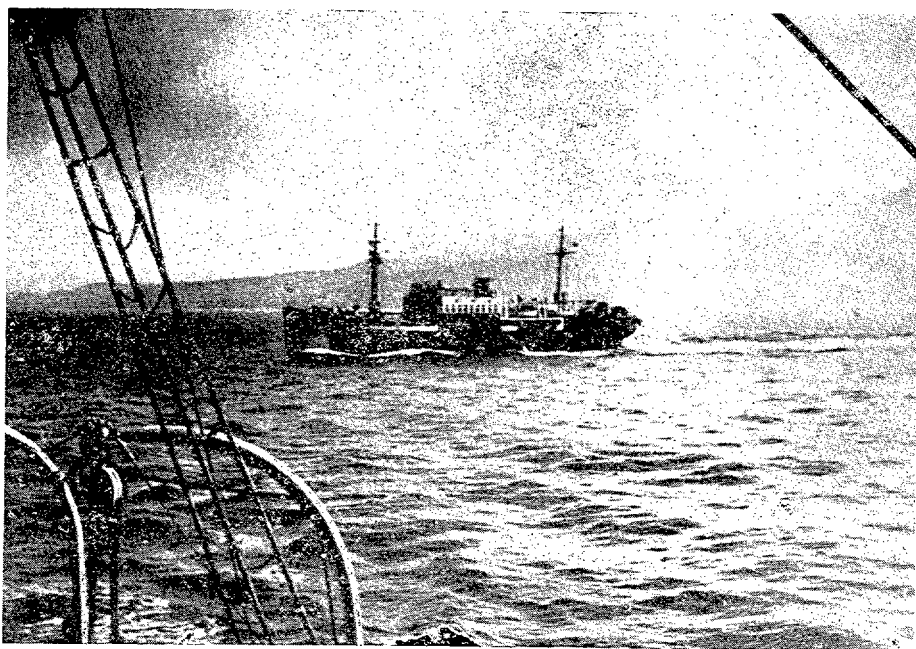
(7) El Viso: Leg. “Correos Marítimos”, Asuntos Particulares, 1897-99. Carp. 6 mayo 89, 29 abril, 7 mayo 98.

(8) Don Federico Ibáñez falleció en 1927 con el grado de almirante.

el capitán de navío don José Barrasa y Fernández de Castro, cuya misión, según el plan de operaciones del 27 de mayo, era la de operar en guerra al tráfico enemigo en aguas tropicales del Atlántico Sur. A ella se incorporó, con carácter eventual, el *Ciudad de Cádiz*.

Pero su permanencia en esta unidad iba a durar muy poco tiempo.

El 4 de junio, de madrugada, el *Ciudad de Cádiz* se hacía a la mar sigilosamente, rumbo al Ferrol, a donde llegó el 6. Ese mismo día, por la tarde, volvía a zarpar ya anocheciendo. Cuando el destello de cabo Prior se apagaba por la popa, Ibáñez abrió el pliego sellado que contenía las instrucciones del mando. La orden de operaciones era increíble: El *Ciudad de Cádiz* tendría que hacer la guerra al tráfico enemigo en solitario y en aguas... del canal de la Mancha. Así como suena, Ibáñez debió quedarse petrificado.



El *Ciudad de Valencia*, crucero auxiliar en 1938.

Es hoy ya bien sabido que, al comienzo de las hostilidades y a pesar de su belicosidad, los Estados Unidos no están aún lo suficientemente preparados para la campaña ni en hombres, ni en buques, ni en marina mercante, ni en material. Sus compras de unidades en construcción avanzada por todos los astilleros de Europa (9) y la creación de la deno-

(9) Véase "Nonatos del 98". RGM., diciembre, 77, R. G. E. y "Warship International", 2/80, Jeffrey Michael Dorwat.

minada *Mongrel fleet* son hoy materia de estudio para los historiadores navales.

Los Estados Unidos reforzaron su apoyo logístico comprando en Europa de todo, y, por supuesto, los servicios de información españoles no se durmieron. El mercado de armas y material de guerra estaba de enhorabuena, y el puerto de Amberes —tal y como ya nos había sucedido durante las guerras carlistas— se convertía en un foco importante de suministros.

Madrid supo enseguida de la presencia en aguas del Escalda de un buque de pabellón austro-húngaro, el *Emma K*, que cargaba pertrechos de guerra para un puerto norteamericano, e inmediatamente planeó su detención fuera de aguas jurisdiccionales belgas y neerlandesas. El *Emma K* era un vapor mercante, de 3.000 toneladas de porte y 1.967 de registro, construido en 1880 por C. Mitchell, en Newcastle, para la Bedovin S. S. Co., de W. R. Thompson, en Newcastle, con el nombre de *Seikh*. Más tarde pasó a la conocida naviera británica Elder Dempster con el nombre de *Gambia*, y el mes de febrero del año 98 lo compraba la Societé Anonime Belge de Navigation a Vapeur de Schenker, Walford & Co., de Amberes, matriculándolo en Trieste y fletándolo a Bing & Kerpelos. Todo ello algo raro y sospechoso.

El *Ciudad de Cádiz* subió al canal; peinó y repeinó sus aguas llenas de tráfico desde Oueshant a Calais, pero cuando llegó no pudo dar caza al *Emma K*, que se había adelantado en su salida —¿funcionaría el contraespionaje?—, y tras dar buena cuenta del consumo de sus carboneras recalaba de nuevo sobre Prioriño el día 14, a los diez días de su salida de Cádiz, y con las manos vacías. Una cosa al menos había conseguido Ibáñez, y no poco importante, que era la de pasar totalmente desapercibido a pesar de su fúnebre pintura —casco negro y chimenea y superestructuras gris oscuro— y de su armamento emplazado ostensiblemente sobre cubierta, a las bandas. El día 18 salió el *Cádiz* para Cádiz y el 21 fondeaba en su bahía, pasando al arsenal de La Carraca para repostar de carbón y pertrechos de guerra.

¿Cuántos siglos hacía que un navío del rey de España no cruzaba el Canal en son de guerra? Era, por supuesto, la primera vez que la enseña roja y amarilla desafiaba en aguas del “English Channel”.

El *Emma K*, nada más llegar a su destino, cambió de bandera, izando la belga, y —caprichos increíbles del destino— en el mes de noviembre de 1899, es decir, después de terminada la guerra, pasaba mansamente a izar —¡por fin!— pabellón español, con el nombre de *Carmen Roca*, propiedad de la Compañía Marítima Roca, de Barcelona, una empresa filial de la británica Mac Andrews, muy vinculada al mercado español, y que, lógicamente, durante todos nuestros conflictos de los siglos XIX y XX ha desempeñado con sus buques papeles de protagonista o testigo de excepción en nuestras aguas (10). Hasta 1913 navegó con esta con-

(10) Véase “El Bloqueo Naval”. RGM, junio 78, R. G. E.

traseña, pero en este último año se vendería al armador Eugenio Dutrús, y cambiaba el nombre por el de *Vicente Carsí*. En 1918 se vendía a T. Seebold, de Guecho, con el nombre de *Teodoro*, y en 1920 se incorporaba a la flota de Urquijo y Cía., con el de *Begoña n.º 5*. En el mes de junio de 1923 se hundió por abordaje cerca del barco faro de Cros Sands, frente a Yarmouth, en el mar del Norte, en un viaje de Blyth a Marsella, con carbón.



Pero volvamos a los planes de operaciones navales del mes de junio. La salida urgente de la escuadra de Cámara con rumbo a Filipinas, vía Suez, desarticuló el plan anterior y la tercera división de cruceros, que quedó en aguas de Cádiz, se reestructuró, integrando a los cruceros auxiliares *Meteoro*, *Alfonso XIII* y *Ciudad de Cádiz*, puesto que el *Buenos Aires* siguió el destino de la escuadra y los *Antonio López* y *Alfonso XII* habían sido destinados a forzar, en solitario, el bloqueo enemigo de las Antillas. El *Meteoro* se acababa de artillar recién comprado en Alemania; el *Alfonso XIII* había llegado de Puerto Rico, forzando con éxito la vigilancia enemiga, y el *Ciudad de Cádiz*, como sabemos, había vuelto de su infructuoso crucero por el Canal. El 6 de julio fue nombrado el capitán de navío Barrasa y Fernández de Castro jefe de esta nueva Agrupación, que pasó a llamarse I División de Cruceros Auxiliares, y toma su mando el 16, arbolando su insignia en el *Meteoro*, con cuyo buque, que se hallaba en La Carraca, bajó el 25, saliendo a pruebas de artillería el 26 y regresando el mismo día. El 28 se incorpora a la división el *Alfonso XIII*.

Con fecha 29 de junio de 1898, el ministro de Marina, que ya lo es don Ramón Auñón, cursaba a Barrasa las siguientes instrucciones:

“Dispuesta la formación de una división de cruceros, que se compondrá del *Meteoro* y de los auxiliares *Alfonso XIII* y *Ciudad de Cádiz*, cuyo mando ha sido confiado a VS. por real orden de (?) de los corrientes, procederá con toda urgencia a ultimar el alistamiento de dichos buques, embarcándoles la mayor cantidad que admitan de combustible, con el fin de que la operación que se les va a confiar pueda prolongarse el mayor tiempo posible con el viaje de regreso asegurado, sin necesidad de tomar puerto para abastecer de carbón.

Cuando se disponga dejará VS. ese fondeadero, a hora conveniente, para embocar el estrecho de Gibraltar a la caída de la tarde y continuar navegando con rumbo adecuado para simular que se dirige al canal de Suez (11), hasta que, alejado lo suficiente de aquella plaza inglesa, pueda VS. repasar el estrecho, atracándose todo lo posible a su costa sur,

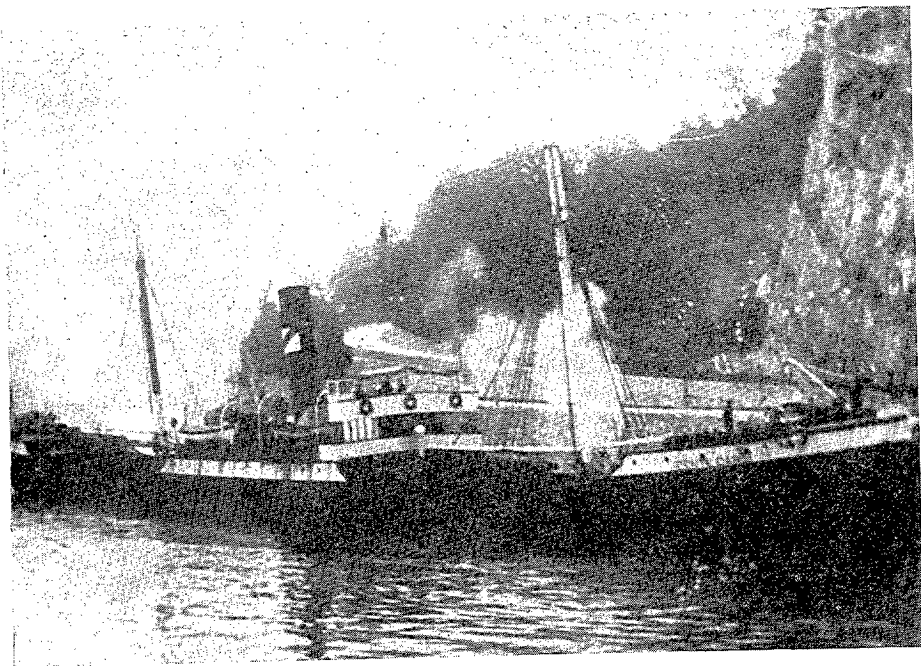
(11) La Escuadra de Cámara navegaba ya rumbo al Canal, a donde había de llegar el 26 de junio. Véase “Suez amargo o el horror de una escuadra”. RGM, febrero, 74.

UN CRUCERO AUXILIAR EN EL CANAL DE LA MANCHA

buque a buque, y tomando las demás precauciones que su acreditado celo sugiera a VS. para lograr el propósito que se persigue con esta falsa derrota.

Reunidos los buques en el punto geográfico que previamente señalará VS., fuera de la vista de tierra, se dirigirá la división con la máxima velocidad práctica que permita el buque de menos andar, que lo es el *Ciudad de Cádiz*, y procurando separarse de la derrota más general de los buques que desde el Mediterráneo van a la América del Norte, a Charleston, para llevar a cabo, de sur a norte, sobre la costa enemiga, una serie de actos de hostilidad (cuya energía graduarán las circunstancias), tanto contra posiciones fortificadas como sobre todos aquellos lugares que por su importancia industrial, militar o comercial justifiquen y hagan posible y fructífera la operación. Sin que implique para VS. obligación ineludible, antes bien, dejándole toda la independencia que exige la imposible previsión de los acontecimientos, señalo a VS., como zona donde mayores facilidades ha de encontrar y mayor efecto moral ha de producir, la parte de la costa comprendida entre cabo May y Sandy Hook.

Llamo a VS. la atención respecto a la conveniencia de que el recorrido de la costa de los Estados Unidos sea de Sur a Norte, como dejo



Mercante español *Vicente Carsí*. En 1898, siendo el mercante austriaco *Emmak*, fue perseguido por el *Ciudad de Cádiz* en aguas del canal de La Mancha.

indicado, para que, siendo Cayo Hueso la principal base de operaciones del enemigo, las fuerzas que éste destaque para oponer a las de VS. irán en su seguimiento y no a su encuentro, como sucedería en el caso contrario.

VS. determinará hasta qué punto haya de llevar las hostilidades, atento a que el objeto de éstas no es sólo tomar represalias de los actos injustificados del enemigo contra nuestras costas, sino principalmente llamar la atención hacia el Norte, dividir sus fuerzas y facilitar los movimientos de la escuadra del almirante Cervera.

Cumplido sobre la costa americana el fin propuesto y siguiendo hasta donde convenga la derrota del canal de la Mancha a Nueva York, recalará VS. sobre la costa Sur de Inglaterra, y sin entrar en sus aguas jurisdiccionales, vendrá a Ferrol, donde recibirá órdenes.

Las presas que a su paso pudiera hacer durante esta expedición, si las condiciones del buque o la naturaleza del cargamento lo mereciesen, las despachará VS. para la península convenientemente marinadas o las incorporará a la división, según los casos, y si la utilidad que ofreciesen no compensara los cuidados que demandan, preferible será deshacerse de ellas echándolas a pique o dándolas fuego, después de trasbordar a los buques de la división lo que de ellas considera aprovechable y, en todo caso, su personal, banderas, armamento portátil y documentación.

Tanto en los encuentros que tuviera como en las visitas, reconocimientos y capturas que hiciera, se atenderá VS. y sus subordinados a los preceptos del Derecho Internacional, procurando evitar todo motivo de reclamación de las potencias neutrales" (12).

Esta expedición, desgraciadamente, no llegaría a verificarse, como es sabido, porque la hecatombe de Santiago, del 3 de julio, la hizo inútil e innecesaria.

El día 5 de julio, a las once de la noche, el *Ciudad de Cádiz* se hizo a la mar con instrucciones reservadas. Abierto el *sobre sorpresa* en alta mar, Ibáñez volvió a quedarse de piedra: Nuevo viaje al Canal. ¿Sería posible?

Las órdenes, a juicio del comandante del crucero, no eran lo suficientemente explícitas en tan delicado momento como para emprender una aventura semejante, y optó por arribar a La Coruña, el día 7, con el propósito de comunicar telegráficamente desde allí con el ministro de Marina para obtener aclaraciones.

Faltaban aún algunos años para que la telegrafía sin hilos viniese a cambiar radicalmente los modos de la guerra naval, pero indudablemente, el retraso que produjo la arribada a La Coruña y el tole-tole de las conversaciones telegráficas con Madrid no favorecieron en nada la operación proyectada.

(12) El Viso: Sec. "Histórico", Escuadra de Cuba, 1896-98. Leg. 52, carpeta 14.

Evacuada la consulta, Ibáñez se hizo de nuevo a la mar rumbo a las Scilly y de allí a Beachy Head, voltejeando en persecución de la nueva presa: el mercante británico *Tasso*. El día 11 de julio, a las once de la noche, fondeaba el *Ciudad de Cádiz* en Flushing y al día siguiente, con el práctico a bordo, remontó el Escalda llegando a Amberes. Expectación en la opinión mundial. Un crucero español en guerra y en el puerto belga, corazón mercantil de toda Europa. Ibáñez desembarcó y se entrevistó con el cónsul general de España, que lo era por entonces don Francisco Serra y Larrea. La prensa dijo que le había entregado “pliegos secretos”. Tres horas después —el pájaro ya había volado— se hizo de nuevo a la mar el *Ciudad de Cádiz* en persecución del inglés que, en efecto, se dirigía a toda máquina, rumbo a las costas americanas, con un cargamento de armas y municiones para el enemigo.

Novecientas millas de la derrota a Nueva York recorrió el *Cádiz* en persecución del *Tasso* sin lograr darlo alcance. Desde las elevadas cofas del correo se despistojaban los serviolas sin éxito. Cuando Ibáñez se convenció de la inutilidad de su esfuerzo puso proa al Ferrol de nuevo. Fondeaba frente al Arsenal el día 18 de julio.

El *Tasso* era un gran vapor, de Mac Andrews, que había hecho la línea del Plata con su gemelo el *Ariosto*. Se construyó por Russell, en 1887, en Greenock, para sustituir a otro *Tasso* de 1.700 toneladas que se había perdido el 5 de marzo de 1886 en el arrecife de Sein. Estuvo muy poco tiempo más con Mac Andrews, porque se vendería enseguida, tomando el nombre de *Doverie* y, casi a continuación, el de *Neptun*, bajo bandera imperial rusa, matrícula de Rostoff y contraseña de la gran Compañía Rusa de Navegación a Vapor y Comercio (Ropit). Antes de la primera guerra mundial desaparece de todos los registros.

A los siete días de la llegada a Ferrol, el *Ciudad de Cádiz* volvió a salir a cruzar en aguas del golfo de Vizcaya, del Finisterre español al Finisterre francés y de allí a Machichaco. Así seis días seguidos, y el 31 daba fondo en la Concha de San Sebastián.

Para entonces, la reina Cristina, que acababa de cumplir sus cuarenta y un años bajo el peso de la gran catástrofe nacional de las rendiciones de Santiago y San Juan, no había salido de Madrid. La repatriación de los prisioneros españoles atormentaba ahora sus horas en el palacio de Oriente. Cuando en la capilla real, en el ofertorio de la misa, ofrecía las tradicionales monedas de oro —esta vez 41—, la reina regente sólo pensaba en sus soldados.

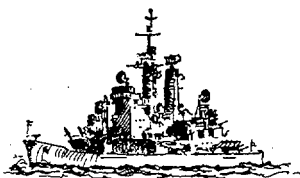
En tanto, el *Cádiz* daba fondo entre Igueldo y Santa Clara; ya era del dominio público que habían comenzado —Francia de por medio— las conversaciones de paz; terribles y humillantes condiciones para el vencido. A un lado honor y muertos y provincias lejanas perdidas para siempre, el saldo del esfuerzo de seis meses de guerra se elevaba a mil ochocientos setenta y cuatro millones de pesetas ¡¡de entonces!! Más de diez por cada día de guerra.

Ibáñez comunicó desde San Sebastián con el ministro de Marina, y el día 1 de agosto abandonaba la Concha con rumbo a Ferrol, a donde llegó el día 2 anocheciendo. Allí quedó el *Cádiz* hasta que el 21, de madrugada, hizo su entrada entre el Segaña y Cariño, la división de cruceros auxiliares de Barrasa, integrada entonces por el *Alfonso XII* (insignia) y el *Buenos Aires*. A ella se reincorporó, por sólo unas horas, nuestro viejo correo, porque aquella misma noche se recibía un telegrama ordenando que los buques fuesen devueltos a la compañía Trasatlántica, que tenía ahora ante sí, con carácter urgentísimo, la penosa tarea de la repatriación (13).

El día 25 de julio de 1898 don Federico Ibáñez haría entrega del mando del buque al antiguo capitán del *Ciudad de Cádiz* don Benigno Lavín, y era pasaportado para Cádiz. Cuando se arrió el gallardete con la bandera de guerra, el capitán santanderino izó otra vez a tope la contraseña azul de los correos de Comillas. Todo había ya pasado como una mala pesadilla.



El *Ciudad de Cádiz* tomó después parte muy activa en la repatriación desde Cuba y desde Filipinas. En 1900 condujo una peregrinación mejicana a Roma. El 16 de agosto de 1907 desembarcó en Casablanca al escuadrón de caballería de Alfonso XII y a un batallón de infantería de Ceuta para operar contra los moros. En 1917 fue reformado y perdía su clásica arboladura. En 1921 volvió a embarcar en Santander tropas españolas para la campaña de Marruecos. En fin, el 10 de octubre de 1924 tocaba en un bajo desconocido hasta entonces, entre Santa Isabel y San Carlos, no lejos de Los Primos, en la costa oeste de Fernando Poo, y se hundía en menos de veinte minutos, con sus cuarenta y seis años de edad a las cuadermas, en aguas de lo que era todavía Guinea española.



(13) Véase "Los cirneos de la repatriación", RGM agosto-septiembre 1964.

LAS LANCHAS RAPIDAS EN LA GUERRA DE ESPAÑA

José Luis ALCOFAR NASSAES



A idea de que pequeños barcos torpederos podían jugar un importante papel en la guerra naval —defendiendo las costas y atacando a las grandes unidades enemigas— ya había sido patrocinada por el almirante francés Jacinthe Aubé y su *jeune école* en 1886, doctrina que, como escribía el almirante Carrero Blanco, *era como la teoría homeopática del poder naval*. Del torpedo de botalón se pasó a los tubos lanzadores de torpedos automóviles, y durante la gran guerra lanchas torpederas muy rápidas alcanzaron algunos éxitos en las diferentes Marinas. Finalizada aquélla, demostraron también su eficacia en las operaciones llevadas a cabo en aguas rusas durante la intervención de las potencias y guerra civil. Estos éxitos movieron a los técnicos a proseguir sus investigaciones y perfeccionar este tipo de barcos, consiguiendo lanchas cada vez más rápidas y dotadas de mejores dispositivos de lanzamiento. Pero en realidad, aunque los resultados podían parecer interesantes, tenían siempre en contra sus poco brillantes condiciones marineras que, juntamente con su corta autonomía, debía condicionar mucho su empleo.

La guerra civil española.

Muchos autores suponen que la guerra de España representó un campo de pruebas para que las potencias intervencionistas experimentaran sus nuevas armas y métodos de empleo. En tal caso, es comprensible que las Marinas que más habían trabajado en el desarrollo de las lanchas rápidas —Italia, la Unión Soviética y más tarde Alemania— enviasen a España sus prototipos con fines de experimentación. Este tipo de barcos no fue pedido ni por los nacionales ni por los republicanos, sino que les fue suministrado entre otras partidas de material, lo que parece demostrar el deseo de estas potencias de aprovechar nuestro conflicto para probar sus materiales.

Por otra parte, debe recordarse que nada más estallar la guerra en España, la mayor parte de las naciones llegaron a un acuerdo de no intervención, por el que se comprometían a no enviar armas, creando,

para vigilarlo, diferentes sistemas de control. Aunque estos acuerdos no fueron nunca cumplidos por nadie, al menos se les tuvo un cierto respeto durante los primeros meses, prestándose las ayudas con mayor discreción. En estas condiciones era muy arriesgada la cesión de barcos de guerra —imposibles de disimular—, considerándose que las pequeñas lanchas podrían pasar más desapercibidas.

Aunque llegaron lanchas de otras procedencias, las genuinas lanchas rápidas torpederas estuvieron representadas en nuestra guerra por las enviadas desde Italia y Alemania para la Marina nacional, y las soviéticas, que figuraron en la Marina republicana.

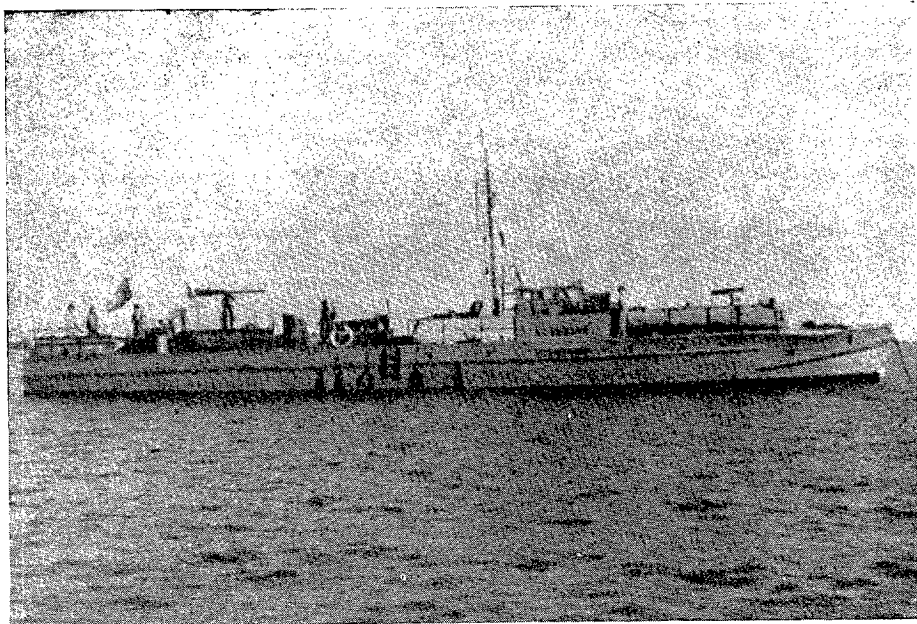
Las lanchas alemanas.

Las primeras en llegar fueron las lanchas alemanas. Dos de ellas, que hasta entonces habían figurado en la Marina alemana como S-2 y S-4, fueron embarcadas en Bremenhaven a bordo del mercante *Uhlenfels*, el 10 de noviembre de 1936, llegando a El Ferrol cuatro días más tarde. Otras dos —las S-1 y S-3 (y según Jung Dieter, también la S-5)— salieron de Kiel el 4 de febrero de 1937 en el vapor *Ilmar*, llegando a Cádiz el día 10 del mismo mes. La última lancha —seguramente la S-5— fue cargada en Hamburgo a bordo del barco de Hansa *Kendelfels*, el 26 de febrero de 1937, llegando a Cádiz el siguiente 3 de marzo.

Estas lanchas desplazaban entre 60 y 62 toneladas (algunos anuarios les atribuyen 49) y tenían unas dimensiones de $27 \times 4,2 \times 1,5$ metros. sus máquinas —tres motores Mercedes Benz de 800 C. V. (y un motor Maibach de crucero de 200 C. V.)— les proporcionaban una velocidad de 32 nudos, con una autonomía de 340 millas, a 22 nudos. Cargaban siete toneladas de combustible (gasolina o benzol) y su armamento estaba constituido por una ametralladora (parece se les quitó un cañón antiaéreo de 20 milímetros) y dos tubos lanzatorpedos fijos de 533 milímetros. Su casco era de madera y habían sido construidas dos años antes en los astilleros Lurssen Vegesack.

En la Marina alemana habían constituido la primera flotilla de lanchas torpederas, organizada a partir de 1934 por el capitán de corbeta Eric Bay, siendo su jefe o instructor en España el teniente de navío Manfred Fuhrke, que había sido comandante de la S-4, aunque en el momento de venir a España mandaba el torpedero *Greif*. Seguramente trajo con él algún personal alemán para instruir a las dotaciones españolas, lo que se consiguió en poco tiempo. Poco después, Fuhrke resultó muerto en un accidente aéreo, en el trayecto Sevilla-Roma, volando en un *Savoia S-79* (30-IV-1937).

Las dos primeras lanchas se incorporaron a la Marina nacional en enero de 1937, con los nombres de *Falange* y *Requeté*; las restantes, a medida que se fueron alistando, recibieron los nombres de *Oviedo*, *Badajoz* y *Toledo*.



Lancha rápida *Requeté*.

Una vez instruidas las dotaciones en Cádiz (1) salieron hacia Ceuta, desde donde, en enero de 1937, hicieron una salida para intentar atacar al acorazado republicano *Jaime I*, por entonces fondeado en Málaga, sin tener éxito. Participaron después en el apoyo naval a las tropas de la agrupación del coronel Borbón, que avanzaban por la costa hacia Málaga, en febrero, entrando en este puerto a las pocas horas de ser ocupado, dedicándose después a realizar patrullas por el Estrecho, sirviéndoles de buque nodriza el planero *Malaspina*. La noche del 6 al 7 de abril —las dos juntas, no sólo la *Falange* como había escrito yo en un trabajo anterior— iniciaron la instalación de un pequeño campo de minas en las cercanías del puerto de Almería, en el cual resultó gravemente averiado el destructor inglés *Hunter* poco tiempo después (3-VI-1937). Unos días más tarde, la *Falange* se incendió, estando fondeada en Málaga, por explosión de los gases de su gasolina, quedando completamente destruida.

Incorporadas las *Badajoz* y *Oviedo* prosiguieron sus patrullas por el Estrecho y, según me escribió uno de sus tripulantes —el ya citado don Gonzalo Manso de Zúñiga— *hostigaron en otra operación a los barcos*

(1) Las tripulaciones estaban formadas por voluntarios muy jóvenes, entre los cuales he llegado a conocer los nombres de Gonzalo Manso de Zúñiga, el anterior duque de Alba, Luis Martínez de Irujo y su pariente don Ignacio Londaiz de la Quintana.

republicanos, que se retiraron en desorden, siendo entonces cuando el acorazado "Jaime I" encalló en la punta Sabinal, junto a Almería. En junio, las tres lanchas pasaron a las Baleares, convoyadas por el crucero auxiliar *Mar Negro*, constituyendo una flotilla al mando del capitán de corbeta don Pedro Pérez de Guzmán. Durante la noche del 5 al 6 de noviembre colocaron algunas minas delante del puerto de Valencia, minado que repitieron el 14 del mismo mes frente a Castellón, operando desde Sóller. En marzo de 1938 estaban en Ibiza patrullando por el freu de San-Antonio-Ibiza, según el almirante Moreno. Al producirse la llegada de las tropas nacionales al Mediterráneo empezaron a operar desde Vinaroz para dificultar las comunicaciones entre las dos zonas enemigas. La *Toledo* no se incorporó hasta finales de 1938.

Estos barcos, por su mayor desplazamiento y condiciones marineras, podían desempeñar misiones de patrulla con alguna eficacia. Durante la segunda guerra mundial su número se incrementó en seis unidades, de origen alemán (lanchas S-73, S-78, S-124, S-125, S-126 y S-152), algo mayores, que quedaron internadas en puerto español (16-VIII-1944) y fueron adquiridas para nuestra Marina. Posteriormente se construyeron algunas unidades más de este tipo, en La Carraca, sobre planos alemanes.

Las lanchas italianas.

En Italia las lanchas rápidas —juntamente con otros medios de asalto— gozaban de bastante predicamento como consecuencia de sus éxitos durante la gran guerra al hundir a los grandes acorazados austríacos *Szen Istvan*, *Viribus United* y *Wien*. A partir de entonces fueron construyendo gran número de unidades de diferentes diseños y concepciones.

En enero de 1937, dos de estas lanchas, las MAS 435 y MAS 436, fueron embarcadas en el crucero *Muzio Attendolo* (capitán de corbeta Mazzola) para su transporte a España. Pertenecían al tipo *velocissime*, serie 400, y hasta entonces habían figurado en la flotilla de Mesina al mando del capitán de corbeta Giorgini, que, según algunos, vino con ellas a España, siendo desembarcadas en Cádiz el 5 de febrero, con sus dotaciones italianas. Sus características eran las siguientes: desplazamiento, 28 toneladas (13,7, según otros autores). Dimensiones: 16 × 3,35 × 0,98 metros. Tres motores Isotta Fraschini, con un total de 1.500 C. V., les permitían una velocidad de 40 nudos. Su armamento original incluía una ametralladora antiaérea de 13,2 milímetros y otras dos menores de 6,5 milímetros. Disponían de dos torpedos de 450 milímetros, que se lanzaban por impulso lateral mediante un dispositivo tipo *Minisini*. Su casco era de madera, con siete compartimientos estancos, estando dispuesta su hélice en situación central, con el timón desplazado

40 centímetros a estribor. Se habían construido en Venecia, por Suam, en 1934.

Según fuentes italianas realizaron su primera acción en febrero de 1937, con tripulaciones italianas. Remolcadas por el destructor *Giovanni da Verazzano* (capitán de corbeta Schimutta) y con la protección de otro destructor, el *Sciroco* (capitán de fragata Marcatili), salieron de Ceuta a las catorce horas del día 4 y a las cero treinta del día siguiente largaron su remolque cerca de Málaga. Navegando lentamente, en medio de la oscuridad de la noche, se tropezaron muy cerca con un submarino en superficie, sobre el que lanzaron, sin éxito, un torpedo, que pasó por debajo de la quilla, seguramente a causa de la excesiva cercanía y la poca estabilidad de los torpedos en los primeros metros de su carrera. Durante la maniobra de retirada se desorientaron en medio de la niebla, pero terminaron por encontrar al *Da Verazzano*, que las convoyó hasta Ceuta. Se supuso que el submarino atacado había sido el C-4 o el C-6, anteriormente señalados en aquellas aguas.

Después de la toma de Málaga se preparó otra operación para atacar, de noche, al acorazado republicano *Jaime I*, fondeado en Almería. Debía realizarse la noche del 14 de febrero, pero fue suspendida —siempre según fuentes italianas— por el comandante español de la flotilla.

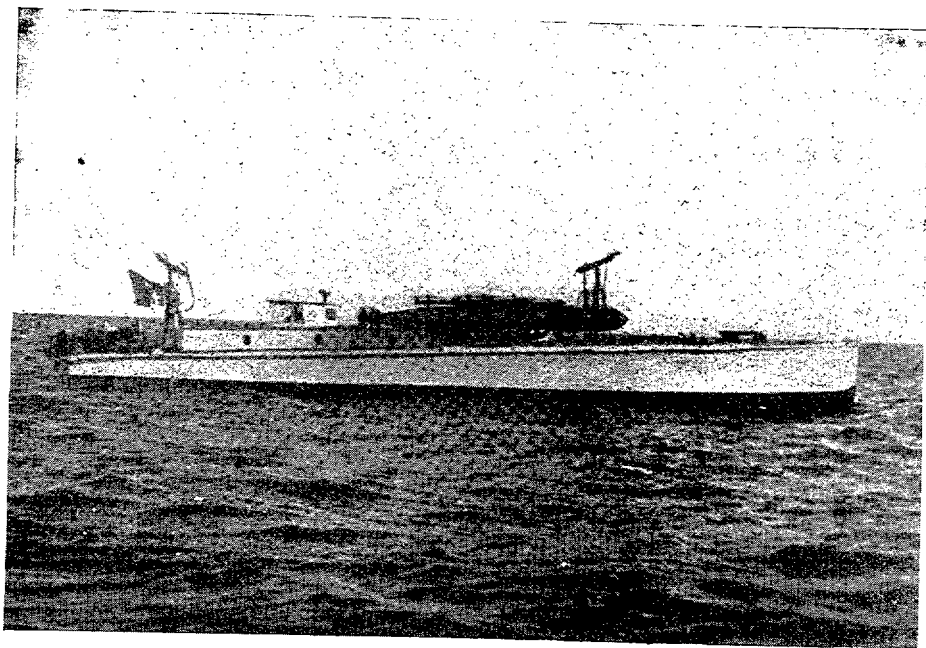
Estas operaciones se recogen con algunas variantes en las memorias del almirante Cervera —jefe del Estado Mayor de la Flota nacional—, que escribe así: *Las dos lanchas rápidas italianas, aún no entregadas y con dotaciones italianas, fueron a Málaga a remolque de uno de los correillos; atacaron a los destructores que merodeaban por aquellas costas; quedaron al garete por fallar sus motores; una de ellas arribó a Motril; no llegaron al contacto y hubo necesidad de retirarlas a remolque.*

En abril se cedieron definitivamente a la Marina nacional, embarcando las dotaciones españolas que, mientras tanto, se habían ido formando, y recibiendo los nombres de *Javier Quiroga* y *Cándido Pérez*, en recuerdo del comandante y maquinista del bou *Virgen del Carmen*, pocos días antes fusilados en Bilbao. En mayo intentaron otra operación sobre la costa de Almería para reforzar aquel campo de minas, con la desgracia de resultar hundida la *Javier Quiroga* por colisión con su compañera, que pudo alcanzar la costa y varar junto a Motril (7-V-1937). Recuperada y sin los dispositivos de lanzamiento quedó en Algeciras realizando patrullas por el Estrecho durante el resto de la guerra.

La mayoría de los autores critican las características de estos minúsculos barcos, sin tener en cuenta que eran auténticas lanchas de asalto —más bien armas que embarcaciones— no aptas más que para aquella misión específica para la que habían sido concebidas, debiendo ser llevadas a remolque hasta las proximidades de su objetivo. Alvarez Berán escribe, por ejemplo: *No se entiende muy bien cuál era el criterio adoptado por la Marina italiana para la construcción de estas lanchas, ya que tenían algunos defectos de diseño imposibles de subsanar: el*

casco estaba especialmente diseñado para altas velocidades, pero eran incapaces de sostenerse en el mar tan pronto como empezaba a soplar algo de viento; en definitiva, eran lanchas para un buen tiempo nada más. La autonomía era francamente pequeña, ya que, con buena mar y a 16 nudos de velocidad económica, no llegaban a 158 millas, es decir, que saliendo de Barcelona con dotación máxima de combustible, encontrándose en todo el trayecto con condiciones ideales de mar, no podían llegar a Valencia por falta de autonomía. Además, los motores eran de gasolina, con todos los peligros propios de este tipo de combustible, principalmente la abundancia de gases altamente explosivos y los fallos de bujías, carburadores, etc., que limitaban mucho la vida de estos pequeños barcos. Si a todo lo dicho añadimos que su habitabilidad era mediocre, la capacidad evolutiva muy limitada por su timón excéntrico y el casco de madera, esperamos que comprendan nuestra perplejidad ante el cometido teórico que pudiera asignar la Regia Marina a estas unidades.

Sin embargo, las deficiencias que apunta —gasolina, autonomía, habitabilidad— eran más o menos comunes a todas las lanchas rápidas de la época. En cuanto a su cometido, fueron las únicas que llegaron a lanzar un torpedo en la guerra de España, en el tipo de ataque para el que habían sido proyectadas. Como ya hemos dicho, en la gran guerra habían conseguido hundir tres acorazados enemigos y en la segunda



Lancha rápida Sicilia.

guerra mundial, con armas aún más pequeñas —aunque submarinas— lograron los éxitos más espectaculares.

En marzo de 1937 llegaron otras dos lanchas rápidas italianas de tipo mucho más anticuado. Se trataba de las MAS 100 y MAS 223, cedidas a la Marina española. Aunque no existe la menor duda sobre la realidad de esta cesión, quiero señalar que, tras una consulta al *Ufficio Storico* de la Marina italiana sobre los barcos que operaron en España, se me contestó que las MAS 100 y MAS 223 eran unidades procedentes de la guerra de 1914-1918 y que no habían sido cedidas a España. Esta información hace suponer que, habiendo sido dadas de baja en la Marina italiana, debían haber pasado a algún otro organismo italiano, tal vez a la *Milizia Portuaria*, cuando fueron enviadas a España.

Sin embargo, en su tiempo habían sido buenas unidades, de los mejores modelos construidos por Orlando, de Livorno. La MAS 100 fue entregada a la Marina italiana en febrero de 1918, y su compañera, en septiembre de aquel mismo año. Pertenecían a tipos ligeramente diferentes, con un desplazamiento de 12,4 y 12,9 toneladas, unas dimensiones de $16,15 \times 2,83 \times 1,36$ y $12 \times 1,65 \times 1,36$ metros y casco de madera. Estaban dotadas de dos motores Isotta Fraschini, de 250 C. V. cada uno, que les permitían una velocidad de 27 nudos (reducida sólo a 20 en 1937), en tanto que otros dos motores eléctricos de cinco C. V. servían para la marcha de aproximación a su objetivo, con una velocidad de sólo cuatro nudos y una autonomía de 10 millas. Su autonomía, con los motores de gasolina, era de 170 millas, a 20 nudos. El casco estaba calculado de tal manera que al ir ganando velocidad se iba elevando su proa para disminuir la resistencia del agua, aumentando así su rendimiento, pero a base de perjudicar su estabilidad y condiciones marineras; para corregir este defecto se les añadieron unas quillas de deriva y se les restó todo el peso posible en sus estructuras, quitándoles, entre otras cosas, la torreta ligeramente protegida y su cañón de 47 milímetros, sustituida por una ametralladora Colt de 6,5 milímetros; Llevaban dos torpedos de 450 milímetros, lanzados por impulso lateral, o seis minas ligeras. Como dato curioso cabe añadir que la MAS 223 había servido en 1924, en La Spezia, como lancha experimental bajo control remoto teledirigido, siendo el barco que la controlaba el destructor *Enrico Cosenz*, en un intento de llevarla al ataque a distancia, sin ningún hombre a bordo.

Fueron entregadas a la Marina nacional el 16 de abril de 1937, y como su velocidad era muy reducida, sus motores algo desgastados y no había en la zona nacional demasiadas disponibilidades de torpedos de 450 milímetros, se les quitaron los aparatos de lanzar, siendo destinadas a tareas de vigilancia de puertos con los nombres de *Nápoles* y *Sicilia*. Finalizada la guerra los cambiaron por las siglas LT-17 y LT-18, causando baja en las listas de nuestra Armada en 1941.

Las lanchas soviéticas.

En la Marina rusa había una gran tradición de empleo de lanchas torpederas, utilizadas ya con éxito durante la guerra ruso-turca de 1878, en acciones en las que se distinguió el que luego sería famoso almirante Makarow; también habían operado durante la gran guerra y, como hemos dicho, consiguieron algunos éxitos en años sucesivos. A partir de entonces, la Marina soviética pasó por unos años de gran desatención, pues, tras tantos años de guerras y desórdenes, había necesidades mucho más urgentes. Sin embargo, se fueron construyendo algunas lanchas a partir de 1925, y a pesar de la casi ausencia de créditos para la Marina, en el primer plan quinquenal (1928-1932) se construyeron cinco unidades, que pasaron a ser 19 en 1933, aumentando su producción en años sucesivos en tal forma que, según Meister, tenían 190 unidades en servicio en 1936.

La mayoría de los autores suponen que el material de guerra soviético de aquella época estaba copiado de modelos occidentales, y así, sus tanques eran Vickers y Christie; sus aviones, Curtis o Martin Momber, y sus motores, Wright-Cyclone, lo cual es una verdad a medias. Se dice que las lanchas soviéticas estaban inspiradas en las inglesas de tipo *Thornycroft M-T-B 5*, que habían podido estudiar tras la captura de dos de ellas en el puerto persa de Enzeli, en 1920, una de las cuales se encuentra en el Museo Naval de Leningrado. Sin embargo, se basaron también en proyectos originales, señalándose al ingeniero Andriej Nikolajewicz Tupolew como el creador del modelo G-5, el más importante de los construidos por entonces, del que llegaron a tener 295 unidades. Fueron las de este tipo —que se construían en los astilleros Kybinsk y Zelyenodolsk, del Volga, y Sudomek y Marty Yards, de Leningrado— las elegidas para su experimentación en España.

Cuatro de este modelo llegaron, en mayo de 1937, a Cartagena sobre la cubierta del mercante armado republicano *Santo Tomé*, procedentes de Odesa. En aquellos días se procedía al relevo del consejero soviético de la Marina republicana, capitán de navío Kuznetsov, por el de igual categoría Pitersky, quedando de asesor del Estado Mayor el también capitán de navío Alafusow, que fue quien se encargó de las lanchas, consiguiendo para ellas las instalaciones y locales necesarios en la Escuela de Submarinistas de Cartagena.

Desplazaban 19,8 toneladas, con unas dimensiones de $17,84 \times 3,33 \times 1,24$ metros. Disponían de dos motores de 735,6 C. V. que, según fuentes soviéticas, les permitían una velocidad de 96,3 kilómetros por hora. Su armamento consistía en una ametralladora antiaérea de 12,7 milímetros (DSzK) y dos torpedos de 533 milímetros, alojados en unos dispositivos especiales de lanzar situados a popa. Así como las lanchas alemanas reseñadas estaban dotadas de tubo lanzatorpedos fijos, de aire comprimido, apuntando hacia su proa, y las italianas de lanzadores laterales,



Lancha soviética tipo G-5.

estas soviéticas disponían de dos rampas en su popa, desde donde se lanzaba al agua el torpedo mediante aire comprimido y, una vez en ella, iniciaba su carrera en la misma dirección que la lancha. De esta forma figuraron en la Marina española lanchas con los tres sistemas de lanzamiento conocidos.

Meister supone que en España fueron conocidas por los numerales DAR-1 a DAR-4, en tanto que los autores las denominan lanchas 11, 22, 33 y 44, y también 11, 21, 31 y 41. Con ellas llegaron los oficiales soviéticos A. Batrakow, V. Licholetow y S. Ossipow, que debieron mandarlas durante la mayor parte de la guerra.

En julio pasaron a Portman, desde donde, a partir de agosto, realizaron algún *raid* de instrucción hasta Alicante y el golfo de Valencia. Según Benavides se procedió a preparar cuatro dotaciones de marineros españoles elegidos por el mando de la Flota, con un total de seis hombres por barco: un alumno comandante, un contramaestre que hacía de segundo, un tercer maquinista, jefe de máquinas, un cabo radiotelegrafista, un cabo torpedista y un motorista, en cursos que empezaron el 13 de mayo de 1937. Sin embargo, según este autor, *por la procedencia de las lanchas y la de los técnicos encargados del aprendizaje teórico y práctico de las dotaciones, el comisario jefe (Bruno Alonso) y algunos mandos superiores de la Marina pronto mostraron una hostilidad marcada contra la nueva arma y los hombres que la manejaban.*

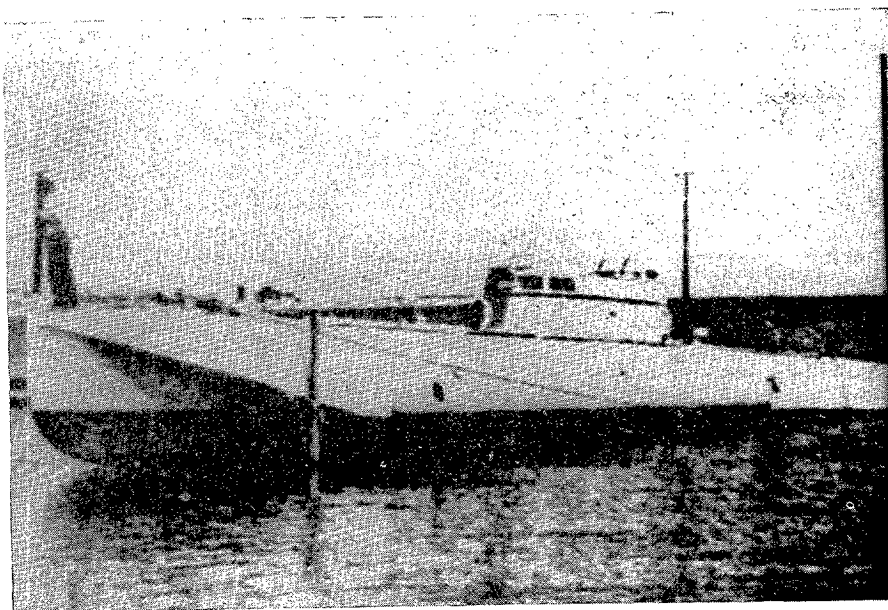
Durante un *raid* más largo, una de las lanchas —la DAR-4, según Meister— fue destruida por los aviones nacionales, cerca de Barcelona, el 30 de julio de 1937, regresando las otras tres a Valencia.

La gran ocasión de estas lanchas se pudo dar en marzo de 1938, momento en que se montó para ellas una operación especial, que fracasó por su incomparecencia, pero que condujo al encuentro en el curso del cual fue torpedeado el crucero *Baleares*. De esta fracasada intervención se han publicado los siguientes relatos, que transcribo a continuación:

Según el periodista Benavides, *el plan de operaciones determinaba que tres lanchas torpederas —las 11, 21 y 71—saldrían de Valencia y, a la altura de Alicante, se encontrarían, a las diez de la noche, con la primera flotilla procedente de Cartagena. A media noche, los destructores las aprovisionarían de gasolina y, juntos, seguirían a Palma. Un cuarto de hora antes de llegar a la bahía mallorquina las lanchas se destacarían para atacar al torpedo a los buques facciosos. Los destructores seguirían hacia el norte, desde donde, con un viraje de otro cuarto de hora hacia el oeste (?), se situarían en condiciones de cubrir la retirada de las lanchas. Estas harían seguidamente rumbo a Valencia y los destructores, por una ruta previamente trazada, regresarían a Cartagena. Los cruceros Libertad y Méndez Núñez y la segunda flotilla tomarían posiciones para proteger a su vez, la retirada de la primera flotilla. El encuentro de todas las unidades debía realizarse al amanecer y el ataque entre la una y las dos de la madrugada. En el punto de reunión de las lanchas con los destructores de la primera flotilla transcurrieron dos horas sin que las lanchas se presentaran. Se consideró fracasada la operación, y el jefe de la flotilla ordenó una descubierta antes de reunirse con la escuadra...*

Fue entonces cuando se encontraron con los cruceros nacionales y se produjo el hundimiento del *Baleares*. Pero este relato de Benavides parece bastante disparatado —como la mayoría de los de este autor—, no pareciendo posible la maniobra ni los horarios. Suponer que las lanchas podían repostar junto a Alicante, ir a Palma y volver, a pesar de su pobre autonomía, y todo ello en una noche, parece una de las tantas fantasías de este autor.

Bruno Alonso —comisario político general de la Flota republicana— refiere esta operación de las lanchas con alguna reticencia, al menos en lo que respecta a cuál era su objetivo: *En cabeza —escribe— marchaba la primera y mejor flotilla de destructores, a cuyo cargo corría convoyar las lanchas hasta las inmediaciones del lugar donde debían operar. Detrás debía ir el resto de la Flota. Ya en el mar, la flotilla primera avisaba por radio informando que ninguna de las lanchas torpederas había salido, a causa —según alegaron— del mal tiempo. No era esto cierto, ya que la realidad fue que el jefe ruso que las mandaba —de los muy pocos que había en la flota— no se atrevió a realizar la operación, por lo que la hizo fracasar. El almirante Ubieta pidió su destitución, por lo ocurrido.*



Lancha soviética en Cartagena.

Que la operación tenía por objeto atacar a los cruceros nacionales fondeados en Palma, se confirma en el relato del almirante Cervera, que parece basarse en documentación republicana. *Se fija el 5 de marzo para llevar a cabo la operación, y en la orden que dan al grupo de lanchas 11, 21 y 31 ponen, como antecedente, que los buques enemigos están fondeados en la base enemiga de Palma de Mallorca, a donde deben dirigirse desde Alicante, primer escalón de la maniobra, para rellenar combustible. Una flotilla de cuatro destructores —Jorge Juan, Escaño, Ulloa, y Almirante Valdés— prestarían escolta y apoyo, aguardándoles a 14 millas al ESE. de Alicante, y terminado el ataque marcharían a Valencia. El grueso de la Flota, formada por los cruceros y destructores Libertad, Méndez Núñez, Sánchez Barcáiztegui, Almirante Antequera, Lepanto, Gravina, Almirante Miranda y Lazaga, con aviación, navegaría al E. hasta rebasar el NS. de punta la Creu (Formentera), recalando a las siete horas del siguiente, a seis millas al S. de cabo Palos, donde se le incorporaría la flotilla de maniobra, regresando todos a Cartagena. Vemos la concordancia de la salida de los rojos y los nacionales en el momento en que Dios lo decretó, sin que ninguna de las dos flotas tuviera noticia de lo que pretendía ejecutar la otra. En el parte de campaña del jefe rojo se lee: Una vez terminada la preparación necesaria, y a la vista de los últimos partes meteorológicos que eran favorables, se decidió ejecutar la operación proyectada y dar cumplimiento a las órdenes de operaciones número 142-A, 142-B y 142-C, teniendo en cuenta*

también los últimos informes dados por la observación aérea que señalaba la presencia en la bahía de Palma de los tres cruceros enemigos. A las diecisiete horas regresaron a Portman las lanchas rápidas, porque encontraron mucha mar para ellas. La flotilla protectora siguió hasta el freu de Ibiza en espera de que cayese la mar y fuera posible a las lanchas navegar, y el grueso prosiguió la parte que tenía encomendada, organizándose el encuentro con nuestros cruceros.

En estos tres relatos la operación proyectada para las lanchas presenta muy poca precisión y parece estar lejos de sus posibilidades, a no ser que fueran remolcadas por los destructores republicanos o que se las repostara de gasolina mucho más cerca de Palma. Sería más lógico suponer que lo que se pretendía era hacer salir a los barcos nacionales y que cayeran en una zona donde estuvieran desplegadas las lanchas, más cerca de la costa republicana, y no un ataque dentro de la bahía de Palma; pero de esta suposición no existe la menor confirmación.

El 5 de noviembre de 1938, durante un bombardeo de la aviación de las Baleares sobre Cartagena, una bomba cayó tan cerca de una de las lanchas soviéticas —según Meister, la DAR 3— que la hizo zozobrar, aunque pudo ser reflotada y desguazada. Al término de la guerra los nacionales recuperaron las dos lanchas restantes, que se incorporaron a la Marina nacional con los nombres de LT-15 y LT-16, y fueron retiradas en 1949.

Sobre estas lanchas, don Justo Martínez Amutio —que fue gobernador civil de Albacete en noviembre de 1936 y más tarde trabajó en la industria de guerra— me escribió una serie de noticias que, por separarse tanto de las usuales, las he tenido siempre por muy dudosas. Dice así: *cuando en la entrada del otoño de 1937 llegaron cuatro lanchas rápidas procedentes de la URSS, se vio enseguida que no serían muy útiles para nosotros. Eran torpederas y tenían cuatro tubos para unos torpedos de 250, los que habría que construir aquí, pues sólo trajeron los cuatro correspondientes a cada una. La instalación para los tubos, los compresores, motores y todo el equipo correspondiente las hacía muy pesadas, por lo que necesitaban unos motores enormes, de ocho cilindros, para las dos hélices y de 250 H. P. cada uno pero de gasolina, de la que consumían por hora un verdadero río de combustible, y al tener tanques muy reducidos para ganar peso, resultaban con una autonomía muy reducida. No se supo quién había pedido estas lanchas que se veía estaban construidas muy rudimentariamente, demostrando que en esto los soviéticos estaban con una técnica inferior a la nuestra, porque disponíamos de buenos ingenieros, astilleros y jefes de factoría. Examinando la cuestión me llamaron un día, N. Morell y Félix Echevarría (coronel de Artillería e ingeniero naval, respectivamente) para hablar sobre la transformación que pensaban hacer a estas lanchas. Convertirlas en lanchas de reconocimiento y descubierta y armarlas con un cañón antitanque potente, dos ametralladoras pesadas y cuatro ligeras, con lo*

que se les quitaba mucho peso y, por tanto, se necesitaba menos potencia. Entonces empezaba la era de los motores diesel rápidos, poco conocidos en España, y yo era de los pocos especialistas que habían conocido a fondo ese material, siendo al empezar la guerra delegado para montajes en España de la Ruston & Hornsby, de Lincoln (Inglaterra), una de las primeras firmas en motores diesel del mundo. Echevarría y yo habíamos trabajado juntos en la construcción en España, el año 26, de cuatro lanchas para vigilancia de Tabacalera, en las que yo instalé los motores diesel Sulzer. De las conferencias que tuvimos salió la decisión de transformar dichas lanchas y armarlas como cañoneras. El proyecto se hizo a toda velocidad, dirigido por Echevarría, Luis Monreal y Morell. Se las armó con cañones de 50 "Skoda", ametralladoras pesadas "Oerlikon", que podían utilizarse como antiaéreas, y las mismas ligeras que se utilizaban en los tanques pesados, que se construían ya en España. Se las dotó de potente emisora de onda corta especial y se les colocaron dos motores diesel Hércules, modelo americano, de 220 H. P. cada uno, enviados desde Méjico a través de Marsella, con lo que ganaba en todo. El combustible sería gas-oil, con casi la mitad de consumo en litros, y con ello eliminando el gran peligro de la gasolina. En peso, con motores de menor potencia, se consiguieron tres nudos más de velocidad; en autonomía, porque con los mismos depósitos, se tenía combustible para un 80 por 100 más de tiempo de acción —unas seis horas a toda velocidad— y, en acción que pudieran desarrollar, porque eran más ofensivas y más eficaces que con los torpedos. La tripulación se reclutó entre gentes de mar de la marina de Levante, pescadores desde Denia a Aguilas, gentes que, a ciegas, sabían navegar por todo el mar de Levante hasta África. Las pruebas, a los dos meses, produjeron un entusiasmo extraordinario. Los asesores soviéticos, que en la Flota apenas tuvieron intervención, no se mostraron así: les desagradó la reforma; creían que era desprestigiar una cosa creada por ellos y ni siquiera intentaron intervenir en el proyecto, si bien dos tomaron parte en las pruebas, las que no tuvieron más remedio que declarar que fueron más que satisfactorias. La cosa no se propagó apenas, ya que se quiso no llegase a conocimiento del enemigo y, ciertamente, se mostró la gente muy discreta; más bien se le quitó importancia y se dijo que estaban destinadas a vigilar las aguas cercanas a Cartagena.

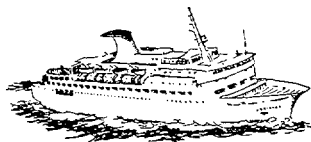
El relato es absolutamente inverosímil y las lanchas no parece pudieran soportar tal armamento ni sufrir una reforma tal; pero los nombres que cita tenían efectivamente tales funciones en la Marina —al menos en 1936—, y es por esta razón por lo que lo transcribo, con la esperanza de que algún lector pueda aportar alguna noticia.

Otras lanchas.

En nuestra guerra participaron también algunas otras lanchas rápidas, la mayor parte barcos de recreo requisados, con velocidad suficien-

te para prestar buenos servicios, pero que, desde luego, no llegaron a equiparse con torpedos. Tal sería la actividad que desarrollaron en el Cantábrico tres canoas de recreo requisadas por los nacionales —las *Pat*, *Stella Maris* y *Taca Pun*—, que constituyeron una flotilla, al mando del teniente de navío don Juan Tormos, y apresaron algunas embarcaciones menores republicanas, entre ellas un pesquero, en el que iba el diputado vasco don Manuel de Irujo, que fue canjeado por tres aviaadores alemanes; en otra ocasión, estas canoas realizaron una incursión en el puerto adversario de Lequeitio, hecho que produjo algún revuelo, por lo que se ordenó la disolución de la flotilla.

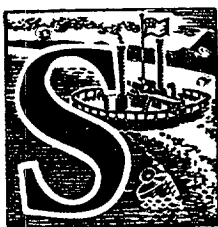
Las lanchas rápidas y motoras grandes requisadas en los puertos republicanos del Mediterráneo se emplearon inicialmente en la protección de los puertos y, sobre todo, en la vigilancia de los barcos prisión y las unidades de las Marinas extranjeras que por entonces los frecuentaban, quedando pronto inutilizadas o averiadas. Se dice que a zona republicana llegaron algunas lanchas francesas que no debían ser rápidas. G. S. Meister, gran conocedor de la Marina soviética y autor de un espléndido libro sobre la misma, me mandó hace años una colección de fotografías de lanchas —algunas de las cuales ilustran este trabajo—, suponiendo que una de ellas podía ser soviética y otras de origen desconocido para él.



MOMENTOS ESTELARES DE LA CARTOGRAFIA NAUTICA ESPAÑOLA

María Luisa MARTIN-MERAS
Jefe de investigación del Museo Naval

Las cartas de marear o portulanos.—Escuela Catalano-Mallorquina



Se conocen desde antiguo representaciones cartográficas en las que el hombre va reseñando la idea del mundo que le rodea, pero fue en el siglo XIV cuando las cartas adquieren un carácter marítimo, pues su objetivo principal era servir a la navegación, por lo que sólo se representaba el litoral con algún detalle interior, como montes o ríos que puedan servir de referencia, ya que hay que tener en cuenta que los navegantes no perdían nunca de vista la costa. Estas cartas representaban la cuenca mediterránea, principalmente, y las costas europeas y se llamaron cartas de marear o portulanos. Carecían de red geográfica, pero tenían una trama o tela de araña formada por las prolongaciones de los rumbos de una rosa central que se entrecruzaban con los rumbos de otras rosas dispuestas alrededor de la principal. Estaban pintados sobre pergamino y profusamente adornados con banderas, imágenes de reyes que representaban los distintos territorios; soplo-nes, etc., por lo menos los que han llegado hasta nosotros, aunque es posible que las que llevaban los barcos fueron más sobrias por su carácter utilitario. Estas cartas, junto con la brújula, dada a conocer por los árabes, permitían a los navegantes determinar sus derrotas; el método de conocer el rumbo por la brújula, y la distancia por la velocidad de la nave, se llama navegación de estima. Llevaban también estos portulanos una escala graduada en leguas o millas llamada tronco de leguas.

En los siglos XIV y XV se distinguieron como autores de los portulanos —de los que venimos hablando— la escuela genovesa y la catalano-mallorquina; aquí nos limitamos a anotar la polémica suscitada sobre la primacía de una y otra aún no satisfactoriamente resuelta.

Entre los portulanos catalano-mallorquines destacan los de Dulcert, 1325 y 1338, y el famoso mapa-mundi catalán (1375) conocido también

como atlas de Carlos V, pues fue confeccionado para ofrecerlo como regalo a este rey de Francia. Está atribuido con mucha seguridad a la familia de cartógrafos mallorquines Cresques. Son también importantes Guillermo Soleri (1381 y 1385), Mecia de Viladestes (1413 y 1416) y Gabriel Vallseca (1439-1449).

Las expediciones africanas de los portugueses y el descubrimiento de América suponen una innovación en la navegación, que pasó de ser de cabotaje a ser de altura, basándose en la brújula y las estrellas. Igualmente, al iniciarse las navegaciones transoceánicas el tipo de embarcaciones empleado en el Mediterráneo (galeras, galeazas, galizabras) dejó de ser útil y se utilizaron navíos más aptos para surcar el Atlántico, llamados de alto bordo, con mayor capacidad y porte, tales como carabelas y galeones. Así también la cartografía mediterránea quedó apartada del fenómeno descubridor y aunque se siguieron produciendo cartas y representando las nuevas tierras, su utilidad práctica para la navegación fue más bien escasa, llegando estos portulanos a ser elementos decorativos que se confeccionan para regalo de príncipes y magnatarios.

La Casa de Contratación de Sevilla.

El verdadero centro productor de cartas, notario fiel de los nuevos descubrimientos españoles, fue la Casa de Contratación de Sevilla, fundada en 1503, que llegó a ser verdadera escuela de navegación para todos los pilotos que querían pasar a Indias, a la vez que centro cartográfico de primer orden. En 1508 se creó el Padrón Real, registro gráfico de las novedades hidrográficas que aportaban las armadas y carabelas descubridoras que volvían a España y tenían obligación de rendir a la Casa de Contratación cuentas de sus viajes. Dicho Padrón se corregía sistemáticamente a medida que llegaban los datos de los nuevos descubrimientos, por lo que estaba al día en cuanto a los de españoles se refiere. El Padrón era secreto y las copias las realizaba el piloto mayor y los dos cosmógrafos de la Casa; luego, debidamente comprobados y sellados, iban a manos de los que debían compararlos y traerlos con nuevas enmiendas.

En estas nuevas cartas de los descubrimientos se abandonan los rumbos y las rosas de los vientos o bien subsisten como motivo ornamental, pues ya se empiezan a trazar las líneas del Ecuador, los trópicos y los círculos polares, los más interesantes para las observaciones astronómicas. La influencia tolemaica, muy importante en los portulanos, desapareció y, tal vez importada de Portugal, surgió la carta cuadrada o de grados iguales.

La Casa de Contratación no constituye escuela, quizá por el secreto en que se mantuvieron las cartas o por la rápida influencia de los atlas

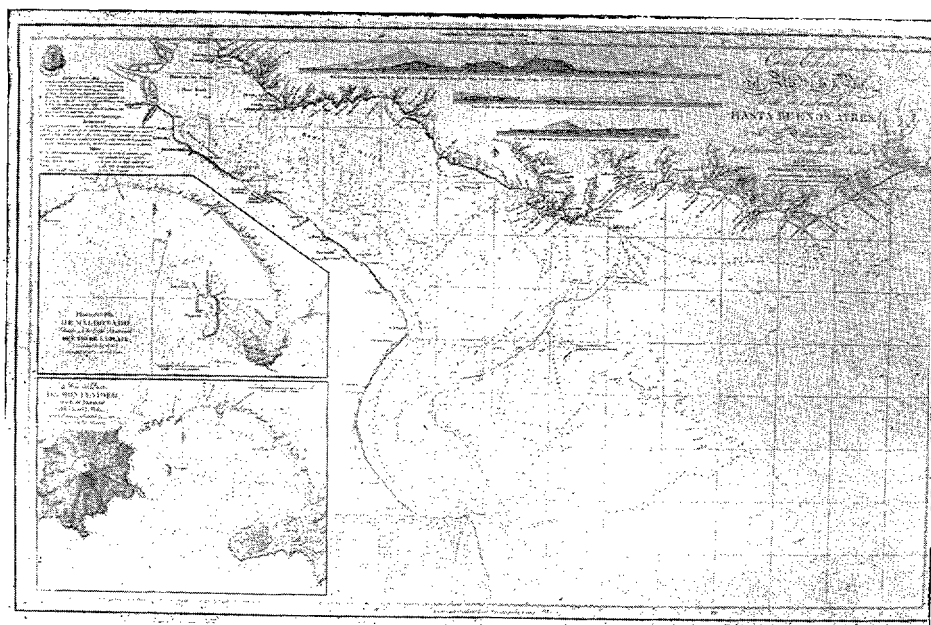
holandeses, de amplia divulgación, por ser impresos. El carácter eminentemente práctico de los padrones reales hizo que la mayor parte de ellos se perdieran, debido al deterioro causado por su uso constante o la pérdida de valor al actualizarse con enmiendas sucesivas; además de las pérdidas en naufragios, robos y saqueos.

Juan de la Cosa, autor de la primera carta del Nuevo Mundo (1500), era cosmógrafo de la Casa de Contratación y trabajaba habitualmente para dar noticia de los nuevos descubrimientos realizados, si bien parece que su mapa mundi fue un regalo a los Reyes Católicos. El Padrón Real más antiguo que se conserva es el conocido con el nombre de Torino, de la Biblioteca Real de Turín, fechado hacia 1522; siguen los conocidos con el nombre de Salviatti (1525) y Castiglioni (1526), regalos del emperador Carlos V a los embajadores de este nombre. Como autores cabe destacar a Nuño García de Toreno, autor de cartas para la expedición de Magallanes; Diego Ribero, con cartas de 1525, 1527, 1529 y 1535, y los cartógrafos Alonso de Santa Cruz, Diego García de Céspedes, Jerónimo Chaves, etc.

Cartografía náutica española. Siglos XVIII y XIX.

En la primera mitad del siglo XVIII las cartas se siguen construyendo con los recursos técnicos que tenían desde finales del siglo XVI y conservan más o menos las características. Se van reflejando los distintos descubrimientos de españoles, portugueses, ingleses y holandeses en la cartografía y se rectifican los conceptos de longitud y latitud. Perduran las cartas arrumbadas muy ornamentales; son aún, en su mayor parte, cartas planas o de grados iguales, con las latitudes y longitudes expresadas que conviven con las llamadas cartas esféricas construidas según el sistema de Mercator. Encontramos incluso cartas imitando portulanos, pero a la vez hay un continuo perfeccionamiento de las técnicas cartográficas y de los instrumentos de navegación, aunque se tropieza con el problema de determinar la longitud en el mar.

En esta época, la Armada, que había sufrido sucesivos desastres y abandonos, está en una decadencia científica casi total, a tal punto que han de traerse pilotos de otros países para los navegantes a Ultramar. Así ocurrió en el primer viaje de don Juan de Lángara, en 1765, en el navío *Buen Consejo*, desde Cádiz a Manila, por el cabo de Buena Esperanza y, además, en dicho cabo hubo de adquirirse un almanaque náutico inglés para hacer con precisión y seguridad la derrota. Sin embargo, entrada la segunda mitad del siglo XVIII, y una vez instaurada la monarquía de los Borbones, se inicia la revitalización de nuestra Marina, que va a alcanzar en esos años un gran impulso; importancia capital van a tener en este resurgir de la Marina española los marinos científicos de nuestra Ilustración. Ellos constituirán un



núcleo de europeización científica y el nexa que nos una al gran movimiento ilustrado del siglo. En ellos y en su espíritu universalista radica el definitivo impulso a la Hidrografía como disciplina científica y sistemática, aportando métodos de trabajo que han perdurado hasta bien entrado el siglo xx.

Dentro de este espíritu de ilustración y resurgimiento se comisionó a Jorge Juan para viajar por las naciones que en ese momento tenían la primacía naval en todos los órdenes, para observar sus adelantos náuticos y proponer soluciones conducentes a reformar nuestra Marina. Esto ocurría en 1748 y ya desde 1734 hasta 1746, acompañado de don Antonio de Ulloa había formado parte de la comisión francesa encargada de medir un grado de meridiano terrestre, en el ecuador americano, para deducir la verdadera figura de la Tierra. Tanto Jorge Juan como Antonio de Ulloa publicaron al regreso sus trabajos, adelantándose a los franceses, y entre ellos una carta del Pacífico desde Acapulco a cabo de Hornos, con explicación de los errores de las cartas que circulaban, tanto españoles como extranjeros. En este mismo sentido se crea en 1752 el Observatorio Astronómico de Cádiz. Coincidentemente con lo anterior, se organizaron numerosas expediciones, motivadas unas veces para proteger las posesiones de América y Filipinas de los ingleses y reivindicar frente a ellos los descubrimientos de España, principalmente en el Pacífico. Otras veces, la finalidad fue estrictamente científica, con planes cuidadosamente trazados y resultados modélicos en los campos cartográficos e hidrográficos.

Costa noroeste, o alta California.

En 1768 se había creado en la Nueva España el Apostadero de San Blas para prestar apoyo por mar a los nuevos presidios de San Diego y Monterrey y para explorar la costa de la alta California en busca de un puerto que sirviera de abrigo al galeón de Manila, que debía costear toda esa parte hasta arribar a Acapulco sin ninguna protección ni resguardo ni de los temporales ni de los piratas. Sin embargo, las primeras expediciones estuvieron motivadas por un condicionamiento político: las noticias que dio el embajador de España en San Petersburgo de que era probable que los rusos hubieran establecido factorías para el comercio de pieles en aquella costa, bajando desde el Norte.

El virrey Bucarely recibió órdenes de la Corte de enviar una expedición para comprobarlo y comisionó al alférez graduado don Juan Pérez para rebasar los 60° de latitud Norte y bajar reconociendo la costa, este marino llegó a los 55° y descubrió una punta a la que llamó de Santa Margarita, que es la punta norte de la isla de Lángara, en el extremo noroeste de la Reina Carlota; a los 49° 30' surgió en un fondeadero, que llamó de San Lorenzo de Nutka (nombre indígena). Debido a los malos tiempos y a lo poco apropiado de los barcos, regresó a San Blas sin más reconocimientos y sin haber visto señales de rusos. Al año siguiente se organizó otra expedición para completar aquella, en la que el teniente de navío don Bruno Hezeta iba al mando de la fragata *Santiago* y don Juan de Ayala al mando de la goleta *Felicidad*; posteriormente, el teniente de fragata don Juan Francisco de la Bodega y Quadra substituyó a este último. Reconocieron la isla de Socorro y llegaron hasta los 48°; en 41° 7' descubrieron un puerto, que llamaron de la Trinidad, donde estuvieron fondeados y del que levantaron una carta, conjuntamente los comandantes y el primer piloto Mourelle, del que luego nos volveremos a ocupar. A causa de los enfermos regresó la goleta a San Blas y Bodega continuó los reconocimientos hasta los 55°, sondando y levantando planos de los fondeaderos y de la costa; tales como los de la entrada de Bucarely, que así llamaron a un brazo de mar, cuyo término no se percibía. Al descender recalaron en un puerto, que creyeron era el de la Bodega. Con un buen cúmulo de noticias hidrográficas pasaron a Monterrey y, una vez repuestos los enfermos, a San Blas.

En 1779 se organizó otra expedición, al mando del mismo Bodega y de don Ignacio Arteaga, con la intención de llegar a los 70° para tener conocimiento exacto de hacia dónde se dirigía la costa y levantar cartas fiables, pues las cartas rusas y las de Mr. Bellin —que en aquel momento eran las únicas existentes— no parecían muy concordantes. Como podemos comprobar, el motivo de esta vez era puramente científico y cartográfico. Fondearon otra vez en el puerto de Bucarely, sondando y comprobando latitudes, después avistaron el monte de San

Elías y una isla que hoy se llama de Kayes y el puerto de Santiago, hoy del Príncipe Guillermo. Por causa de los enfermos de escorbuto se hizo necesario dar por concluida la comisión sin llegar a los 70° y sin hallar el paso del Noroeste o estrecho de Aniam, que estaba marcado en las cartas rusas. Atención a este paso del Noroeste, que, aunque no existió nunca, fue el motor de una porción de expediciones posteriores que impulsaron descubrimientos y la cartografía.



Hubo después un largo paréntesis, motivado por la guerra con Inglaterra, en el que bajaron embarcaciones rusas por el estrecho de Bering y se establecieron en la isla de Trinidad y Onalaska. Estas noticias llegaron a España facilitadas por el conde de Laperouse y motivó una cuarta expedición mandada por el alférez Esteban José Martínez y el piloto don Gonzalo López de Haro. Estuvieron en la parte oeste de la isla de Montagú, en el río de Cook encontraron un establecimiento ruso donde fueron muy bien recibidos. Continuando su navegación llegaron a las islas Kodiak, Shumagins, Onalaska y a la de Unimak. Esta fue la expedición española que llegó más lejos.

En 1790 Mr. Bouache, geógrafo del rey de Francia, leyó en la Academia de Ciencias de París una comunicación afirmando la realidad de un paso hacia el Atlántico descubierto por Ferrer Maldonado y acusando a España de querer mantener en secreto sus descubrimientos; este paso estaría en los 60° de latitud Norte, según una carta que presentó.

Dado que las corbetas *Descubierta* y *Atrevida* estaban fondeadas en Acapulco en comisión científica alrededor del mundo, fueron enviadas a comprobar la existencia del famoso paso. En 1791 llegaron al puerto de Mulgrave y desde allí examinaron la costa sondando y haciendo mediciones de longitud y latitud, a la vez que levantando cartas náuticas con métodos completamente científicos, como más adelante veremos. A los 59° 55' 30", después de comprobar que lo que en

un principio pensaban era el paso del Noroeste no era más que un puerto abrigado, lo bautizaron con el expresivo nombre de puerto del Desengaño y también levantaron una carta. Siguieron sondando en la entrada de Príncipe Guillermo e isla de Montagú. rectificando las cartas levantadas por las anteriores expediciones y estableciendo definitivamente la longitud de Nutka. Una vez cumplida con todo determinando su misión y comprobando la inexistencia del paso de Ferrer Maldonado volvieron a Acapulco para continuar su misión científica.

Disipadas las fabulaciones del falso viaje de Ferrer Maldonado, quiso el virrey de Méjico conde de Revillagigedo, despejar la incógnita creada por otro falso explorador de la costa noroeste de América, el llamado almirante Fonte, que pretendía haber descubierto un paso a los 53° de latitud a principio del siglo xvii y que los ingleses se habían encargado de dar a la publicidad recientemente. Con este fin comisionó al teniente de navío don Jacinto Caamaño, al mando de la fragata *Aránzazu*, para explorar el puerto de Bucarely y la costa comprendida entre éste y Nutka. Este marino examinó concienzudamente los canales interiores de la entrada de Bucarely y comprobó que la entrada del almirante Fonte no estaba en el canal del Príncipe, entre la isla de la Calamidad y lo que se figuró era la costa (actualmente isla de Bank), como había asegurado el capitán inglés Colnet, y regresó a San Blas. De esta expedición nos ha dejado un interesantísimo diario lleno de descripciones de los naturales, flora, fauna y relaciones cartográficas.

La última expedición española en esta parte de América supone un compendio de todas las anteriores, pues los oficiales que la hicieron dispusieron de todo el material cartográfico acumulado y se puede decir que lo rectificaron y confirmaron hasta sus últimas consecuencias.

Fue una subcomisión de la expedición Malaspina, pues este jefe recomendó a dos de sus oficiales para esta misión, considerándoles los más idóneos por su gran preparación científica y la familiaridad adquirida en la expedición de su mando, en el manejo de los nuevos cronómetros de longitud y demás instrumentos que se les prestó pertenecientes a la antes citada expedición Malaspina. Así, pues, en 1793 don Dionisio Alcalá Galiano y don Cayetano Valdés, al mando de las goletas *Sutil* y *Mexicana*, recorrieron todos los canales de la parte sur de la isla de Vancouver intentando encontrar el estrecho de Fuca, piloto que en 1592, según su relación, encontró y exploró un paso hacia el Atlántico a los 47°. Recorrieron con resultado negativo todos estos parajes y levantaron planos exhaustivos.

El diario de esta expedición, amplio y lleno de datos de gran valor hidrográfico, fue publicado a su regreso; en el segundo tomo están reunidas las cartas y vistas de la región que recogieron los pilotos de las goletas y en el Museo Naval hay abundancia de cartas originales y copias de los diarios de navegación.

Hemos visto que el impulso para el reconocimiento y levantamiento cartográfico de esta parte, insuficientemente conocida —y, desde luego, no reflejada fidedignamente en las contadas cartas de que se disponía—, fue, por una parte, una motivación política de ocupación, diríamos, y, por otra, no menos importante, por deseo de encontrar un paso por el Norte, necesidad que se sintió casi desde el descubrimiento del Pacífico y estuvo en este siglo alimentado por muchas relaciones apócrifas llenas de fabulaciones y elementos maravillosos. Curiosa circunstancia ésta que algunas leyendas y relatos fantásticos impulsaron en pleno siglo del racionalismo y del cientifismo, varias de las más importantes expediciones de la época.

Estrecho de Magallanes.

Los viajes del *estrecho de Magallanes* otro estrecho al sur del continente —éste, verdadero— estuvieron también teñidos de leyendas en sus primeras exploraciones. Para comprobar si era más conveniente la navegación por el estrecho que por el cabo de Hornos, y para levantar cartas precisas —pues sólo contaba con la cartografía inglesa, poco contrastada al haberse perdido los planos que levantaron los hermanos Nodal y Sarmiento de Gamboa—, se organizó en 1785 una expedición con la fragata *Santa María de la Cabeza*, al mando de don Antonio de Córdoba, que salió de Cádiz. Hemos de hacer un inciso para decir que fue la primera expedición con carácter netamente científico y cartográfico, pues esas tierras inhóspitas no corrían peligro de ser ocupadas. Llevaban una dotación especialmente preparada para estos trabajos, pues iban Fernando Miera, Alcalá Galiano, Alejandro Belmonte, que estaban comisionados en el levantamiento del Atlas Hidrográfico con Vicente Tofiño. Llevaban ya los nuevos cronómetros de longitud, que por consejo de Jorge Juan el Ministerio de Marina se había apresurado a adquirir. Se encuentra en el Museo Naval el cronómetro Arnold número 5, que se utilizó en esta exploración.

Con la perfección de estos aparatos el problema capital de la determinación de la longitud se estaba empezando a resolver, habida cuenta de que la latitud sabían hallarla desde muy antiguo por las observaciones de los astros, en particular la estrella Polar. También en este siglo fue fundamental para la navegación y, por tanto, para la Cartografía náutica, la definitiva puesta a punto de la corredera para determinar el andar de un navío. En esta expedición llevaban también sextantes, quintantes y barómetros, con lo que su equipaje era muy superior al de la época.

Levantaron una carta general del estrecho y muchísimas particulares; también hicieron un derrotero para explicar las cartas, y respecto a la navegación al mar del Sur, recomendaron ir por el cabo de Hornos. Pero como por causa de los vientos contrarios, lo avanzado de

la estación y la falta de amarras se dejó de visitar la parte occidental, se organizó otra expedición en el año 1788-89, en la que fueron los paquebotes *Santa Casilda* y *Santa Eulalia*, al mando del mismo don Antonio de Córdoba y de don Fernando Miera, y como versados en teoría y práctica de los instrumentos fueron don Cosme Churruca y don Ciriaco Ceballos, que también nos lo encontraremos en toda suerte de comisiones hidrográficas, como se denominaron entonces Este importante viaje, el del *Santa María de la Cabeza* y el de los paquebotes, fue también inmediatamente publicado con varias cartas.

Seno mexicano.

El *Seno Mexicano*, otra parte muy importante de nuestras posesiones en América, fue objeto de mucho interés en todas las épocas por los problemas que planteaba para la navegación, pero en esta que nos ocupamos se abordó de una forma sistemática y definitiva. La parte norte, es decir, la zona de la Florida, había sido bojeada desde 1783 a 1786 por el primer piloto don José de Hevia y en 1792 y 1793 Sánchez Barcáiztegui había levantado cartas de la costa meridional de la isla de



Cuba, mientras José del Río lo hacía de la parte oriental. En este mismo sentido, en 1792 se organizaron dos divisiones de bergantines; una al mando de Churruca, con los bergantines *Descubridor* y *Vigilante*, para levantar las costas de las llamadas Antillas de Barlovento y otra división, al mando de Joaquín Francisco Fidalgo, con los *Empresa* y *Alerta*, para hacer cartas de las Antillas de Sotavento, es decir, las costas de Tierra Firme, con sus islas y bajos, y las costas

del Orinoco hasta el río de Chagres o Escudo de Vergara, además de observaciones astronómicas en Cartagena de Indias. Las conclusiones y cartas levantadas se publicaron conjuntamente en un atlas de las costas americanas por la Dirección de Hidrografía; en dicho atlas se rectifican las posiciones de Puerto Rico, La Guayra, Portobelo, Veracruz etc Esta labor continuó, y en 1801 don Ciriaco Ceballos levantó la carta hidrográfica de la provincia de Yucatán y la sonda de Campeche.

Chile.

En *Chile* es de destacar la labor del primer piloto José de Moraleda y Montero, que en 1786 levantó cartas del archipiélago de Chiloe y la costa continental que circunda dicho archipiélago, a la vez que un derrotero con noticias del estado social de este territorio. En 1792 hizo otra expedición al archipiélago de Chones, golfo de San Jorge y costa patagónica chilena, de la que también conservamos cartografía. De regreso al Perú fue todavía útil a los marinos españoles de la expedición Malaspina. Los trabajos hidrográficos de Moraleda son los más serios de esta parte del territorio chileno bajo la dominación española y aún hoy conservan su interés.

El ambiente de interés por la Hidrografía y la ciencia es fomentado por la comisión para la formación del Atlas de Tofiño y la creación del Depósito Hidrográfico en 1789, que desde entonces se encargó de recoger y publicar los resultados de toda suerte de comisiones cartográficas.

Expedición Malaspina.

En este momento de máximo interés y claro resurgimiento de nuestra Marina don Alejandro Malaspina propone al rey un ambicioso proyecto de expedición científica a imagen de los grandes viajes científicos de ingleses y franceses. Esta iniciativa, prontamente respaldada por la corona, dará lugar a una de las más colosales empresas del siglo. La finalidad absoluta y únicamente científica de esta expedición; la alta capacitación de los oficiales, artistas y naturalistas elegidos y el cuidado con que se preparó, de la que son buena muestra la extensa correspondencia de Malaspina con los más eminentes sabios españoles y europeos, hicieron de esta empresa crisol de experiencias de las últimas y más modernas iniciativas en todos los terrenos, desde la dietética y nuevos sistemas antiescorbúticos, a la conservación de alimentos. y, por supuesto, se pusieron en práctica por los oficiales astrónomos e hidrográficos de la expedición los más modernos sistemas e instrumentos de navegación conocidos en Europa, lo que permitió que las tareas cartográficas constituyan, por

su perfección, un verdadero hito por su alto valor científico, auténtico resumen del avance fundamental que supusieron, entre otras cosas, los nuevos sistemas de determinación de la longitud.

El bagaje hidrográfico y cartográfico de esta expedición, que utilizó y experimentó los más modernos sistemas de navegación y los últimos instrumentos descubiertos en Europa, está constituido por una muy copiosa documentación, que abarca desde los primeros y diarios cálculos y mediciones astronómicas e hidrográficas a las experiencias comparadas de gravedad, estudios de salinidad, mareas, etc., e innumerables croquis y borradores de los levantamientos de costas, puertos, etcétera, y más de 400 cartas en distintas fases de acabado hasta las definitivas preparadas para su estampación de todas las costas recorridas: Argentina, Patagonia, Chile, Perú, Ecuador, Colombia, Panamá, Nicaragua y Centroamérica, Méjico, California, costa noroeste de América septentrional, islas Marianas, Filipinas, Australia, Nueva Zelanda, archipiélago Vavao, Malvinas e islas Auroras.

Todos los resultados colosales de esta expedición fueron proscritos y olvidados debido a una desgraciada intriga política que llevó a su jefe, don Alejandro Malaspina, a prisión y sepultó en el olvido los resultados de su magna obra hasta que Novo y Colson publicara en 1885 una parte importante de la correspondencia relativa a la organización y buena parte de los diarios y descripciones que habían permanecido en el Depósito Hidrográfico desde finales del siglo XVIII.

Sin embargo, excepción —debida sin duda a la necesaria seguridad de las navegaciones— constituye la publicación casi inmediata de las cartas levantadas por la expedición, que fueron grabadas y editadas sucesivamente por la Dirección de Hidrografía de los años 1789 a 1825; y los resultados astronómicos e hidrográficos que fueron publicados por Espinosa y Tello en "Memorias", publicadas por la Dirección de Hidrografía en 1809.

Oceanía y Pacífico.

La parte de Oceanía y el Pacífico fue trabajada también; ya en 1770 el virrey del Perú, Amat, envió a las fragatas *San Lorenzo* y *Santa Rosalía* a explorar una isla que Davis dijo haber descubierto en 1668 y encontraron una que no coincidía con la descripción hecha por el inglés, a la que llamaron San Carlos, que no es otra que la famosa isla de Pascua; Juan Hervé, el primer piloto, levantó planos. Los diarios de los capitanes y del piloto se encuentran en la Academia de la Historia y están llenos de noticias interesantes para la Etnografía.

En 1772 fue enviado don Domingo Bonaachea, al mando de la fragata *El Aguila*, para reconocer la isla, que los ingleses llaman de San Jorge; entre este viaje y otro de 1774 reconocieron las islas de la Sociedad, sobre todo Tahití, que los españoles llamaron isla de Amat.

De entre los viajes al Pacífico merecen destacarse los tres de don Juan de Lángara de Cádiz a Manila por el cabo de Buena Esperanza, desde 1765 hasta 1774, en los que se hicieron observaciones de longitud. El viaje de don Felipe Tompson, desde Manila a San Blas, saliendo por cabo Engaño para encontrar otra derrota para la navegación de Filipinas que no pasara por el peligroso estrecho de San Bernardino;

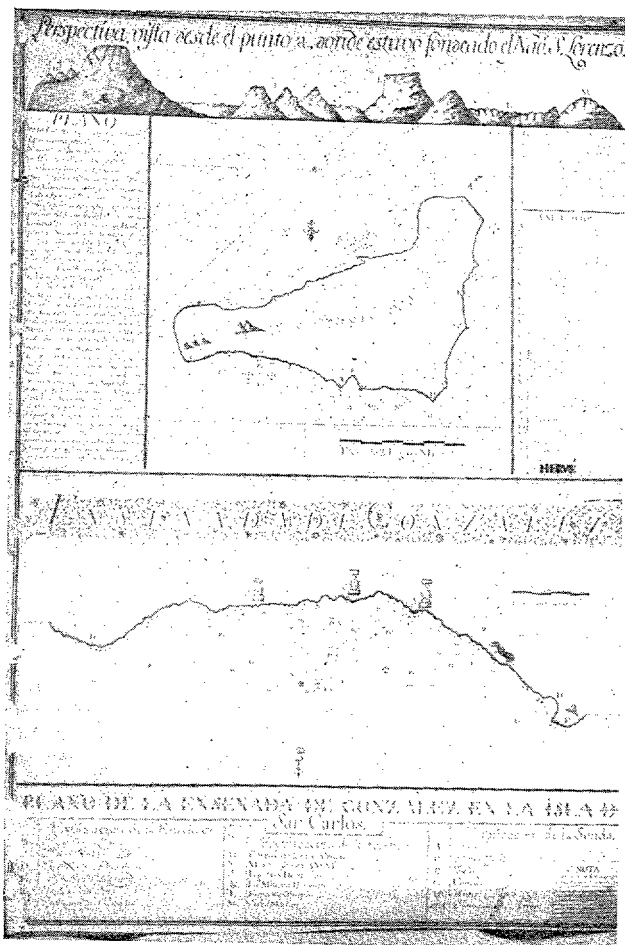
en esta navegación del *Buen Fin* iba de piloto José Vázquez, que luego fue con Mourelle. Las longitudes eran de estima aún y la cartografía con poca base científica.

En 1791 la fragata *Princesa*, al mando de Francisco Mourelle, salió de Sisiran, en Filipinas, con rumbo a San Blas de México y a causa de los malos tiempos varió su derrota y descubrió las islas de Vavao, que llamó islas de don Martín de Mayorga.

Otros viajes que atravesaron el Pacífico en estos años, con la consiguiente ventaja para los estudios hidrográficos, fueron: en 1801, don Juan de Ibargoitia, que reconoció una parte de las Carolinas y Marianas; en 1802, don Juan Lafita, y en 1805, don

Juan Bautista Monteverde, que también descubrió unas islas o islotes que no están bien identificadas por los problemas derivados de no saber hallar bien la longitud y las consiguientes confusiones con la cartografía inglesa de la época, llena de errores.

En 1803 Ignacio María de Alava exploró los estrechos de Gaspar



y de la Sonda, logrando reconocer y reflejarlo en las cartas los peligrosos bajos de la entrada del primero.

También en este año don Francisco Catalá, que en 1807 había de hacer una meritoria labor cartográfica levantando los fondeaderos del sur de la península, hizo un viaje de Calcuta a Cavite con la fragata *Ifigenia*, que reflejó en unas valiosas cartas que sirvieron de guía para las navegaciones en esa parte poco conocida por nuestros marinos.

Filipinas.

Mención aparte merece la cartografía de *Filipinas*, que recibió un tratamiento exhaustivo y científico, ya por parte de la expedición Malaspina en los últimos años del siglo XVIII. En la segunda unidad del XIX fue objeto de otra extensa Comisión Hidrográfica que se ocupa exhaustivamente de los levantamientos cartográficos con una serie de triangulaciones, sondas, marcaciones y demás auxiliares de la Cartografía moderna; los manuscritos de los cálculos trigonométricos y las distintas fases de los levantamientos cartográficos se encuentran en el Museo Naval a la espera de algún estudioso. Don Manuel Halcón, Guillermo de Aubareda y, sobre todo, Claudio Montero y Gay, son algunos de los hombres que se dedicaron a esta labor ingente. La carta general de Filipinas de 1870 es el resumen y orgullo de este esforzado trabajo.

España.

Durante este tiempo no se descuidaron los levantamientos cartográficos en la península y en 1783 se comisionó para ello al capitán de navío don Vicente Tofiño de San Miguel, que con una fragata y un bergantín y auxiliado con una colección completa de instrumentos, compuesta de péndulos astronómicos, cuarto de círculo, anteojos acromáticos, teodolito, círculo de reflexión, sextante, dos relojes marinos de Berthoud, empezó a levantar las costas de España en diferentes campañas, haciendo especial hincapié en las costas de Cantabria, donde no se había hecho ningún levantamiento anterior. Desde Fuenterrabía hasta cabo Finisterre se trazó con toda exactitud las triangulaciones, tomando como punto de partida Fuenterrabía, midiendo bases y haciendo marcaciones en sus extremos con teodolitos; y levantaron un plano geométrico de toda la costa y sus puertos; para fijar por observaciones astronómicas los principales puntos, se montó el observatorio en Pasajes, San Sebastián, Santoña y Santander, Ferrol y La Coruña. A su vez, la fragata navegó inmediatamente a la costa y midió la diferencia de longitud entre los cabos y puntos más notables con los relojes marinos. La latitud de todos los parajes en que estuvo armado el observatorio se determinó por pasos de estrellas al Norte y Sur del

cénit. En San Sebastián se observó una ocultación de estrellas y varios satélites de Júpiter que tuvieron correspondencia en otros observatorios de longitud conocida; en Santoña observó la ocultación de Antares por la Luna el señor Mazarredo, cuyo fenómeno tuvo correspondencia en Cádiz. También se estableció la longitud del observatorio del Ferrol y se continuaron los triángulos por tierra hasta cabo Finisterre y desde allí hasta Vigo.

Al mismo tiempo se observaron las latitudes de los puntos más notables y sus diferencias de longitud respecto al Ferrol. En Vigo se montó el observatorio y se logró captar un eclipse, que dio una longitud conforme a la que dieron los relojes marinos, lo mismo referentes a Cádiz que al Ferrol, y dio mucha confianza con las longitudes posteriores que se midieron.

En la costa de Portugal se limitaron a colocar los puntos principales y tomaron las longitudes de las que había comunicado don Antonio de Ciera. Esta misma técnica, aquí descrita, se continuó en la costa del Mediterráneo hasta la frontera francesa. Luego se trasladaron a las islas Baleares, donde hicieron triangulaciones, en particular en Mallorca, donde se llevaron las triangulaciones por las cumbres de las montañas interiores, con lo que resultó más que una carta hidrográfica, geográfica. Desde allí levantaron la costa de Africa en el Mediterráneo.

Esta campaña dio por resultado el famoso "Atlas hidrográfico de las costas de España", que une a la notable belleza de sus grabados, hechos por los mejores artistas de Madrid, el escrupuloso levantamiento cartográfico, además de un derrotero muy detallado.

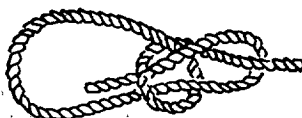
Mediterráneo.

Las últimas importantes comisiones hidrográficas del siglo XVIII se centraron también en el *Mediterráneo*. En 1796, Gabriel de Císcar sitúa varios puntos en Cerdeña y marca las latitudes y longitudes de Malta. Posteriormente, se harán por otros oficiales distintas marcaciones en el Adriático. Con estos datos la Dirección de Hidrografía editó en 1802 dos cartas del Mediterráneo; no obstante, Espinosa y Tello, director del Depósito Hidrográfico, propone una nueva comisión para completar el levantamiento cartográfico del Mediterráneo oriental; así se lleva a cabo desde 1802 la importante comisión de don Dionisio Alcalá Galiano, al mando de la fragata *Soledad*, que inaugura el siglo XIX. Esta comisión, dotada con magníficos instrumentos y cuatro buenos relojes de longitud, hará posibles muy exactos reconocimientos y levantamiento de los Dardanelos, Constantinopla, golfo de Esmirna, mar de Mármara y archipiélagos griegos.

En plena comisión, Galiano recibe la noticia de la guerra con Francia y regresa a España, haciendo entrega de los resultados de la comisión hidrográfica, la última de su vida, ya que al día siguiente, el 21

de octubre de 1805, muere en Trafalgar mandando el *Bahama*. El desastre de Trafalgar precipita de nuevo nuestra Marina en otra fase crítica de su historia y desaparecen algunos de los mejores marinos científicos, impulsores de las más importantes comisiones hidrográficas de la segunda mitad del siglo XVIII. Todo esto, unido al inicio de los movimientos de emancipación en América, irá haciendo cada vez más pobres las tareas hidrográficas y puede decirse que, salvo la ya mencionada comisión hidrográfica de Filipinas, producto más del entusiasmo y vocación personal de un grupo de oficiales que del estímulo y apoyo oficial, el colapso en el terreno científico llega a ser casi total.

Esta ha sido una rápida visión de tres épocas, en las que la Cartografía náutica española brilla con luz propia y sirve de punto de referencia para las demás naciones. La última etapa, correspondiente al siglo XVIII, que hemos tratado más extensamente, fue posible gracias al esfuerzo y preparación científica de un grupo de oficiales de Marina, entre los que habría de destacar los nombres de Bodega y Cuadra, Mourelle, Malaspina, Espinosa y Tello, Bauzá, Churruca y Alcalá Galiano y tantos otros que, poniendo en práctica el lema *Non solum armis*, hicieron posible uno de los más importantes capítulos de la Ilustración española.



BIBLIOGRAFIA

- CRONE, Gr.: *Historia de los mapas*. México. Fondo de Cultura Económica, 1956.
- ESPINOSA Y TELLO, José: *Memorias del Depósito Hidrográfico*.
- GARCÍA FRANCO, Salvador: *Historia del arte y ciencia de navegar*. Instituto Histórico de Marina. Madrid, 1947.
- LA GUARDA TRIÁS, Rolando: *La aportación científica de mallorquines y portugueses a la Cartografía náutica en los siglos XIV al XVI*. Folleto. Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- FORTILLO, Alvaro del: *Descubrimientos y exploraciones en las costas de California*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos. Madrid, 1947.
- Relación del último viaje al estrecho de Magallanes de la fragata de S. M., "Santa María de la Cabeza", en 1785 y 1786, con un extracto de todos los anteriores*. Madrid. Vda. de Ibarra. 1788.
- REY PASTOR, Julio, y GARCÍA CAMARERO, Ernesto: *La Cartografía mallorquina*. Madrid. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. 1960.
- SALAZAR, Luis María: *Discurso sobre los progresos y estado actual de la Hidrografía en España*. Madrid. Imprenta Real, 1809.
- TOFIÑO DE SAN MIGUEL, Vicente: *Derrotero de las costas de España en el Mediterráneo*. Madrid. Vda. de Ibarra. 1787.



“Orto de sol”. Autor: Juan A. del Rivero.

EL PALACIO DEL VISO

Juan DEL CAMPO

Preámbulo.



AMINANDO por la carretera de Madrid a Cádiz dejamos la Mancha, cervantina y viñadora, nos ponemos ya en Almuradiel, por frente a esa línea de montañas y riscos azul oscuro que es nuestra Sierra Morena, e intuimos las violentas risqueras que en Despeñaperros buzan hacia Andalucía. Es entonces cuando dirigiendo nuestra mirada hacia Poniente vemos la villa del Viso y, predominante, el palacio, circundado del caserío.

Hasta finales del siglo XVIII que se demarca la actual carretera, siempre había pasado el camino real por Viso del Marqués y este paso obligado había dejado de siempre, sin duda, al visitar el palacio, anadados a toda clase de viajeros, soldados, escritores etc., como pudieron ser, entre otros, Cervantes, Lope Barahona de Soto, Ponz, Madoz, etcétera. Hoy, con el nuevo trazado de carreteras que inició el siglo XIX, han dejado casi todos los cronistas, escritores y viajeros de pasar por el Viso, y con ello ni ven ni admiran el palacio, que intentaremos describir brevemente.

Descripción del edificio.

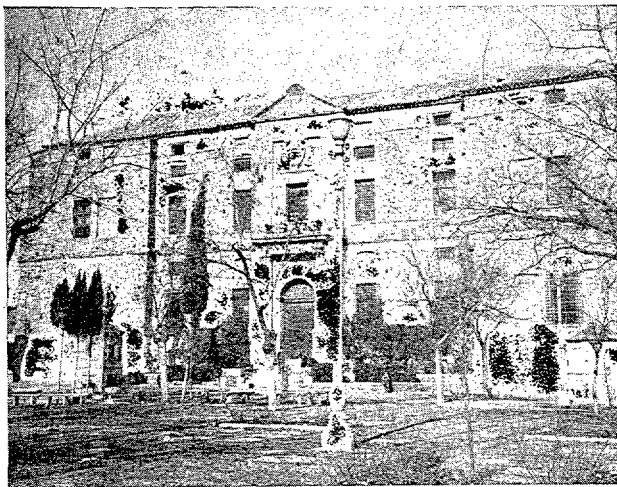
No demuestra, desde luego, el aspecto exterior de esta gran casa señorial la magnificencia y riqueza artística que guarda en su interior.

Con una marcadísima característica propia de los palacios genoveses del siglo XVI, el estilo arquitectónico del palacio es el propio del *cinquecento*, similar en su planta a la del palacio de Andrea Doria.

El exterior lo constituye un conjunto pesado en el que se echan de menos las cuatro torres que debió tener. Ello nos lo confirma un libro: *Población general de España, sus tropheos, blasones y conquistas heroicas, descripciones agradables* (...), publicado en 1747, o sea ocho años antes que el terremoto de Lisboa (1755), que posiblemente arruinó las mismas, como igualmente la torre de la iglesia. De ésta sí hay noticias ciertas. Abunda en esta suposición también el hecho de que en el archivo de protocolos de Madrid existe la escritura para la construcción de estas torres que suponemos desaparecidas.

El edificio consta de dos plantas, la inferior y un primer piso, y sobre cada una de ellas va una entreplanta con pequeñas dependencias de servicio. Los ventanales agemelados de las esquinas así imaginados, sin duda para darle una mayor ligereza y esbeltez, no se realizaron —aunque quedaron claramente señalados—, seguramente debido al crudo invierno de estas tierras, tan poco similares al suave clima de Génova, donde fueron imaginados y proyectados.

La puerta principal la constituyen un arco de medio punto y dos grandes columnas de orden dórico, con amplia basa y pedestal, que sustentan el cornisamento sobre el que se halla el amplio balcón con balaustrada y con remate cimero del escudo de los Bazán. Un amplio



Vista general de la fachada principal.

vestíbulo, de magnífica bóveda decorada, da acceso al palacio. La galería baja está decorada con rico alarde de ornamentación de grutescos en las bóvedas, escenas campestres, tipos populares de la época, personajes mitológicos, y en los techos, pechinas y lunetos de los cuatro rincones, simbolismo de las cuatro potencias y sus provincias, con reyes o personajes y leyendas en latín. Los muros reflejan jornadas memorables y ciudades italianas. Las pilastras de esta planta son del orden dórico.

En la parte este de esta planta hay cuatro salas habilitadas actualmente para archivo, dos cuadradas y dos rectangulares, éstas de grandes dimensiones. En la parte oeste hay otro gran salón rectangular, en cuyo techo se describe la conquista de Portugal por mar. Hay otras cuatro salas cuadradas, que sirven bien para dependencias o para archivo.

Frente a la planta principal se ve la maravillosa escalera que nos conduce a la planta alta. El esmero de su traza es producto de una tendencia propia de la época. Un azulejo en el primer rellano dice: “... Sé que el Bergamasco fue famoso en construir escaleras, como que Felipe II le encargó la del Escorial, en vista de la que antes había levantado en el palacio del Viso...” (Cea Bermúdez, s. XVIII). Arranca en un tramo, con un primer rellano de donde se bifurca en dos, a derecha e

izquierda. Cada uno de ellos presididos por sendas estatuas de estuco que representan al marqués de Santa Cruz, como Marte, y a su padre, Bazán *el Viejo*, como Neptuno.

La galería alta es similar en sus pinturas a la baja. En hornacinas, sobre las cuatro puertas, figuraban fanales de galeras capitanas enemigas tomadas por don Alvaro y sobre la entrada de la capilla tiene sitial el fanal de la galera *La Loba*, capitana de don Alvaro. Las pilas-tras de esta galería son del orden jónico. Hay en esta planta, en la parte este, un salón rectangular y cuatro cuadrados, además de una pequeña saleta. El salón principal, con el hermoso balcón que corona la portada, no tiene pinturas en la bóveda y se supone que desaparecieron cuando el terremoto de Lisboa.

Frente a este salón está el oratorio, muy rico en ornamentación arquitectónica del estilo corintio y unos frescos con grupos de querubines.

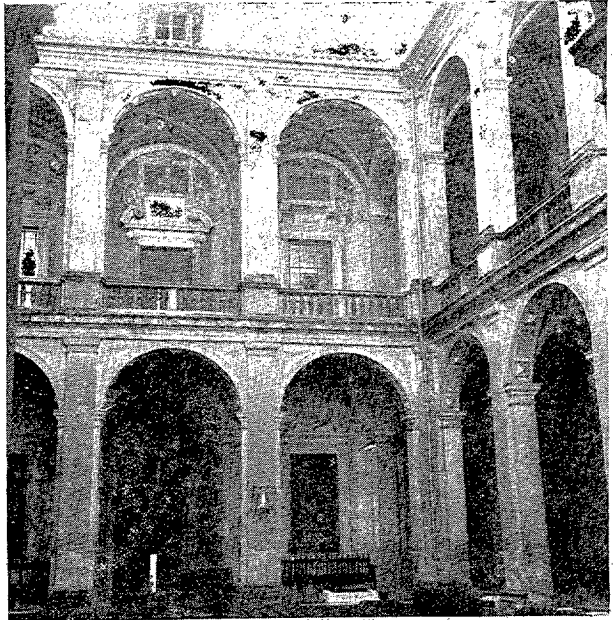
La parte oeste tiene otras cinco salas cuadradas, dos de ellas pintadas con pasajes de la Historia Sagrada y fábulas mitológicas. Las otras tres, sin pintar, están dedicadas a archivo.

Es de hacer constar una característica particular del palacio

y es que ya entonces tenía excusados con atarjea y alcantarilla, cuando, como es sabido, estos adelantos no se dan en España hasta finales del siglo XVIII. Estas atarjeas han sido reparadas y puestas al día con motivo de las obras de restauración, saneamiento y reparación que se llevan a cabo actualmente en el edificio por la I. C. O.

Artistas que intervinieron en su construcción y pinturas.

El arquitecto que había proyectado el edificio era el conocido Giambattista Castelló *el Bergamasco*, el cual contaba cincuenta y cinco años cuando el 15 de noviembre de 1564 se colocó la primera piedra. Había



Vista del ángulo SW.

nacido en Gandino de Val Seriana, un pueblecito cerca de Bérgamo, y de ahí el sobrenombre por el que era conocido. Arquitecto, pintor y escultor, se había formado en Roma y había estudiado la escuela de Miguel Angel.

Como maestro de fábrica estaba el también arquitecto y escultor Juan Bautista Olamosquin. También vinieron después un maese Domingo, maestro de obras, y un tal maese Alberto, que hacía de maestro mayor de la carpintería, genoveses ambos.

Los maestros pintores fueron los hermanos Péroli y César Arbasia. Los Péroli habían nacido en Crema (Lombardía) y se habían formado en Génova. También fueron maestros en las tres artes. Se llamaban Juan Bautista, Francisco y Esteban, siendo el primero el más importante y se habían casado en la vecina ciudad de Almagro.

Arbasia era de la comarca del Piamonte y vino a España con Pablo de Céspedes. Cuando llegó al Viso ya había realizado algunos trabajos en Córdoba y Málaga. También pintaron en el palacio Fabricio Castelló y Nicolás Granello, hijo e hijastro, respectivamente, del Bergamasco.

Descripción de las pinturas.

Zaguán.—Es éste un gran salón rectangular con cuatro puertas sobre las que aún se aprecia la base de cuatro bustos, que, seguramente, representaban los cuatro emperadores españoles. Sobre la puerta de entrada, en su parte interior, se dice que había un busto de don Alvaro con la leyenda siguiente: *Terribilix, ferox, potens, et validus ense ut gens Gallorum et lusitana genuit*. Que se lee en castellano: Héroe terrible y potente que hizo gemir con su espada a la gente francesa y lusitana.

El techo está íntegramente decorado con pinturas al fresco. Un gran recuadro rectangular ocupa la parte central, con hermoso marco de esturco. Este recuadro representa al dios Neptuno, divinidad de los mares. Con luenga barba y unos ligeros ropajes al viento se desliza sobre las olas del mar sobre un carro constituido por una gran concha tirada por cuatro caballos marinos hostigados por el tridente que empuña el dios. Detrás de Neptuno, unos tritones pregonan su presencia haciendo sonar las caracolas.

El resto del techo está dividido en seis elegantes cartelas, con figuras alegóricas y por una serie de lunetos con temas mitológicos. Las alegorías son las siguientes:

La paz.—Simbolizada por una mujer pensativa, que tiene una rama de olivo en su mano derecha. En recuadro inferior, por bajo de esta figura, hay pintadas unas llamas, que quemar un carcaj y un monstruo fantástico. Las llamas representan la paz, que extingue las armas (carcaj), y los males de la guerra (simbolizados en el monstruo).

La navegación.—En este caso una figura femenina tiene una sexta o compás en sus manos. En el recuadro inferior se aprecian un reloj de arena, una brújula y un portulano arrollado, símbolos inequívocos de la náutica.

La victoria.—Una mujer casi vuelta de espaldas al observador ostenta en su mano derecha la trompeta que anuncia las grandes victorias. En la espalda, como broche de su vestimenta, se aprecia una Minerva, diosa de la Victoria. En el recuadro inferior se ven una alas que quieren expresar la celeridad con que las acciones victoriosas son difundidas.

El poder.—Ostenta en este caso la figura un largo cetro entre sus manos, símbolo de poder, y en el recuadro inferior se representa una corona, atributo natural de quien tiene dominio y poder.

La guerra.—Vemos en la mano derecha de la figura la espada, símbolo de las armas empleadas en las contiendas. Con el pie izquierdo pisa una rama de olivo, significando como la paz de los pueblos es destruida por la guerra. El recuadro inferior nos muestra un atabal y una trompeta, instrumentos que anuncian la llegada de las guerras.



Sala de las Cuatro Estaciones. Cuadro central con el rapto de Proserpina.

Las alianzas.—La figura sostiene entre sus manos un violín, en actitud de tañerlo, mientras apoya un pie en un libro cerrado. Se simbolizan, en el instrumento musical, la armonía entre los pueblos aliados, y en el libro, los tratados en que se basan las alianzas. El recuadro inferior tiene unos haces de varas que representan la invulnerabilidad y la fuerza que presta la unión a los estados.

Los lunetos que hay sobre las cornisas quedan rodeados por un marco circular con dos esfinges, una a cada lado. Las escenas que contienen estos lunetos son historias de Neptuno y Perseo.

Es preciso hacer constar cómo en esta pieza que da acceso al palacio

se han descrito dioses e historias que se pueden relacionar y comparar con don Alvaro de Bazán. Por un lado, en las grandes cartelas, las figuras de la paz, la navegación, la victoria, etc., figuras todas ellas íntimamente relacionadas con el marqués de Santa Cruz y su vida, gran navegante, que guerreó incansablemente y cosechó victorias, y con ellas, paz y alianzas, que engrandecieron a España. Por el otro, dioses e historias mitológicas que se relacionan con don Alvaro de Bazán: Neptuno, Dios del mar; don Alvaro, marino ilustre que navegó todos los mares, y las historias de Perseo, un triunfador protegido de los dioses, con el que comparan a don Alvaro, que venció en todas sus empresas.

Galería baja.—Noble e impresionante perspectiva ofrece el suntuoso patio con hermosa fuente de mármol blanco en el centro. En la galería baja, las catorce pilastras con el orden dórico, con bases áticas. En la alta son del orden jónico, con balaustrada de mármol blanco también. Las bovedas de la galería baja están profusamente decoradas de grutescos. A la derecha, en el luquete que cierra la bóveda, se ve simbolizada a España, flanqueada en las cuatro pechinas por las ciudades de Toledo, Burgos, Granada y Sevilla. En los lunetos, el emperador Carlos V y Felipe II figurando estupendas estatuas doradas sobre una gran venera.

A continuación está la descripción y pintura del Socorro de Ceuta y Tánger, en 1578. Se ve cómo la escuadra de Bazán, dividida en dos, se dirige a estas dos plazas que quedaron guarnecidas de los ataques moriscos. Sobre las puertas que siguen, vistas de Génova y Nápoles, tomadas del Civitatis Orbis Terrarum. Sigue la toma de diez naos inglesas sobre Marbella, 1563. Avisado don Alvaro de que habían entrado en aquellas aguas diez naos inglesas, persiguiendo a una francesa, acudió en socorro de ésta y las rindió en brillante acción.

En el ángulo siguiente aparece Italia, circundada en las pechinas por Roma, Génova, Venecia y en la que falta, seguramente, Nápoles. En el luneto el Papa de Lepanto, San Pío V.

En la parte izquierda vemos a Turquía, rodea por Damasco, Constantinopla, El Cairo y Argel. Continúa la descripción de la jornada de Navarino, 1572. Al año de la batalla de Lepanto, y estando para enfrentarse la Armada de don Juan de Austria y la turca, rindió don Alvaro, mano a mano, la galera de Mahomet Bey, nieto de Barbarroja. A continuación, vistas de Argel y Bolonia, sobre las puertas. Sigue la jornada del cabo de Agüer, en 1556, y en la cual apresó una nao francesa y dos inglesas, que llevaban armas a los berberiscos, e hizo quemar siete chalupas y carabelas que tenían allí los moros. En el rincón siguiente alegorías de Francia, sobre un carro tirado por la bestia del Apocalipsis. En las pechinas, las ciudades de París, Marsella, León y Bolonia. En el luneto, Enrique IV.

Sala de clasificación.—En esta sala se representan varios pasajes de la Odisea, referidos a la historia de Ulises. En el cuadro del centro vemos cómo Ulises, hallándose en la morada de Circe, sobre un promontorio

de las costas del mar de Etruria, amenaza a ésta intentando blandir su espada y despreciando la pócima que le ofrece la hechicera con la que había transformado en animales a sus compañeros. La escena frente a la puerta, casi perdida, es la del paso de la nave de Ulises por la isla donde habitaban las sirenas y por cuyas orillas cruzó atado al palo mayor de su barco resistiendo así a sus melodiosas incitaciones. En el siguiente vemos cómo los compañeros de Ulises, convencidos por Euriloco, sacrifican unos bueyes y terneras a pesar de estarles prohibido. Lampecia vuela por los aires a comunicar el hurto al Sol. Sobre la puerta se ve a Ulises sorprendido por un vendaval, y en el momento en que el abismo iba a tragárselo se ofrece a sus ojos una tabla de salvación. Agarrado a ella lucha contra las olas y consigue llegar a las playas de Corcira.

En el último cuadro vemos el regreso de Ulises a su hogar, en Itaca, donde le espera su paciente esposa Penélope.

A continuación de esta sala hay tres más sin decorar y constituyen parte de los fondos documentales del importantísimo Archivo Histórico de la Marina.

Sala de investigadores.— Está situada en la parte oeste. La escena central describe la paz entre sabinos y romanos. Vemos cómo Escipión prescinde de poseer una doncella que se le entregaba como tributo, demostrando así su deseo de paz entre ambos pueblos.

En los laterales, de frente, historia de Horacio Cocles, que defendió solo la entrada del puente Sublicio, en Roma, contra el ejército de Porsena, perdiendo allí un ojo. De ahí su apodo de Cocles (tuerto).

La historia de Cayo Mucio Scévola es la de un romano que penetró en el campamento enemigo y creyendo dar muerte a Porsena inmoló



Primera sala de Linajes. Vista parcial del maravilloso cuadro central.

a uno de sus servidores. Llevado ante el rey extendió su mano derecha sobre un brasero para castigarla por su equivocación.

La lucha entre Horacios y Curiácios. Tres hijos gemelos de Publio Horacio luchan con otros tres hermanos gemelos, llamados los Curiácios. La disputa se llevó a cabo entre los dos ejércitos, venciendo al final el último Horacio al último Curiácio, a través de ingeniosa astucia, dando así la victoria a su patria.

La historia de Marco Curcio es la de un personaje célebre en las tradiciones romanas. Habiendo abierto un temblor de tierra un abismo en donde estaba situado el foro, declararon los augures que no podría cerrarse si no con el tesoro máspreciado de Roma. El patricio Curcio se precipitó a caballo y armado en la sima, que se cerró enseguida.

En los ángulos o rincones vemos los cuatro elementos: el aire, el agua, la tierra y el fuego.

Sala de Portugal.—Es rectangular, de grandes dimensiones. El techo describe la conquista de Portugal, por mar, que llevó a cabo don Alvaro de Bazán para mantener los derechos de Felipe II a la corona de Portugal, que pretendía don Antonio, prior de Ocrato.

Los medallones describen esta campaña desde su inicio en Cádiz (julio de 1580) hasta la toma de Lisboa el 28 de agosto siguiente.

Entre los medallones, que representan hechos marítimos, hay una serie de retratos de personajes, de excelente realización por cierto; de personajes principales relacionados con don Alvaro: Felipe II, el duque de Alba, don Pedro de Médicis, Próspero Colonna. Carlo Spinola, Bernardino de Mendoza, prior de Hungría, don Hernando de Toledo, don Alonso de Bazán, don Alonso de Leiva, don Juan de Cardona y el marqués de Santa Cruz. En este lateral, a continuación de esta sala, hay otras dos sin decorar, también dedicadas a archivo.

Escalera.—En el primer tramo, y rodeado por ocho cuadritos que representan los siete pecados capitales y la ignorancia, se ve en el centro cómo el centauro Neso huye con Deyanira, querida de Hércules, y éste le dispara una flecha.

En el techo del primer rellano vemos algunos de los doce famosos trabajos de Hércules u otros pasajes. En el centro se observa la lucha de Hércules con el centauro; en los laterales, Hércules ahogando con sus brazos a Anteo, levantándole del suelo, pues hijo de Neptuno y de la Tierra no podía morir mientras no perdiera el contacto con la misma; la lucha con la hidra de siete cabezas, que desolaba las tierras de Lerna, y echando del Tártaro al cancerbero, que era el guardián de aquellos lugares.

Siguiendo por la parte derecha, en el segundo tramo, vemos al centro cómo Rómulo es arrebatado por el cielo a la vista de su ejército. Rodeando este cuadro se ve la coronación de Numa Pompilio, el asesinato de Julio César, la construcción de la Mole Adriana y la equivocación y heroísmo de Mucio Scévola.

En el rellano siguiente se aprecian escenas guerreras, con Marte como personaje principal, y en la bóveda del tramo último se ve en el centro un guerrero sobre un carro tirado por caballos, y circundándolo, alegorías de las cuatro estaciones.

En el segundo tramo del ramal izquierdo se aprecia, en el centro, a Rómulo ordenando a los suyos el rapto de las Sabinas. Rodean esta escena historias de Rómulo y Remo. En el techo del segundo rellano se ven escenas en el mar, con Neptuno como personaje principal, con ninfas y tritones, y en el último tramo, una alegoría de la fama con trompeta y corona de laurel. Rodeándole, símbolos de ríos con figuras sobre búcaros volcados de los que mana el agua.

Galería alta.—Nada más terminar de subir por el tramo izquierdo se ven en las pechinas de la bóveda de este ángulo Brabante, Lorena y Güeldres, y creemos que Flandes, al centro. En la hornacina el fanal de la galera de Hassan-Chiribi. A continuación está representada la jornada de Túnez, en 1573. Conquistada esta ciudad por don Alvaro, se ve cómo éste va a entregar las llaves a don Juan de Austria. A continuación, vistas de Mesina y de Milán.

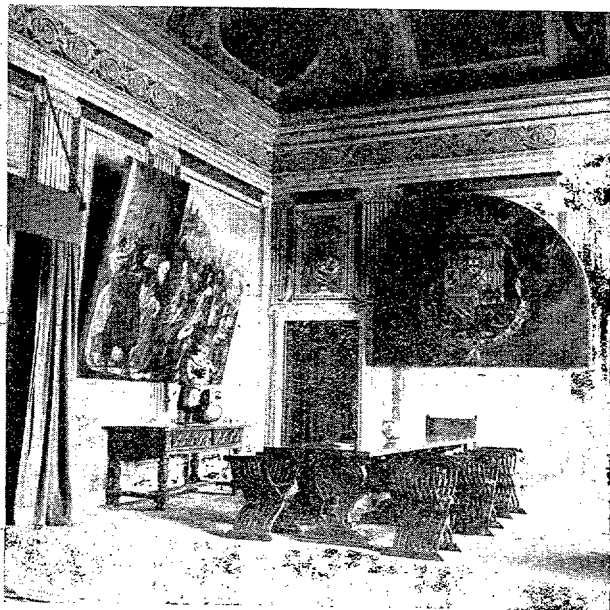
En el luneto siguiente *las siete galeotas embarrancadas*, 1565. Se describe cómo don Alvaro persigue siete galeotas turcas, a las que obligó a embarrancar en la isla de Córcega. En la bóveda de este ángulo se representan las Indias, con Perú, Chile y otros dos países que no se aprecian. En el luneto, una estupenda alegoría de la fama, realizada en sepia. La hornacina corresponde al fanal cogido por don Alvaro a Mahamet Bey, en Navarino.

Sobre la puerta del salón principal hay un busto de don Alvaro, con lápida por bajo, en cuya inscripción latina, redactada por el licenciado Mosquera de Figueroa, para que sirviera de título al palacio, dice así, una vez traducida: *Consagrado a la posteridad. Alvaro de Bazán, primer marqués de Santa Cruz, comendador mayor de la Orden de Santiago, en el reino de León, de la batalla naval de Lepanto principal defensor, terror de los moros, espanto de piratas, esplendor de capitanes cristianos, después de sus dichosísimas jornadas contra infieles, así a franceses como a ingleses, y a todos los rebeldes de don Antonio, combatió, dominó y sujetó. Trajo a la obediencia para su rey las islas del término de Lusitania, y después de esto fue, do ninguno llegó, gran capitán general del grande Océano, su término desde la China hasta el Nuevo Mundo, y por sus prósperos sucesos fabricó esta memoria ilustre para sus sucesores, y vino a suplir con industria en este lugar la amenidad y frescura que le faltó por naturaleza. A primero de enero de 1585.*

En el ángulo siguiente se ve en la bóveda la representación de Castilla, en la que sólo se aprecia la alegoría de Valladolid. La hornacina del fanal ganado a la Armada de Francia en 1582, y en el luneto una hermosa figura, en sepia, que representa a la gloria, con una palma y un lauro.

Sigue la jornada de Tetuán, 1565, en la que, tras la habilidosa escaramuza de cegar y cerrar este río con barcazas cargadas de piedras, consiguió destruir esta importante guarida de piratas. En los lunetos siguientes, vistas de Venecia y Roma. A continuación se representa la jornada de los Querquenes, 1576, que es el ataque y conquista de la isla de los Querquenes, en la costa tunecina, verdadero refugio de piratas y corsarios turcos. La bóveda de este ángulo se encuentra casi desaparecida por completo.

Finalmente, sobre la puerta del Oratorio tiene sitial el fanal de la galera *La Loba*, capitana de don Alvaro de Bazán.



Sala de Portugal. Vista parcial.

Salas de linajes.—

Estas tres salas se encuentran en la parte este de esta galería. En la primera, muy amplia, rectangular, están representados los ascendientes más ilustres de don Alvaro. El cuadro central describe cómo es liberado el rey de Navarra por un Bazán en un campamento guerrero. La inscripción lo explica así: *Año 882, Alonso González de Batzán, con maravillosa osadía y valor, libró de poder de los franceses a su rey de Navarra don Sancho Abarca Tercero, a cuya causa le*

mandó dejar sus armas y tomar las del tablero de damas.

Alrededor, y asomándose a una galería con balaustrada y divididas por una serie de columnas jónicas, aparecen varios ascendientes de don Alvaro, por parejas.

La segunda sala de linajes, o antecámara de don Alvaro, es cuadrada y el techo lo compone un recuadro central circundado por una serie de lunetos con los retratos de don Alvaro y sus padres y hermanos.

En la esquina nordeste está la tercera sala, cámara de don Alvaro. El centro representa un personaje a caballo, el cual es llevado por un palafrenero, y una ciudad amurallada por cuya puerta entran moriscos apresuradamente. En los cuadros circundantes aparecen don Alvaro y

sus dos esposas, doña Juana de Zúñiga y doña María Manuela de Benavides, y en los restantes, la descendencia con ambas.

Saleta del Olimpo.—Contigua a la primera sala de linajes se encuentra esta saleta, de dimensiones algo más reducidas que las normales.

En el centro vemos a Júpiter con sus atributos; Marte, con escudo y armadura; Mercurio, a la derecha, con su casquete de alas y el caduceo; Venus y Cupido, su hijo, en primer término, y a Plutón, con su horquilla en la mano, y ante los dioses, a Calisto y Arcas, en forma de osos, personajes principales sobre los que gira la historia que se describe en derredor.

Sala de las cuatro estaciones.—A continuación de la sala del Olimpo, y con salida al ángulo suroeste de la galería, en la bóveda de esta sala, se describe la historia de Plutón y Proserpina.

Salón principal.—Este gran salón constituye una pieza rectangular, la de mayores proporciones de todo el edificio. En el techo no hay pintura alguna, lo que nos lleva a imaginar que muy posiblemente esta bóveda se vino abajo cuando el terremoto de 1755. Hace pensar en ello una anotación en las paredes, con caligrafía de la época, que dice: *Tiene la bóveda que se va a hacer 176 varas superficiales en toda su circunferencia.*

Ahora bien, los lienzos de pared, magníficamente conservados, muestran hermosos paisajes de fondo con edificaciones clásicas, todo contemplado desde un magnífico balcón figurado con grandes parejas de columnas acanaladas de estilo corintio, también fingidas.

En las paredes laterales del salón se contemplan dos hermosas y grandes chimeneas de mármol con hermosas estatuillas de Zeus, en hornacinas, y sobre las mismas un gran escudo de la casa. Flanquean las chimeneas cuatro puertas sobre las que se observan cuatro césares o emperadores, pues los cuatro están coronados de laurel. Son cuatro soberbias figuras ataviadas a la romana y realizadas en sepia como las de las galerías, imitando oro.

Sala de Argos.—Situada en la parte oeste de la planta alta. Por ser ésta la parte más afectada por el terremoto, la escena del cuadro central está destruida y no se aprecia nada. Las escenas laterales nos muestran la historia de Argos y sus vicisitudes con Juno y Júpiter, así como su muerte a manos de Mercurio.

Saleta despacho.—Esta sala pequeña y recoleta describe en el techo una serie de pasajes bíblicos, que son los siguientes:

En el centro se contempla a Moisés en el desierto con los israelitas, en el momento de hacer manar agua de unas peñas. Rodeando esta escena vemos el sacrificio de Jacob, la tentación de José por la mujer de Putifar, el sacrificio de Holofernes por Judit y cómo Moisés es arrojado a las aguas del Nilo.

Estas escenas se encuentran separadas por unas figuras que simbolizan las siete virtudes teologales del cristianismo.

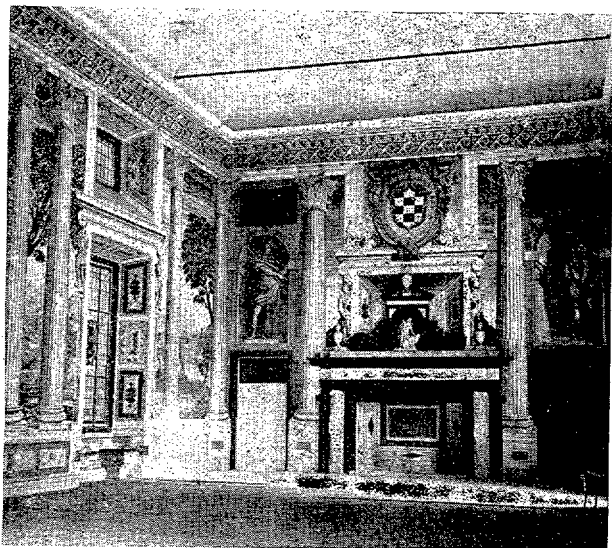
En los cuatro ángulos otros cuatro pasajes bíblicos, también del Antiguo Testamento: Jonás y la ballena, la vuelta del hijo pródigo, Tobías y el Angel, y Caín matando a su hermano Abel.

Cámara.—Sala cuadrada en el ala oeste, de tamaño normal, con la historia de David.

El cuadro del centro muestra la vuelta de David, que exhibe la cabeza de Goliat. Camina junto a Saúl, que va a caballo. A la entrada suena la trompetería anunciando la victoria.

En los laterales más escenas de la historia de David.

En los cuatro rincones aparecen las figuras siguientes: Un anciano con un reloj de arena y un niño, inequívoca representación del tiempo. Las otras tres figuras son mujeres simbolizando las tres Parcas.



Salón principal. Vista parcial.

Estas diosas del Destino, hijas de Zeus y de Temis, hermanas de las Horas, simbolizan los tres actos de la existencia humana: nacer, vivir y morir. Cloto, la más joven, tiene una rueca con toda clase de hilos, es la que teje los acontecimientos de la vida mortal; Láquesis devana poniendo en el huso el hilo que le presenta su hermana, representa el carácter arbitrario y fortuito de tales acontecimientos; Atropos, la más demacrada y vieja, como inflexible in-

mutabilidad del destino con unas grandes tijeras corta de improviso, y cuando le place, el hilo de la vida de cada mortal.

Capilla.—Esta pieza es la más profusa en ornamentación, lo mismo en el techo como en las paredes, los relieves de estuco le prestan gran belleza.

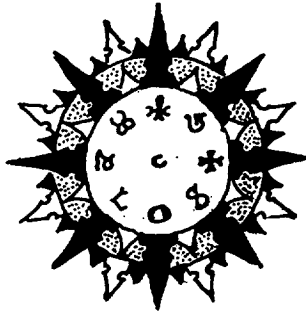
El techo lo componen cuatro cuadrillos con cuatro grupos de ángeles, que portan atributos de la Pasión, tales como la Cruz, la corona de espinas, los clavos, la escalera del descendimiento y la columna de la flagelación. En el recuadro central se representa al Sumo Hacedor. Estos frescos son de muy buena factura. Entre los cuatro cuadros se contemplan cuatro ángeles músicos, de estuco.

El altar está presidido en su parte alta por un relieve de estuco, que representa a Cristo Salvador, por bajo un cuadro de Santiago, que sustituye al que había primitivamente, que era un descendimiento. En las paredes hermosas pilastras de estuco de estilo corintio, con magníficos capiteles.

Jardín.—El jardín lo preside las estatuas orantes de don Alonso de Bazán, hermano de don Alvaro y de su señora doña María de Figueroa, obra del escultor Antonio Riera, que existían en el convento de monjas franciscanas, fundado por ellos y ya desaparecido, que había frente al palacio. Al parecer está proyectado, inspirándose en unas ventanas de carpintería original que hay en el palacio.

Absolutamente acogedor tiene dos rincones de sabor manchego, un patinillo con el mascarón de la corbeta *Diana*, unos bancos con azulejería de Talavera, reproducción de los existentes en el Santuario de Nuestra Señora del Prado, de Talavera, y una monumental pajarera, en cuyo azulejo frontal se perpetúa la fecha de cesión de este monumento a la Marina española, así como la instalación de su Archivo Histórico General en el mismo.

Quede como colofón el lamento del cronista de que el palacio no es lo conocido que debiera, incluso por el personal de la Armada, cuando por tantos motivos debiera ser visto y admirado por todos, pues es, sin lugar a dudas, uno de los monumentos artísticos más importantes construidos en España durante el siglo xvi.



REVISTA GENERAL DE MARINA

AÑO 1982

TOMO 203

OCTUBRE



DIRECCION
Y ADMINISTRACION

Montalbán, 2
Cuartel General
de la Armada
MADRID-14

TEMAS GENERALES

Contralmirante Jesús Salgado Alba CARTA A LOS LECTORES	181
Antonio Ruméu de Armas, de la Real Academia de la Historia AMERICA EN EL HORIZONTE	183
Ministro Togado de la Armada y Catedrático de Derecho Internacional José Luis de Azcárraga EL CONFLICTO DE LAS MALVINAS A LA LUZ DEL DERECHO INTERNACIONAL VIGENTE	189
Contralmirante M. de Arcángelis REFLEXIONES SOBRE LA GUERRA ELECTRONICA EN LAS MALVINAS	203
Comandante de Infantería de Marina Abelardo Vázquez Carrillo DOS ASPECTOS DE UNA CRISIS	215

TEMAS PROFESIONALES

Capitán de Fragata Enrique Amusátegui de la Cierva ENSEÑANZAS DE UNA CRISIS	223
Capitán de Corbeta Santiago Martínez de Lejarza y Esparducer LA ACTUACION DE LOS SUBMARINOS EN LAS MALVINAS, Y CONSECUENCIAS DEL CONFLICTO	239

NOTA INTERNACIONAL

HISTORIAS DE LA MAR

Intendente de la Armada Francisco Montojo Belda APUROS EN LA BAHIA DE MANILA	259
---	-----

MISCELANEA

INFORMACIONES DIVERSAS

C. S. V. JURA DE BANDERA Y ENTREGA DE DESPACHOS EN LA ESCUELA NAVAL MILITAR	279
C. VISITA DEL ALMIRANTE JEFE DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA A LA ZONA MARITIMA DE CANARIAS	287
Capitán de Navío Rafael de Vierna Sieira HOMENAJE AL CONTRALMIRANTE DON DANIEL NOVAS TORRENTE	291

NOTICARIO

LIBROS Y REVISTAS

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

Depósito legal: M. 1.605-1958

ISSN 0034-9569

CARTA A LOS LECTORES



QUERIDOS y respetados lectores:

El número de este mes, octubre, tiene una referencia insoslayable: la fecha del Descubrimiento de América y la celebración, ya próxima, de su quinto centenario.

La historia de la Humanidad viene girando, desde que el mundo es mundo, en torno a dos ejes; dos ejes diamantinos en el concepto de Ganimet: la vida, muerte y resurrección de Cristo y el Descubrimiento de América.

El primer eje, divino, tiene un divino protagonista: el Hijo de Dios. El segundo eje, humano, tiene un protagonista humano: España. Un protagonista humano con todas las características de grandeza y de miseria, de aciertos y de errores, de generosidad y de servidumbre que tiene, por naturaleza, el ser humano. España lo hizo bien en ocasiones y menos bien bien en otras; en ocasiones acertó y en ocasiones erró. Pero la verdad, la única, la indiscutible verdad es que el Descubrimiento de América lo hizo España.

Quizá otros lo hubieran hecho mejor, lo hubieran hecho con más precisión. con mejor técnica, con mejores resultados. No lo sabemos. Pero no lo hicieron. Fue España la protagonista del Descubrimiento y eso constituye para España un compromiso irrenunciable. Un compromiso consigo misma, un compromiso con los pueblos, con los hombres, con las mujeres y con las tierras de América, y un compromiso con las naciones hermanas de Europa, Portugal, Italia e Inglaterra, que siguiendo el surco abierto por España, unas veces a favor y otras en contra, pero siempre en la misma estela histórica, ensancharon la gesta descubridora española hasta dar a luz a ese guapo mocetón que hoy llamamos el Nuevo Mundo y que dentro de muy poco, dentro de diez años, cumplirá la edad de cinco siglos, una edad espléndida para un poderoso continente en plena juventud.

Para celebrar ese cumpleaños, mejor "cumple siglos", de América, España tiene que echar la casa por la ventana y con ella las naciones europeas que, tras el alumbramiento, han participado, a lo largo de esos siglos, en la crianza del ser que vamos a festejar. Pero España, por simple y humanísimo derecho de alumbramiento, de maternidad, tiene que ser la primera.

Nuestra revista, que vive en el mismo ambiente marítimo del milagro descubridor, se une desde ahora al espíritu del V Centenario y se esforzará, en la modesta medida de sus posibilidades, para colaborar en tan jubilosa celebración.

En este sentido nos cabe la satisfacción de abrir este número de octubre con una generosa y brillante colaboración del académico de la

Real de la Historia, Ruméu de Armas, querido profesor de largas promociones en nuestra Escuela de Guerra Naval y profundo conocedor de la vida y de la historia de América.

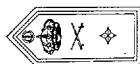
Tenemos proyectos para aportar nuestra ilusión al V Centenario. Ya hablaremos de ellos.

Como primera innovación, dentro de nuestro Plan de modernización de la REVISTA, anunciamos hoy el propósito de cambiar la portada de cada número a partir de enero próximo y para ello contamos con vuestra ineludible colaboración mediante el concurso que se anuncia en el interior de estas páginas.

Por último me es muy grato presentaros, en este número, un conjunto armonioso de trabajos sobre un tema de gran interés e innegable actualidad: el conflicto de las Malvinas, que espero sea bien acogido por todos.

Por hoy nada más. Muchas gracias y un respetuoso abrazo.

Jesús SALGADO ALBA



AMERICA EN EL HORIZONTE

(Glosas ante la efemérides del V Centenario)

Antonio RUMEU DE ARMAS,
de la Real Academia de la Historia.

El Excmo. Sr. D. Antonio Ruméu de Armas es académico de número de la Real Academia de la Historia, catedrático de la Universidad Complutense, secretario general perpetuo del Instituto de España, profesor de la Escuela de Guerra Naval, etc.

Su producción histórica es muy extensa, pues supera el número de cincuenta en cuanto a libros y un centenar los artículos de investigación. Ha cultivado de manera preferente la Historia de América, la Historia social y la Historia de la ciencia.



E cuantas empresas España ha acometido a lo largo de los siglos, América será siempre nuestro timbre de gloria, nuestro más legítimo orgullo. Dar vida —cuerpo y espíritu— a una comunidad de pueblos libres, a veinte naciones independientes, que hablan una misma lengua, adoran a un solo Dios y se hermanan en cultura, mentalidad y tradiciones, es un raro privilegio que no tiene parangón en la historia.

En esta tarea, que a todos los españoles nos enorgullece, no caben establecer preferencias ni distingos regionales. América es el *crisol* de las Españas, pues en su suelo se confundieron andaluces, extremeños, castellanos, canarios, aragoneses, galaicos, levantinos, astures, catalanes y vascos. Con idéntico sentimiento fraterno, los españoles de aqueude unieron su sangre con las razas indígenas de allende, acabando por consolidar en el Nuevo Mundo de estirpe hispánica el fecundo mestizaje como nota peculiar definidora de una actitud ante la vida y su máxima expresión que es el hombre. Cuando penetramos el mundo de hoy, corroído en sus entrañas por el racismo segregacionista, sembrador de odios y violencias entre los grupos humanos, la América hispana aparece a nuestra contemplación como paradigma de armónica convivencia.

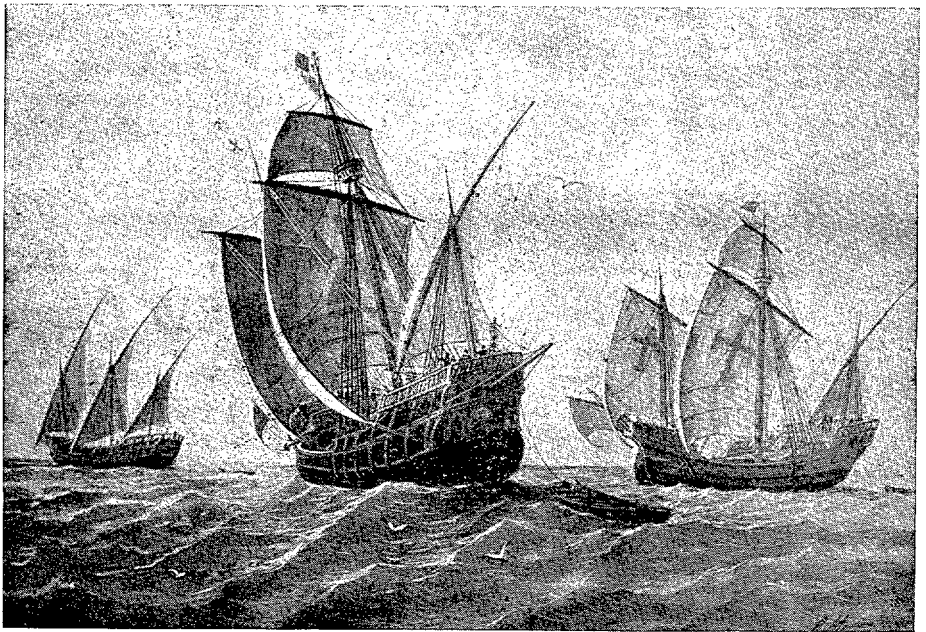
La empresa de España en América tiene perspectiva histórica para ser enjuiciada con objetividad, sin triunfalismos de bambolla ni derrotismos hipercriticistas. Tuvo ésta aciertos y errores, como toda obra humana, pero con un saldo positivo en cuanto al reconocimiento de la libertad del indígena y a las fórmulas de vida arbitradas para la convivencia de los grupos sociales, por encima mismo del desarrollo cultural y el progreso material. En cuanto a los yerros, justo es reconocer que deben achacarse primordialmente a la mentalidad y costumbres de una época en que las luces del Renacimiento no conseguían desvir-

tuar lo mucho que sobrevivía de barbarie y salacidad en el espíritu humano.

La obra de España en América admite una doble valoración. Por un lado, cabe considerarla como empresa heroica, más propia de titanes que de hombres. Por otro, sorprende y asombra la formidable acción civilizadora bajo la directa inspiración de móviles altruistas dignos del mayor encomio.

La empresa heroica se identifica con el descubrimiento, la exploración y la conquista. Se trata de un conjunto de acciones en que brilla el genio y la intrepidez de una estirpe, acrecentados por las dimensiones colosales del escenario donde la triple hazaña se desenvuelve.

El descubrimiento de América es de la más pura raigambre hispánica, pese a la destacada intervención de un extranjero, el ligur Cristóbal Colón, a quien la Historia ha consagrado como genio, elevándolo poco menos que a la categoría de mito. Si el inmortal nauta se refugió en Castilla, solicitando el apoyo moral y material de sus insignes soberanos los Reyes Católicos, fue por razón del extraordinario progreso náutico alcanzado por este reino, émulo de Portugal en las exploraciones oceánicas. Los marineros bajoandaluces y cántabros recorrían el Atlántico en navegación de altura, alargándose hasta las Canarias, las costas del Sahara y las prósperas tierras de Guinea. La hazaña de 1492, que dilató hasta el infinito el horizonte del mundo conocido, es



Las carabelas de Cristóbal Colón.

española en todo: el respaldo estatal, el numerario, la ciencia y la experiencia náutica, los navíos, los tripulantes...

La exploración del Nuevo Mundo, mitad marítima, mitad terrestre, sorprende y anonada por la dimensión colosal de los actores, cuya talla se agiganta con el tiempo pareciéndonos héroes homéricos. La exploración del Nuevo Mundo y de los grandes océanos no ha sido hasta hoy valorada en su exacta dimensión humana. Ante ella el propio descubrimiento empalidece, revelándonos que la historia es arbitraria y caprichosa a la hora de ponderar y exaltar las gestas que afanosamente registra. Si con mirada acuciante recorremos las crónicas, que dan fehaciente testimonio de los viajes, veremos destacar en primer plano, con luz propia, veinte nombres españoles que en el inverosímil período de un cuarto de siglo hollaron las más abruptas, inhóspitas y extensas regiones y se atrevieron a surcar mares ignotos y dilatados, consiguiendo, con su denodado esfuerzo, hacer redonda la faz de la tierra. Cuando contrastamos el inmenso Nuevo Mundo con la diminuta España, no acertamos a comprender cómo un puñado de hombres haya podido recorrer, en tan breve espacio de tiempo, el infinito territorio que se extiende desde el cañón del Colorado hasta la Patagonia y desde la inextricable Amazonía hasta las cumbres nevadas de los Andes. Si sumamos tres océanos y diversos mares interiores, tan impetuosos como alborotados, nuestro asombro raya en el paroxismo. Pinzón, Ojeda, Nicuesa, Balboa, Ponce de León, Grijalva, Elcano, Alvar Núñez, Hernando de Soto, Orellana, Alejo García, Martínez de Irala, no parecen hombres sino seres mitológicos dotados de fuerzas sobrenaturales.

La conquista de los territorios americanos tiene notorios puntos de contacto con la exploración, pues muchos de los capitanes que pasan por conquistadores son auténticos exploradores. Al no hallar una resistencia indígena que merezca ser tomada en consideración, sus impresionantes itinerarios, en busca de lugares de asentamiento o de riquezas, acaban desembocando en pura y simple colonización. Distinto fue el caso de los grandes imperios como el azteca de Méjico, el inca del Perú, las espléndidas culturas como la maya o la chibcha o las tribus de indómita ferocidad como los araucanos o guaraníes. Para vencer la resistencia que estos pueblos opusieron, aniquilando sus huestes de combate, hubo que planear laboriosas empresas militares, donde contrasta la desigualdad numérica de las tropas metropolitanas con el carácter masivo de las gregarias fuerzas indígenas. Cuando contemplamos a Hernán Cortés, con un puñado de hombres, abriéndose camino por trochas y vericuetos hacia la meseta del Anahuac, o a Francisco Pizarro, su émulo, remontando la ingente cordillera de los Andes, nos sobrecoge la audacia y la osadía de estos hombres de temple tan duro como el acero de sus recias espadas. La triunfal entrada de Cortés en Tenoxtitlán o de Pizarro en Cuzco, recogidas por los cronistas coetáneos, nos arrastran a imaginar que estamos oyendo recitar un legendario cantar de gesta o, con más propiedad, una novela de caballerías. La conquista de América

une el nombre de un héroe español a cada territorio sometido. Alvarado es Guatemala; Montejo, Yucatán; Quesada, Nueva Granada; Valdivia, Chile; Mendoza, el Río de la Plata; Menéndez de Avilés, la Florida.

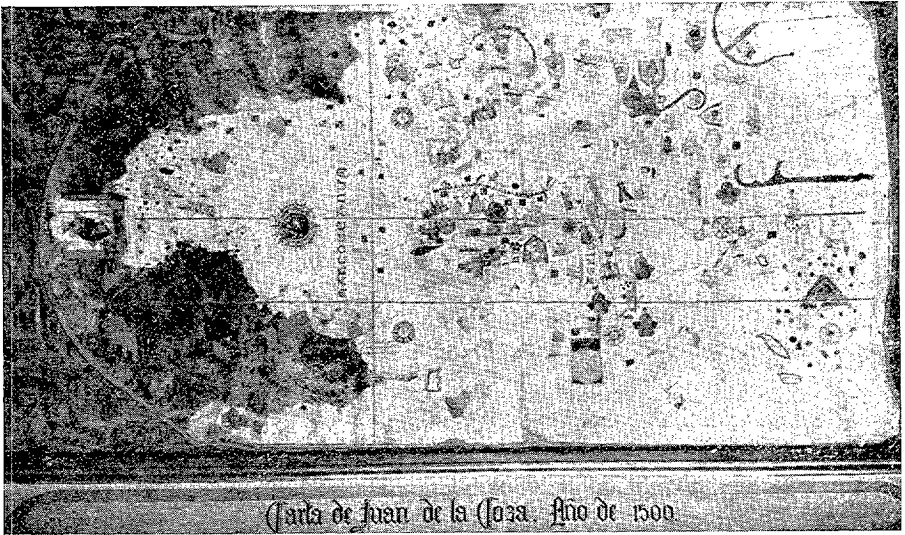
La acción civilizadora de España en el Nuevo Mundo se confunde con la colonización. Si otro pueblo cualquiera del viejo continente se hubiera anticipado al nuestro en establecer contacto con el territorio americano, estamos seguros de que sus reacciones estarían marcadas por signos totalmente distintos. Por aquí y acullá surgirían factorías comerciales diseminadas a lo largo de la costa, mientras los indígenas (en nuestro caso concreto los mal llamados *indios*) serían barridos hacia el interior en una tenaz labor de acorralamiento y exterminio. España, en cambio, adoptó como módulos de civilización otros bien distintos. Puestos a definirlos los concretaríamos en estos cuatro postulados: libertad del indio, mestizaje, equiparación regional y transculturación.

La libertad del indio proclamada en 1500 por Isabel la Católica es nuestro primero y más legítimo orgullo. Contra el parecer de Colón y de diversos consejeros políticos interesados en el lucrativo negocio del hombre-mercancía, la soberana de Castilla, bajo la alta inspiración de los teólogos más eminentes de su reino, inclinó la balanza por el triunfo de la libertad humana, acabando con una situación de oprobio y servidumbre. En un mundo como el de hoy, que tiene a gala proclamar los derechos del hombre y donde la esclavitud está proscrita en la mayor parte de los rincones de la tierra, la actitud de la reina Isabel, con respecto a los indígenas de América, pudiera parecerse altruista en el fondo, aunque con limitaciones y contrasentidos. Pero si nos situamos en pleno siglo xv, en una época donde la esclavitud estaba legalmente reconocida, incluso por la Iglesia, nos parecerá su postura tan sorprendente y avanzada que no tiene parangón en el tiempo.

La libertad del indio, reconocida y proclamada legalmente, tuvo como secuela la segunda batalla que se libra en la corte de España: a la hora de regular su trabajo personal. Luchaban apóstoles, misioneros y teólogos contra el rapaz aventurero de la primera hora, interesado en enriquecerse a corto plazo a costa de la sangre de los aborígenes. La Corona y el Consejo de Indias fluctúan en esta incruenta polémica y acaban por aceptar, con torcidos informes, el principio de la compulsión estatal para el trabajo del indígena en sustitución del régimen contractual del libre salario. Surgen los repartimientos y las encomiendas, de triste recordación. Sin embargo, los abusos y violencias de toda índole levantan la protesta airada de los mejores; y al cabo, la razón y la justicia se imponen con el triunfo pleno de la libertad. Las famosas *Leyes de Burgos* de 1512, señalan el primer paso en el camino del buen trato a los indígenas; las celebérrimas *Leyes Nuevas* de 1542, al declarar extinguidas las encomiendas, consagran la libertad del indígena en plenitud total de derechos. Pese a los intereses contrapuestos que pugnan por sobrevivir a la desesperada algunos años más, el régimen contractual del libre salario había triunfado para siempre. Las

famosas *Leyes de Indias*, recopiladas en 1680, definen el *status* jurídico del aborigen americano y en su libro VI consagran una legislación laboral que sorprende por su acción tutelar y protectora.

Los apasionados censores de la obra de España en América nos atacan precisamente por el trato dado a los indígenas. Es uno de los más amargos y dolorosos contrasentidos históricos. Se afanan los hipercríticos por reducir las leyes indianas a mera formulación utópica de unos principios y normas que jamás se aplicaron. Nada más lejos de la realidad. Se basan para ello en la sensibilidad moral y el espíritu de autocrítica de los mismos españoles, que denunciaron las imperfecciones de su obra para promover los más radicales remedios estatales. Como ha dicho, con fina ironía, el historiador norteamericano, Hanke: "No hubo ningún Las Casas en las colonias inglesas o francesas de América". Pero el batallador apóstol de los indios y sus seguidores fueron los fiscales



apasionados, cuando no vesánicos, de una noble empresa redentora. Denunciaron los abusos y silenciaron —como fiscales— las buenas obras. Enjuiciar a través de sus escritos, altisonantes y exagerados, la empresa de España en América, es como hacer el retrato moral de cualquier pueblo de la tierra a través de los procesos criminales que se conservan en los archivos públicos. Los españoles ni disimulan ni desmienten los atropellos y violencias cometidos por una minoría de desalmados, aprovechándose de la falta de vigilancia y control estatal en los primeros momentos de la colonización o en las regiones alejadas y periféricas de su imperio, pero exaltan la grandeza de su obra enaltecedora y fraterna, que elevó la condición del indígena, mejoró su estructura social y conservó, aumentadas, sus distintas razas y poblaciones.

El mestizaje es la segunda aportación innovadora de la mentalidad hispánica al establecer contacto con otros pueblos. Venía preparándose durante los largos siglos del medievo por la convivencia de cristianos, judíos y moros, que nunca rehuyeron cruzarse entre sí. Así que los españoles pisaron el continente, se reveló una vez más que en la entraña del pueblo no latía ninguna prevención de tipo *racista*. Las primeras disposiciones regias prohibieron la emigración a América de mujeres solteras, sin expresa licencia. Esta medida provocó la fusión de razas, dando origen a las más extrañas combinaciones étnicas. Mientras en otros lugares de la tierra los pueblos, separados en castas, conviven bajo el signo del odio, soñando con su mutuo exterminio, la América de estirpe hispánica fraterniza en ejemplar y sorprendente armonía.

La tercera nota distintiva de la colonización es el carácter regional aplicado a la misma. Los territorios americanos con entidad propia, debido a sus peculiaridades geográficas, fueron considerados como regiones y provincias ultramarinas identificadas en todo con los modelos peninsulares. España se reprodujo a sí misma en cada una de las diversas partes que componían el complicado mosaico nacional. Para Méjico, por su carácter primigenio, se le reservó el nombre honroso de Nueva España. Pero tras él fueron alumbrando otras denominaciones no menos significativas: Nueva Castilla, Nueva Granada, Nuevo Toledo, Nueva Vizcaya, y hasta Nuevo Méjico. Esta concepción o, si queréis mejor, esta siembra de provincias hispánicas, no fue meramente nominal, sino que se tradujo en un auténtico trasplante integral. La repoblación se efectuó sin distinción de clases, afectando por igual al hidalgo, al burgués, al artesano y al labrador. Los repartimientos de tierras son viva reproducción de los andaluces y levantinos de la Reconquista. Las autoridades, idénticas: virreyes, capitanes, generales, gobernadores, corregidores, etcétera. Las instituciones, similares: Consejo, Audiencias, Cabildos. Las leyes se nutren en su esencia del derecho castellano, aunque adaptándose a las peculiaridades impuestas por la agrupación étnica, el grado de cultura y la distancia. El cristianismo, propagado por sacerdotes y misioneros, se extiende y arraiga rápidamente, manteniendo inmutables sus principios eternos. El desarrollo económico: agricultura, industria, comercio, obras públicas, y transportes, discurre por cauces comunes.

La transculturación es para España un motivo de legítimo orgullo. Las universidades y los colegios se extienden por las ciudades de América con vertiginosa rapidez. La imprenta se difundió al mismo ritmo y tiempo que en la metrópoli. Los cultivadores de las letras y las ciencias brillan con luz fecunda. Por todo el continente se erigen edificios civiles, catedrales, monasterios y templos donde el gótico tardío, el plateresco y el barroco combinan sus formas con el poderoso atractivo superpuesto de la impronta indígena.

¡Qué difícil resulta reducir a síntesis, con cuatro trazos, la obra ingente de España en América!

EL CONFLICTO DE LAS MALVINAS A LA LUZ DEL DERECHO INTERNACIONAL VIGENTE

José Luis DE AZCARRAGA,
Catedrático de Derecho Internacional,



Por razones de espacio, ofrecemos a continuación una síntesis del estudio, más extenso, que bajo idéntico título ha redactado el mismo autor, y en el que se analiza el problema de las Malvinas a través de una óptica geográfica, histórica y jurídica. Se omite en este resumen, obviamente, aquellos aspectos relativos a las fuerzas ofensivas y defensivas de las dos partes en el conflicto: Argentina y el Reino Unido, así como los datos sobre resultados finales y especulaciones futuribles, juicios de valor o decantaciones subjetivas.

Introducción.



L día 2 de abril del presente año de 1982, este mundo atormentado en que vivimos se sorprendió, pese a todo, con la noticia de que Argentina había desembarcado múltiples comandos armados en Port Stanley (en la nomenclatura inglesa y Puerto Argentino, como inmediatamente se le bautizó) que era la capital del archipiélago de las Malvinas (Falklands Islands en la terminología británica). Inmediatamente pensé que acaso podría ser de algún interés la redacción de un estudio sobre el tema, desde la óptica del Derecho Internacional, en sus diversas etapas y que podría intitularse, bien con la rúbrica que antecede “conflicto”, bien con la de “incidentes”, o la “crisis” y, en definitiva, —¡bien lo temía!— con la de “guerra”, pues no era difícil suponer que el “conflicto”, “incidentes” o “crisis” degenerase en una “guerra” de imprevisibles alcance e implicaciones. Y escribo todas estas consideraciones preliminares cuando a los dos meses de iniciarse el desembarco argentino, y después de fracasar una mediación previa del secretario de Estado norteamericano, Haig, y en trance de malograrse unas negociaciones, en el ámbito de las Naciones Unidas y con el ofrecimiento de otras individuales, que lamentablemente acaso no culminen en algo esperanzador o positivo, las fuerzas aeronavales y terrestres del Reino

Unido, desplazadas desde Port Month hasta el Atlántico Sur, lanzaron ataques abiertos sobre las Malvinas, lo que equivale, sin decirlo y sin declararla oficialmente, a una guerra entre Argentina e Inglaterra, sin más ni más.

Toponimia.

Es evidente que una "res nullius", esto es, "una cosa de nadie", pero que en un momento dado puede ser de alguien, para identificarla se hace preciso bautizarla. Las islas que ahora se llaman Malvinas o Falkland tienen diversas denominaciones a lo largo de los tiempos desde el siglo XVI, época áurea de los descubrimientos en el área del Nuevo Mundo y tierras de los mares adyacentes. La toponimia es muy variada y cronológicamente en la cartografía al uso aparece, en primer lugar, el nombre de las Islas Nuevas o Islas Magallánicas, como se denominaban con nombre general a todas las tierras del extremo meridional del continente americano, y no porque las hubiera descubierto Hernando de Magallanes, ya que esta tesis, aun siendo "chauvinista" y muy repetida por autores argentinos, que se apoyan en la herencia recibida de los españoles, no parece cierta, tal como ha demostrado en su monumental obra "La cuestión de las Malvinas", el doctor Manuel Hidalgo Nieto (Madrid, 1947, páginas 93 a 99), que descarta la posibilidad del descubrimiento de las Malvinas, tanto por Américo Vespucio (1501-1502) al servicio de Portugal, como por Hernando de Magallanes (1519-1520) al servicio de España, porque las relaciones de sus viajes, donde sus autores, el propio Vespucio, Pigafetta o Francisco Albo, contra-maestre de la *Trinidad* en el viaje magallánico, mencionan, eso sí, cuidadosamente, latitudes, declinaciones, altura del Sol, profundidades de la sonda, pero no son muy precisos en las tierras que avistaban, que por ser ignotas hasta aquel momento, no permitirían identificación fácil en el futuro.

Resulta presumible, sin embargo, que los navegantes españoles que desde finales del siglo XV surcaban aquellos parajes, fuesen los primeros que avistasen tales islas que en algún mapa de la centuria posterior aparecen con el nombre de *Sansón* y en diversas narraciones de viajes de aquella época.

Las afirmaciones inglesas de la prioridad del descubrimiento de las Malvinas también han merecido una crítica adversa por parte de historiadores, y, así las especulaciones que derivan de los viajes "a los mares del Sur" a finales del siglo XVI, por dos célebres piratas (aunque luego tomasen la calificación algo más jurídica de corsarios) Thomas Cavendish y Richard Hawkins.

Tampoco nos sirve para la primacía del descubrimiento inglés la expedición de Richard Hawkins, a bordo del *Dainty*, en 1594. Su relato de "una tierra desconocida, de la cual ninguna carta hacía mención", está lleno de rasgos extrañamente contradictorios, como sigue indican-

do, con indudable crítica honesta, el citado Hidalgo Nieto (op. cit., páginas 104 y 105), y a la que en homenaje a su Reina Isabel —la “Maiden Queen”— bautizó como “*Hawkins Maiden-Land* en perpetua memoria de su castidad y recuerdo de mis esfuerzos...”.

En realidad ningún historiador serio sostiene el descubrimiento de las Malvinas por Hawkins, y es significativo que en los planisferios ingleses de la época (hasta 1628) no aparezca ninguna isla del archipiélago malvino.

En este recorrido que estamos haciendo, para precisar el descubrimiento de las Malvinas y sus variantes toponímicas, debemos hacer un pequeño alto para describir la aportación holandesa sobre el asunto que también señalan cuantos escritores han abordado el tema. Se trata, pues, ahora, de la Armada expedicionaria que en 1598 salió del puerto de Gorée al mando de Jacob Mabú, quien a bordo del *Hoope*, tenía por misión saquear las colonias españolas en América del Sur, especialmente en las costas del Pacífico, mientras el *Geloof*, al mando de Sebald de Weert, el 22 de enero de 1600, avistó tres pequeñas islas desconocidas en las que no pudo desembarcar por haber perdido los botes en el estrecho magallánico, pero que las consignó en su diario de navegación y las bautizó con su nombre, islas de *Sebald de Weert*, con sus variantes de *Sebalds*, *Sebaldes*, *Sebaldinas*, *Sebalges*, y que, posteriormente por algunos geógrafos, iban a ser confundidas con las Malvinas, pero, en realidad, las *Sebaldinas*, son tres, más pequeñas, y están situadas en la moderna cartografía al N. W. de las propias Malvinas, aunque pertenecientes a su archipiélago.

Así, pues, el archipiélago del Atlántico Sur, que, en estos días está alcanzando tan grande y triste actualidad, pudo ser avistado por muchos navegantes, incluso desembarcando en determinados puntos de sus costas, pero, desde luego, no puede decirse que hubiera sido ocupado y establecido en él la soberanía territorial. Únicamente el inglés John Strong, con el *Welfare*, en 1690, fue el que tocó tierra en ellas, para cazar pingüinos y focas (lobos marinos) y descubrió el estrecho que separa las dos islas principales —Malvina del W. y Malvina del E.—, y la bautizó con el título que tenía su protector, Sir Lucius Cary, *Lord Falkland*, muerto en el combate de Newbury, en 1643), pero adviértase que bautizó tan sólo el estrecho (que en la toponimia española se llama San Carlos) y no el archipiélago, y que el nombre se extendió después, a una isla, a una playa, y por fin al conjunto de mares e islas.

Y llegamos ya a los años en que comienza el siglo XVIII... Es entonces cuando los intrépidos navegantes franceses de Saint-Malo, en la costa atlántica, no sólo se preocupan de la pesca, sino que inician la conquista de rutas comerciales inéditas, en atrevidos viajes a “los mares del Sur”, tocando después en las islas que precisamente por el lugar de origen de tan esforzados navegantes se denominarían *Malouines* o *Malvinas*, en español. Pero la verdadera colonización del archipiélago la emprende Louis Antonio de Bougainville. “hombre de vida brillante y

varia, secretario de embajada en Londres, edecán de Choiseul (ministro de Marina de Luis XV de Francia), "rico, distinguido y de noble familia, caballero de San Luis, capitán de fragata y coronel de Infantería. Su vida —ochenta y cinco años al servicio ferviente de su patria— es una larga novela aventurera, llena de múltiples ejemplos aleccionadores...".

La expedición, al mando de Bougainville —goleta *L'Aigle* y corbeta *Sphinx*—, partió de Saint-Malo el 15 de septiembre de 1763, llegando a las Sebaldes, al extremo NW de las Malvinas, el 31 de enero de 1764, fondeando el 2 de febrero siguiente en la que se llamó *Bahía Francesa* (llamada después por los ingleses *Berkeley Sound* y por los españoles y argentinos *Puerto Anunciación*) en la isla Soledad o Malvina del Este, y erigiendo un pequeño fuerte y una colonia en dicho Puerto Anunciación, que se denominó *Port Louis* en honor de Su Majestad Cristianísima Luis XV de Francia, en cuyo nombre tomó posesión de las islas, levantando un pequeño obelisco, en el que junto al rostro, en efigie, de dicho monarca se grabó una dedicatoria con el lema "Tibiserviat ultima Thulé", y fecha 2 de febrero de 1764, las coordenadas geográficas y los nombres del jefe de expedición (¡que ya para entonces había ascendido a capitán de navío!) y demás acompañantes.

Bougainville regresó a Francia para ofrecer un fiel relato de su expedición, pero hizo a las Malvinas dos viajes más en 1765 y 1766, consolidando el establecimiento y subsiguiente colonización

Un año después el comodoro inglés Byron (abuelo del célebre poeta), al mando de la fragata *Dolphin*, viajó a las Malvinas, desembarcando en el *Port de la Croisade* de los franceses. que él denominó *Port Egmont*, y tomó posesión simbólica del archipiélago en nombre de Su Majestad británica Jorge III, pero no fundó colonia alguna ni dejó tampoco habitantes. Tal puerto se encontraba en la isla que los españoles denominaron Trinidad y los ingleses Saunders, en la Gran Malvina (Malvina del Oeste). Fue en 1766, cuando en puerto Egmont se estableció una pequeña estación naval, bajo el mando del capitán John Mac Bride, comandante de la fragata de guerra *Jason*.

Hasta aquí el recorrido histórico-toponímico de las expediciones a las Malvinas, que tantas especulaciones han brindado a los autores que desean encontrar la primacía del descubrimiento. Pasemos ahora a considerar los razonamientos jurídicos en que pudieran apoyarse las demandas de soberanía territorial.

Los argumentos jurídicos.

Los iurisinternacionalistas, con el viejo precedente doctrinal del derecho privado romano, estudian los diferentes modos de establecer unas determinadas competencias territoriales que equivalen a las múltiples maneras de adquirir un dominio o de implantar una soberanía, es decir, ese conjunto de poderes jurídicos reconocidos a un Estado para posi-

bilitar el ejercicio de un espacio determinado, de las funciones que le sean propias, es decir, "para que realicen actos destinados a producir efectos jurídicos (actos legislativos, administrativos y jurisdiccionales)".

En el supuesto de las Malvinas, la tesis del descubrimiento esgrimida por unos y otros puede ser interesante, pero a los ojos de los españoles, de cuya legitimidad de origen van a derivarse los títulos argentinos, es irrelevante, ya que los derechos de España arrancan de una atribución pontificia anterior y superior al descubrimiento. Me refiero a la famosísima Bula *Inter coetera divini majestati beneplacito* del Papa Alejandro VI, dada en Roma a 3 de mayo de 1493, por la que se otorgaba a los Reyes Católicos y a sus sucesores todo lo que se conquistase en las Indias, no estando ocupado por otros, trazando sobre el Mar Tenebroso, de polo a polo, una línea de demarcación, a 100 leguas de Cabo Verde, atribuyendo a Portugal, en bloque, las tierras descubiertas o por descubrir el Este (África y Asia) y a España las del lado del Occidente (América y parte oriental del Pacífico). La interpretación de las bulas pontificias como concesivas de soberanía territorial, persistió en el siglo XVI, por el carácter de superior jerárquico que tenía el Romano Pontífice en el orden espiritual, respecto a los Estados católicos europeos como una consecuencia de la vocación universal de la Iglesia. Jurídicamente tales bulas pontificales eran atributivas, pero no confirmadoras de soberanía, que debería ser seguida de una ocupación real, aún con el subsiguiente establecimiento de una zona de influencia no sólo para la propagación de la fe católica, sino dotada de una verdadera competencia jurídica. Era lógico que los terceros Estados, singularmente Inglaterra, Francia y los Países Bajos, vieran con malos ojos tales bulas y aun arrostrando la sanción de una excomunión a quien no la respetase, la Reforma protestante terminó por contestar a la autoridad pontificia.

En realidad, el descubrimiento no ha sido, por sí solo, título suficiente para conferir la plena soberanía. Esta interpretación fue rechazada por Francisco de Vitoria y por Grocio.

Para perfeccionar la *ocupación*, subsiguiente al descubrimiento, se necesita una serie de requisitos o condicionamientos, arrancados del citado derecho romano, y, posteriormente, ya en el siglo XIX, del moderno derecho internacional positivo, y éstos son, por orden de prioridad, el que se trate de una *res nullius*, de un territorio de nadie, es decir, que no pertenezca todavía a ningún otro Estado, y que esa "cosa" o territorio se llegue a hacer una toma de posesión efectiva, elementos psicológico y real, el *animus* o intención de poseer, y el *corpus* o la materialización o corporeización de aquella voluntad, la *possessio in corpore*. Fácil será, es indudable, tener intención o ánimo de poseer; más difícil, sin embargo, realizar esa voluntad y, por otra parte, será necesario aportar el último elemento, el de la *publicitas*, la publicidad, por vía diplomática, en los tiempos modernos con sus fabulosos medios de difusión,

por si hubiera un tercer Estado que pudiera presentar alguna objeción que amparase su pretendido mejor derecho.

Con objeto de ultimar adecuadamente este apartado de los argumentos jurídicos, digamos que, no obstante, ese cómodo recurso de acudir al viejo derecho romano entraña la confusión de identificar la propiedad y la soberanía, la *propietas* y el *imperium*, nociones que se hallan separadas por irreductibles barreras, ya que la primera implica la función de efectuar actos materiales (uso, percepción de frutos, acondicionamiento, transformación, destrucción) y la segunda, la facultad de realizar actos jurídicos (ejercicio de las funciones estatales).

Aun admitiendo la tesis del descubrimiento de las Malvinas por los holandeses o por los ingleses, no tendría validez jurídica, porque sus expediciones no tenían como misión la de ocupar efectivamente tales islas, consecuencia del descubrimiento. La ocupación de Bougainville, en nombre del rey de Francia, sí fue real y efectiva, aunque el establecimiento de una soberanía fuese precaria y se partiera del hecho indubitable de que en cada ocasión, las Malvinas estuviesen *deshabitadas*, que fuesen *nullius*, o sea, de nadie, o que si hubieran tenido algún señor, éste las hubiera derrelinquido o abandonado.

España reclamó ante Luis XV su mejor derecho sobre las Malvinas, y el ministro de Marina francés llamó a Bougainville, a discutir, en la Corte, con el embajador español. La tesis española era la de no renunciar a su derecho de soberanía sobre las Malvinas, aunque reconociese, de buen grado, que las expediciones de Bougainville y el asentamiento en las islas de los colonos franceses habían originado algún gasto que debería ser reembolsado. Como argumentos jurídicos, el Gobierno de Madrid alegaba, frente al de París, lo dispuesto en el Pacto de Familia, de 15 de agosto de 1761, en cuyo artículo 6.º se estipulaba que Francia y España se garantizaban mutuamente “todos los Estados, países, islas y plazas y toda suerte de posesiones, sea cual fuere su situación, sin reserva ni excepción”. Y al propio tiempo aducía España, como otro fundamento jurídico a su demanda, el principio de la “contigüidad o proximidad” existente entre las costas patagónicas y fueguinas con el archipiélago malvino. La tesis francesa fue de total reconocimiento de los derechos españoles y de su reclamación, reafirmando así el argumento decisivo en el litigio, cual era el de la continuidad de la soberanía española; pese a aquél, las expediciones de Bougainville, iniciadas a su costa y aunque se hubiese invocado, al final, al rey cristianísimo Luis XV, en cuyo nombre se había formalizado el asentamiento; lo cierto fue que el 1 de abril de 1767, según refiere el propio Bougainville, se reconoció tal derecho de España sobre las Malvinas, y pese a que por “un principio de derecho político conocido de todo el mundo —como él mismo decía— no se debía reembolso alguno de gastos; nuestro tesorero extraordinario en París, el 14 de octubre de 1766, abonó a Bougainville la suma de 618.008 libras, a título de indemnización”.

España designó a don Felipe Ruiz Puente, capitán de navío, como

primer gobernador de las islas Malvinas, bajo la dependencia del gobernador y capitán general de la provincia de Buenos Aires, don Francisco de Paula Bucarelli y Ursúa.

Desde el día 2 de abril de 1767 en que España tomó solemne posesión de las Malvinas, hasta la fecha —9 de julio de 1816— en que el virreinato de Buenos Aires se declaró independiente, con el nombre de Provincias Unidas del Río de La Plata, nuestra Patria fue soberana de las Malvinas, aunque evidentemente pasó por muchos trances dolorosos y vivió un largo contencioso con Inglaterra, que tampoco vamos a recordar aquí, por las mismas consideraciones antes apuntadas, y que otro estudioso del tema malvinés, el doctor Octavio Gil Munilla, ha presentado todo el proceso de negociaciones diplomáticas entre España e Inglaterra, con claudicaciones y defecciones pasajeras hasta la culminación de la evacuación británica.

España, entre los años 1774 y 1811, ejerció su soberanía en las islas Malvinas, y sucesivamente fue nombrando gobernadores de las mismas, bajo la dependencia habitual de Buenos Aires, a Gil, Caraza, Figueras, Clairac, Elizalde, Sanguineto, Villegas y Martínez. En el indicado año de 1774, cuando los ingleses, tras denodados esfuerzos diplomáticos, abandonan Puerto Egmont, dejan, a modo de símbolo, una placa de plomo con la siguiente inscripción: “que sea conocido por todas las naciones que las Islas Falkland, con sus fuertes, almacenes, diques, obras, bahías y ensenadas de ellas dependientes, pertenecen por derecho y propiedad a su Muy Sagrada Majestad Jorge III. En prueba de la cual se coloca esta placa y los pabellones de S. M. desplegados y enarbolados, como una marca de posesión, por S. W. Clayton. Oficial comandante de las Islas Falkland, el 22 de mayo de 1774”.

Parece paradójico e incongruente la declaración contenida en dicha placa; por un lado es signo evidente de que los evacuadores de Port Egmont no tienen un *animus dereliquendi*, por otro, declaran que la pertenencia sigue en manos de su soberano...

La tal placa fue retirada por los españoles al año siguiente, llevándola a Buenos Aires, donde la retomaron los ingleses y la remitieron a Londres, cuando la invasión de 1806.

Por último, aún no terminada la guerra de independencia argentina contra España, Argentina ocupó Puerto Soledad en la Malvina del Este y el comandante de la fragata *Heroína*, bajo pabellón argentino, David Jewitt, tomaba posesión de dicho puerto el 6 de noviembre de 1820, asumiendo el mando del archipiélago. Confirmada la independencia de Argentina —Provincias Unidas del Río de la Plata— de hecho y de derecho las islas Malvinas dejaban de pertenecer a la soberanía española y pasaban a las argentinas.

Los títulos argentinos.

Es lógico que de entrada afirmemos que al independizarse Argentina de España recibió de ésta los títulos que hasta entonces habían sido

invocados por nuestra Patria y entre los títulos recibidos se mencionan la donación hecha por la bula papal, del 4 de mayo de 1493; el Tratado de Tordesillas, del año siguiente, suscrito entre España y Portugal; el descubrimiento; la sucesión en los hechos de Francia, con la evacuación de Bougainville y el abandono inglés, e incluso se incorpora otro título convencional, el derivado del Tratado de "Nootka Sound" o de San Lorenzo el Real, firmado entre España e Inglaterra el 25 de octubre de 1790, por el que Inglaterra se comprometía a no hacer ningún establecimiento al sur de las costas ya ocupadas por España, lo que significaba que no podía hacer ninguna toma de posesión territorial en las Malvinas. A fuer de ser sincero, haciendo gala de una insuperable honestidad dialéctica, tendríamos que reconocer que el título de la donación pontificia —"el criticado testamento de Adán"— a los ojos de Inglaterra no puede esgrimirse por ingenuo e inaplicable, dada su adscripción a las ideas anglicanas; el Tratado de Tordesillas tampoco tendría validez porque Inglaterra no le había prestado su adhesión, si bien en él se fijaba una zona de influencia española, que comprendía las Malvinas, por supuesto, y que muchos Estados europeos la respetaron por lo menos en el escaso número que entonces componía la comunidad internacional. Los títulos derivados de las evacuaciones francesa e inglesa son, desde luego, relevantes y también el del Tratado de "Nootka Sound".

Los títulos formados a partir de la independencia argentina, en primer lugar, se basan en el principio del *uti possidetis iuris* formulado por Gayo en su *Instituta*, en la expresión más amplia de *uti nunc possidetis quominis ita possidetis, ita possideatis, como poseeis* continuad poseyendo, según el cual, desde 1810, se incorporó al derecho hispanoamericano, como el fiel respeto a los límites de las antiguas capitanías generales, virreinos, audiencias, etc. Y es claro que en virtud de dicho principio, y según la norma de la costumbre internacional que se conoce con el nombre de sucesión de Estados, una región que se independiza lleva consigo el territorio que le había otorgado la madre patria y que de hecho se encuentra bajo su poder y, así las Malvinas españolas las hereda Argentina y pasan al virreinato de las Provincias Unidas del Río de la Plata, sobre cuya base se constituyó la actual República Argentina.

El inicio de la controversia con Inglaterra en las Malvinas.

Los hechos que —desde el pasado 2 de abril— se han recordado por todos los medios de difusión, aunque, como es lógico, a través de ópticas distintas fueron los siguientes:

El Gobierno inglés, persuadido de que tras el incidente del *Lexington* y sus consecuencias, al que, por razones de brevedad expositiva no mencionamos aquí, los Estados Unidos no se opondrían a que se apo-

derara de las Malvinas, ordenó al comandante de la estación naval inglesa en el Brasil que enviara a dichas islas dos buques de guerra. Dicho comandante, almirante Backer, en diciembre de 1832, ordenó que pusieran proa hacia las Falkland (como ya hemos señalado que los ingleses denominaban a las Malvinas) los navíos *Clio* y *Tyne*, al mando del capitán de fragata J. F. Onslow, llegando a Port Egmont para reparar alguna de las ruinas del puerto ocasionadas por el desmantelamiento anterior, efectuado por el barco norteamericano *Lexington*, colocar un aviso de posesión y continuar viaje hasta Puerto Soledad, en donde se encontraba el establecimiento argentino y la goleta armada *Sarandí*, de Argentina, que estaba bajo el mando del comandante José María Pinedo, que acababa de llevar a dicho puerto al nuevo gobernador de las Malvinas, Juan Esteban Mestivier.

Onslow notificó a Pinedo "que he recibido orden de S. E. el comandante de las Fuerzas Navales de Su Majestad Británica fondeadas en América del Sur, para hacer efectivo el derecho de soberanía de S. M. Británica sobre las islas Falkland, siendo mi intención izar mañana el pabellón de Gran Bretaña en el territorio, os pido tengáis a bien arriar el vuestro y evacuar vuestras Fuerzas con todos los objetos pertenecientes a vuestro Gobierno."

La resistencia ante la comunicación inglesa era a todas luces inútil; Pinedo, pese a todo, se negó a arriar la bandera argentina, enseña que fue transportada al *Sarandí* por un oficial inglés.

Tal nefasto día para la Argentina fue el 3 de enero de 1833; poco tiempo después, Inglaterra fundó en la misma isla otro establecimiento al que llamó *Port Stanley*, hacia el sur de Puerto Soledad, siendo abandonado el establecimiento argentino, hasta nuestros días en que ha alcanzado el nuevo nombre de *Puerto Argentino*.

El día 15 siguiente arriba el *Sarandí* a Buenos Aires, donde relata fielmente lo sucedido, para comenzar inmediatamente una larga teoría de protestas y reclamaciones directamente al Gobierno inglés por medio del embajador argentino en Londres, Manuel Moreno, quien presenta a lord Palmerston un extenso memorial, en el que de manera exhaustiva enfoca el tema del conflicto, asentándolo en el tríptico siguiente: prioridad del descubrimiento, ocupación y ejercicio ininterrumpido de la soberanía española, que se engarza con la soberanía argentina hasta que cesó "de facto" como consecuencia del acto de fuerza de Inglaterra del 3 de enero de 1833.

La controversia angloargentina en el marco de las Naciones Unidas.

Prácticamente en casi todo los años de la segunda mitad del siglo XIX las protestas iniciales argentinas se sucedieron sin interrupción y también en las primeras décadas de la presente centuria. Cuando termina la segunda conflagración mundial y se crea la Organización de las Naciones Unidas va a ser ahora cuando a la luz de su Carta Cons-

titucional, firmada en la Conferencia de San Francisco en 1945 y en el desarrollo de sus sucesivas asambleas generales y en las reuniones de sus consejos, comités y demás organismos, enfoquemos el largo pleito malvinés. Son ya más de quince años, estos tres últimos largos lustros en los que la ONU reconoce el mejor derecho de Argentina sobre las Malvinas, pero sin que Inglaterra haga caso.

El capítulo XXI de la Carta, que engloba los artículos 73 y 74, bajo el rótulo de "Declaración relativa a territorios no autónomos" dispone que los miembros de las Naciones Unidas que tengan o asuman la responsabilidad de administrar territorios cuyos pueblos no hayan alcanzado todavía la plenitud del gobierno propio, tiende, en definitiva, a la consecución de su independencia y se obligan, además, a transmitir regularmente información sobre ellos al secretario general de las Naciones Unidas. Hay que precisar que estos llamados territorios no autónomos son las colonias de los vencedores en la segunda guerra mundial o territorios dominados por ellos, y que por dicha causa, es decir, por el hecho de la victoria no fueron sometidos al régimen de *fideicomisos*, ni lo fueron antes al de *mandatos* durante la vigencia de la extinguida sociedad de Naciones de Ginebra. Como resulta evidente que la Gran Bretaña incluya a las Falkland (Malvinas) en la relación de "Colonias de la Corona" y las considera territorio no autónomos, conforme al artículo 73, que hemos resumido, tenía que remitir la aludida información sobre las Malvinas y ello dio motivo a que la Argentina hiciera una precisa apreciación acerca de sus derechos soberanos sobre las islas Malvinas, cuando se discutieron en la Cuarta Comisión de la Asamblea General dicho informe anual sobre territorios no autónomos.

Además la Asamblea General, en su XV período de sesiones, aprobó el 14 de diciembre de 1960 la Resolución 1.514 (XV) denominada "Declaración sobre la concesión de la independencia a los países y pueblos coloniales", y luego, en 1969, por Resolución número 1.654 (XV) de su siguiente Asamblea General creó un "Comité especial encargado de examinar la situación con respecto a la aplicación de la declaración sobre la concesión de la independencia a los países y pueblos coloniales", compuesto originariamente de diecisiete miembros y luego de veinticuatro, y al que se le suele llamar "Comité especial" en su nombre abreviado o "Comité de los Veinticuatro"; pues bien, dicho Comité incluyó a las Malvinas entre los territorios que debían ser objeto de desconcolización. Ante los miembros de este Comité, el representante argentino alegó que el caso de las Malvinas no era el de una colonia a la que debería otorgarse la independencia, sino el de un territorio segregado por la fuerza y la usurpación ilegal, del ámbito soberano de la República Argentina, y lo que correspondía era reintegrar a dicho archipiélago a su verdadero dueño. Inglaterra, por el contrario, siguiendo una tesis ya utilizada en otras áreas, alegó que debería consultarse a la población de las Falkland acerca de si querían la independencia o si, por el contrario, preferían integrarse en la nación argentina. Ello plantearía el dilema de

que en semejante referéndum sólo podrían votar los pobladores ingleses transplantados a las Falkland, quienes reemplazaron a los primitivos pobladores argentinos.

Dentro del marco de las Naciones Unidas, u otro marco convencional, se ha establecido un sistema de consulta tendente a desarrollar un gobierno propio en los territorios "fideicometidos", sujetos al "mandato" o "no autónomos", pero nada se dice de que sea aplicable dicho sistema a los territorios segregados por la fuerza de otro país.

En el período de sesiones de la Asamblea General del año 1965, a iniciativa de su Cuarta Comisión y del Comité Especial, se aprobó la Resolución 2.065 (XX), en la que se tomó nota de la existencia de la disputa entre los Gobiernos del Reino Unido y la República Argentina, y les invitaba a proseguir las negociaciones a fin de encontrar una solución pacífica, es evidente que en la misma se instaba a que se tuviese en cuenta las anteriores Resoluciones, citando por vez primera, junto a la denominación inglesa de las Falkland la argentina y (y española) de las Malvinas y a que se tuviesen también en cuenta los *intereses* (¡y no los deseos!) de la población malvinense.

Ciertamente que ambos gobiernos iniciaron conversaciones tendentes a encontrar una solución, comunicándose, así, al secretario general de las Naciones Unidas, pero aunque de las palabras y de la discusión "sale la luz" como vulgarmente suele decirse, la evidencia es muy otra y lo concerniente al problema de la *soberanía* ha quedado estancada. Algunos pequeños acuerdos relativos a favorecer la situación de los isleños fueron obtenidos, pero el problema fundamental de la soberanía subsistió y la "buena predisposición argentina y la falta de cooperación británica", como ha señalado el doctor Calixto Armas Barea, ha sido expresamente reconocida por la Asamblea General que agradeció los continuos esfuerzos realizados por los gobiernos argentinos, en sendas Resoluciones de 1973 y 1976. Pero la prolongación indefinida, sin perspectivas de solución de tales negociaciones, fue, sin duda alguna, el desencadenante de la acción argentina del 2 de abril del presente año, con la recuperación "de facto" incruento, de las Malvinas, que fueron "de jure" argentinas desde 1810 hasta nuestros días, pasando por esa fecha fatídica de 1833, en la que la Gran Bretaña las ocupó, como consecuencia de un ataque armado injustificado, sin que existiera un estado de guerra, oficialmente declarado, entre Inglaterra y Argentina.

Pero también debemos invocar otro principio con validez universal, cual es el punto 4 del artículo 2 de la Carta de las Naciones Unidas, en donde se expone que los miembros de la ONU, en sus relaciones internacionales, "se abstendrán de recurrir a la amenaza o al uso de la fuerza contra la integridad territorial..." en cuyo texto se basó, asimismo, la Resolución 2.625 (XXV) de la propia Asamblea General en su 25.º período de sesiones (1970), titulada "declaración sobre los Principios de Derecho Internacional, referentes a las relaciones de amistad y a la cooperación entre dos Estados", en la que se afirma que: "No se reco-

nocerá como legal ninguna adquisición territorial derivada de la amenaza o del uso de la fuerza". La invalidez de las adquisiciones territoriales hechas mediante el uso de la fuerza constituye un caso de *ius cogens*, como ha señalado el internacionalista uruguayo Héctor Gros Espiel, y ya es conocido, como sigue diciendo el citado profesor y diplomático, el *ius cogens*, es una norma imperativa, reconocida por la Convención de Viena sobre el derecho de los Tratados de 23 de mayo de 1969, y que "proyecta sus efectos al pasado y quita toda validez, en este caso, a una ocupación militar y colonialista hecha en el siglo XIX".

En la misma Resolución 2.625 (XXV) que citamos más arriba, se reconoce, igualmente, otro principio de derecho internacional moderno, cual es el de la libre determinación de los pueblos que no puede significar, sin embargo, "el quebrantamiento o menoscabo de la integridad territorial del Estado soberano e independiente".

Al hilo de estas consideraciones, el citado jurista uruguayo manifiesta que sostener la tesis contraria, "sería reconocer los efectos de la ilegal ocupación británica, en violación del principio jurídico, de especial trascendencia actual en este tipo de casos, consultado en el aforismo latino *ex injuria ius non oritur* y nada tiene que hacer para caracterizar la situación de las Malvinas el criterio de la efectividad, porque con respecto a los efectos de una ocupación ilegal, no puede aceptarse que un hecho de fuerza, en violación de principios esenciales de derecho internacional, puede producir efectos jurídicos y legalizarse, así, las consecuencias de un hecho inicialmente ilícito".

En páginas anteriores, por nuestra parte, ya invocábamos la injusta y anómala pretensión de alegar el derecho a la libre determinación con una población importada en un territorio arrebatado, por la fuerza, a su legítimo soberano.

Claro es que, a fuer de sinceros y de objetivos comentaristas de situaciones de hecho, pudiéramos referirnos —para negar la congruencia de las mismas, a la luz, del derecho internacional— que, asimismo, la Argentina, para recuperar la soberanía *de facto* —que ya tenía *de jure*— sobre las Malvinas, usó igualmente de la fuerza, el citado día 2 de abril del presente año, tras una larga serie de negociaciones inoperantes con la Gran Bretaña desde 1833, de las que hemos creído dar puntual y exhaustiva noticia. "Se ha usado de la fuerza —dice Gros Espiel,—, es cierto, pero para poner fin a una situación colonial, ilegal y arbitraria y no es la primera vez que ello ocurre en la historia de las Naciones Unidas y basta recordar como ejemplo, nos recuerda el jurista uruguayo, el caso de la recuperación por la India del enclave colonial portugués de Goa.

Y, en el marco de las Naciones Unidas, dentro del Consejo de Seguridad, por desgracia siguen las tentativas de buscar, sin éxito, una solución al conflicto.

El conflicto ante el Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca y el Tratado del Atlántico Norte.

El conflicto de las Malvinas que, como nos temíamos, al iniciar el presente escrito, ha degenerado en guerra, merece también un enfoque analítico a través de dos importantes Tratados. cercanos en su fecha de firma (1947 y 1949), y en los cuales figuran como Estado parte los Estados Unidos de América.

El primero, conocido, como es ya costumbre, con unas siglas, como TIAR, se suscribió en Río de Janeiro el 2 de septiembre de 1947, en la Conferencia Interamericana para el Mantenimiento de la Paz y la Seguridad del Continente, y en su texto (un largo preámbulo y 26 artículos), aparte de condenar formalmente la guerra y de no acudir a la amenaza ni al uso de la fuerza, premisas ya contenidas, como hemos visto en la anterior Carta de San Francisco, documento fundacional de las Naciones Unidas, se consagra el principio de la asistencia recíproca entre los Estados americanos. Como es natural, los que entonces componían la Organización de los Estados Americanos figuraban entre sus miembros, y aún pertenecen lógicamente, a dicho Tratado, no sólo los Estados Unidos —por otra parte, sede de la Unión Panamericana o Secretaría General de la Organización de Estados Americanos— sino Argentina.

El artículo 4, del referido TIAR, define la región en la que tiene el ámbito de su aplicación el Tratado, como “la comprendida dentro de los siguientes límites: ... Desde allí por una línea loxodrómica hasta un punto a 5º latitud norte, 24º longitud oeste; desde allí directamente al Sur hasta el Polo Sur...”. En la cita del artículo 4, extraordinariamente confusa y reiterativa que define la región del TIAR nos hemos permitido citar una parte que es la que incluye a los archipiélagos de las Malvinas, las islas Georgias y las islas Sandwich áreas marítimas y terrestres en las que las fuerzas aeronavales del Reino Unido, con tropas transportadas, han penetrado y, sin duda alguna, constituyen un caso de agresión, un ataque armado, de los que se contemplan en los artículos 3 y 9 del referido Tratado.

Es evidente que se deduce una total incongruencia del hecho de que los Estados Unidos, primeramente mediadores o impulsores de una negociación tendente a la paz, no haya respetado el TIAR en el claro supuesto de una solicitud por parte argentina de asistencia recíproca entre los miembros del Tratado y ante el hecho de un ataque armado extracontinental.

El otro instrumento convencional, también muy famoso, es el conocido por el Tratado del Atlántico Norte firmado en Washington el 4 de abril de 1949 (al que por cierto acaba de incorporarse España), en el que vuelven a reproducirse los argumentos esgrimidos en el anterior documento y en la Carta de las Naciones Unidas sobre el mantenimiento de la paz y seguridad internacionales, lo proscripción de los ataques

armados, de las amenazas o del empleo de la fuerza, la asistencia mutua, e instaurar, en el supuesto de un ataque armado, la acción que se juzgase necesaria.

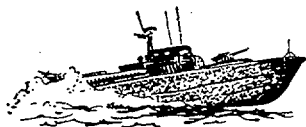
El área del tratado, como su mismo nombre indica, al ser del Atlántico Norte, no parece pueda ser de aplicación en el caso que nos ocupa: Las islas Malvinas, situadas en el sur de dicho océano, pero si hemos traído a colación su referencia, es por el hecho contradictorio de que los Estados Unidos, como en el TIAR anterior, es parte (mejor diríamos, inspirador) en el Tratado de la OTAN, y fiel aliado del Reino Unido, así como en teoría, por el Tratado de Río de Janeiro, debería ser aliado de Argentina, amén de ser ambos miembros de la O. E. A.

Queda, por último, hacer una alusión, aunque sea, como es lógico, muy breve, a la III Conferencia del Derecho del Mar, celebrada durante los últimos diez años, bajo los auspicios de las Naciones Unidas y en la que, por consenso, se ha llegado al acuerdo de establecer una Zona Económica Exclusiva de 200 millas, pero sólo a efectos económicos, pero vemos, con sorpresa, que el Reino Unido ha fijado también esas mismas 200 millas con efectos bélicos...

Y no quisiéramos dar por terminado este nuestro modesto estudio sin añadir alguna consideración más en torno a la llamada "Doctrina Monroe", contenida en el famoso "mensaje" dirigido al Congreso por el Presidente de los Estados Unidos, James Monroe, el 2 de diciembre de 1823, y al que hemos hecho antes una ligera alusión.

Es muy curioso, por no emplear otro calificativo más concluyente, que en el célebre mensaje de Monroe destacasen los principios de no colonización, de no intervención y, como contrapartida, el de aislamiento, que se condensa en la frase "América para los americanos" que, aunque no se cite una sola vez en dicho mensaje, es una formidable síntesis reveladora de la doctrina monroviana. No obstante, a lo largo de los años, tales principios han evolucionado, sobre todo los dos últimos, y ya la raíz aislacionista estadounidense no es tan rotunda.

Confiemos, finalmente, que el "conflicto", mejor dicho, la "guerra" de las Malvinas, termine con la paz y el triunfo de la justicia en ese helado archipiélago, cúspide de la argentina plataforma sumergida de los antartandes, que acaso atesore en sus entrañas múltiples recursos mineralógicos que muchos Estados ambicionan...



REFLEXIONES SOBRE LA GUERRA ELECTRONICA EN LAS MALVINAS

M. de ARCANGELIS,
Contralmirante

La REVISTA GENERAL DE MARINA se complace en publicar este trabajo, escrito especialmente para ella por el conocido especialista en guerra electrónica, contralmirante (R) Mario de Arcangelis, de la Marina italiana.

El autor fue ganador, el pasado año, del premio literario *El libro del mar*, instituido por la Marina Militar italiana con motivo del primer centenario de la Academia Naval de Livorno, con su libro "*La guerra electrónica. De la batalla de Tsushima a nuestros días*", que próximamente se editará en castellano, con un nuevo capítulo dedicado a la guerra de las Malvinas, con datos más fiables de los hasta ahora disponibles y del que este artículo es sólo un resumen. La REVISTA GENERAL DE MARINA agradece al contralmirante Arcangelis esta primicia editorial.



AS noticias sobre la reciente contienda anglo-argentina han llenado las páginas de los periódicos y revistas de todo el mundo. La televisión y la radio han hablado a diario, por lo que contarlas de nuevo puede resultar aburrido. Por otra parte, los hechos son demasiado recientes para llegar a conclusiones definitivas, ya que todavía no se conoce bien cómo se han desarrollado los acontecimientos, y a lo que se ha dicho y escrito hasta ahora no le falta interés en parte. Nos limitaremos, por tanto, a hacer simples reflexiones sobre algunos aspectos particulares del conflicto y, ante todo, sobre los relacionados con la electrónica, que ha sido la gran protagonista de la batalla aeronaval del Atlántico Sur.

Una primera reflexión nos lleva al origen del hundimiento del *Sheffield*, el 4 de mayo de 1982, pues parece lógico preguntarse si algo no ha funcionado en una nave tan moderna, antes de ser alcanzada por el *Exocet AM-39*.

El buque fue detectado por un avión de reconocimiento argentino a 70 millas NE de las Malvinas y el ataque lo ejecutaron dos *Super Eten-dard* de la Marina argentina armados con un AM-39 cada uno. Los dos aviones se acercaron a la zona indicada a bajísima cota, desde el Sur, a una velocidad de 480 nudos. A unas 25 millas de la zona los aviones as-

cendieron hasta una cota de 500 pies y “engancharon” con su radar dos blancos, uno de tamaño medio y el otro grande, separados 40° en azimut. En la zona había neblina, con una visibilidad aproximada de un cuarto de milla. Un misil fue lanzado contra cada uno de los blancos desde unas 23 millas. Uno alcanzó al *Sheffield*, de los resultados del segundo nada se sabe, por ahora.

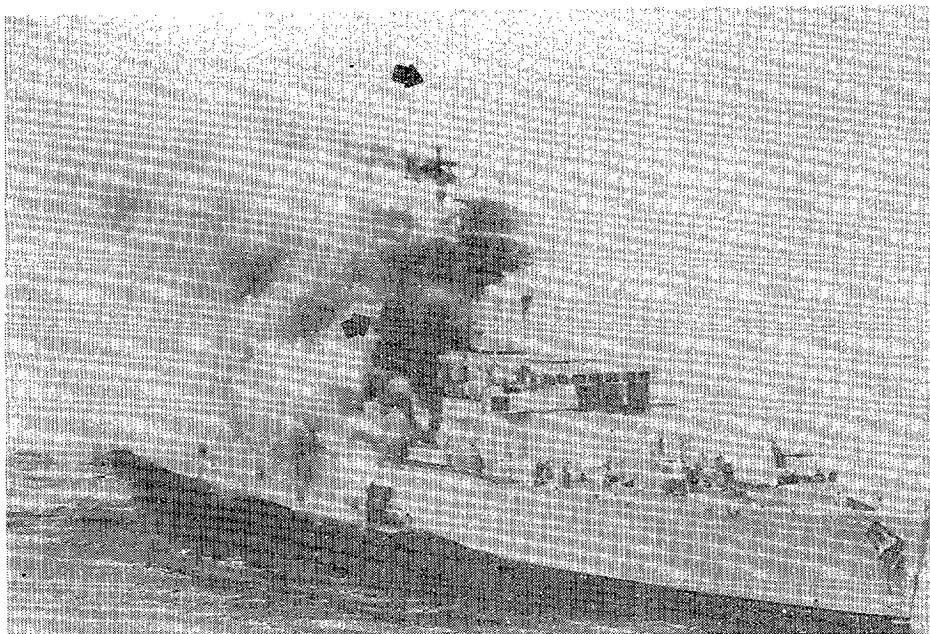
No hubo reacción alguna de la defensa aérea inglesa. Sólo la interceptación de una emisión radar en el receptor de alarma radar, RWR, en uno de los aviones atacantes.

Otro buque hundido por un misil *Exocet* lanzado desde el mismo tipo de avión, fue el portacontenedores *Atlantic Conveyor*, el 25 de mayo, a lo largo de la costa septentrional de las Malvinas. La operación fue casi idéntica, con la única diferencia de que los dos aviones fueron reabastecidos en vuelo. Cuando en la aproximación los dos aviones subieron a 500 pies, para evaluar la situación, observaron en su radar un blanco de gran tamaño, rodeado de blancos pequeños. Los pilotos vieron, siempre en su pantalla de radar, que la formación naval estaba protegida por un cierto número de aviones en vuelo y a pesar de la presencia de esta fuerza aeronaval inglesa en la zona, no se recibió ninguna alarma en los RWR de a bordo, señal de que operaban bajo silencio radar o en frecuencias fuera de las bandas para las que estaban predisuestos los RWR. Dos misiles fueron lanzados contra el buque mayor, que probablemente fue confundido con uno de los dos portaaviones ingleses. El buque fue alcanzado por los dos misiles y tan gravemente dañado que hubo de ser abandonado por la tripulación a causa del incendio provocado.

Los buques modernos, para luchar contra los misiles, deben disponer tanto de las llamadas armas “duras” o “hard kill weapons” como de las armas “blandas” o “soft kill weapons”. El *Sheffield* no disponía de misiles antimisiles, aunque sí disponía de misiles antiaéreos *Sea Dart* que al tener un alcance inferior al del *Exocet* permitía al *Super Etendard* actuar, sin ser alcanzado, en “stand off”. El buque no podía beneficiarse de apoyo por parte de otros buques (dotados con misiles anti-misiles *Sea Wolf*), ya que en el momento del ataque actuaba aisladamente como “picket radar”, a 15 millas a proa de un portaaviones. La única reacción posible fue disparar brevemente con ametralladora de 20 milímetros, aunque inútilmente.

Desde el punto de vista de la guerra electrónica es más difícil opinar, ya que en ningún anuario naval se describen los sistemas de GE de los buques, y los ingleses, por motivos obvios de seguridad, no hablan por ahora. Observando, sin embargo, las fotografías, se ven sobre el mástil las antenas de los sistemas ESM y más bajas, en el puente, las ECM. Se trata, en este caso, de perturbadores proyectados al mismo tiempo que los buques de la clase *Sheffield* (1965-1970) con la tecnología de entonces y siguiendo una vieja filosofía inglesa, favorable a la perturbación.

Descartando la hipótesis, no del todo remota, de que los sistemas se hubiesen averiado después de la salida de Inglaterra o que estuviesen "apagados" por problemas de personal, debido al prolongado e ininterrumpido servicio y en condiciones de mala mar, debe pensarse que su tecnología, especialmente en los sistemas ECM, no fuese adecuada ni estuviese actualizada para repeler la sofisticada amenaza representada por el *Exocet*.



Un misil "Exocet" alcanza a la fragata HMS *Sheffield*. La flecha superior indica la antena de los elementos de guerra electrónica.

Este misil, aun estando en servicio desde 1973, utiliza varios tipos de "cabeza" con sistemas de ECCM cada vez más avanzadas para resistir a las ECM del adversario. Tanto la versión aire-mar como la mar-mar del AM-39 siguen una trayectoria a ras de agua (sea-skimmer) que dificulta su descubrimiento por el radar y es del tipo "lanza y olvida" (fire and forget), alejándose el avión después del lanzamiento, con lo que se disminuye la probabilidad de detección. El sistema de autoguiado (homing) lo realiza un radar en banda X, monopolso, empleando haces de antena múltiple para la transmisión y recepción, reduciendo de esta forma su vulnerabilidad a las ECM.

En realidad, los radares monopolso no son desconocidos, habiendo sido utilizados por primera vez en los misiles SA-6, durante la guerra del Yom-Kipur, y después en los SA-10 y SA-11; desde entonces una

de las principales preocupaciones de los planificadores de la GE es la investigación de ECM idóneas para neutralizar los sistemas de guía de estos misiles. La imprevista contienda de las Malvinas ha encontrado, quizá, a algunos buques ingleses desprovistos de equipos ECM idóneos para contrarrestar el misil occidental *Exocet*, del que, a su vez, está dotada la "Royal Navy", y que tiene complicados dispositivos anti-perturbación y anti-engaño, entre ellos la capacidad de cambio de frecuencia en presencia de interferencia y la de dirigirse automáticamente sobre la fuente de perturbación o el radar de búsqueda. Es difícil, sin embargo, fabricar un equipo ECM capaz de engañarlo, lo que no quiere decir que no sea posible hacerlo o que no haya sido hecho. Los equipos contruidos en estos últimos años en Estados Unidos o en Italia tienen la capacidad de engañar a cualquier tipo de misil conocido. Lo que sí es cierto es que las ECM instaladas en el *Sheffield*, siendo de una generación precedente, no tenían tal capacidad. Por tanto, aunque su radar hubiese descubierto e identificado como enemigo al *Super Etendard* argentino, el misil lanzado hubiera llegado al blanco sin ser estorbado.

Hace dos o tres años la industria inglesa también desarrolló un sistema ECM de nueva generación, que suplía las carencias de la vieja instalada en los buques de varios tipos, incluidos los *Sheffield*, pero por el típico recorte de presupuesto para la Defensa, la "Royal Navy" no pudo permitirse la compra de los nuevos sistemas, que fueron destinados sólo a los pocos buques de nueva construcción. La pérdida de varios buques y un cierto número de hombres ha sido el elevado precio que Inglaterra ha pagado por haber querido ahorrar en la adquisición de equipos vitales para la defensa contra la amenaza mortal de los modernos misiles anti-buque.

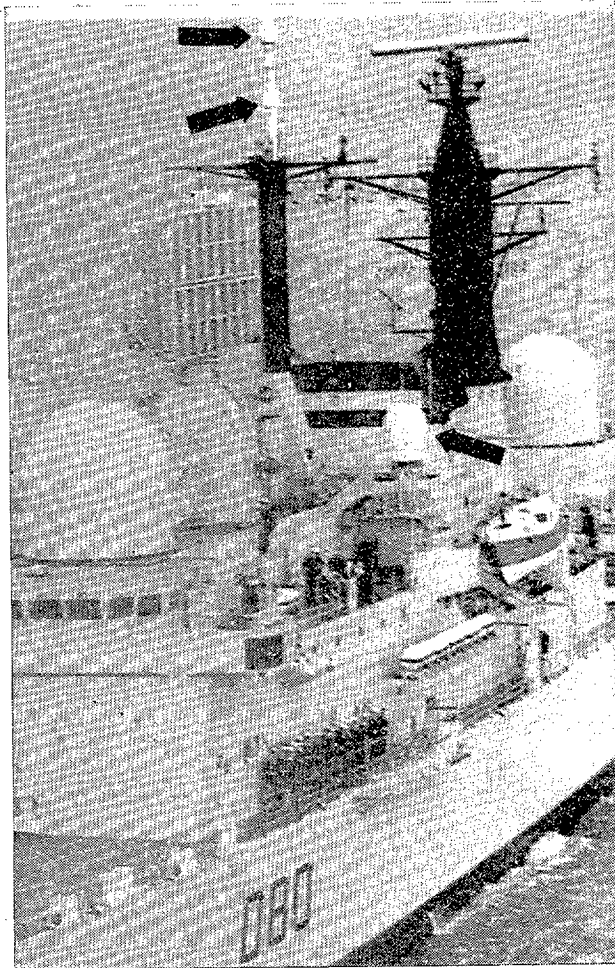
Es posible que la Marina inglesa haya utilizado "chaff" en esta operación, pero los fuertes vientos que constantemente reinaban en esa zona, lo dispersaron inmediatamente, sin llegar a causar ningún efecto. El empleo del "chaff", al que los ingleses han dado siempre mucha importancia, no puede ser considerado, especialmente para buques de unas ciertas dimensiones, como un sistema de autoprotección completo y ni siquiera como una alternativa al uso de los sistemas electrónicos, ya que los misiles modernos tienen la capacidad de distinguir un blanco "caliente" (como un buque, un avión, etc.) de uno "frío", como una nube de "chaff".

En el curso de las operaciones de desembarco en Puerto San Carlos la Marina inglesa ha perdido tres buques más como consecuencia de ataques aéreos, aunque éstos lo han sido con bombas convencionales de caída: el *Coventry*, la *Ardent* y el *Antelope*. Estas acciones fueron realizadas por aviones *A-4 Skyhawk* de la Aviación argentina y fueron posibles gracias al reconocimiento aéreo, que, a costa de grandes sacrificios, ha controlado casi siempre los movimientos de la fuerza de ataque inglesa.

La táctica adoptada por los pilotos argentinos fue simple e inteligente. Con la intención de saturar los sistemas electrónicos de los buques y degradar su capacidad de reacción, el ataque lo realizaban varios aviones, de 4 a 10, todos contra un objetivo único. La presencia de tantos aviones, llegando a baja cota, protegiéndose de los radares de las montañas, ponía en crisis la capacidad de reacción del buque víctima, cuyo radar, con su capacidad reducida por las altas costas del canal, no conseguía tener bajo control tantos aviones procedentes de varias direcciones.

También contra el portaaviones *Invincible* se desarrolló un ataque aéreo con una táctica similar. El *Invincible* estaba a 95 millas NE de Puerto Argentino, de donde despegaban sus *Sea Harrier* para atacar objetivos en las islas. En la acción participaron dos *Super Etendard* de la Marina, cuatro aviones *A-4 Skyhawk* y seis cazas, todos ellos de la Aviación, que tenían por misión engañar, distraer y saturar el radar del buque inglés. Antes del ataque de los *Super Etendard*, los *Skyhawk* y los *Dagger*

se aproximaron desde el E, esquivando la defensa aérea terrestre y atrayendo sobre ellos la atención de los radares y de los interceptadores del *Invincible*. Simultáneamente a la acción de virar 180° para volver a la base, se producía el ataque con el *Exocet*. Se lanzó sólo uno,



Detalle de la antena de contramedidas electrónicas de la fragata HMS Sheffield.

ya que en el otro se averió el sistema de lanzamiento. Según los argentinos, el misil lanzado alcanzó al buque, pero los ingleses no lo han admitido.

En estas acciones, la Aviación argentina, a pesar de la habilidad y el valor de sus pilotos, perdió, por lo menos, un tercio de sus aviones. A esto contribuyó el hecho de que los aviones argentinos no tenían equipos de GE, excepto los *Super-Etendard* y los *Dagger*, que sólo disponían de RWR franceses e israelitas. El sistema de defensa aéreo de los buques que apoyaron el desembarco ha resultado de eficacia inferior a lo esperado.

La elección de la zona de desembarco de Puerto San Carlos permitió efectuarlo con mar relativamente tranquilo, pero puso en crisis el empleo del radar antiaéreo, al quedar reducido su alcance por la vecindad de la costa. Además, el sistema de defensa de punto, como el *Sea Wolf*, quizá por estar aún en fase experimental, no ha brillado por los resultados obtenidos. Los ingleses han anunciado que uno de ellos, lanzado por el *Broadsword*, había destruido un *Exocet*, mientras los argentinos lo han desmentido.

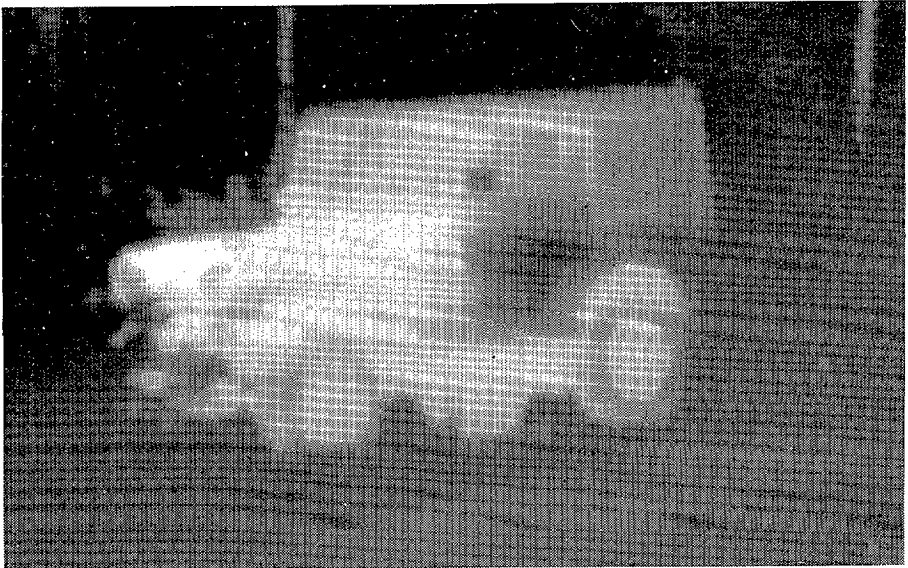
Por otra parte, los argentinos han anunciado haber hundido el *Brillant* y el *Plymouth* y haber averiado el *Hermes*, la *Aurora* y dos naves de desembarco. No todo esto ha sido admitido por los ingleses. Es significativo el hecho que tres de los cinco buques hundidos estaban actuando en el momento del ataque en misión de buque "picket radar". Esto demuestra que contra los aviones argentinos que operaban a baja cota, ni el radar de descubierta aérea ni los sistemas de Guerra Electrónica pasivos (ESM), ni los misiles para la defensa de punto han funcionado como debían. Si a estas lagunas se añade la insuficiencia de los sistemas de ECM anti-misil, el hundimiento de tantos buques de guerra puede ser definido como un "Pearl Harbour tecnológico".

Pasando al hundimiento del *General Belgrano*, nos podemos preguntar qué pueden hacer este tipo de buques contra los modernos torpedos filoguiados. El hundimiento de un buque de estas características, sin ninguna protección antisubmarina, no supone una sorpresa, pues no podía terminar de otra forma. La Marina argentina no estaba en condiciones de hacer la lucha antisubmarina contra los submarinos nucleares, que con el hundimiento del crucero, dejaron claro de qué lado estaba el dominio del mar. La preocupación por los submarinos nucleares la tienen las mayores Marinas, que dedican ingentes recursos a la instalación de cortinas de sensores acústicos subaqueos, dirigidos por ordenador, y otros muchos medios derivados del progreso tecnológico que pueden descubrir a los sumergibles bastante tiempo antes de que puedan atacar.

Hay que dejar claro que en las operaciones de desembarco y sucesivas para la reconquista, las fuerzas inglesas tenían una clara superioridad sobre las argentinas, especialmente en sistemas electro-ópticos de visión nocturna. La causa del rápido colapso de la defensa tuvo uno

de sus orígenes en que los infantes de Marina y los paracaidistas ingleses, al disponer de intensificadores de luz y de sistemas infrarrojos en sus armas individuales, pusieron a los ingleses en unas condiciones de absoluta ventaja en el combate nocturno.

Pero para el éxito de las operaciones terrestres fue determinante el desembarco del sistema de misil antiaéreo de baja cota *Rapier* y los carros armados. Cuando éstos entraron en acción, la suerte del cuerpo expedicionario argentino estaba clara: el adiestramiento, la experiencia y la determinación de los infantes y los paracaidistas hicieron el resto. "Será un paseo", dijo el almirante Woodward, comandante de la fuerza de ataque, cuando se dirigía a las Malvinas, a velocidad "diplomática". Esta frase ha resultado hoy desafortunada, teniendo en cuenta cómo se han desarrollado los acontecimientos.



Vehículo militar visto de noche con rayos infrarrojos.

Entre los errores más evidentes cometidos podemos citar, como ejemplo, el haber ignorado que los argentinos disponía ya de cinco sistemas *Super Etendard*, y que el grado de entrenamiento y el valor de los pilotos argentinos eran extraordinarios.

No puede negarse que los ingleses no estaban preparados cuando el 2 de abril de 1982 los argentinos invadieron las islas. Signo de preparación de la inminente invasión no faltaban, tanto es así que la URSS lanzó la víspera un satélite geoestacionario de vigilancia sobre las Malvinas, seguido en días sucesivos del lanzamiento de unos quince satélites-

espía de la serie "Cosmos" y una nave espacial con un radar que utiliza energía nuclear, que puede localizar la posición general de una flota y la situación de cada unidad de la formación. Parece ser que, por lo menos a nivel estratégico, los argentinos recibieron de la URSS información de carácter general sobre los movimientos de las fuerzas inglesas.

Los ingleses, sin embargo, que disponían de informaciones suministradas por los Estados Unidos y que tenían acceso a las redes NATO de escucha y descripción, no acertaron en su evaluación, tanto a nivel político como militar. Una grave deficiencia de la fuerza de ataque era la falta de superioridad aérea. Es muy probable que si hubiesen dispuesto de aviones tipo *Awacs*, los aviones *Super Etendard* no hubiesen llegado a la posición de lanzamiento.

Conclusión.

A pesar del gran desarrollo de la GE a que hemos asistido en estos últimos decenios, ha ocurrido, una vez más, que al inicio de un conflicto los dos contendientes se han encontrado impreparados en este sector.

En el campo aeronáutico le ocurrió a los americanos al inicio de la guerra del Vietnam, cuando sus aviones se encontraron de frente a la amenaza de los *SAM-2*. Al disponer de contramedidas apropiadas, las pérdidas disminuyeron significativamente. Después, sucedió lo mismo en 1973 a los israelitas cuando se encontraron impreparados ante los *SA-6* y los *SA-7*. También allí fueron las contramedidas electrónicas las que salvaron la maltrécha aviación de Israel. En el campo naval hemos visto en 1967 como un *Stix* lanzado por los egipcios hundía al *Eliat*, frente a Alejandría, y algunos años después, en la guerra indo-pakistaní, otros misiles idénticos, lanzados desde las patrulleras indias, hundían varios buques ante Karachi. Pero en 1973, durante el conflicto árabe-israelí, se lanzaron por lo menos 52 *Stix* contra los buques israelitas desde los egipcios y sirios, siendo todos ellos engañados y desviados por los buques israelitas, que habían sido equipados con eficaces ECM.

También los ingleses han cometido el mismo error en las Malvinas, al menos en el caso del *Sheffield*, que es el que ha dejado una huella mayor. Su equipo ECM no tenía los requisitos de automatización y computerización necesarios para analizar e identificar instantáneamente las emisiones EM, e interceptar y señalar con suficiente anticipación la llegada de un misil que vuela a ras de agua, a una velocidad próxima a la del sonido y que pone en funcionamiento su radar sólo pocos segundos antes de llegar al blanco.

El equipo ECM instalado en el *Sheffield* no fue concebido para luchar contra misiles dotados de ECCM como las del *Exocet*, sino sólo contra los misiles (rusos la mayoría) contemporáneos a la construcción de estos buques. Además, no puede excluirse que su perturbador no sólo no haya conseguido oponerse, sino que lo haya atraído, dado que el

Exocet dispone de ECCM que lo guían a la fuente de perturbación. Para los argentinos vale también este razonamiento, por lo menos en lo que a los aviones se refiere.

A excepción de los *Super Etendard* y de los *Dagger*, que disponían de RWR, los demás no tenían ningún equipo de GE. No es una casualidad que no se haya abatido ninguno de estos aviones, mientras se han abatido o perdido 29 *Skyhawk*, 23 *Mirage III*, 9 *Pucara*, 5 *Aermacchi*, 2 *Camberra* y 9 helicópteros, aunque en las fechas en que escribimos, julio, estas cifras no han sido confirmadas.

De los combates de las Malvinas pueden sacarse las siguientes enseñanzas de carácter general:

— Frente al continuo progreso de las técnicas de guiado de los misiles se hace indispensable que los sistemas de GE estén continuamente actualizados para poder contrarrestar los últimos tipos de amenaza.

— Para suplir la falta de detección radar a baja cota debe disponerse de sistemas IR, capaces de descubrir el misil no sólo en el momento del lanzamiento sino a lo largo de su recorrido.

— Disponer de una adecuada defensa de punto con el fin de tener una última posibilidad cuando el misil está ya a muy corta distancia.

— Disponer de "lanza-chaff", que permiten, si el buque es pequeño y el viento no es fuerte, confundir al radar del misil y atraerlo, salvando el buque.

— El brazo de la GE de un buque o de una formación debe ser alargado mediante aviones o helicópteros, que permiten un alcance mucho mayor. Un helicóptero con GE entre el buque y el enemigo, no sólo detecta la amenaza con mayor anticipación sino que puede perturbar el radar de búsqueda del adversario.

— Debe impedirse, en cualquier caso, que un avión o buque hostil llegue a distancia de lanzamiento de sus misiles antibuque. Para ello son necesarios aviones tipo *Awacs*, *Nimrod*, etc., y sistemas de GE sobre aviones y helicópteros, buques "picket radar", submarinos de vigilancia y aviones interceptadores.

— Una fuerza de ataque como la enviada a las Malvinas está desequilibrada operativamente al estar privada de un apoyo aéreo adecuado. Hoy sólo puede hablarse de formaciones aeronavales y no de navales, al haberse convertido el avión y el helicóptero en los ojos avanzados de los buques y de sus armas de defensa.

— Contra los misiles anti-buque debe organizarse una defensa mutua, con todos los sistemas "soft-kill" y "hard-kill" de los buques y de los medios aéreos, integrados en un sistema de Mando y Control que proporcione un apoyo recíproco contra la amenaza.

— Deben potenciarse los servicios secretos de información de carácter operativo, con el fin de conocer, desde los tiempos de paz y mediante reconocimiento electrónico, los parámetros de las nuevas amenazas.

— Potenciar las estructuras para la investigación a nivel nacional, de modo que puedan desarrollarse las tecnologías necesarias.

— Deben reexaminarse los conceptos actuales de construcción naval, para hacer a los buques menos vulnerables a las armas modernas.

Volviendo al tema específico de este artículo, debemos recordar que las ECM son auténticas armas defensivas, pero su existencia no es tangible ni pueden ser vistos sus resultados en tiempo de paz. Quizá por esta razón, la GE no recibe siempre el aprecio que se la debe. Naturalmente, nadie puede afirmar categóricamente si una ECM podrá funcionar o no en el momento del inicio de las hostilidades con un país tecnológicamente muy avanzado. A causa de esto son muchos los que tienen mayor confianza, para contrarrestar la amenaza, en el empleo de cañones y ametralladoras y desde hace poco tiempo, en el misil antimisil. Son armas que se ven, hacen ruido y todos las entienden.

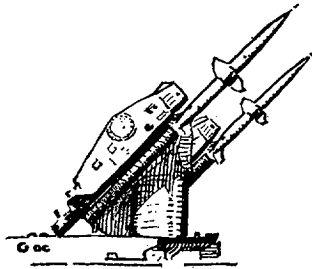
Pero después, sistemáticamente, pasa lo que siempre ha ocurrido al inicio de los últimos conflictos: los equipos de GE no están disponibles. Otro error en el que caen muchos es en el de creer que la superioridad electrónica es un hecho estático y que se puede garantizar el éxito por el simple hecho de disponer de un determinado número de equipos de GE. Dada la incesante y rápida evolución tecnológica a la que asistimos día a día, la amenaza de las armas dirigidas electrónicamente se perfecciona más y más. Un equipo de GE de hoy puede no ser el adecuado mañana, por lo que se impone poner al día continuamente los sistemas propios de ECM.

Cuando en la central operativa de un buque o en la cabina de una aeronave el comandante ve aparecer en la pantalla de GE una señal que le dice que un radar hostil lo está iluminando, quiere decir, casi con certeza, que en unos pocos segundos un misil le alcanzará. En estos segundos su vida, la de su tripulación y el éxito de su misión quedarán fiados a la capacidad de identificar instantáneamente el tipo de radar del misil y poner en acción la apropiada contramedida electrónica. Sólo si los sistemas de GE de que disponen están en condiciones de dar una respuesta inmediata y completa, el éxito de la misión y la vida de la tripulación estarán en gran medida asegurados. La acción de asignar a los buques o a los aviones esta capacidad es ardua y costosa, pero vale su precio. Frente al costo de un buque moderno de guerra o de una aeronave sofisticada, y todavía más, de una tripulación adiestrada, el gasto de los sistemas necesarios de GE es un reducido tanto por ciento del costo total.

Además, estas acciones deben ser emprendidas y preparadas en tiempo de paz, pues de lo contrario el tributo a pagar en el momento del inicio de las hostilidades será muy pesado y la laguna irrellenable. El ambiente en que una fuerza debe operar hoy está cada día más lleno de medidas y contramedidas electrónicas, infrarrojas y electro-ópticas que la acechan y la engañan, degradando y hasta anulando toda su

capacidad. Para evitarlo, la inteligencia y la fantasía del hombre debe inventar continuamente las contramedidas apropiadas.

Por consiguiente, las modernas operaciones militares, para tener una probabilidad de éxito adecuada deben ser vistas y planificadas, cada día más, con una óptica de GE, que se ha convertido en el eje sobre el que gira la actual revolución tecnológica. La Guerra Electrónica es hoy el elemento principal de los instrumentos puestos a disposición del comandante de un teatro de operaciones, tanto terrestre como naval o aéreo, para conducir con éxito las operaciones contra los sistemas de mando y control enemigos, asegurando, a la vez, una capacidad de supervivencia adecuada a sus fuerzas. En particular, los sistemas de armas instalados en los aviones, en los buques o en tierra, deben estar en condiciones de destruir la fuerza adversaria antes de que ésta pueda destruirlos en la fase de penetración. Para que esto ocurra es indispensable que tales sistemas de armas posean una serie de dispositivos de Guerra Electrónica en condiciones de neutralizar o degradar temporalmente la capacidad de la defensa enemiga.



CONCURSO DE PORTADAS PARA LA «REVISTA GENERAL DE MARINA»

A partir del número correspondiente al mes de enero de 1983, las portadas de la "Revista General de Marina" serán diferentes cada mes y consistirán en una ilustración en color de tema marítimo español. Dicha ilustración podrá ser una fotografía del natural, un cuadro, un grabado o un dibujo.

Para poder contar con el mayor número posible de ilustraciones se abre un concurso entre los suscriptores de la "Revista" con arreglo a las normas siguientes:

PRIMERA.—Para participar en el concurso, bastará con la condición de ser suscriptor de la "Revista".

SEGUNDA.—La participación consistirá en enviar a la Dirección de la "Revista" tres fotografías en color del tamaño 20×25 centímetros de un tema naval español, sin limitación de otras condiciones. Cuando se trate de cuadros, grabados, dibujos, etc., se enviarán las fotografías en color correspondiente del tamaño mencionado. Las fotografías vendrán acompañadas de un "pie" explicativo. Por razones de formato se prefiere que la dimensión vertical de la fotografía corresponda a la mayor de la portada.

TERCERA.—Se establecerán diez premios de la misma categoría, correspondientes a las diez fotografías que un jurado, nombrado al efecto por la Dirección de la "Revista", considere las más adecuadas para ser publicadas como portada de la "Revista".

Los premios consistirán en la publicación, en la contraportada, del nombre del autor, con el pie correspondiente, y la entrega de 5.000 pesetas a los ganadores.

CUARTA.—La "Revista" bonificará con la cantidad de 500 pesetas a los autores de las fotografías no premiadas, quedándose con la propiedad de ellas, así como de las premiadas.

QUINTA.—La recepción de fotografías se cerrará el día 31 de diciembre de 1982.

DOS ASPECTOS DE UNA CRISIS

Abelardo VAZQUEZ CARRILLO



CCIDENTE acaba de aceptar y está conviviendo con una delicada situación de riesgo para su seguridad actual y futura.

Esta puede ser la introducción al comentario que pudiera hacerse sobre la crisis de las Malvinas, o Falkland, según el punto de vista, y, que sin duda, y prescindiendo de las razones más o menos poderosas para que tanto argentinos como ingleses pongan en juego esa resuelta determinación que está caracterizando al conflicto, constituye un acontecimiento penoso para Occidente.

A mi juicio existen tres razonamientos aducibles que justifican el calificativo de penoso que acabo de emplear en relación con la crisis de las Malvinas; razonamientos que, por otra parte, están interconectados entre sí. El enunciado de los riesgos podrían ser los siguientes:

— Debilitamiento de la causa de Occidente al producirse el enfrentamiento de posturas y actitudes que pudieran llevar a una división del mundo occidental, preludio de su desmembración.

— El enfrentamiento armado en el seno de Occidente entre naciones del mismo bloque, supone o puede interpretarse como el deseado justificante de las acciones previamente emprendidas y a las que están en proyecto por el bloque opuesto, e incluso pueden dar paso a la ampliación del involucramiento soviético, a través del lóbulo sudamericano, de Occidente.

— Existe, por último, el riesgo, de gravedad extrema, de la posible internacionalización del conflicto, que nos pudiera llevar a un nuevo desastre mundial, o en otro caso, al establecimiento de una nueva zona de crisis permanente en las entrañas de Occidente.

Es indudable, y los hechos actuales así lo corroboran, el solidario apoyo de Europa a la causa de Inglaterra, demostrada tanto por la definida inclinación americana como por las declaraciones y actitudes de la OTAN y la CEE en respaldo de la tesis británica.

No menos evidente, aunque quizá no tan elocuente y concreta, es la toma de posturas de todos los países sudamericanos en favor de los derechos argentinos.

Estas circunstancias, por sí solas, ya suponen una clara divergencia entre ambos lóbulos de un mismo espacio geográfico, y sobre todo de un mismo ámbito histórico, social y cultural; de un espacio donde tenemos una misma idea general de entender la vida y de entendernos y relacionarnos unos con otros, prescindiendo de los regímenes políticos imperantes en cada nación, aun cuando se haya querido contraponer los regímenes democráticos y de libertad de Europa con los autocráticos y dictatoriales de América, alegando esta contraposición como causa justificante del conflicto de las Malvinas.



El mundo occidental está sometido desde la terminación de la segunda guerra mundial a una constante y cada vez más persistente presión por parte de la Unión Soviética, cuya finalidad es la expansión del socialismo soviético a lo largo de todo el orbe, y más concretamente la invasión o el envenenamiento de Europa por este virus oriental. Dicha presión tiene su concreción en los últimos tiempos en diversos sucesos ante los que el mundo occidental ha soportado estoicamente la penetración soviética sin apenas ofrecer reacción o resistencia. Considérese los siguientes aspectos determinantes del problema:

— El magnífico desarrollo de la potencia naval soviética, consecuencia de un estudiado análisis de las necesidades estratégicas para llegar a conseguir el objetivo propuesto, circunstancia en la que la URSS ha aventajado a Occidente, y especialmente a Europa, donde aún no hemos llegado a valorar la importancia de lo naval en un mundo que se ha convertido en un solo escenario estratégico con diferentes teatros perfectamente interconectados.

La flota soviética del norte, en la península de Kola, y el despliegue hacia Occidente de la misma, ha creado de hecho un nuevo “flanco norte” a lo largo de Groenlandia, Islandia y el Reino Unido.

La flota soviética tiene capacidad para perturbar las comunicaciones de la OTAN en el Atlántico, favoreciendo e incrementando la capacidad ofensiva del Pacto de Varsovia.

En el Pacífico, la URSS cuenta con la mayor flota del mundo, con unos 300 buques allí desplegados, y por tanto con capacidad para cerrar las comunicaciones marítimas en caso de guerra.

La URSS aumenta sin cesar su flota de submarinos, su aviación naval de gran radio de acción y sus unidades anfibas, en un volumen que excede de la sola voluntad de actuar en todos los mares como potencia mundial y de las exigencias de su propia seguridad

— El potencial nuclear soviético en la frontera común es una amenaza estratégica a la OTAN en Europa, a la que por parte occidental no puede oponérsele nada comparable por el momento. Si a esto se une la apabullante superioridad convencional que le da posibilidad para presionar e incluso desencadenar conflictos que le proporcionen ventajas estratégicas sin que se produzcan reacciones sustanciales por parte occidental, llegaremos a la conclusión de que en este frente, hoy pasivo, la URSS tiene la superioridad necesaria y suficiente para desencadenar un conflicto general con posibilidades de éxito, en el caso que así lo decida, como consecuencia de las ventajas que vaya obteniendo en otros frentes.

— El control conseguido, y en creciente desarrollo, de los orígenes de la energía y más concretamente de la zona del golfo Pérsico, donde la URSS tiene acceso directo a través de Afganistán, y asentamientos para el control de zona tan vital en Etiopía, Somalia y Yemen, además de influencias en Irak y Siria.

— El relativo éxito de la gran maniobra de mediano y gran alcance de envolvimiento de Europa por el sur, en Asia Menor y Africa. Esta circunstancia, unida a la anterior, le permite examinar la fortaleza de los límites meridionales de la OTAN, mantener una importante presencia naval en la zona y desestabilizar las fronteras occidentales de Egipto.

— La penetración o implantación de métodos terroristas y subversivos en Centroamérica a través de su avanzada, Cuba, está creando verdaderos problemas estratégicos a los EE. UU.; poco habituados a resolver situaciones de crisis en los alrededores de su territorio.

— La posibilidad, ya demostrada, de convocar y promover movimientos de masas en Europa, en favor del desarme y la neutralidad, introduciendo entre los europeos el sentimiento de que es más soportable una situación de sometimiento que el riesgo de una guerra devastadora en Europa.

— Y, en fin, la facilidad que encuentra la Unión Soviética para la infiltración ideológica, terrorista y subversiva en los permeables estados democráticos europeos, y al mismo tiempo el estímulo y ayuda a los países donde es factible la implantación de regímenes totalitarios.

El repudio de los países democráticos a los totalitarios en Occidente es el caldo de cultivo para conseguir la división de Occidente, y por tanto, la estrategia principal en manos de la URSS para que la desmembración de Occidente ofrezca las vías de penetración necesarias que conduzcan a la implantación del socialismo soviético en el mundo occidental.

Ante esta situación nada halagüeña los occidentales hemos cometido errores y no hemos conseguido encontrar el camino de la concor-

— El progresivo debilitamiento del grado de confianza mutua entre Europa y los Estados Unidos, que al mismo tiempo, o quizá por eso, hace dudar a los europeos de la voluntad de cooperación de EE. UU. en caso de ataque a Europa.

— La tendencia del europeo, o por mejor decir de la opinión pública europea, que se hace sentir en manifestaciones multitudinarias a la neutralidad y al pacifismo, cuestión que indudablemente cuenta en las decisiones y actitudes de los gobiernos respectivos.

— La reciente represión en Polonia, que es la respuesta más clara a la crisis de Occidente y que retrasa nuevamente la búsqueda de soluciones acertadas y viables para el sufrido pueblo polaco

El conflicto de las Malvinas ha venido a sumar una nueva circunstancia, una baza servida a la URSS para su explotación inmediata, una nueva justificación de sus acciones de expansionismo y una prueba para el estupor de los europeos y americanos que ya parecen no entender nada de lo que está ocurriendo en el mundo. Es indudable que este proceso puede ocasionar la división del mundo occidental en dos nuevas facciones de las que una de ellas estará a merced del coloso ruso, y por ello mismo se acentuará la debilidad de la otra, de Europa, que se sentirá aislada en un momento en el que a pesar del esfuerzo realizado se está aún lejos de poseer la fortaleza para oponer una resistencia proporcionada a las apetencias soviéticas.

Si los soviéticos consiguen extender su influencia a través de Sudamérica, la separación estaría consumada y con ello Europa tendría su retaguardia amenazada y los Estados Unidos gozarían de menores posibilidades de acceso y auxilio a Europa.

La decepción argentina ante la certeza de una situación desfavorable para los intereses y la decantación de las posturas europeas y norteamericanas ante el conflicto, puede impulsarla, y de hecho ya existe algún indicio, a reclamar la ayuda militar soviética, proporcionando su intervención y la internacionalización del conflicto; cuestión esta de extrema gravedad porque para la Unión Soviética pudiera suponer una oportunidad no repetible a la vista de las debilidades económicas, sociales y también políticas que ya han tomado cuerpo en el amplio ámbito bajo su control y supervisión. Si se confirmara esta posibilidad, afortunadamente lejana a causa principalmente de lo excéntrico de la zona del conflicto y la lejanía de las bases y del despliegue soviético, estaríamos en los aledaños de una crisis mundial, o como decía antes, y esto sería probable, se crearía una zona permanente de crisis y una causa justificante para modificar o ampliar el despliegue soviético inficionando más y más a Occidente.



Pero existe otra vertiente del problema que conviene tratar, aunque sea someramente. Me refiero a la evidente demostración de fuerza de que ha dado prueba Inglaterra y al significado, uno de los significados, que ha querido darse a esta circunstancia y al inequívoco respaldo de Europa y Estados Unidos a la causa inglesa.

Evidentemente Inglaterra ha hecho gala de una determinación política y de una preparación y alistamiento naval realmente encomiables, e inmediatamente es necesario decir que Argentina no le ha ido a la zaga.

Pero de cara a la confrontación Este-Oeste no cabe duda que este magnífico esfuerzo naval inglés, alistando una considerable flota en tiempo mínimo, efectuando un bloqueo naval en una zona marítima alejada 8.000 millas de las islas británicas, y con una cadena logística problemática y deficiente, soportando un grado de pérdidas verdaderamente alarmante y descorazonador, lanzando una invasión con su Infantería de Marina en condiciones auténticamente difíciles, con un ritmo ofensivo realmente vivo, y en fin, manteniendo el esfuerzo a pesar de las adversas condiciones, incluidas las meteorológicas: supone una afirmación clara del poderío naval inglés de importancia indiscutible para la seguridad europea en el marco de la OTAN.

Y esta evidencia, unida a la necesidad de hacer patente que la Organización Atlántica es un bloque unido, homogéneo y donde se mantiene la misma determinación demostrada por ingleses para oponerse a cualquier intento soviético de agresión, es el justificante a la declarada e indubitable solidaridad europea. Salvador de Madariaga aduce que "el único riesgo de guerra procede de la debilidad de Occidente", y ateniéndose a esta afirmación, Europa y Estados Unidos, la OTAN, han evidenciado una solidez que hará reflexionar a su oponente sobre la viabilidad no sólo de aventurarse a lanzar una acción ofensiva, sino incluso a aumentar su presión sobre Europa y su zona de influencia.

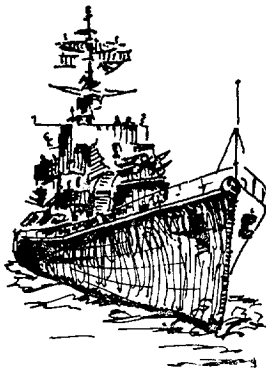
La incorporación de España a la OTAN, oportuna incorporación, contribuye en gran medida a incrementar la sensación de la voluntad europea hacia la integración y la máxima solidaridad supranacional, cuestión vital para Europa y sobre la que se han pronunciado recientemente diversas personalidades, entre las que ha tenido especial resonancia las declaraciones de nuestro rey en Aquisgrán. La reacción soviética referida nuevamente al inoportuno e impropcedente memorandum dirigido a España el pasado año, en términos igualmente amenazadores, y la circunstancia de que España es hoy por hoy la nación europea mejor situada, con mayor ascendiente sobre los países hispanoamericanos y por tanto la que puede intervenir en pro de una mayor integración y acercamiento de los mismos a la causa europea, son síntomas esperanzadores de un fortalecimiento de Occidente y su causa ante las presiones de la Unión Soviética.

Es absolutamente diáfano, y los hechos y no las declaraciones ma-

chaconas así lo demuestran, que en la OTAN predomina sobre cualquier otra consideración la idea de defensa ante una posible agresión. Pero de tanta evidencia como la anterior afirmación es que la URSS o Pacto de Varsovia se inclina más por la ofensa, la penetración, el envolvimento, la ingerencia, etc. Los hechos acontecidos en la misma Europa confirman claramente este aserto, a pesar de las declaraciones en pro de la paz y de la distensión, que no constituyen sino meras excusas para intentar disuadir a Occidente de todo esfuerzo mancomunado, militar o político, para garantizar su seguridad.



Como puede apreciarse, las consideraciones anteriores discurren por senderos contradictorios derivados del diferente enfoque de las ideas expuestas. Existen factores negativos para la integridad y cohesión de Occidente y quizá de la misma Europa, y de hecho la crisis de las Malvinas, a corto plazo, es un factor interno de desequilibrio y debilidad; pero también significa, junto con otros acontecimientos simultáneos, un factor de fuerza importante de cara a las relaciones Este-Oeste. Si se consigue evitar la tendencia a la persistencia innecesaria de posturas o actitudes negativas y desfavorables a la causa común, y se vuelve la vista al continente americano, con ánimo de reconstruir la integridad occidental y a la vez se mantiene y acrecenta la actitud solidaria de que ha dado pruebas Europa, se está en el camino de explotar al máximo los factores de fuerza a que antes se ha aludido.



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 citar la bibliografía consultada, así como indicar o remitir los gráficos o fotografías que puedan ilustrar los artículos.



ENSEÑANZAS DE UNA CRISIS



L lunes 14 de junio las fuerzas argentinas que ocupaban Puerto Argentino (estimadas en 9.000 hombres) se rindieron sin condiciones al general Moore, jefe de la fuerza expedicionaria británica que, el viernes 11, acosaba la capital de las islas Malvinas, estrechando cada vez más el cerco a que la habían sometido con la ofensiva desencadenada tras el desembarco en Bahía de San Carlos.

Sin embargo, con esta batalla ¿ha finalizado la crisis?

Creemos que no, que todavía quedan bazas que jugar; por parte argentina para reiniciar las rotas conversaciones orientadas a la descolonización, y por parte británica para forzar a la República Argentina a la firma de un documento en el que se reconozca la soberanía inglesa sobre los tres archipiélagos en litigio.

De cualquier modo, parece oportuno efectuar un análisis de las acciones llevadas a cabo desde el 18 de mayo, fecha de nuestro último comentario sobre la crisis, y de tratar de extraer consecuencias políticas, estratégicas y tácticas de un conflicto que, aunque absurdo por la trasnochada postura colonialista de uno de los contendientes, por el error de cálculo del otro y por la desproporcionada y sangrienta escalada a que se visto sometido, ha captado la atención del mundo en general y de Occidente en particular.

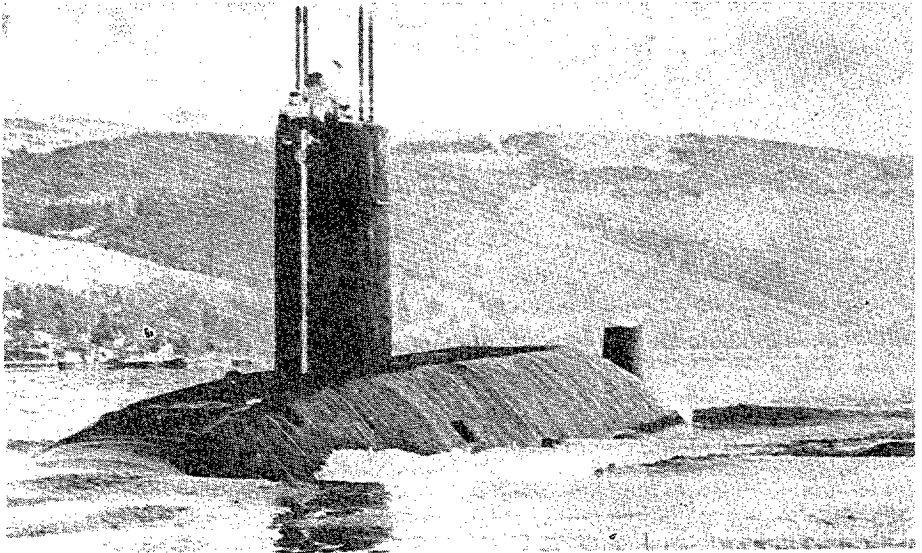
En nuestro anterior trabajo tratamos de analizar sistemáticamente todos los factores que intervienen en el conflicto a la luz de los datos que poseíamos en aquel momento (17 de mayo), pero algunos de esos factores han variado hasta el día de la capitulación por obra y gracia de la intervención de los hombres, y no sólo de los pertenecientes a las dos potencias en litigio.

Cuatro han sido las principales circunstancias que han incidido en los factores que apuntamos, y las vamos a analizar por el orden cronológico en que se han ido presentando en el campo de la crisis.

1.º *El ya mencionado error de cálculo de la Junta Militar argentina*, y en particular de su presidente, general Galtieri, reconocido por portavoces oficiales de la Junta en el momento de la capitulación. En el planteamiento de la resolución de todo problema operativo estamos acostumbrados a incluir el estudio de las posibilidades del enemigo bajo los puntos de vista de su probabilidad y peligrosidad, y sabemos que puede ser necesario el planteamiento de un determinado número de hipótesis que depende de la situación. Poniéndonos en la postura de analizar la ejecución aislada del puro problema que a Argentina se planteaba, una vez fijado el cometido de recuperar la soberanía de los archipiélagos objeto de sus reivindicaciones, al proceder al estudio de las posibilidades del enemigo estamos seguros que se tuvieron en cuenta la de que éste recibiera ayuda exterior y la, independiente de la anterior, de que intentara la recuperación de las islas por medio de la aplicación de la fuerza, lo que llevaría consigo el traslado a la zona de unidades navales capaces de llevarla a cabo, unidades de las que la *Royal Navy* disponía en el momento del planteamiento de la operación.

Estas posibilidades fueron, al parecer (según se deduce de las propias declaraciones de la Junta Militar), rechazadas, posiblemente por el grado de probabilidad que se les asignó. De cualquier modo, si se hubieran contemplado como hipótesis en su sentido positivo o negativo, debían haber dado lugar a planteamientos alternativos que evitasen su explotación como factor de sorpresa estratégica por parte de los británicos.

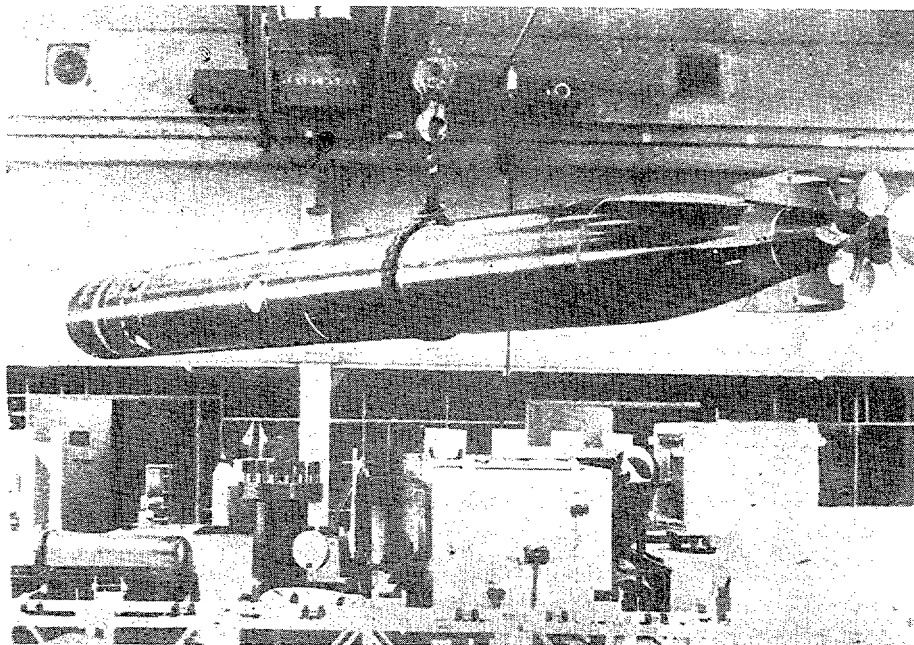
Si el razonamiento se plantea, no como un planeamiento operativo, sino como una maniobra de crisis, al iniciarse ya ésta con un *reto* que implicó el uso de la fuerza y situaba la crisis en el nivel superior, se exigía *un despliegue de la fuerza para lograr una concentración suficiente al objeto de "mantener una clara superioridad" en "todas las posibles zonas de acción del oponente"*, teniendo en cuenta todas las posibles alternativas en la *reacción* del adversario con objeto de anularlas; entre estas reacciones cabía contemplar la posibilidad y peligrosidad del acto de presencia del grueso de la *Royal Navy* en la zona de la acción, complementada, para contribuir a la anulación del reto, por otras acciones encaminadas a:



Submarino nuclear de ataque de la serie *Superb*, uno de los cuales hundió al crucero *General Belgrano* con dos torpedos tipo "Tigerfish".

- *Consolidar las alianzas o pactos de los que se es miembro.* En este sentido eran de esperar las presiones inglesas en los foros de la ONU, OTAN y CEE, como sucedió.
- *Obtener el apoyo del mayor número de países no implicados en la crisis.* En este contexto se encuadran la condena de la ONU, el apoyo de la OTAN (especialmente el más poderoso de sus miembros, Estados Unidos) y el embargo de importaciones por parte de las naciones de la CEE.
- *Fundamentar las acciones en el marco jurídico internacional,* lo que los británicos hicieron al someter el caso al Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.
- *Aplicar una estrategia general que permita la transferencia del esfuerzo de una estrategia particular a otra, aplicando como último recurso la estrategia militar.* Efectivamente, la señora Thatcher generalizó su estrategia proyectándola en los campos político y económico y recurriendo a la mediación de Estados Unidos, pero la fuerza militar de que disponía, su ciega confianza en ella y el carácter militar del reto la impulsaron, antes de agotar los otros medios, a la utilización de la fuerza y a escalar la crisis en este aspecto tan desproporcionadamente que mejor se puede hablar de guerra que de crisis a partir del desembarco de bahía de San Carlos, en la madrugada del día 21 de mayo.

— *Ganarse a la opinión pública*, cosa que la señora Thatcher consiguió, frente a las iniciales críticas del partido de la oposición, merced a su decidida actuación y al aspecto de *lucha de las democracias contra los abusos de las dictaduras* que supo dar al conflicto para mejor llegar al pueblo inglés y a los occidentales en general.



Torpedo "Tigerfish". Dos de estos torpedos hundieron al crucero argentino *General Belgrano*.

En resumen, Argentina no contaba con la capacidad de maniobra necesaria para obtener la superioridad en todas las posibles zonas o estrategias en que actuaba su oponente.

En el aspecto militar, porque su flota era incapaz de enfrentarse a la inglesa y la distancia de los aeropuertos del continente y la vulnerabilidad de los de las islas impedían una razonable permanencia de su superior fuerza aérea en la zona de acción. Solamente el ejército de Tierra y tropas destacadas en el archipiélago de las Malvinas mantenían la superioridad y se mantuvo, en número de combatientes, hasta la capitulación.

En los aspectos diplomático y económico, al fracasar el llamamien-

NOTA.—Las acotaciones en cursiva pertenecen al texto de la conferencia "Las crisis y su maniobra", de la E. G. N.

to al Tercer Mundo, Argentina sólo contaba con la OEA y su aspecto militar, el TIAR. Pero su miembro más poderoso, Estados Unidos, se había decantado hacia su aliado más oriental y poca ayuda podía esperar del resto de los que se inclinaron a su favor en ambos foros; voces de protesta por la situación colonialista, que nadie atendía, y suministro de ayuda económica militar, esta última orientada a la Fuerza Aérea, cuyas dificultades de actuación ya hemos comentado. Otras voces se alzaron en favor de la causa argentina, especialmente la española en la OTAN que, aunque fue comprendida, no obtuvo otro resultado que el puramente testimonial.

2.º *La eficacia de la Fuerza Aérea argentina* que, venciendo las dificultades de la distancia desde sus bases a la zona de acción y la meteorología adversa, y burlando los sistemas de detección y de defensa de zona y de punto de las fuerzas británicas, ha infligido al adversario graves pérdidas.

Independientemente del hundimiento del destructor *Sheffield*, que ya comentamos en otro trabajo, y de las averías producidas al portaaviones *Hermes* en la misma acción, la aviación argentina ha sido protagonista de espectaculares y eficientes ataques a partir de la fecha del desembarco británico en bahía San Carlos, tanto sobre objetivos terrestres como navales. Pero ha sido en estos últimos donde su actuación ha alcanzado el carácter de leyenda y ha merecido los mayores elogios por parte, incluso, de sus adversarios. No han sido tanto las máquinas como los hombres los que han sorprendido con su comportamiento y terrible eficacia a los mandos de la *Royal Navy*.

Volando a ras del agua para burlar a los medios de detección, tan bajo que los rociones limitaban la visibilidad de los pilotos, aviones de la Fuerza Aérea *Skyhawk* y *Mirage* precedían a los navales *Supercavitant* que portaban misiles *Exocet* y efectuaban ataque tras ataque a las unidades navales y blancos terrestres británicos. Las fragatas *Ardent* y *Antilope*, el destructor *Coventry* y el transporte de guerra *Atlantic Conveyor* se hundieron como consecuencia de estos ataques, siendo puesto fuera de combate temporalmente el portaviones *Invincible* y averiados de distinta consideración otras unidades navales británicas, entre las que se encuentran el crucero *Glamorgan*, tres destructores y ocho o nueve fragatas. (Versión argentina de las pérdidas inglesas. Londres ha reconocido los hundimientos que hemos mencionado).

Este esfuerzo, sin embargo, ha costado enormes pérdidas a la aviación argentina, cifradas, en fuentes inglesas, en 28 *Skyhawk*, 21 *Mirage*, 13 *Pucara*, 4 *Mentor T-34*, 2 *Camberra*, 1 *Macchi* y 1 *Hércules*.

Las pérdidas inglesas en aeronaves, según fuentes argentinas, han sido de más de 25 aviones *Harrier* derribados y 22 helicópteros destruidos o averiados. Los ingleses reconocen la pérdida de solamente 8 *Harrier* y 11 helicópteros, sin contar el material (se ha especulado

sobre 12 *Chinook* y 5 *Sea King*) embarcado en el *Atlantic Conveyor* en el momento de su hundimiento.

En resumen, el heroico comportamiento de la aviación argentina ha constituido un factor de gran peso y una auténtica pesadilla para los mandos ingleses en la zona, que han visto fracasar sus sistemas de defensa antimisil, basados casi exclusivamente en el *Sea Wolf*.

Sin embargo, la superioridad aérea, condicionada por los factores de distancia y meteorológicos a que ya nos hemos referido, no ha resultado decisiva (como al parecer confiaba la Junta Militar argentina), ni mucho menos, porque, a pesar de esas espectaculares acciones coronadas por el éxito, no se ha materializado su permanencia en los momentos y puntos clave, como fueron el desembarco inicial de bahía de San Carlos y los continuos refuerzos de la cabeza de playa que permitieron la posterior penetración de la fuerza expedicionaria británica.

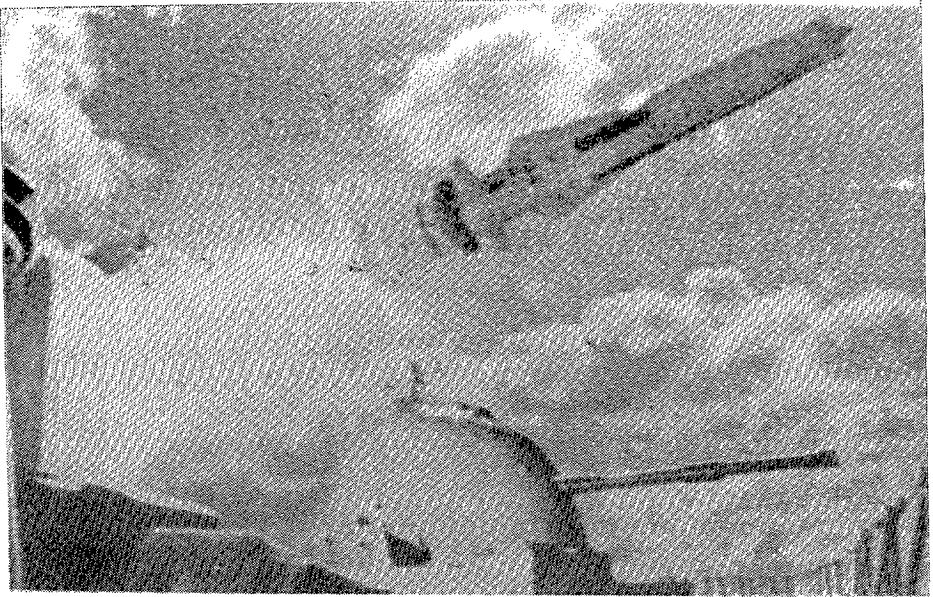
3.º *La actitud ofensiva de los británicos.* Habíamos comentado que no parecía fácil un inmediato desembarco de los efectivos británicos en las islas Malvinas, y basábamos nuestra hipótesis en la insoslayable necesidad, en las operaciones anfibias, de obtener previamente el dominio del espacio aéreo de la ZOA. También las condiciones climatológicas constituían un serio adversario a la hora de intentar el desembarco.

Sin embargo, los ingleses eligieron la alternativa que meteorológicamente más les favorecía, aunque en el lugar que podría haber resultado más peligroso y con la sola cobertura aérea que les podía proporcionar el único portaviones operativo de que disponían, el *Invencible*, con sus aviones *Sea Harrier* (posiblemente reforzados por los que había transportado el *Atlantic Conveyor*) y los helicópteros, de ataque que, en sus incursiones al aeropuerto de Puerto Argentino, dejaron fuera de combate a los aviones *Pucara* y helicópteros allí estacionados.

Las unidades inglesas, efectivamente, penetraron en el estrecho de San Carlos (de menos de 12 millas de anchura en sus embocaduras y de un máximo de 20 en la parte que comprende el fondo de la bahía del mismo nombre) que separa ambas grandes islas del archipiélago y, aprovechando las primeras luces y la niebla matinal del día 21 de mayo, lanzaron 1.000 hombres de Infantería de Marina al asalto de las abrigadas costas de la bahía de San Carlos, en la isla Soledad. La oposición argentina fue mínima y el momento crítico del desembarco se superó prácticamente sin oposición y bajo el apoyo de fuego de los escotas y helicópteros de la *Royal Navy*.

Otro asalto paralelo, al parecer en Fox Bay, al sureste de la isla Gran Malvina, fracasó a causa del denso minado de las zonas terrestres accesibles.

Indudablemente estas operaciones descritas en el estrecho de San Carlos fueron posibles debido a la falta de previsión argentina, que no procedió al minado de estas aguas restringidas ni a la instalación de



Momento del lanzamiento de un misil "Sea Dart" desde la proa de un destructor tipo *Sheffield*. Este misil ha sido la principal arma de defensa de punto de los buques británicos durante la pasada crisis de las Malvinas.

medios de defensa en sus costas, a pesar de haber dispuesto de un mes completo de libertad de maniobra desde el día de la ocupación hasta las primeras acciones de la fuerza inglesa en el Atlántico Sur.

Una vez consolidada la cabeza de playa, los británicos condujeron una rápida operación de progresión que, al mismo tiempo que se dirigía a la toma de la segunda población de la isla, Puerto Darwin y el aeródromo de Goose Green (del que posteriormente podrían operar los aviones VSTOL en el acoso a la capital), fue completando el cerco a la capital, donde se concentraban, en su retirada, las fuerzas argentinas.

Incorporados a la ofensiva los refuerzos de tropas escocesas, galesas y *gurkas*, trasladadas a la zona por el transporte *Canberra* (antes trasatlántico de lujo), el día 28 de mayo capitularon las guarniciones argentinas de Puerto Darwin y Ganso Verde y las posiciones británicas se establecieron en las proximidades de las colinas y montes que dominan la capital malvinesa. Nueve mil hombres constituían las defensas y un número estimado en siete mil los británicos que asediaban Puerto Argentino. La fundamental diferencia, que desvirtúa el resultado de cualquier conclusión precipitada de esta comparación, es que las fuerzas británicas estaban compuestas por soldados profesionales con una especial preparación y los argentinos, en su mayor parte, pertenecían a la recluta normal.

Las importantes averías sufridas por el portaviones *Invincible* en las acciones que ya hemos comentado, privaron a los ingleses del necesario apoyo aéreo y retrasaron el asalto final unos días, durante los cuales se libraron duros enfrentamientos en que unidades especiales inglesas (probablemente los *gurkas*) limpiaron los puestos de observación argentinos y se luchó por la posesión de los puntos clave que rodean la ciudad.

Fracasaron nuevos intentos de desembarco británicos, esta vez al NW de Puerto Argentino, debido a los ya comentados ataques de la Fuerza Aérea argentina y, finalmente, el 12 de junio, se produjo el esperado ataque inglés en busca de estrechar más el cerco, lo que lograron no sin librar duros combates. Un nuevo ataque, esta vez por la totalidad de los efectivos ingleses, provocó la capitulación de todas las fuerzas a las órdenes del general Menéndez.

4.º *La acción diplomática y ayuda de Estados Unidos* que, al contrario que en la crisis de Suez, en noviembre de 1956, ha apoyado en todos los foros internacionales la postura colonialista de Gran Bretaña.

El suministro de inteligencia y armas sofisticadas, facilidades de todo tipo en la base de Wideawake, de la isla de Ascensión, y el relleno en vuelo de los aviones que se incorporaban a la zona de operaciones (el caso de los *Harrier*) o efectuaban ataques a las posiciones argentinas desde aquella isla del Atlántico (bombarderos *Vulcan* de la RAF), facilitaron las acciones británicas. No resulta impensable que algunas de las unidades, especialmente aéreas, que actuaron durante la última fase de la guerra (permítasenos soslayar, en ocasiones, el término "crisis" a esta situación que tan lejos ha llegado en el uso de las armas) proviniesen del propio arsenal norteamericano.

El resultado final quizá hubiera sido el mismo sin la ayuda material (que no diplomática) de Estados Unidos, pero no cabe duda de que, para los argentinos, no ha resultado lo mismo enfrentarse a ese ingente y sofisticado arsenal de armas, apoyado por la capacidad logística norteamericana, que al solo potencial británico, por avanzada tecnología que poseyera, subordinado a las problemáticas posibilidades logísticas de Gran Bretaña en la zona de operaciones.

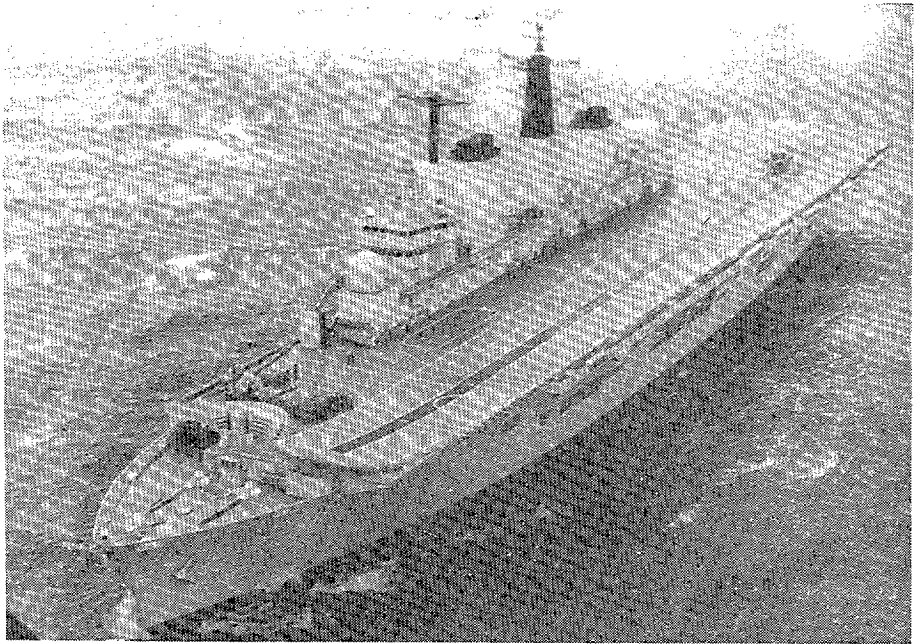
Consideraciones.

Argentina, merced a las presiones del mundo occidental, como ya hemos comentado, quedó frente a la crisis con el sólo apoyo diplomático de la mayoría de la OEA.

La reacción del gobierno argentino (cuyo presidente llegó a calificar de *traición* la actitud de Estados Unidos) y de su pueblo, antes y después de haber sido humillados por la derrota, no es precisamente de simpatía hacia lo que llamamos *mundo occidental*, y en la vuelta a la democracia que ha prometido la Junta Militar por boca del ya

dimitido general Galtieri, los partidos de izquierdas, y de ellos los más radicalizados, van a explotar, indudablemente, ese sentimiento de cara a las urnas.

La Unión Soviética nada tenía que perder y mucho que ganar como consecuencia de la crisis y, especialmente, tras la victoria inglesa. Esta nueva situación le deja las manos más libres en Argentina de lo que hubiera conseguido con un apoyo material a esa nación que le proporcionase una victoria o un acuerdo favorable, pues ésto hubiera fortalecido a la Junta y mantenido, al margen del agradecimiento, su comprobada aversión al comunismo. Esta habrá sido, sin duda, la razón de la pasividad soviética, y no comulgamos con la idea, que se ha expuesto en algún medio de comunicación, de que ha mediado un tácito acuerdo USA-URSS de no intervención en las respectivas zonas de influencia. El Salvador, Nicaragua, Guatemala, etc., avalan la tesis de no existencia o no respeto de ese acuerdo.



Portaeronaes *Invincible*, también averiado por la aviación argentina. En cubierta se puede observar un *Sea Harrier* listo para el despegue.

Estados Unidos retiró, a última hora, su veto en las Naciones Unidas a la propuesta de Panamá y España, y adoptó aquella postura (que tanto irritó a la señora Thatcher) porque veía el progresivo alejamiento de Sudamérica de su órbita. Ahora tendrá que desplegar todo su potencial diplomático y económico para tratar de borrar la imagen

que ha dado a sus vecinos del Sur y contribuir a encauzar ese proceso democrático argentino. La duda reside en si la primera potencia del mundo conserva aún el prestigio político necesario para salir airoso de la empresa.

Porque, indudablemente, esta crisis ha cambiado algo en el subcontinente americano, y quizá en todo el mundo. Las naciones que firmen tratados o convenios con Estados Unidos en el futuro no podrán dejar de meditar sobre los resultados del TIAR que, si fueron válidos al ser invocada su aplicación por la potencia del Norte, se convirtieron en humo cuando su interés correspondía a otro de los signatarios. Y no se puede alegar que se planteó una disyuntiva entre dos alianzas porque, mientras el área de aplicación de la OTAN no baja del Trópico de Cáncer, las Malvinas se encuentran en la zona específica del TIAR. La única razón válida (para nosotros) que podría alegar Estados Unidos como justificación de una abstención en el TIAR (nunca del apoyo a Gran Bretaña) sería que, al no reconocer la soberanía argentina sobre los archipiélagos del Atlántico Sur, podía considerar la acción argentina como una agresión que viola el artículo primero del tratado y, por tanto, no justifica la aplicación de su artículo tercero.

La mediación en la reapertura de negociaciones sobre la soberanía de las islas puede y debe ser el principio del camino al re acercamiento de las dos Américas, y así lo deseamos. Todavía siguen en pie las reivindicaciones argentinas, y este sangriento episodio reclama una urgente solución en aras de la paz definitiva.

En el terreno táctico ya hicimos con anterioridad algunos comentarios pero, tanto el posterior desarrollo de los acontecimientos como el sinnúmero de artículos que en la prensa han ido presentando conclusiones en este sentido, a nuestro parecer precipitadas y, en general, equivocadas, nos impulsan a profundizar en el tema.

Se han vertido ríos de tinta para expresar el impacto que la eficacia de los misiles *Exocet* ha causado en la opinión pública. El caso nis recuerda el del *Eliath*, al que en ningún trabajo sobre temas militares de aquella época dejó de mencionarse. Es un hecho la existencia de estas armas (y todavía no hemos visto en acción otras de mayor alcance y poder de destrucción) pero estos misiles no constituyen, ni mucho menos, armas definitivas en la guerra naval, como los misiles mar-aire tampoco significan la desaparición de la amenaza aérea para las flotas de superficie.

Se ha escrito que nos encontramos de nuevo ante la polémica entre el cañón y la coraza y que debe prestarse atención a la protección pasiva de las grandes unidades de superficie. En la era en que las armas antimisil han sido probadas experimentalmente y con éxito contra proyectiles de cañón, la coraza debe ser en parte sustituida por sistemas antimisil que incluyan detección temprana del misil o su pla-

taforma de lanzamiento, decepción electrónica o infrarroja y destrucción directa en la última fase del vuelo del misil.

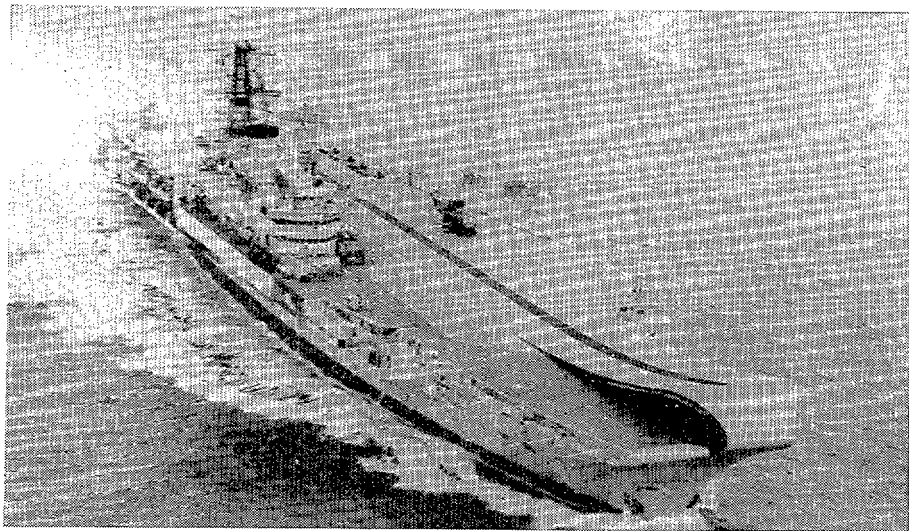
El hecho de la alta tecnología, necesaria para la consecución de estos sistemas, y su elevado precio, no los hacen asequibles a cualquier economía. Los sistemas de alerta temprana se basan hoy en la detección por satélite, AWACS o exploración aérea o de superficie, con el riesgo que ésta última encierra para las unidades que la llevan a cabo y el esfuerzo necesario para desempeñar estas misiones. Los sistemas de detección activa de la fuerza objeto del ataque sólo permiten disponer, en el mejor de los casos, de pocos minutos, que deben ser suficientes para dar lugar a la reacción electrónica o de las armas de destrucción.

Los equipos de detección de las unidades atacadas con misiles en la crisis que nos ocupa parece que funcionaron (el piloto del avión que lanzó sobre el *Sheffield* dijo haber recibido la alarma de una detección radar en el momento de lanzar); pero las armas utilizadas, el *Sea Wolf* en este caso, si se llegaron a lanzar, no hicieron blanco; aunque cada fabricante maximaliza las características de las armas que fabrica, parece que la orientación general de las Marinas, en este campo, es hacia los cañones de mediano o pequeño calibre y alto ritmo de fuego (de efecto de *perdigonada*) como el *Vulcan Phalanx* o el español *Meroka* que está proyectado para destruir al misil blanco entre 2.000 y 400 metros del buque propio con una probabilidad superior al 90 por 100. Este último sistema es el que está previsto comenzar a instalar en nuestras unidades en un plazo aproximado de tres años. La aviación de patrulla marítima y las aeronaves embarcadas, unidas a los "pickets", serán los encargados en nuestra fuerza naval de la detección temprana de raids aéreos o navales portadores de este tipo de misiles A/S y S/S.

Otra observación acerca del valor y vulnerabilidad de las grandes unidades navales: su actuación dentro del alcance de las unidades aéreas basadas en tierra debe hacerse con una especial atención al riesgo de ataques aéreos o de unidades sutiles navales enemigas y, por tanto, contando con la superioridad aérea en la zona de operaciones.

Un gran vituperado por la prensa en estos días ha sido el avión embarcado VSTOL *Sea Harrier*. Se ha dicho de él que no está capacitado para combatir contra aviones convencionales basados en tierra, y esta aseveración sólo se comprende si está respaldada por una total ignorancia del tema.

De su capacidad de ataque al suelo, sobradamente demostrada tanto en Puerto Argentino como en San Carlos y en el estrecho del mismo nombre, nadie ha dudado. Precisamente es un avión diseñado para estas misiones.



Portaeronaes *Hermes*, averiado por la aviación argentina durante los combates que siguieron al desembarco en Puerto San Carlos.

En las misiones de superioridad aérea, indudablemente, adolecen de dos defectos: su limitado techo de combate y su inferior velocidad si los comparamos con otros aviones "convencionales"; pero el primero de estos defectos no ha tenido repercusión alguna en la crisis que analizamos, pues todos los ataques de la Fuerza Aérea argentina se efectuaban a baja cota por su misión de ataque a las unidades de superficie de la flota británica.

En cuanto a su inferior velocidad (1,2 Mach, máxima), se ve compensada en combate por su muy superior aceleración y maniobrabilidad, proporcionadas por la posibilidad de orientación de sus toberas de empuje, que le permiten cambios rápidos de velocidad y de radio de evolución. El radar que montan, y los nuevos misiles que pueden lanzarse en posiciones "cara a cara", los capacita en misiones "todo tiempo" y los equiparan en el combate a cualquier otro avión de las últimas generaciones. Se puede decir que, una vez entablado ese combate, este avión tiene ventajas sobre todos o la gran mayoría de los actualmente embarcados o con base en tierra y, muy especialmente, si el oponente se presenta en una configuración mixta de defensa aire-aire y ataque al suelo que afecta a sus características de vuelo.

Su escaso tiempo de permanencia es otra de las causas que limitan su capacidad para la obtención y conservación de la superioridad aérea. La aviación argentina comprobó que la cobertura aérea de la fuerza naval británica consistía, normalmente, en una sola patrulla aérea de combate (CAP) que era relevada cada cuarenta minutos,

además de las alistadas en cubierta. Esto se debía a esa falta de permanencia que hemos comentado, al limitado número de aviones disponibles y, especialmente, a la falta de suficientes plataformas de lanzamiento.

Por tanto, no infravaloremos al *Sea Harrier*. Sin ellos la *Royal Navy* no hubiera podido cumplir la misión que la llevó al Atlántico Sur, pues una gran parte de los derribos que sufrió la aviación argentina lo fueron en combate con los *Harrier*, y éstos allanaron el camino hacia Puerto Argentino, a pesar de su reducido número y de las, muchas veces, adversas condiciones meteorológicas que hubieron de afrontar.

Conclusiones.

Del inicio, desarrollo y resultado del conflicto sobre el que se ha desarrollado esta crisis, se pueden deducir las siguientes conclusiones:

Políticas y estratégicas.

1. El conflicto de las Malvinas ha puesto de relieve la nula *voluntad* descolonizadora de la Gran Bretaña. Se puede augurar, por tanto, un mal futuro a las conversaciones que, sobre la cuestión de Gibraltar, se pretende mantener en Cintra entre las delegaciones británica y española. Ni siquiera nuestra integración en la Organización del Atlántico Norte va a servir para doblegar la intransigente postura inglesa, especialmente después del triunfo obtenido en las Malvinas sobre otra nación sometida al colonialismo británico.

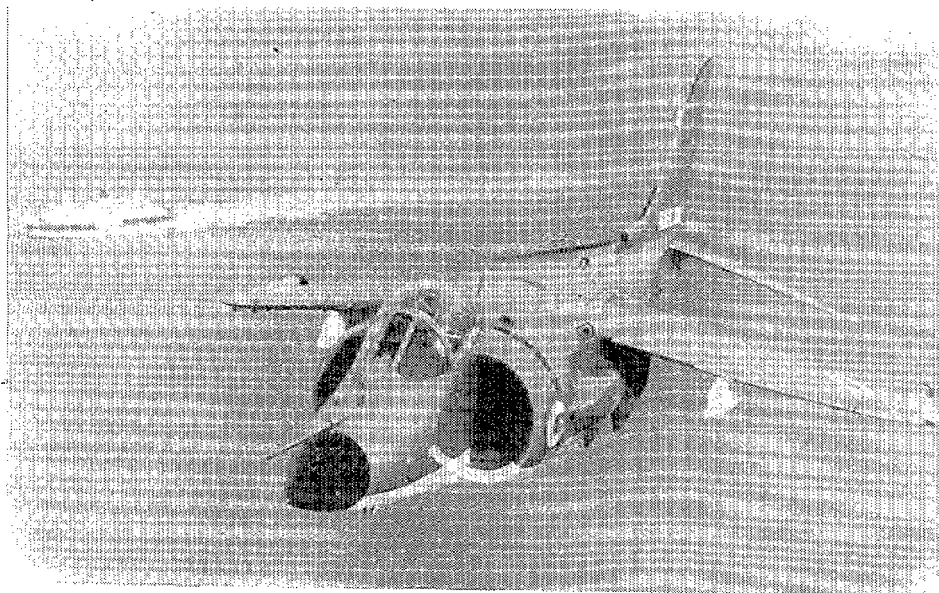
2. Independientemente de las razones y los responsables de la capitulación de las fuerzas argentinas, el hecho, ha repercutido moralmente en la Junta y el pueblo argentinos, hasta el punto que ya ha provocado la dimisión de sus cargos del general Galtieri. Ahora, con hombres nuevos en el poder no vinculados al origen del conflicto, puede reconsiderarse la promesa de Galtieri de una inmediata vuelta a la democracia. En cualquier caso puede plantearse de nuevo la tensa situación pasada, con el riesgo de la inclinación del pueblo a una postura opuesta a Occidente y, por tanto, más proclive a posturas tercermundistas, neutralistas y socialistas-marxistas. En el caso de unas prontas elecciones pueden fracasar estrepitosamente los partidos conservadores y prooccidentales.

3. El fallo, por parte de Argentina, en la operación del contexto global de la crisis, como ya hemos analizado, avala la tesis de la necesidad de estudiar un sistema metódico del planeamiento de las crisis, a todos los niveles, para garantizar la incidencia de cada reto o reacción en aquellos factores o estrategias particulares adecuadas y previendo las vulnerabilidades propias en las que pueda aplicar el adversario la presión de su correspondiente reacción.

4. En este aspecto de conducción de las crisis, Gran Bretaña ha dado una lección sobre el control centralizado al más alto nivel po-

lítico, del que partieron todas las órdenes e instrucciones, dirigidas al mando en la escena de la acción, que afectaban a aquellas actuaciones significativas en la escalada de la crisis, aunque nosotros consideremos desproporcionadas algunas de ellas.

5. La actividad y capacidad de maniobra, especialmente política, que ha demostrado Gran Bretaña en todos los campos de aplicación, constituye también una enseñanza a aprovechar por las autoridades responsables de naciones con tendencia a dejarse llevar por la acumulación de acontecimientos propia de las crisis.



Avión VSTOL *Sea Harrier* de la Armada británica.

6. En la misma línea de la anterior conclusión, es preciso extraer enseñanzas de la decidida, rápida y organizada forma en que Gran Bretaña ha movilizado su fuerza naval y requisado y reconvertido sus buques mercantes para capacitarlos en el desempeño de las misiones asignadas en el teatro de operaciones del Atlántico Sur. No basta, para alcanzar esa eficacia, con la capacidad de improvisación; es necesario preparar y mantener actualizados continuamente los planes de utilización y reconversión precisos para las posibles exigencias de los correspondientes planes estratégicos.

Tácticas.

1. De las fuertes bajas sufridas por la *Royal Navy* y la Fuerza Aérea argentina, tenemos que deducir lo que ya sabíamos; la aplica-

ción de la fuerza debe basarse en un potencial equilibrado, siempre que sea posible. Hoy día, a la vista de las amenazas, no se concibe la actuación de una fuerza naval sin cobertura aérea, ni la Fuerza Aérea está capacitada para explotar los éxitos parciales de sus intervenciones.

A las Armadas, por la extensión del ámbito de su actuación, debe dotárselas de sus propias unidades aéreas y plataformas de lanzamiento, en la medida que los presupuestos de la nación lo permitan, pero efectuando el sacrificio necesario para que estas unidades capaciten a la Armada para el cumplimiento de sus misiones.

Lo mismo podríamos decir de los distintos tipos de unidades aéreas del Ejército del Aire o de las necesarias al de Tierra para proporcionarle la flexibilidad y maniobrabilidad imprescindible en su actuación.

2. El avión VSTOL *Sea Harrier* ha demostrado su efectividad en misiones de ataque al suelo y de interceptación. La ausencia de radar de tiro en nuestros AV-8A ó AV-8B, comparado con los *Sea Harrier*, es un "hándicap" a la hora de las interceptaciones, pero su comportamiento, hasta el momento, en misiones de combate, puede calificarse de excelente.

3. La evidencia, ya probada en acción, de los misiles A/S y S/S, da carácter de urgencia a su adquisición e instalación en buques y aeronaves de la Armada que todavía no cuenten con ellos.

4. La misma evidencia de la conclusión anterior exige un impulso en la investigación, comprobación y puesta a punto del sistema antimisil *Meroka* para acelerar, en lo posible, su instalación en las unidades previstas.

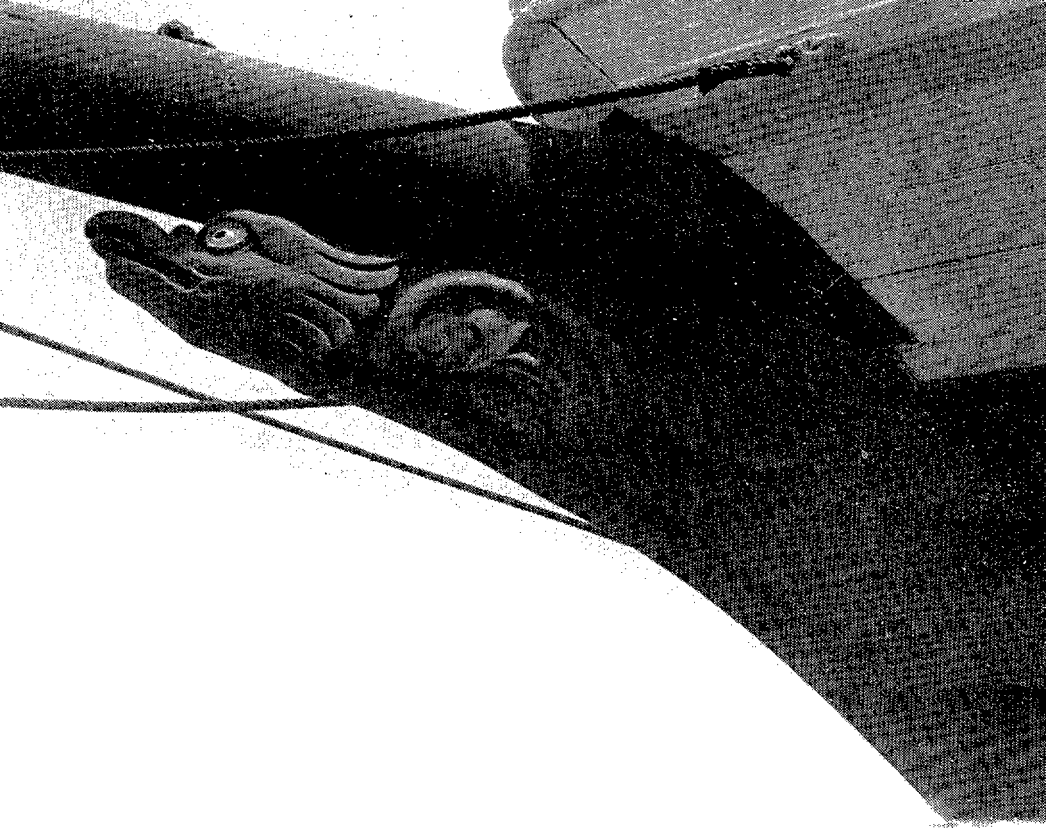
Comentario final.

No hemos querido titular *epílogo* a este comentario porque, cuando parece cerrarse la crisis en el terreno militar, se está abriendo otra en la política interna de esa nación hermana que es la República Argentina.

Consideramos que es responsabilidad de todo el mundo occidental, tanto de los pueblos y gobiernos que apoyaron su causa en esta crisis como de los que adoptaron la postura opuesta, ayudar en este crítico momento a esa nación a recuperar y a construir su futuro sobre unas bases sólidas, comprendiendo y contribuyendo a contrarrestar el actual resentimiento del pueblo argentino hacia una civilización que, siendo la suya, considera ha contribuido a infligirle una humillación al respaldar la actitud colonialista británica.

Enrique AMUSATEGUI DE LA CIERVA
José Luis GAMBOA BALLESTER





"Mascarón del pailebot *Cala Marsal*". Autor: Juan A. del Rivero.

LA ACTUACION DE LOS SUBMARINOS EN LAS MALVINAS, Y CONSECUENCIAS DEL CONFLICTO



EN los dos meses y medio que dura el conflicto de las Malvinas, los submarinos de uno y otro bando han intervenido únicamente en tres acciones de guerra.

Todos nos hemos hecho preguntas del estilo: ¿Qué hacen los submarinos? ¿Dónde están? ¿Por qué no atacan?

Sin datos y sin información, aventurar una respuesta a cualquiera de esas cuestiones es de una gran pedantería, lo que sí podemos hacer es estudiar los condicionamientos de utilización, describir las acciones en las que han intervenido y esbozar la utilidad de los submarinos en el conflicto.

Submarinos participantes.

Los argentinos comenzaron el conflicto con cuatro submarinos, dos del tipo 209 alemán, entregados en 1974, y dos tipo *Guppy*, americanos, que debemos suponer con grandes limitaciones inherentes a su edad.

Los británicos poseen, dejando a un lado los submarinos nucleares balísticos, seis submarinos nucleares de ataque tipo *Swiftsure*, dos tipo *Valiant*, tres *Churchill* y el veterano *Dreadnought*; asimismo, tienen dieciséis submarinos diesel entre los *Oberon* y *Porpoise*.

Condicionamientos.

Utilización de los submarinos británicos. Se puede presumir que la distancia entre las islas y la zona de conflicto impide la utilización de los submarinos convencionales. Poseen cincuenta días de autonomía y hay 8.000 millas de distancia; en el tránsito emplearían veintisiete días de ida y otros tantos de vuelta, y eso haciéndolo en superficie. Esta condicionante deja de ser verdadera en cuanto se efectúe un reaprovisionamiento en la Georgia del Sur o directamente de un buque en mar abierta.

Desechando los convencionales, los británicos todavía cuentan con once submarinos nucleares de ataque, de los que podemos considerar operativos seis o siete al comienzo del conflicto.

Los tránsitos de estos buques serían de unos dieciséis días a 20 nudos en inmersión, y su capacidad de víveres de alrededor de sesenta días, por lo que en zona podrían estar un poco menos de un mes. Con esas premisas podemos considerar que en zona pueden estar dos o tres submarinos de ataque a lo sumo, y esto suponiendo que los británicos descuidasen totalmente su participación antisubmarina en la Organización del Tratado del Atlántico Norte.

Los argentinos pudieron utilizar libremente sus submarinos, haciéndoles llegar a ocupar posiciones en superficie, etc., hasta la llegada de la Marina inglesa, que se produjo el 24 ó 25 de abril. A partir de ese momento los tránsitos comenzaron a hacerse con oposición, oposición que fue aumentando progresivamente, sobre todo a partir de la utilización de aviones *Nimrod* con reaprovisionamiento en vuelo.

Antes de la llegada de los buques de superficie de la Marina británica llegaron los submarinos de ataque; pero no consideró la posibilidad de un ataque antisubmarino por su parte (antes del ataque a las Georgias) porque dado el tipo de conflicto, en ese momento era simplemente *crisis*, la destrucción *secreta* de un submarino argentino no reportaría ninguna ventaja política a Gran Bretaña.

Las distancias del continente a las Malvinas, unas 400 millas, hacen que con velocidades de avance de cinco o seis nudos, tránsitos de cuatro días, los tiempos de permanencia en zona sean de veintidós días para los 209 y treinta y siete para los *Guppy*.

Si las autoridades argentinas establecieron algún tipo de prioridad de blancos, se debieron inclinar hacia los buques logísticos. Estos permanecían siempre más alejados para quedar por fuera del alcance de la aviación, elegirlos a ellos era alejar la zona de patrulla de los submarinos, la disminución de la permanencia en ella y, a la larga, una minimización de los resultados.

Las acciones.

Mientras intentaba desembarcar una sección de Infantería de Marina en las Georgias del Sur, el día 25 de abril, el *Santa Fe*, submarino argentino tipo *Guppy*, fue descubierto y atacado por helicópteros británicos. Gravemente dañado, su dotación lo varó, inutilizó y abandonó, siendo capturado por las fuerzas británicas en la bahía de Grytøien, cuando tomaron las Georgias.

La acción del submarino en superficie, parado, de día y en aguas en las que ya se había detectado la presencia enemiga, no es nada ortodoxa; pero sin juzgar su actuación, parece más un cálculo erróneo del servicio de Inteligencia argentino que del manejo táctico del submarino.

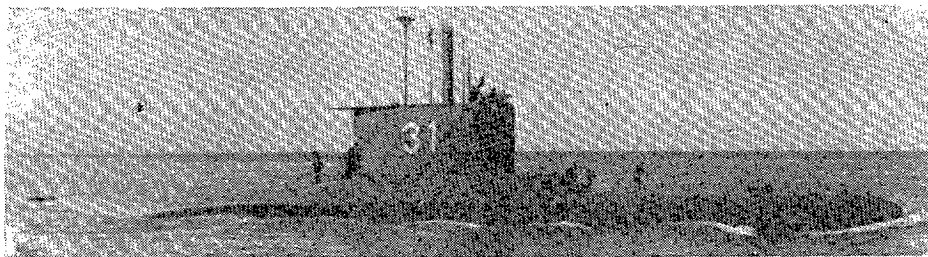
El 3 de mayo un submarino británico torpedea y hunde al crucero *General Belgrano*, en situación 5524S-6132W, fuera de la zona de exclusión. Esta zona fue fijada el día 7 de abril por el gobierno británico en 200 millas alrededor de las Malvinas contra los buques argentinos, y nuevamente refrendada el 29, cuando se advirtió que serían hundidos los buques que por ella navegasen, fuere cual fuere su nacionalidad.

El crucero iba protegido por dos escoltas, y en ningún informe consta que éstos detectasen la presencia del submarino, ni antes ni después del ataque.

Sin entrar en la moralidad del ataque, fuera de la zona de exclusión y sin declaración de guerra, el ataque demostró la capacidad de las comunicaciones de los submarinos con sus mandos en la Gran Bretaña, cuyo gobierno tuvo que autorizar el ataque después de que el submarino identificase y siguiese al crucero.

El 23 ó 24 de mayo, uno de los submarinos 209 argentinos atacó, en las proximidades de la entrada norte del estrecho de San Carlos, entre las dos Malvinas, a buques de la Marina inglesa cuando se dedicaban a reforzar la cabeza de playa con nuevos desembarcos. El ataque falla y es detectado, atacado y acosado por unidades antisubmarinas; finalmente, y después de tres días, consigue eludir la persecución y escapa.

El día 5 de mayo informadores de prensa británicos hablaron de un torpedeamiento fallido al *Invincible* por submarinos argentinos. Esto no fue confirmado por nadie y sólo prueba la psicosis que el hundimiento del *General Belgrano* había producido.



Submarino argentino *Salta*.

Otra acción que sí puede tener alguna relación con los submarinos es la siguiente: El día 9 de mayo se produce un cambio importante en la actuación de la Marina inglesa; los bombardeos sobre las islas, que desde el día 1 eran exclusivamente aéreos, empiezan a ser también navales, y a partir de esa fecha y hasta el desembarco, el día 20 de mayo, casi todas las noches la flota británica bombardeaba las posiciones argentinas en las islas.

Este cambio de actitud debió tener algún motivo oculto y descubierto por la Inteligencia británica, la falta de artillería de costa ar-

gentina en las islas y la no disponibilidad de los submarinos enemigos debieron tener su importancia en esta decisión que comprometía mucho la seguridad de la Marina británica, para conseguir muy pobres resultados. (Todos los observadores coinciden en la poca capacidad que para el bombardeo tienen los buques ingleses enviados al conflicto.)

Utilidad.

¿Y para estas pocas acciones es para lo que han servido los submarinos en el conflicto? No únicamente para esto; los submarinos "estaban" y por el mero hecho de "estar" han hecho muchísimo.

Por "estar" los submarinos británicos, y después de haber demostrado la decisión de su gobierno de utilizarlos, los buques argentinos quedaron bloqueados en los puertos del continente y su utilización negada, el 25 de Mayo controlado y la capacidad aérea argentina disminuida enormemente.

Por "estar" los submarinos argentinos, los británicos tuvieron que utilizar grandes medios antisubmarinos que mermaron su capacidad total. Aviones *Nimrod* desde Ascensión, los helicópteros *Sea-King* y los *Lynx*, etc.

El alejamiento y protección de los buques logísticos restó escoltas a la fuerza de ataque, y con ellos capacidad de defensa aérea y capacidad de fuego, y ya conocemos los resultados que esa merma ha provocado ante los ataques de la Aviación argentina.

El hecho de "existir" una fuerza, actúa sobre el enemigo condicionando su comportamiento, y este modo de actuar forzado puede ser utilizado en beneficio propio.

Cuando escribo esto, las fuerzas argentinas en las Malvinas se acaban de rendir y Margaret Thatcher se ha pronunciado sobre el futuro de las Malvinas, habla de mantener una fuerza de 3.000 hombres, varios buques y aviones y dos submarinos de ataque. ¿Para qué los submarinos? Sabe perfectamente, y la experiencia del conflicto lo ha demostrado, que dos submarinos nucleares de ataque son capaces de retener junto al continente a la Armada argentina, y sin ella la posibilidad de un nuevo ataque al archipiélago no existe.

De este conflicto se sacarán muchas enseñanzas militares y políticas, y servirá para producir cambios importantes en tácticas y estrategias, pero la primera y fácil conclusión es que un submarino atómico de ataque puede neutralizar con su mera existencia la Marina entera de un país de tipo medio.

Consecuencias generales del conflicto.

Veamos ahora, someramente, las consecuencias generales que se derivan de este conflicto.

El resultado de las confrontaciones tendrá graves, y posiblemente gravísimas, consecuencias económicas y políticas, tanto por las naciones implicadas como para las de su entorno, llegando incluso a modificar el equilibrio entre bloques.

En el plano doméstico debe servirnos de reactivo para:

- Estudiar los problemas que se han mostrado durante el enfrentamiento.
- Llegar a soluciones teóricas, ejercitar los resultados y volver a conseguir nuevas soluciones más acertadas.
- Crear doctrina, tomar decisiones sobre materiales e incluso sobre prioridades presupuestarias.

Una relación de los problemas planteados y que merecen nuestro interés y estudio podría ser:

- Estratégicos y tácticos:
 - Mantenimiento del principio de fijación de fuerzas y actuación estratégica de las unidades navales por el mero hecho de existir.
 - Influencia en la estrategia naval y en las tácticas de la *Descubierta* con satélites artificiales.
 - Influencia de los submarinos de ataque en fijación y bloqueo de una fuerza naval.
 - Condiciones de utilización y posibilidades operativas de los submarinos convencionales contra dispositivos navales, que por sus misiones tienen una movilidad errática.
 - Consideraciones sobre un número mínimo de submarinos para una actuación efectiva ante las condiciones del punto anterior.
 - Conveniencia de aumentar las plataformas para aeronaves disponibles en los buques de guerra, para aumentar las plataformas alternativas en los grupos de combate.
- Logísticos. Necesidad de aumentar rápidamente el número de buques disponibles:
 - Transformación de portacontenedores en portaeronaves.
 - Transformación de correos y transbordadores en transportes de tropas:

Refuerzos en la superestructura.
 Instalación de plataformas de vuelo.
 Equipos radio normalizados.

Embarque de personal de la Armada.

Elección de lugares para realizar la transformación y plazos de ejecución.

- Transformación de petroleros y aljibes en petroleros-aljibes de flota, consecución de una normalización nacional de combustibles, mangueras, etc.

— Necesidad de adecuar las armas:

- Necesidad de sistemas de armas capaces de neutralizar un ataque aéreo múltiple. Integración de los sistemas de una fuerza.
- Necesidad de sistemas de armas útiles contra misiles de gran velocidad y vuelo rasante.
- Posibilidad de adecuación de las armas de las aeronaves V-STOL para conseguir su utilización como interceptador.

— Adecuación de las comunicaciones:

- Adecuación de los sistemas de C³ para período de crisis.
- Aumento de posibilidades de comunicaciones con submarinos.

— Mejora de la seguridad interior de los buques:

- Utilización de materiales de construcción de superestructuras más resistentes al fuego.
- Sistemas automáticos de contraincendios, enfriadores instantáneos, posibilidad del uso preventivo de la "ducha antiatómica", aumentando su capacidad.
- Adecuación del vestuario para conseguir la máxima protección antillama.

— De personal:

- Posibilidad de transformación de pilotos de aeronaves del Ejército de Tierra y de Aviación en pilotos navales. Adecuando de ese modo a los pilotos de helicópteros para tomar en buques y a los pilotos de aviones para ser utilizados como CAP y como interceptadores navales.

Del mismo modo, la experiencia de la crisis debe servir para crear o modificar una serie de normas de actuación general.

— Fijar normas generales de actuación nacional ante un período de crisis.

- Concreción y puesta al día de una doctrina “política” de utilización escalonada de la fuerza en períodos de crisis.
- Fijar las crisis en que se puede encontrar inmersa España y determinar una línea de acción ante cada una de ellas.
- Control militar de la Marina Mercante, para obtener y mantener los datos de los buques en cuanto a sus capacidades y disponibilidades.
- Ley general de requisas militares en épocas de crisis.
- Programas de embarque de grandes unidades del Ejército de Tierra.
- Programas de embarque y traslado urgente de las unidades de los tercios de Infantería de Marina en buques de guerra de las Zonas Marítimas donde estén enclavados.
- Programación de ejercicios que permitan poner en función las doctrinas creadas y expurgarlas de sus fallos.

Conclusiones.

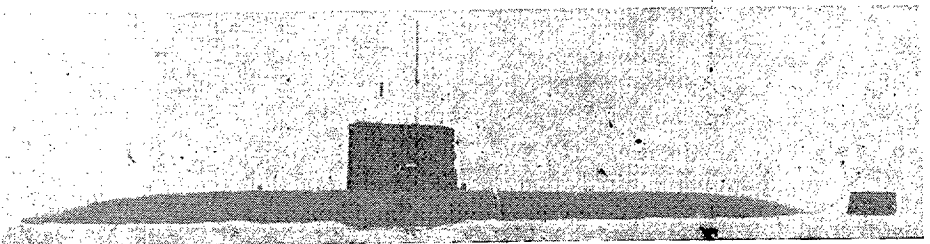
En la obra de Mahan hay una idea a la que le da una gran importancia:

Hay que definir los objetivos nacionales y éstos, una vez cuidadosamente estudiados y definidos, deben servir para orientar hacia ellos el esfuerzo general del país.

La falta de presupuesto y las necesidades financieras derivadas de los cuantiosos gastos necesarios para la modernización de los submarinos balísticos británicos hicieron necesario tomar una decisión:

- Mantener una moderna flota de submarinos lanzadores de misiles como fuerza de disuasión reduciendo el resto de la Armada. (Renunciar a una “disuasión” propia y mantener o aumentar la Marina de guerra convencional.)

Se tomó la primera solución y se fijó un plan de bajas, desguaces, ventas al extranjero, anulación de contratos, etc.



Submarino británico *Superb*.

Afortunadamente para el Reino Unido, el plan no había sido completado cuando comenzó el conflicto y pudo contar con numerosas unidades que unos meses después no hubiesen estado en las listas oficiales de buques de la Marina británica.

Podemos deducir de la elección de la primera solución que una confrontación "clásica" en un escenario lejano no estaba incluida entre los medios destinados a la consecución de los objetivos nacionales del Gobierno de Gran Bretaña. La ausencia de ese objetivo desvió el esfuerzo financiero hacia los *Trident II*, lo que hizo peligrar la capacidad de respuesta de la Marina inglesa.

Durante todo el conflicto, y mucho más tarde desde la rendición de las fuerzas argentinas en las Malvinas, las autoridades navales, e incluso una parte de los políticos de la Cámara de los Comunes, han clamado para evitar ventas y desguaces; pero este clamor será infructuoso si antes no se definen unos objetivos que hagan necesario los buques, esos buques que ahora se pretenden suprimir para ahorrar.

Podemos leer la sentencia de Mahan, sobre la definición de objetivos, de una manera más pragmática aplicándola a lo sucedido a Gran Bretaña:

La nación debe definir qué quiere conseguir, conservar o defender; esto, una vez cuidadosamente estudiado, creará una política de defensa y ella mostrará las necesidades hacia las que se orientará el esfuerzo general del país.

En castellano viejo: El que se equivoca a la hora de asignar presupuestos, por haber equivocado los objetivos, puede encontrarse con armas extraordinarias, totalmente inadecuadas para el caso concreto que quedó sin definir como objetivo nacional.

Mahan, en su obra *The influence of sea power upon history*, define el poder naval como *La facultad, por un país, de utilizar las vías marítimas de acuerdo con los fines de la política nacional.*

Gran Bretaña ha vencido en las Malvinas porque ha contado con el poder naval, que, de acuerdo con la definición de Mahan, *le ha permitido utilizar las vías marítimas en su beneficio para la consecución de sus fines.*

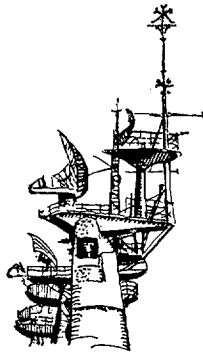
A pesar de la distancia, la Meteorología y la Geografía, la Marina británica consiguió, a su llegada a la zona el 25 ó 26 de abril, el dominio del mar, y lo que es más importante, lo ejerció sin ninguna duda a partir del hundimiento del *General Belgrano*.

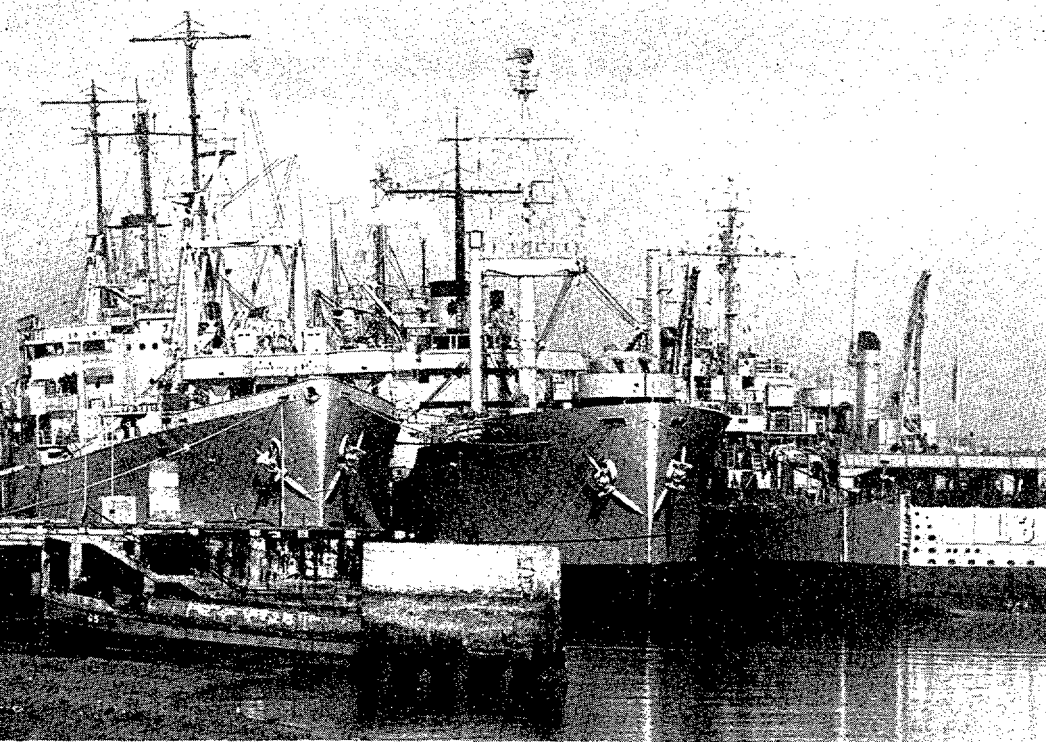
La flota argentina, relegada a sus puertos por la presencia de los submarinos atómicos, dejó incluso de ser una *flota en potencia*, tal y como fue definida por el almirante Torrington, pues no exigió, para su vigilancia, una flota más numerosa y potente, sino únicamente uno o dos submarinos nucleares de ataque.

La Aviación argentina produjo serias pérdidas a la Marina británica, pero no consiguió mermar el dominio del mar. Primero, porque para conseguir la Aviación argentina el dominio del mar hubiera tenido que hacer prohibitiva la permanencia de los buques de la Marina inglesa en la zona, lo que no consiguió a pesar de sus valientes ataques.

Segundo, la Aviación, actuando desde bases tan lejanas, sólo podía atacar y permanecer unos minutos en la zona, por lo que, aunque hubiese conseguido prohibir la navegación enemiga durante sus ataques, el resto del tiempo, sobre todo las largas horas de la noche austral hubieran sido de dominio británico. Con ese criterio debió planearse la complicada operación de desembarco nocturno en San Carlos, que dio cinco o seis horas de "tranquilidad" a la Marina inglesa antes del primer ataque aéreo argentino.

Santiago MARTINEZ DE LEJARZA
Y ESPARDUCER





Pioneros de la flota anfibia. Servicio póstumo del ex *Aragón*.
Autor: Alejandro Herrero Morillo.



El obligado paréntesis veraniego impone, al reencuentro con esta "Nota Internacional" —tan magníficamente conducida durante largos años por el fino sentido político y brillante pluma de José Luis Tato—, un renovado ajuste de propósitos y un exigente tratamiento de acontecimientos. No faltarán, ciertamente, mimbres con los que urdir el cesto, si bien las manos del artesano carezcan en buena parte de la pericia y buen oficio de su antecesor. Pero salvadas que sean, circunstancias y circunstancias, la problemática de cada mes, en la que no faltan los ingredientes dinámicos, que no estáticos, de un mundo agitado, exige el acudir a la cita con buena voluntad y mejores ánimos. Y esbozar, siquiera a "grosso modo" en panorámica y perspectiva, los avatares de este quehacer internacional, matizado más por el sobresalto y la zozobra que por la calma y la ponderación. Porque, como con acierto ha señalado Finley, "desgraciadamente todos los días pasan cosas".

Finley

Las guerras del verano.

Haciendo un primer análisis de lo que para el marco de la política internacional han supuesto los meses del cálido estío, el balance no puede ser optimista. Las guerras del verano, larvadas o calientes, abiertas o emboscadas, dominaron la escena. Terror y muerte en el Líbano tras la invasión israelí. Matanza en Afganistán en la política de represión desarrollada por las fuerzas invasoras soviéticas y las del Gobierno de Kabul; recrudecimiento de la guerra, "casi" olvidada, entre Irán e Irak, y reaparición también de la "casi" desconocida confrontación de la República del Chad. Si a ello añadimos el minigolpe de Estado en Kenia; la desintegración, cada vez más acusada, de la OUA, y las peripecias del gaseoducto transiberiano, tendremos una imagen muy aproximada y vigente de lo que fueron las fechas estivales. Iremos por partes.

**Invasión israelí en el Líbano:
Algo más que un pretexto.**

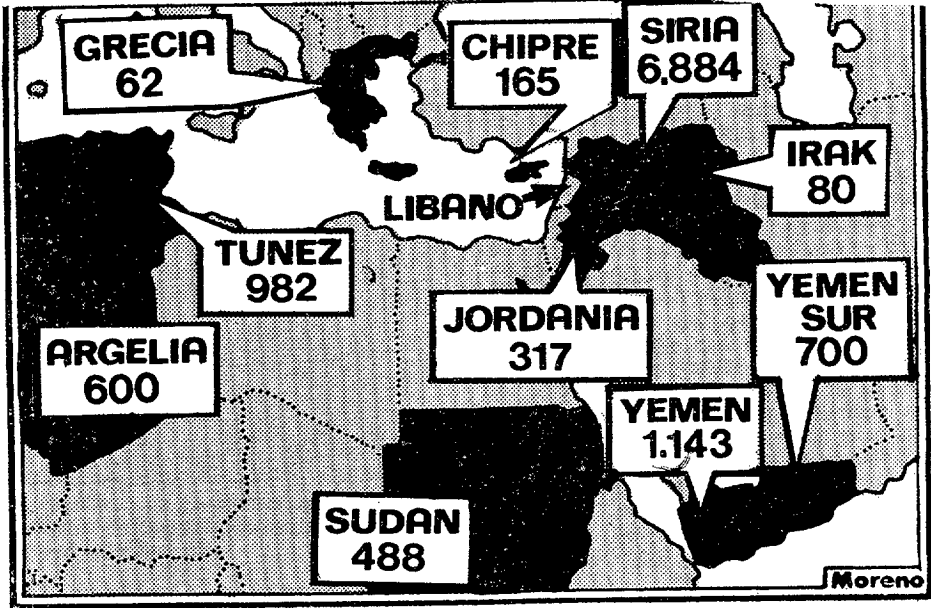
El tema es muy complejo y obliga a una esforzada labor de sintetización. Viene de muy atrás en la lucha sin cuartel del sionismo al

pueblo palestino, y no parece haya quedado resuelto con la retirada de los fedayines de la OLP, con un pintoresco Yasser Arafat al frente. La cosa se inició bajo el pretexto de la creación de un cordón de seguridad de unos 25 kilómetros entre Israel y el Líbano, presentando, en principio, Israel la invasión como simple operación de desaloje de los guerrilleros palestinos, ante la incapacidad del Gobierno y el Ejército libanés para hacerlo. Sin embargo, los acontecimientos distorsionaron de inmediato esta ingenua imagen de "colaboración". La actitud del general Ariel Sharon no ha ofrecido lugar a dudas sobre las auténticas intenciones de la operación. Para Israel, la agresión se convierte en política de Estado, y su auténtico objetivo parece estar más que en barrer a la resistencia palestina en el Líbano, acabando con su capacidad militar y anulando su margen de maniobra política, en favorecer la partición del Líbano, eliminar su existencia como país auténticamente independiente y propiciar la instauración de un gobierno al que pueda de algún modo manejar. Por la manera de llevar las cosas, y la dureza y crueldad empleadas, para Israel el Líbano no es un país con ciudadanos inocentes en sus calles, ajenos a sus imposiciones, sino un campo de batalla en el que hay que vencer a toda costa.

A pesar de la política de apoyo del presidente Reagan, el continuo y despiadado bombardeo de Beirut hasta conseguir la evacuación de los guerrilleros palestinos, ha provocado reacciones contrarias en la opinión pública, no sólo neutral o simpatizante con la causa árabe, sino de la propia norteamericana, y así un sondeo efectuado por una importante cadena de Prensa confirmaba que uno sólo de cada cuatro norteamericanos aprobaba la invasión israelí, y otra encuesta realizada por la cadena nacional de televisión NBC, reforzaba esta opinión con la evidencia de que son más numerosos los que rechazan la invasión que los que la aprueban.

¿Qué va a pasar ahora? Por lo pronto, la imagen de Beirut es desoladora. Algunas de sus zonas han quedado convertidas en verdaderos paisajes lunares, como los alrededores del aeropuerto, antaño hervidero de alegres turistas que discurrían por la antigua y lujosa Cornisa y los barrios de Sabra y Chatile. donde entre palmerales y muros de adobe podían verse en otros tiempos los campos de refugiados palestinos, acosados siempre y empujados por el imperialismo israelí, que desde Jaifa los expulsó a Cisjordania o a los campos de Gaza para lanzarlos más tarde al Líbano, donde las dentelladas de las armas les ha hecho nuevamente presa. Y en esta persecución sin tregua, todo el oeste de Beirut, habitado por doscientas mil personas, quedó durante muchos días convertido en zona de batalla, en la que el moderno hotel

“Commodore”, cuartel general de periodismo internacional, se ha visto no pocas veces seriamente amenazado. Paradójicamente, las atractivas playas, albergue un día del turismo cosmopolita, son los lugares de menor riesgo, y como el Mediterráneo sigue siendo azul, y el Sol brilla en el ya no tan limpio y apacible cielo, no ha sido extraño la imagen de guapas bañistas en mínimos bikinis tendidas sobre la arena al lado de un transistor. Extraños contrastes de aún más extrañas situaciones...



Distintos países a donde fueron expatriados los palestinos.

Con la ocupación del Líbano y la expulsión de los fedayines palestinos, en una nueva e inquietante diáspora, Israel ha sabido mover bien sus peones en este complicado ajedrez del Medio Oriente. La trivialización de la violencia, la pasividad de la opinión pública internacional, y la debilidad o hipocresía de algunos países occidentales son también factores que dejan el campo libre al activismo israelí, tanto más cuanto el mundo árabe sigue sumido en sus tradicionales y bizantinas querrelas internas. Pero esta ilusión de Israel de creer que va a mantener los territorios y tener la paz a un tiempo, puede verse convertida en un falso espejismo. Porque si Reagan entiende hacer de Israel una pieza maestra del consenso estratégico antisoviético en el Oriente Medio, una de las consecuencias esenciales de esta política será verosíblemente la de estimular a los Estados árabes a reanudar o a consolidar sus relaciones con Moscú, y a ejemplo de Siria —otra de las grandes



Líbano: una escena que se ha repetido demasiado.

amenazadas—. buscar protección tras el escudo soviético. Y a partir de aquí, ha escrito el prestigioso periodista francés Albert Bourgui: “Estarán reunidas las condiciones para una nueva conflagración generalizada en el Oriente Medio, lo que sería la última y paradójica consecuencia de los Acuerdos de Camp David”.

Curiosamente, la invasión del Líbano tuvo lugar precisamente cuando el enviado especial del presidente norteamericano Philip Habib iniciaba un viaje a los países del área con el tema de la autonomía palestina en la cartera. La agresión bélica israelí transformó su misión diplomática para convertir a la paz y el alto el fuego en su objetivo único y urgente. Y comenzaron las idas y venidas; las conversaciones con sirios y troyanos; los mensajes y las recomendaciones. Lograda la evacuación y un estado de paz más o menos precaria ha vuelto a sonar la palabra autonomía, y en los momentos en que hay que dar a la imprenta este trabajo, el viajero es ahora el secretario de Defensa norteamericano Caspar Weimberger, que ha presentado un nuevo “plan Reagan” de retrocesión de territorios, que Israel no parece estar dispuesto a aceptar en modo alguno. Las espadas, pues, siguen en alto, y quiera Dios que no haya que añadir a la trágica lista veraniega, nuevas e inocentes víctimas, cuya única culpa ha sido estar en el camino de las bombas o los obuses de los contendientes...



La guerra dormida de Irán-Irak.

¿Recuerdan ustedes aquella sorprendente guerra que, a impulsos del ayatollah Jomeini,

irrumpió violentamente en los medios de comunicación, hace año y medio, y que poco a poco fue diluyéndose casi en la indiferencia o el olvido informativo? Pues ha vuelto a reaparecer. también tipográficamente, en el verano, aunque en realidad nunca ha sido mucho ni muy claro lo que se ha sabido de esa pugna tenaz entre iraníes e iraquíes, en los que cada bando pretende arrimar el ascua a su sardina. Así, las últimas y como siempre contradictorias noticias, daban cuenta del lanzamiento iraní de una nueva y mayor ofensiva contra Basora, mientras que en contrapartida Irak aseguraba haber obtenido una victoria total sobre los persas. Veamos, algo más detenidamente, ambas versiones y saque el lector, si gusta, las consecuencias.

El Gobierno de Teherán informó que sus fuerzas armadas llevaron a cabo un nuevo ataque al este de la ciudad iraquí de Basora avanzando doce kilómetros y controlando otros ciento cincuenta más de territorio enemigo. Según la fuente informativa, el ataque se produjo al norte del puesto fronterizo de Zaed y los "soldados del Islam" consiguieron llegar a las trincheras de las tropas iraquíes a la media hora de lucha tras salvar innumerables obstáculos, tales como minas y canales profundos construidos por los iraquíes para impedir el avance iraní. El mismo comunicado da cuenta que durante los combates fueron destruidos sesenta carros enemigos y eliminadas totalmente dos brigadas iraquíes, mientras otras cinco eran dañadas y dispersas. En total, un gran triunfo.

A "sensu contrario", la versión iraquí alega que las fuerzas atacantes fueron cercadas y destruidas en gran parte, así como un determinado número de tanques iraníes puestos fuera de combate, aunque sin facilitar cifras. La fuerza aérea —al decir del comunicado— habría librado también felices combates infligiendo fuertes pérdidas al enemigo, aunque en principio —y esto es algo curioso— se había querido evitar la participación de la fuerza aérea a fin de no alarmar a los jefes de Estado de los países no alineados, reunidos en Bagdad desde el 6 de septiembre último.

Parece ser, sin embargo, que el ataque iraní es el quinto que se produce desde que las fuerzas de Jomeini comenzaron la invasión de Irak a mediados de julio y tras el cual afirman tener bajo su absoluto control más de cien kilómetros de territorio iraquí. Y ello les hace estar exultantes, ya que el ayatollah Akdar Hashemi Rafsanjani, portavoz oficial del Consejo Supremo de Defensa iraní, ha manifestado que si Irak acepta las condiciones impuestas por Irán para terminar la guerra, no se producirán más avances de sus tropas en su territorio, pero que si no las acepta, los iraníes están dispuestos a llegar más allá de Bagdad en sus propósitos invasores.

Lo único que parece reconfortante en esta absurda, descabellada y contradictoria guerra es el intento mediador serio de Kuwait, y una nueva iniciativa de la Conferencia de la Organización Islámica, con 43 Estados miembros, y Arabia Saudita a la cabeza, para poner fin a los combates, lo que en cierto modo sería también poner coto a las ambiciones y al iluminismo del irascible e inconformista ayatollah.



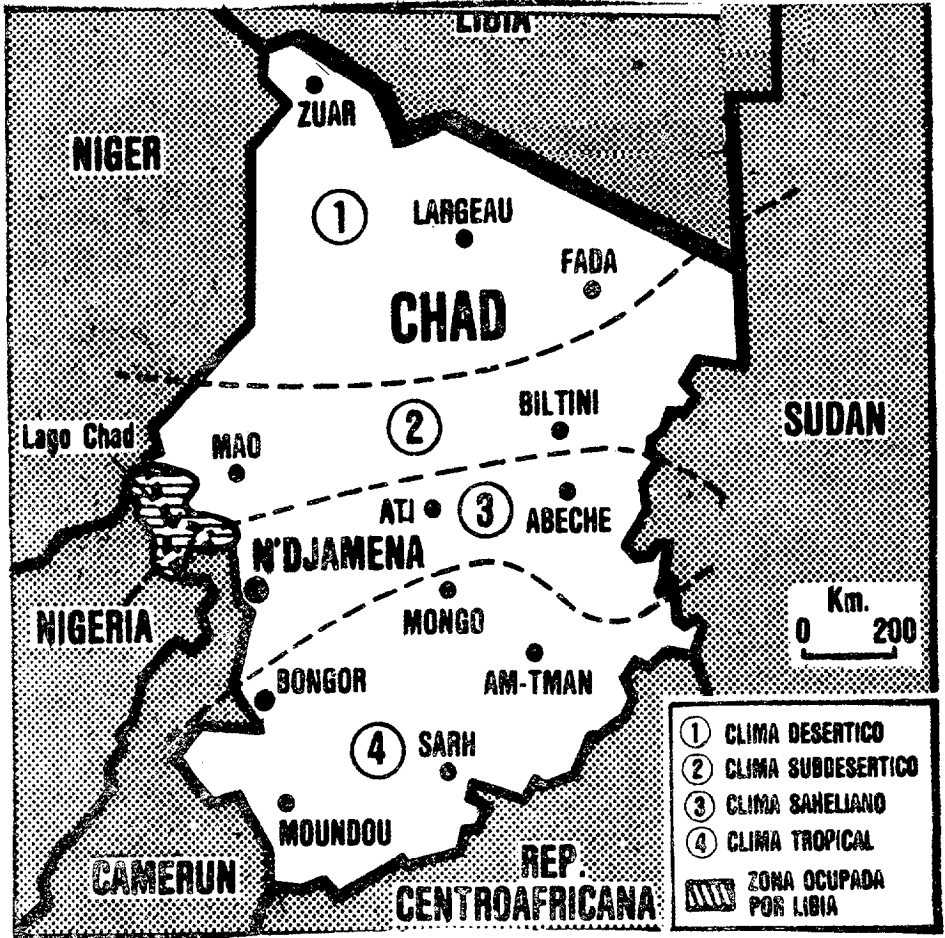
**Otra guerra llamada:
la del Chad.**

Desde su independencia, en agosto de 1960, la república africana del Chad apenas ha logrado permanecer en una relativa calma de un año escaso, que coincidió con la pre-

sencia en el país de un contingente de tropas libias entre finales de 1980 y finales de 1981. Antes de ese período hubo una importante presencia militar francesa, que no pudo —o no le interesó— mantener en la presidencia a Françoise Tombalbaye, y cuando este cayó tampoco supo ayudar a que se consolidara un régimen estable. Tras la retirada libia, efectuada al igual que la llegada de las tropas, a petición del Gobierno de Yamena (antiguo Fort Lamy), no hubo sino una tremenda confusión y una escalada de violencias e intervención extranjera ante los atónitos ojos de las Fuerzas de Pacificación de la OUA.

Con fronteras con Libia, Niger, Nigeria, Camerún, República Centroafricana y Sudán, el Chad, no obstante su pobreza, es blanco de apetencias y reivindicaciones. Su actual fase del drama se inicia el 18 de agosto de 1979, cuando los líderes de las diversas facciones en lucha, reunidos en la capital nigeriana, Lagos, acordaron formar un gobierno de unidad nacional de carácter provisional que pusiera fin a las hostilidades y preparar el camino para unas elecciones libres. Presidente del GUN era Gukuni Ueddei líder de las fuerzas armadas populares, mientras que el jefe de las fuerzas armadas del norte, Hissene Habré, se convertía en primer ministro. Parecía un acuerdo viable entre las facciones antagónicas, sin embargo el gobierno de la unidad no logró mantener la paz por mucho tiempo. Ya en marzo de 1980 se producían enfrentamientos armados entre las dos facciones y a finales de ese año Hissene Habré, que hasta entonces había actuado como hombre de París en el GUN, abandonó el gobierno y buscó con sus hombres asilo en la región de Darfur, en el oeste del Sudán, donde fue entrenado y armado por sudaneses y egipcios, alarmados ante los apoyos de Gadafi a las fuerzas populares de la revolución. La guerra civil habría de empezar de nuevo, y en ella libios, egipcios, sudaneses, junto a los propios chadianos, habrían de tomar parte activa y en modo alguno desinteresada.

La retirada de las tropas libias a petición de Gukuni Ueddei y la aparición de la Fuerza Panafricana de Pacificación, enviada bajo los



auspicios de la OUA, produjo un nuevo desarrollo internacional en la crisis del Chad. Su papel, desde luego, era en extremo difícil y ambiguo. Los cinco mil soldados africanos procedentes de Nigeria, Senegal, Benin, Togo, Zaire y Guinea, estaban teóricamente bajo el mando de un general nigeriano y sujetos a la autoridad del secretario general de la OUA. De hecho, obedecerían en cada caso las órdenes de sus respectivos gobiernos. Su objetivo formal era el de "mantener la paz", supervisar unas elecciones y contribuir a la integración de las diversas facciones en un solo ejército nacional chadiano; pero su papel real no ha sido otro que el de observadores pasivos en la descomposición del llamado gobierno de unidad, que ha propiciado el consiguiente avance y victoria tras los últimos combates, de las tropas de Hissene Habré, ya instalado en la jefatura de la nación.

En definitiva, la crisis chadiana se salda momentáneamente con el establecimiento en Yamena de la facción pro-occidental de un hombre que declaraba hace pocos meses, abiertamente, “necesitamos y damos la bienvenida a un interés activo de los Estados Unidos en la estabilidad de esta región”, lo que no es muy frecuente escuchar en labios africanos de la hoy marxistizada Africa central.



**Kenia: Minigolpe
con consecuencias.**

Sólo duró cinco horas, y ocurrió en el primer día de agosto. Una facción del ejército se hizo con el poder derrocando a su presidente —y presidente en ejercicio de la Organización para la Unidad Africana (OUA), Daniel Arap Moi—. Sin embargo, los militares leales al gobierno, al cabo de esas cinco horas, lograron controlar la situación devolviendo el sillón al presidente y la normalidad al país. Balance del minigolpe: Ocho personas muertas en Nairobi y otras cincuenta heridas.

Pero si el intento de derrocamiento se resolvió con felicidad para un presidente elegido por sufragio en 1978, el minigolpe no dejó de proyectar sus incidencias en la OUA, bastante “tocada” en vísperas de su reunión en la cumbre de Trípoli, y de la que el coronel Gadafi pensaba obtener la presidencia. Daniel Arap Moi debía de llegar a la capital libia precisamente en el día del intento del golpe de Estado en su país, para comunicar el resultado de sus contactos y envíos de mensajes a los jefes de Estado que están ausentes por incompatibilidad con el Polisario, para convencerles de la necesidad de hacer el viaje hasta Trípoli y poder abrir las sesiones “en la cumbre” con el número suficiente de delegaciones (lo que después no ha sucedido.)

Por tanto, la desaparición de Arap Moi en esos momentos era un nuevo y duro golpe para la organización panafricana, que ya tenía bastantes problemas encima esos días, con su actividad paralizada de manera irremediable. Si encima se hubiese quedado sin presidente, dejando el campo libre a Gadafi, cuyas pretensiones de ser elegido cabeza de la Organización y reconocer un Estado independiente saharahui auspiciaban un ambiente de crisis, las desgracias no hubiesen parado allí.



La OUA, en la cuerda floja.

Irremediablemente, una noticia da paso a otra. La decimonovena “cumbre” de la OUA no se materializó como deseaba el coronel Gadafi, al no conseguir reunir el “quorum” de treinta y cuatro Estados miembros, no obstante todos los amplios medios de propaganda que empleó para hacer de la re-

unión una de las más memorables, pero las divisiones internas de la Organización dieron al traste con sus propósitos. Diferencias que vienen dadas particularmente por la supuesta actividad subversiva patrocinada por el líder libio en Túnez, Malí, Níger y Uganda, así como el tema de la admisión como miembro de pleno derecho de la República Democrática Arabe Saharaui (antiguo Sahara español), que Marruecos y sus afines no están dispuestos a aceptar en modo alguno.

Debe señalarse que este último tema ya hizo fracasar a la cumbre anterior de Addis Abeba, en febrero último, tras el intento del secretario general de la OUA, Edem. Kodjo, de admitir como miembro de la organización a los Polisarios. Diecinueve países africanos se opusieron en aquel trance, y han seguido manteniendo hasta ahora sus posturas irreductibles.

La OUA, por tanto, que alcanzó su momento de mayor prestigio en tiempos de Nkuame Nkrumah, Nasser y Haile Selassie, se encuentra hoy en la cuerda floja, y aunque políticamente cuenta en su haber con éxitos notables, como la solución del problema fronterizo entre Argelia y Marruecos, impidiendo una posible guerra entre los dos países, fue, por otra parte, incapaz de evitar la guerra de Biafra o el conflicto entre Etiopía y Somalia y sufrió su primera gran división interna con motivo de la guerra civil de Angola.

Mal que bien, la OUA había conseguido en estos años desarrollar su función mediadora y de relación entre los distintos Estados africanos manteniéndose hasta ahora por encima de intereses demasiado particulares, pero ahora la amenaza es seria, y las profundas divisiones advertibles hacen difícil sus futuras singladuras. El próximo presidente de la próxima cumbre, donde quiera que sea el país que se celebre, tendrá que renunciar a esa presidencia, o resignarse a presidir un mini-organismo internacional escasamente representativo.



El gaseoducto polémico.

Una curiosa y original disputa —acusada en los meses veraniegos— enfrenta a los Estados Unidos y sus más destacados aliados europeos sobre la construcción del gaseoducto que debe suministrar a éstos 40.000 millones de metros cúbicos anuales de gas siberiano a partir de 1984, por un importe de 13.000 millones de dólares, a pagar casi en su totalidad en productos manufacturados y tecnología. Esta participación europea en el montaje no ha gustado ni poco ni mucho en la Casa Blanca, que trata de impedirlo y que de entrada ha provocado no sólo un enfrentamiento de criterios estratégicos en las dos orillas atlánticas, sino también diferencias de interpretación en los propios europeos. Así, Francia y Alemania persisten en la idea de apoyar técnica y económicamente su construcción, pero en otros países, como Bélgica, se estudia el retraso del acuerdo, e Italia

deshoja la margarita, acuciada por presiones de uno y otro signo. Sin embargo, el aliado tradicional de EE. UU., la Gran Bretaña, ha ido más lejos en el desafío a Reagan y su bloqueo del gaseoducto soviético, al anunciar públicamente que las compañías británicas, subsidiarias de multinacionales americanas, serán perseguidas legalmente si se atreven a cumplir el bloqueo decretado por Estados Unidos

Es evidente que la suspensión del proyecto de gaseoducto bajo la presión de Washington supondría la pérdida no sólo de mucho dinero, sino también la de miles de puestos de trabajo, cuando más falta hacen. Y esto ha pesado fuerte en el ánimo europeo que opta por el gaseoducto sin aceptar las tesis norteamericanas de que con ello caerán en manos de la Unión Soviética, contribuyendo ingenuamente a reforzar con divisas fuertes sus exhaustas arcas. Por el contrario, se piensa que la prohibición americana llevaría, además, a la ruina a algunas grandes empresas europeas, sin perjudicar por ello a la economía soviética, y que habría de constituir más que una sanción a la URSS, un oneroso tributo para la propia Europa.

¿Qué motivos o razonamientos puede haber llevado al presidente Reagan para erigirse en paladín de una disputa que puede distanciarlo de sus más fieles aliados? El argumento de que la aportación económica europea permitirá a los soviéticos reforzar su potencial bélico en los momentos en que están en crítica situación económica, no parece muy convincente, sobre todo si se tiene en cuenta que el presidente Reagan ha autorizado ahora la venta de granos —trigo y maíz— a la Unión Soviética para defender los intereses económicos de sus agricultores, y a pesar de haberlo prohibido con anterioridad como sanción por la invasión de Afganistán. ¿Es que lo que es bueno para Estados Unidos no puede serlo también para Europa? La Casa Blanca considera que los intereses de los agricultores norteamericanos son fundamentales, pero reduce a puros términos de dudosa estrategia política la necesidad imperiosa que los países de Europa occidental tienen del gas ruso, para tratar de seguir manteniendo su producción industrial y salir de la dura recesión económica en la que están inmersos. Vistas las cosas así, se considera la política americana en este complejo tema como profundamente egoísta con respecto de sus aliados europeos.

Como han opinado expertos comentaristas, a la vista de la trascendencia simbólica del gaseoducto para las relaciones atlánticas, parece lógico se imponga un compromiso que prevea para el futuro una política económica coordinada ante el bloque soviético, pero que sea capaz de evitar unas sanciones que perjudican de momento más a los amigos que a los enemigos. El tiempo dirá su última palabra...

J. C. P.





APUROS EN LA BAHIA DE MANILA



A hoja de servicios es un documento tradicional regulado por disposiciones del año de Maricastaña, cuya lectura, ayudada con un poco de imaginación, puede proporcionar una visión más o menos aproximada de los hechos que en ella se relatan, si uno procura situarse en las adecuadas circunstancias de tiempo y lugar.

Si, como el firmante, tienes la desgracia de ser “carroza”, releer la propia hoja de servicios aviva los recuerdos gratos o ingratos: aquellos piques de artillería del 38 al costado de estribor, en el frustrado intento de desembarco en Cartagena; aquel olor a azahar de noche, al largo de Valencia, en tiempo de guerra, navegando sobre una superficie especular; aquella galerna en el Cantábrico; aquellos chipirones en “Casa Luciano”...

La lectura de viejas hojas de servicios es otra clase de entretenimiento. No aviva ningún recuerdo, pero, como queda dicho, con algo de imaginación, puede ser casi como la de una novela de aventuras. Pero la hoja de servicios es un documento militar y, como tal, escueto, simple y no susceptible de detalles minuciosos ni floreos retóricos. Por mucha imaginación que le echés, la realidad de lo acontecido puede superar con creces a lo inventado. Y vamos ya a nuestro cuento, que no es tal, sino el relato de hechos históricos rigurosamente documentados.

Nuestro protagonista es un alférez de navío, embarcado por aquel entonces —1865— en la urca *Santa María*, cuyo mando ostentaba su

primo, don Eduardo M. S. El padre del alférez de navío, a la sazón brigadier de la Armada (contralmirante), era mayor general (jefe del Estado Mayor) del Departamento de Ferrol. Las fuentes de esta historia son la hoja de servicios del protagonista y un fragmento de la carta que escribió a su padre pormenorizándole determinados hechos aludidos en aquélla. Ambos escritos son de puño y letra de nuestro alférez de navío.

Consta en la hoja de servicios que permaneció embarcado en la urca *Santa María* desde el 3 de octubre de 1864 hasta el 8 de julio de 1866 (un año, nueve meses y cinco días), realizando trescientos cuarenta y siete días de mar. Desempeñó durante este tiempo el cargo de ayudante de derrota. En el "historial", al referirse a la navegación que nos relatará en la carta a su padre, dice escuetamente:

"1865 ... salió de Manila el 4 de noviembre; entró en Hong Kong el 25:" ...

Es simple, ¿verdad? Algo así como en el supuesto de que el revisor de un tren de cercanías rindiese su historial hubiese dicho: "Salimos de El Escorial a las 12,40, entrando en Villalba a las 13,20". Pero aquello no fue tan sencillo. La imaginación más calenturienta no podría superar la realidad que se relata en la carta, de esta forma:

"Hong Kong, 29 de noviembre de 1865."

"Mi querido papá: como le dije a V. en mi anterior y como verá V. por el encabezamiento de la presente, realizóse por fin el proyectado viaje a China. Salimos de Manila el día 4 á eso de las 11 de la noche con un viento muy flojo de no me acuerdo dónde: de lo que sí me acuerdo es que con ventolinás, mareas, etc., no conseguimos vernos fuera de aquella bahía, que es tremenda de grande, en menos de 30 horas. Ya fuera, nos encontramos con viento al NO, es decir, por la misma proa, con el cual estuvimos luchando hasta el 8 por la tarde, es decir, voltejeando para montar cierta punta Capones que hay por allí. Cerca y a sotavento de ella nos encontrábamos entonces, cuando una extraordinaria bajada del barómetro, acompañada de cierto cariz que no indicaba nada bueno, hizo creer a algunos se aproximaba un baguío, o sea, huracán. En su consecuencia, tratamos de tomar un puerto que teníamos cerca, con toda fuerza de vela, pero al estar a unas dos millas de la boca, calmó el viento reinante, llamándose a la tierra, y como no lo tenemos en la bodega, no tuvimos más remedio que quedarnos fuera de puerto y encima de la costa. No bien nos habíamos desatracado de ella, cuando volvió el viento a su primitiva dirección, aunque más fresco, y como el barómetro bajaba, empeoraba el cariz, y empezaba a caer la garúa que está a la orden del día al acercarse algún huracán, á nadie cupo duda de que teníamos al huésped en casa."

“Eduardo, en vista de nuestra mala situación para recibirlo como es debido, nos reunió a los oficiales, para que le dijésemos lo que en nuestro concepto debía de hacerse. En el suyo, podían tomarse dos partidos: tomar, desde luego, la vuelta de fuera mura a estribor, para enmararnos aprovechando el viento, mientras fuese manejable: ó arribar á tomar la bahía de Manila, de cuya boca nos separaban unas 60 millas, que es todo lo que habíamos ganado en tres días de barlovento: Fué desechado el primero por no ser nada probable pudiésemos, obrando de aquél, librarnos a un tiempo de caer en el vórtice y de empeñarnos sobre la costa (contando siempre con que el viento rolase) y probado el segundo a pesar de sus inconvenientes. Eran éstos, primeramente, el no saber si cuando llegásemos a la boca de la bahía no nos impidiese la fuerza o dirección del viento la entrada en aquélla y además la duda si ya dentro lograríamos tomar un fondeadero. Pero como veíamos probable el role del viento al tercer cuadrante, es decir, favorable para la entrada, como, además, hay en la isla del Corregidor, situada en la misma boca, una farola que alcanza a 30 millas en tiempos claros, y como la bahía es tan espaciosa que una vez dentro podríamos capear en ella sin gran peligro, en caso de no poder coger el fondeadero, obviáronse todos los inconvenientes.”



Don Ubaldo Montojo y Pasarón, el alférez de navío protagonista de este relato.

“Las 8 de la noche serían cuando arribamos para poner por obra dicha determinación y en dicha posición continuamos hasta eso de las 11 $\frac{1}{2}$, hora en que nos situaba la estima a unas 15 millas de la luz del Corregidor. Nos habíamos equivocado en todos nuestros cálculos. El viento, aunque duro, no lo era tanto que pudiese impedirnos la entrada en la bahía: lejos de variar de dirección, se mantenía en la primitiva del NO y, en cambio, era tan espesa la lluvia y tan frecuentes los chubascos que no sólo no se veía sombra de tierra á pesar de estar encima de ella, pero ni aun la isla del Corregidor. Era un contratiempo con el que no todos habíamos contado. Dejarnos correr poco más tiempo era imposible, pues a poco dudar nos estrellaríamos irremisiblemente. Fue preciso ponernos á la capa mura á estribor.”

“Estábamos entonces en bien mala posición. La isla de Luzón nos demoraba del NO por el NE al SE; del OSO al SSO dos ó tres más pequeñas á muy corta distancia unas de otras y un poco más al S la de Mindoro: excepto esta última, todas las teníamos á muy poca distancia, y por consiguiente si el viento seguía al NO, era inminente nuestra pérdida. Otro gallo nos hubiera cantado si hubiéramos tenido la vuelta de afuera desde luego.”

“Pasamos la noche sin más novedad que menudear los chubascos y arreciar el viento en términos de poder llamarle temporal desde que amaneció. Desde entonces se contaba con ver la tierra muy pronto y ya pensaba Eduardo en tomar de la otra vuelta á de las 7 $\frac{3}{4}$, cuando se vió por sotavento tierra alta, cuya distancia no podía precisarse, pero que parecía debía ser poquísima cuando se hacía visible á través de los chubascos y de la cerrazón. Poco después sondaron 10 brazas, y dudando que hubiera sitio para virar por redondo, con el aparejo de cangrejo y trinquetilla que llevábamos (pues hacía poco se nos había rifado la gavia), que pudiésemos embocar el estrecho canal formado por la isla Ambil, que teníamos a la vista, y el islote contiguo, pronunció Eduardo la voz ¡fondo!, que por cierto me hizo muy mal efecto. Eran las 8.”

“Cayó un ancla, salió toda su cadena, apró el barco al viento, se cargó el aparejo y perdimos ancla y cadena: Cayó la segunda y nos aguantó. Aclaró de chubascos por el momento y vimos con toda claridad por la popa una costa escarpada y alta y por las aletas otras id. id. perteneciente la una a la isla Ambil y las segundas a otras más pequeñas. Cuando se acababa de ayustar otra cadena a la que trabajaba y nos preparábamos para filar, un golpe de mar mayor que los ordinarios nos rompió la cadena. Acto continuo se izó un foque, y habiendo caído sobre estribor porque la Providencia lo dispuso, se amuraron las mayores enseguida, en un momento, gracias a la activa y eficaz cooperación de todo el mundo, en particular de los guardias marinas, y henos otra vez a la vela. Si hubiéramos caído de la otra vuelta, no sé si habríamos podido virar por redondo ó embocar alguno de los pasos entre aquellas islas. Nadie disimulaba su alegría al ver cómo las

rompientes se quedaban por la popa. Muy mal estábamos á la sonda sobre Ambil con una mar proporcionada á la gran fuerza del viento.”

“Pero no nos hallábamos tampoco muy bien capeando con mayores y trinquetilla. Prescindiendo de que íbamos forzados de vela y que los obenques mayores empezaban a negarse á resistir por mucho tiempo, era preciso pensar en que estábamos rodeados de tierra por todas partes y que casi viniendo la noche encima, nada bueno podía resultar si seguíamos allí sin ver nada. Nueva junta de oficiales se reunió con la carta á la vista. Entre seguir á la capa de una y otra vuelta para más tarde tratar de salir á mar ancha forzando un paso que hay al N de Mindoro (problema de difícil si no imposible solución, si el viento seguía al NO), ó arribar á probar fortuna en el seno de Balayan, situado a sotavento y al S de Luzón, era preciso optar. Resguardado dicho seno para los vientos del 1.º, 4.º y algunos del tercer cuadrante, parecía muy á propósito para aguantarnos en él; si una de las anclas que habían en la bodega podía echarse arriba y dejarla lista en poco tiempo, nos ofrecía un buen fondeadero: y en último caso teníamos en él una hermosa playa para salvar nuestras vidas, objeto primordial de nuestras aspiraciones. Cuatro horas calculábamos que podríamos tardar en cogerlo.”

“Tomada esta última determinación, perdidas de vista ya las islas que tan mal rato nos habían dado, empezando a divisarse por el SE la punta más saliente de la isla de Luzón. Serían las 11 $\frac{3}{4}$, cuando amollamos á rascarla. Al mismo tiempo empezó a trabajarse con toda actividad en la faena de sacar el ancla de la bodega, dificultada por la lancha que apenas le dejaba sitio para salir por la escotilla; bien que como no había ya mucho mar, por hallarnos al redoso de una multitud de islas, contábamos con tenerla lista en tiempo oportuno.”

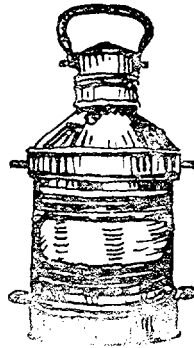
“Muy poco le faltaba a la *Esperanza* para estar en la serviola con la cadena entalingada, cuando después de haber navegado algún tiempo en vuelta del primer cuadrante con gavias y mayores arrizadas, tuvimos que tomar de la otra, por estar ya en el seno de Balayan e interponerse la tierra. Cuando estuvo el ancla disponible, estábamos a sotavento del fondeadero que buscábamos. Casi no quedaba más recurso que volver a virar y embarrancar en la gran playa del seno, pero antes de tomar una resolución tan desesperada, preciso era ver si había algún otro medio...”



Aquí termina el fragmento de carta que conservamos y que nos deja suspenso el ánimo. ¿Se perdió el barco? ¿Llegaron a su destino? Si el manuscrito hubiese aparecido flotando en una botella, diríamos que naufragó; pero no, tranquilicémonos, la carta está fechada y fran-

queada en el punto de destino, y según consta en su hoja de servicios nuestro alférez de navío murió muchos años después siendo contralmirante director de Material del Ministerio; su padre había muerto años antes de “reblandecimiento cerebral” siendo vicealmirante y ministro del Consejo Supremo de Guerra y Marina.

Francisco MONTOJO BELDA



MIŞELANEA



20.990.—San Brandán.



San Brandán, Balandrán o Brandano, el casi mítico abad irlandés que en el siglo VI hizo un viaje marítimo en busca de una tierra de promisión, apenas dejó huella en la toponimia actual. Aparte de un barrio de la isla de La Palma (Tazacorte) y de un caserío de La Gomera (Vallehermoso) llamados San Borondón, conocemos en la Bretaña francesa (Saint Briec) un Saint Brandan, así como un poblado, un golfo y un río argentinos rotulados Samborombón.

Pero hay además, en el océano Indico y a levante de Madagascar, un pequeño grupo insular llamado de Saint Brandan, bautizado también —quizá por algún español deslenguado— como Cargados Carajos. Son diez islas madrepóricas que forman una media luna de unas veinte millas de largo.

A. L.

20.991.—Méndez Núñez.



Una R. O. de 22 de septiembre de 1877 dispuso la construcción en el Panteón de Marinos Ilustres, de un mausoleo en que reposasen los restos de don Casto Méndez Núñez.

La fragata *Lealtad*, de la Escuadra de Instrucción, al mando del capitán de navío don Domingo Castro Pérez zarpó de Cádiz rumbo a Vigo para trasladar los restos del glorioso marino, que descansaban en el panteón familiar. A su salida de dicho puerto recibió los honores de las unidades británicas que al mando del almirante Dowell, se hallaban allí fondeadas.

El 12 de junio de 1878 arriba la *Lealtad* a Cádiz, pasando a La Carraca el 14, siendo el 16 desembarcados los restos y conducidos a la iglesia del arsenal. Por hallarse en la Corte el capitán general del Departamento, vicealmirante don Francisco de P. Pa-



vía y Pavía, ocupando su puesto en el Senado, no pudo efectuarse el traslado definitivo al panteón hasta el día 28. El vicealmirante Pavía es autor de la conocida obra *Galería biográfica de los generales de Marina*.

J. M.^a B.

20.992.—Espíritu religioso.



Alonso de Chaves, en su magnífica obra *Cuatripartitu*, del año 1575, nos dice en el capítulo tercero, que trata *la forma y manera que se debe tener en el marear...*:

Primeramente ante todas cosas dos o tres días antes de la partida aviendo de navegar en largo viaje el capitán o maestre y toda la otra gente de la nao se deven confesar y rescebir los Sacramentos y hazer las otras diligencias provechosas a sus conciencias y después de recogidos en la dicha nao el capitán o maestre deve pesquisar si entre ellos ay algunos que se tengan odio o mala voluntad y recociliargos luego y deve no consentir que vaya alguna mujer pública en la nao porque es cosa de gran perjuicio para toda la gente y fechas las dichas diligencias deven todos hazer su devota oración encomendándose a Dios y el maestre deve mandar alçar anclas y recoger el batel dentro en la nao y desfeerir las velas.

¡Es una ordenanza ligeramente machista!

R. B. M.

20.993.—Título.



Por real decreto de 20 de octubre de 1830, el rey Fernando VII

hizo merced de título de Castilla, con la denominación de conde de Salazar, a don Luis de Salazar y Salazar, antiguo capitán de navío, oficial mayor de la secretaría del despacho, ministro en el último Almirantazgo, ministro de Hacienda y ministro de Marina a la sazón, que por tercera vez ocupaba este cargo.

Fue autor, entre otras obras, de un discutido *Juicio crítico sobre la Marina militar de España*, dispuesto en forma de cartas de un amigo á otro (año 1831), que publicó con el seudónimo de *Patricio Victoriano*.

J. F. G.

20.994.—Madridistas.



En los días en que el Real Madrid ganaba copa tras copa por esos campos de Europa hubo una naviera británica de buques de pesca, de Grimsby, que construyó en un astillero de Goole un barco de 440 toneladas al que pusieron por nombre "Real Madrid". Fue un buen pesquero.

En 1967 se construyó en Zumaya, para un armador de Colindres, un pesquero de 97 toneladas y 22 metros de eslora al que pusieron de nombre "Gento".

Y en 1977, el mismo armador construyó en Santander otro pesquero, de 148 toneladas y 26 metros, con un nombre sorprendente y reminiscente de sonoridades topográficas marinas, pero que en realidad era un simple homenaje al perforador delantero cen-

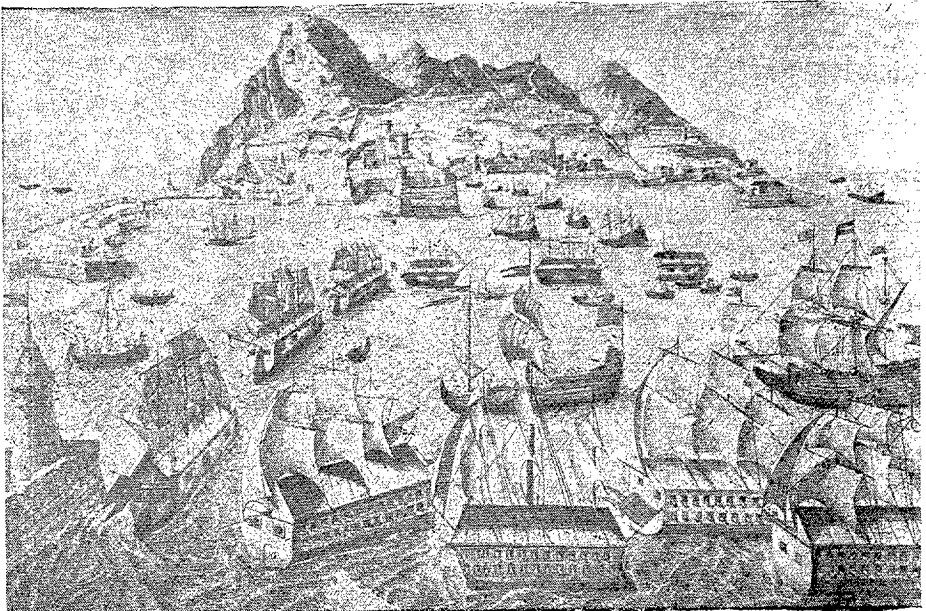
tro madridista. Se llamaba —y se llama, porque sigue rompiendo mares en el Cantábrico— con el nombre insólito de "Santillana de cabeza".

R. G. E.

20.995.—Bicentenario.



Este año se cumple el doscientos aniversario —el 4 de febrero— del éxito alcanzado en la reconquista de la isla de Menorca en poder de los ingleses. Pero también se cumple —el 13 de septiembre— el del fracaso del intento de recuperación del Peñón de Gibraltar mediante el empleo de las baterías flotantes diseñadas por el francés d'Arçón. Para quien guste de enjuiciar cabalmente la historia los fracasos son más aleccionadores que los éxitos.



He aquí la relación de las baterías, con su artillería y mandos:

Pastora, 21 cañones. General don Ventura Moreno.

Tallapiedra, 21 cañones. Don Nicolás Estrada, Príncipe de Nasáu.

Paula 1.^a, 21 cañones. Don Cayetano Lángara.

Rosario, 19 cañones. Don Francisco Muros.

San Cristóbal, 18 cañones. Don Federico Gravina.

Príncipe Carlos, 11 cañones. Don Antonio Basurto.

San Juan, 9 cañones. Don José Angéles.

Paula 2.^a, 9 cañones. Don Pablo de la Cosa.

Santa Ana, 7 cañones. Don José Goicoechea.

Dolores, 6 cañones. Don Pedro Sánchez.

R. C..

20.996.—Al cielo.



Martínez - Hidalgo, uno de nuestros más eruditos conocedores

de las galeras mediterráneas y de su mundo, nos recuerda que en los barcos cristianos, para conocer pronto a los galeotes, se les rapaba la cabeza. Un detalle, sin embargo, acreditaba cierto respeto hacia las creencias ajenas. Porque a los esclavos turcos se les dejaba un mechón en el colodrillo, a modo de cola de caballo, para que Alá tuviera de donde cogerlos y llevarlos así a la paradisíaca compañía de las huries.

A. L.

20.997.—Comodoro Urtubey.



El primer director de la Escuela Naval de la República Argentina recibió su formación facultativa en España. Fue el primer oficial hispanoamericano que después de la Independencia, y por concesión especial de Isabel II, pasó a estudiar en la gloriosa sucesora de las Compañías de Guardias Marinas, es decir el Colegio Naval de San Fernando, de Cádiz. El después comodoro Clodomiro Urtubey, oficial de la Armada de Buenos Aires, estado que por entonces se hallaba separado de la Confederación Argentina, llegó a España a fines de 1860 e ingresó en el Colegio en 1861, destacándose pronto por su capacidad e inteligencia. Aprovechando la presencia en Buenos Aires del almirante Luis Hernández Pinzón, comandante de la Escuadra del Pacífico, el presidente argentino, general Bartolomé Mitre, lo recomendó en estos términos:

En los últimos exámenes ha merecido la calificación de sobresaliente, por lo cual le he dado permiso para que continúe su práctica en la Marina española. Tengo interés en los adelantos de este joven, al que el gobierno envió a continuar sus estudios en España, no sólo por el notable adelanto de su Marina, sino también aprovechando la circunstancia de la comunidad de idioma, que le facilitaba sus estudios.

La carta lleva fecha 23 de diciembre de 1862, fecha en que ya se había operado la unión nacional argentina.

No se equivocó el mandatario en sus apreciaciones. Después de una prove-

chosa estancia en España y en Cuba, donde conoció al marqués de La Habana, uno de los hijos del malogrado brigadier Juan Gutiérrez de la Concha, fusilado en los días iniciales de la revolución argentina, Urtubey volvió al país, combatió en la guerra con el Paraguay, donde fue herido; fue designado por el presidente Sarmiento para dirigir, en 1872, la Escuela Naval a bordo del buque *General Brown*, donde puso en práctica los conocimientos adquiridos en la Armada española. Desempeñó también los cargos de subsecretario del Ministerio de Guerra y Marina, director del Arsenal Naval, presidente de la comisión naval argentina encargada de adquirir en Europa cruceros para la Marina de Guerra, etc.

El comodoro Clodomiro Urtubey nació en Buenos Aires en 1840 y falleció durante un viaje al Viejo Mundo, en el año 1902.

M. A. D. M.

20.998.—Artilleros.



Una R. O. de 15 de diciembre de 1895 autorizaba a los jefes y oficiales de Artillería de la Armada para que les fueran expedidos los títulos profesionales al objeto de ejercer en la industria privada, en las mismas condiciones que disfrutaban los Ingenieros Navales.

J. M.^a B.

20.999.—Memio.



En su efímero paso por el cargo de ministro de Marina, don Casimiro Vigoded quedó sorprendido ante el cúmulo de peticiones recibidas

para cubrir una vacante de escribano, que debía ser una verdadera bicoca como se desprende de la carta que don Casimiro escribió, desde San Fernando, al jefe de su secretaría ministerial, don Antonio Navarro... *Cuando yo era muchachó se decía que las tres grandes cosas a que debía aspirar el hombre era a ser arzobispo de Toledo, comerciante de Cádiz y sargento primero de Marina, pero la muerte del escribano Pardillo vino a suscitar dudas respecto a si la Escribanía de la Matricula compete con aquellas categorías; por que no solo la solicitan todos los escribanos avidos i por haver, sino los que no lo son y varios abogados, por manera que tengo sobre mí un chubasco de solicitudes i de empeños que dio principio en cuanto el difunto dio pocas esperanzas de vida.*

¡No debía ser malo el destino ocupado por el escribano Pardillo!

R. C.

21.000.—Puluwat.

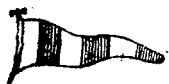


Este atolón de las Carolinas centrales, situado en 7° 20' de latitud N. y 10° de long. E. fue descubierta el 7 de abril de 1801 por el teniente de fragata español Juan Ibargoitia, en viaje de Manila hacia el continente americano, al mando del *Filipino*

En una carta hidrográfica de 1879 se le da el nombre de *Enderby* y también se le han atribuido los topónimos de *Endabi*, *Shoto* y *Kata*.

A. L.

21.001.—Banderas.



Hasta hace poco, finales del siglo XVIII, ha sido complicado

el uso de banderas en la mar.

Las ordenanzas navales de Aragón, redactadas por Bernardo de Cabrera en 1354, sobre este tema, nos dicen:

Siempre que haya escuadra de cuarenta galeras arriba la galera del General llevará un estandarte no tan grande como el mayor, el cual estará en el tendal sobre la carroza, a fin de que se conozca su galera. Y los vicealmirantes tendrán sobre la carroza de sus galeras, una bandera real, a fin de que se conozcan ser suyas. En ninguna escuadra donde haya capitán general, Almirante, Vicealmirante o lugarteniente de ellos, nadie podrá llevar bandera con su divisa, excepto el que fuese noble, rico-home o señor de pendón; después que la galera de los sobredichos habrá hecho el saludo, antes bien, deberán llevar tan solamente bandera con la divisa del señor Rey y la del almirante capitán general o del que fuese de la Armada. Pero podrán llevar banderolas con su propia divisa cuantas quieran, en proa.

Con tantas banderas, estandartes, banderolas y sobre todo, pendones, una batalla naval en aquélla época sería lo más parecido a una verbena de pueblo.

R. B. M.

21.002.—Sombrero.



La vieja ordenanza de la Trasatlántica decía en su artículo

lo 27:

Le está permitido a la marinería el

uso del sombrero de paja en los casos en que el capitán lo autorice.

Para este objeto existirá a bordo un depósito de ellos y se les suministrará en la misma forma y condiciones que las demás prendas de uniforme; los capitanes consideren que el uso del sombrero sea general para toda la marinería en los casos en que él lo autorice, evitando llevar unos gorra y otros sombrero, con perjuicio de la buena uniformidad que debe reinar.

En todo caso se usa con el sombrero la cinta de seda con la inscripción de la Compañía, conforme se lleva en las gorras.

R. G. E.

21.003.—Sin faltar.



La autoridad que se haya olvidado su bastón de mando en casa podría, con todos los respetos, ser calificada de imbécil. Veamos:

La palabra báculo es hija del latín *baculum*, bastón, cetro o cayado, y ésta a su vez es madre de *bacillum*, bastoncito, que originó nuestro bacilo, por la forma de tales bacterias. Pues bien, el *imbecillis* o imbécil era el débil o indefenso, sin duda por falta de bastón para apoyarse o defenderse, vocablo que nosotros hicimos sinónimo de estúpido, necio o mentecato.

¿Y qué es el bastón de mando allá olvidado sino una reminiscencia del báculo, cetro o cayado, útil para trabar por la pata a la res descaminada?

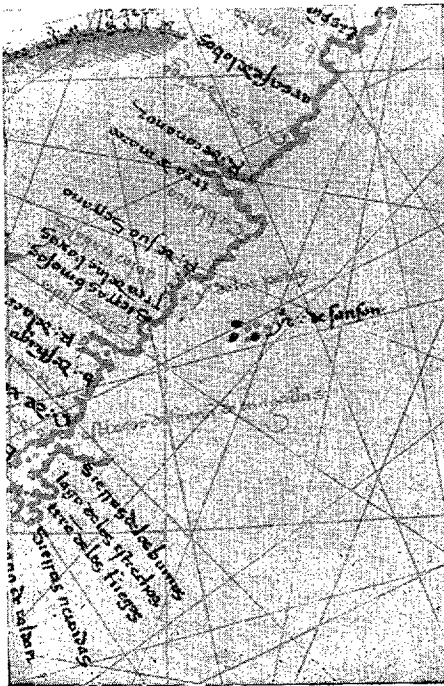
A. L.

[Octubre

21.004.—Más sobre las Malvinas.



En 1520, cuando la nao *San Antonio* de la expedición de Magallanes regresó a España, sus tripulantes avistaron el grupo de islas que más tarde se denominarían Malvinas. Dos años después Reinel las incluyó en su mapa del hemisferio sur del



mundo, aunque no les asignó nombre. Pero en 1529, Diego Rivero, cosmógrafo de la Casa de Contratación, las representó en su mapa-mundi con el nombre de *Sanson*, como puede verse en el grabado adjunto.

R. C.

21.005.—Emigrantes.



El 20 de octubre de 1854 entraba en el puerto de Montevideo la fragata española *Perla*, primero de nuestros buques de guerra que asomaba a aquel escenario tras la independencia y que inauguraba, con el bergantín *Héroe*, la estación naval allí destacada durante medio siglo.

Carlos Creus, agente diplomático español, escribió que, antes de que la *Perla* pudiese fondear, embarcaciones sobrecargadas de gente se aproximaron a ella: "Eran españoles que acudían a saludar el pabellón de su patria. En un momento inundaron la cubierta de la *Perla* y se entregaron a demostraciones de júbilo. Unos, abrazaban y besaban los cañones; otros, se arrodillaban delante de la bandera, y todos derramaban lágrimas de alegría, no pudiendo menos de conmovernos todos al ver unos actos que eran fieles intérpretes de los padecimientos y opresiones por los que habían pasado estos infelices".

No se olvide que muchos de ellos habían sido obligados a tomar las armas y a participar en luchas ajenas e intestinas.

A. L.

21.006.—Gran Armada.



El almirante Guillén, en una conferencia dada en 1950 sobre la "*Gran Armada*", expuso uno de los fallos, que nos parece razonable:

En un armamento tan considerable como este que nos ocupa, no se puede olvidar la cuestión de los viveres, de tan difícil conservación entonces en

grandes cantidades, siendo como eran los buques de bodegas y paños húmedos, sentinas pestilentes, infestado todo de ratas y de otros seres aunque mucho más pequeños, no menos perjudiciales y destructores: la aguada solía marearse pronto y el "fresco" o verduras —las vitaminas— sólo podía contarse con él escasas singladuras después de zarpar.

Y no se diga que estos gravísimos inconvenientes los tenían también los ingleses, porque ellos, iban a pelear en casa como quien dice, pudiendo refrescar víveres y aguada, como lo hicieron, continuamente.

R. B. M.

21.007.—Dotaciones.



Las funciones del segundo sobrecargo en los buques de la

Trasatlántica de comienzos de siglo se desempeñaban por un oficial graduado que llevaba el pomposo nombre de controlador.

En cuanto a las de ayudar al pater en la misa diaria a bordo se desempeñaban —y se han desempeñado hasta que se desguazó hace muy pocos años al último trasatlántico— por un tripulante de cubierta y de la última clase de subalternos, que llevaba el nombre de paje. Por encima de él estaban los grumetes, mozos, compañeros, marineros distinguidos, cabos de luces, bodegueros, timoneles y pañoleros y ya en la clase de oficiales de mar o maestranza figuraban, de menor a mayor graduación, los serenos, carpinteros, artilleros y finalmente los contramaestres o nostramos.

R. G. E.

21.008.—Se veía venir.



El 2 de febrero de 1764 Bougainville toma posesión de las Malvinas —Malvina viene de Malouine— y después regresa a Saint Malo para volver a las islas provisto de personas y medios para la colonización. En este mes de julio, el capitán británico Byron, con las fragatas *Dolphin* y *Taner* parte de Inglaterra hacia las islas *Falkland* o *Pepys* aunque se dijo que el objeto de la expedición era el descubrimiento de un paso por el norte de América a China.

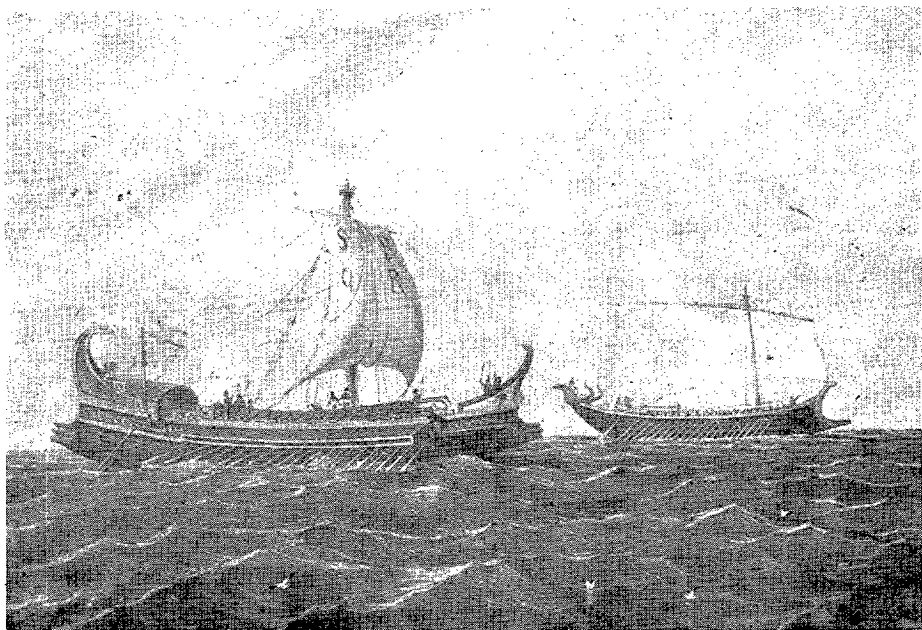
El 2 de agosto, apenas emprendido el viaje de Byron, el conde de Aranda informa a Carlos III que los ingleses, en una carta general de América, que con aprobación del Parlamento sacaron el año 1753, señalan con encarnado, como pertenencias suias, diferentes parajes despoblados, en que por haber arribado uno u otro inglés, pretenden adquirido derecho; las *Malouinas* están comprendidas en dicha usurpación ideal conque ahora se descuidasen, habiéndose hablado de la importancia de ellas; se establecerían los ingleses inmediatamente, alegando posición anterior, y comprobándola con dicho Mapa.

R. C.

21.009.—Estrategia.



En el libro escrito por el historiador y tratadista militar romano Vegetio, dedicado al emperador Valentiniano II (371-92), titulado *De re Militari*, se dice en el prólogo del Libro 5.º, que trata *De la guerra de mar*:



El pueblo romano solía tener, en otros tiempos, sus Armadas, no porque las necesitase, sino para manifestar su grandeza, y para tenerlas prontas, si llegase el tiempo de emplearlas; porque nadie se atreve á ofender a una Nación que ve prevenida para resistir y castigar a sus enemigos... En Misena y Rábena había dos Armadas con una Legión cada una, para que estuviesen cerca de Roma, y prontas para ir sin dilación ni rodeo a cualquier parte del mundo donde conviniese enviarlas. La Armada de Misena era para acudir a la Galia, a España, a Mauritania, Africa, Egipto, Cerdeña y Sicilia, y para la de Rábena a Epiro, Macedonia, Achaya, Propontide, Ponto, Oriente, Creta y Chipre; porque en las expediciones más vale la celebridad que la fuerza.

J. F. G.

21.010.—Guardias Marinas.



Sobre la fecha de creación de este cuerpo, el Estado General de la Armada de 1823 dice que se fundó en 1716, aunque otros documentos expresan que fue en 1717. Al parecer, fue en 1716 cuando se dictó la disposición que lo creaba, la que se llevó a efecto en 1717.

J. M.^a B.

21.011.—Carracas, naos.



Estas denominaciones corresponden a una clase de embarcaciones que apareció en el ámbito mediterráneo a finales del siglo xiv como una superación de las cocas, ante la necesidad de obtener mayor capacidad de transporte. De porte muy varia-

do —hasta 1.500 toneladas—, las *naos* o *carracas* se convirtieron pronto en los primeros buques a vela preparados para participar en la guerra naval —con fines defensivos— mediante la construcción de portas en las bandas para facilitar la acción de la artillería.

El empleo de las *carracas* o *naos* se difundió rápidamente en el siglo xv prolongándose hasta el xvii. Inicialmente se construyeron con dos palos, aunque se arbolaron con tres o cuatro, conforme a su porte, prevalecieron las de tres, aparejadas con velas cuadras el trinquete y mayor y con vela latina el mesana. Las de cuatro palos aparejaban velas cuadras en los dos palos proeles y latinas en los popeles; algunas llevaban cebadera en el bauprés.

Aparte de las portas latentes las *carracas* o *naos* fueron los primeros buques en que se generalizó el fraccionamiento vertical de las velas cuadras en gavias y mayores.

Los carracones eran *carracas* pequeñas, utilizadas generalmente por los portugueses. Sin embargo, hay autores franceses que definen el carracón como una *carraca* grande, singularmente gala; una faceta más del chauvinismo.

R. C.

21.012.—Precolombino.



En una de las últimas obras sobre Colón, y para demostrarnos que éste no descubrió América, sino que fue uno más de los 1.001, hemos leído, no sin guasa, lo siguiente:

Palabras de aparente origen turco en los idiomas maya y azteca han originado la teoría por la cual los turcos

pasaron caminando por el estrecho de Bering (entre Siberia y Alaska) en el 5000 antes de J. C. cuando los niveles marinos eran muy bajos.

Es una pena que no nos diga nada del viajecito de Turquía a las costas de Siberia en el Pacífico, ¿sería con la marea baja?

R. B. M.

21.013.—Sanidad.



Una R. O. de 10 de enero de 1816, expedida por el Ministerio de Marina y dirigida al capitán general del Departamento de Cádiz, decía:

Excelentísimo señor: El Rey nuestro Señor se ha servido aprobar lo acordado por la Junta de Marina de ese Departamento..., respecto de lo prevenido en Real Orden de 15 del mismo (diciembre), sobre que no sean desatendidos en el percibo de sus goces los profesores Médicos-Cirujanos de la Real Armada.

Recordemos que, por esta época, el percibo de sus goces a todo el personal de la Real Armada estaba completamente *desatendido* y, siguió así durante mucho tiempo.

J. F. G.

21.014.—Cangas.



Del estropicio consumado por una flota turca en la villa pontevedresa de Cangas de Morrazo, en diciembre de 1617, da fe la declaración del cura don Bartolomé de Refojos, ante un juez compostelano:

Once naves gruesas de piratas y corsarios, turcos y moros, saltaron en tierra a pesar de la resistencia ofrecida por los feligreses y capitanes de la villa... Han robado toda la dicha villa y quemado y destruido las tres partes della, y las casas más principales y la gente más principal; y han muerto más de cien personas con muchas heridas y cuchilladas, y cautivado más de ducientas personas, hombres y mujeres y niños.

A. L.

21.015.—Viejas fotos.



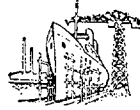
Verano del año 1940.
Piscina del hotel
Playa de Cádiz. Dos

Guardias Marinas se lanzan en arriesgada pirueta aérea desde el trampolín superior.

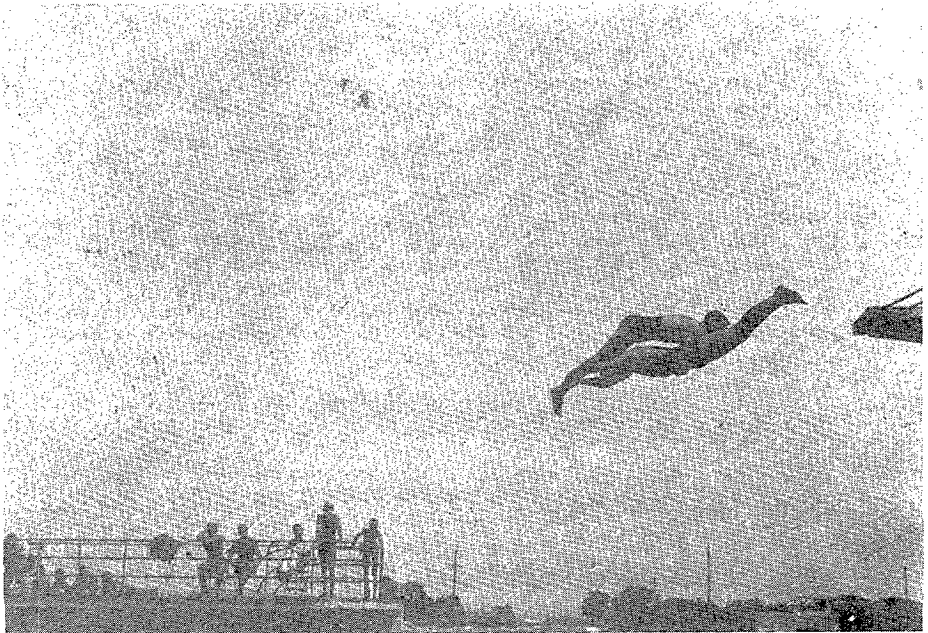
¿Puede alguien reconocerlos?

J. S.

21.016.—Porcionistas.



Timoteo O'Scanlan, en su *Diccionario Marítimo Español* (año 1831), dice: *Eran los verdaderos propietarios de la nave, pues con su dinero se costeaba la construcción ó se compraba el buque: y como tales nombraban al patrón, que á veces era también porcionista, al cual título de patronía le constituía verdadero conductor ó administrador de la hacienda de sus mandatarios ó socios. Otras veces el patrón cuidaba por sí de la construcción de la nave, firmando por sí la contrata con los constructores, para cuya obra buscaba los accionistas ó compartícipes precisos al empezar la fábrica, ó al paso que se iba adelantando: de manera que, según parece, no habia jamás un dueño sólo de un navío, sino una compañía de intere-*



sados; lo cual facilitaba la construcción, y la pequeñez del riesgo convidaba á los socios... Los accionistas solían navegar en su propio buque, costumbre que hoy no se conoce, á menos que fuesen entonces porcionistas algunos sugetos de la matrícula de la nave...

J. F. G.

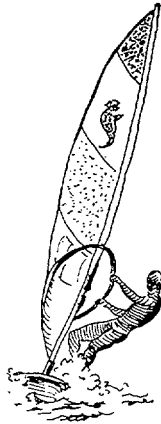
21.017.—Agujeros negros.



Cuando la masa de una estrella extinguida en colapso es tres veces la del Sol, o mayor, nada puede detener la contracción de la materia producida por la gravedad; ni la presión de los electrones orbitales

de los átomos, ni las fuerzas nucleares entre los neutrones pueden impedir que la estrella se haga progresivamente compacta y pequeña, al paso que crece extraordinariamente el campo gravitatorio, sobrepasando toda medida, obligando a curvarse sobre sí mismo al espacio-tiempo, de acuerdo con la relatividad general de Einstein, hasta que la estrella desaparece de nuestro universo. Lo que queda en su lugar es un *agujero negro*; un ente singular, invisible e indetectable, capaz de curvar los rayos de luz que pasen a determinadas distancias, e incluso de absorberla hacia su interior si los rayos luminosos rebasan ciertos límites de proximidad.

R. C.



MARINOGRAMA NUMERO 184

Por DOBLAN

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

DEFINICIONES

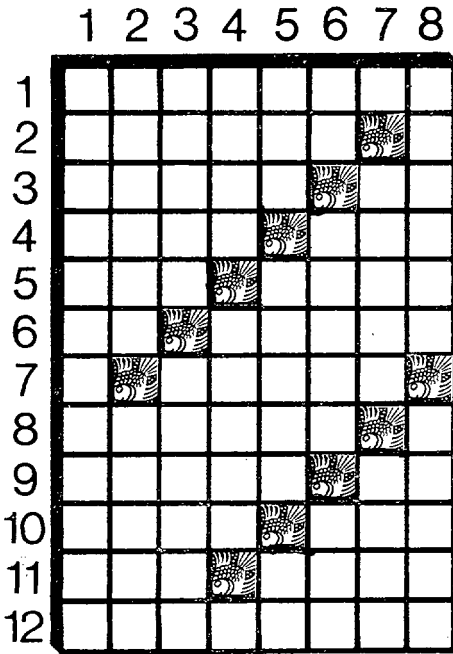
PALABRAS

A.—Lugar donde se mantienen o se crían dentro del agua peces, moluscos u otros animales	— — — — —
	23 62 37 30 15 57
B.—Desarmas y desaparejas una embarcación	— — — — —
	73 45 68 13 4 52 10 43 5 50 33
C.—Resistencia que ofrece el buque al esfuerzo del viento . . .	— — — — —
	41 70 12 47 55 35
D.—Pez marino acantopterigio	— — — — —
E.—Contralmirante inglés (1800-1862). Se distinguió en expediciones árticas y antárticas; descubridor del polo norte magnético	63 78 20 1 27
	54 32 7 25
F.—Bajío de arena	— — — — —
	51 36 3 29 72
G.—(Marina.) Repara algún palo de la arboladura	— — — — —
	76 46 66 53 56 16 21 77 8
H.—(Marina.) Cualquiera de los ojetes u ojales reforzados, que se abren en las velas, toldos, etc.	— — — — —
	64 39 9 24 19
I.—Conjunto de velas de una embarcación	— — — — —
	75 38 61 34 44 60 18
J.—Cada una de las piezas curvas que arrancan de ambos lados de la quilla, formando como las costillas del casco . .	— — — — —
	26 28 40 59 74 49 65 2
K.—(Marina.) Viento o tirante con que se mantiene fijo y vertical un palo	— — — — —
	22 58 71 48 14
L.—Uno de los pisos o cubiertas inferiores de la embarcación . .	— — — — —
	17 6 69 31 67 42 11

(La solución, en el próximo número.)

PAÑOL DE VOCES NUMERO 104

Por J. y A. M.



Horizontales:

1. Tempestades de truenos.—2. Afeitarse.—3. Aliño. Cloro.—4. Nombre familiar de varón. Canto del grillo.—5. Conjunción. Avalancha.—6. Letra (al revés). Mote.—7. Hierro con cierta proporción de carbono.—8. Componente aromático de la cerveza.—9. Vano. Consonante.—10. Expresará. Apetito.—11. Siglas automovilísticas. Nudo.—12. Pequeño puerto artificial (plural).

Verticales:

1. Sosiego.—2. Atender (al revés). Contigua. — 3. Enfrenta. Preparar.—4. Planta crucífera comestible. Mece.—5. Cocino con fuego. Acuda a alguien. Letra.—6. Preposición. Elemento químico. Sonido.—7. Se dice del tiempo frío y destemplado. Cabo empleado en un aparejo.—8. Fuera de su sitio. Artes de pesca.

NAUTRAPELIA NUMERO 104

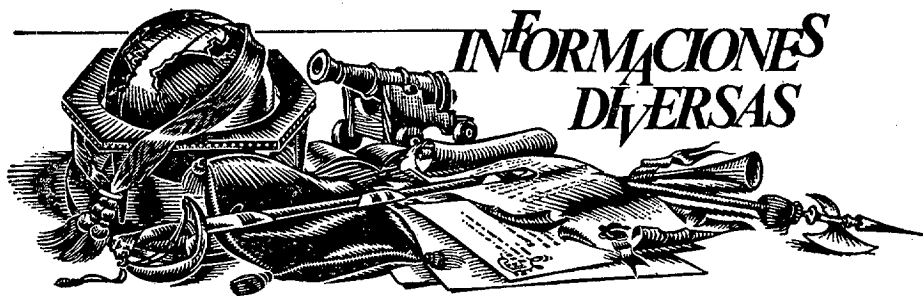
Por J. y A. M.



**VIGO
ARES**

¿Cómo llegó el "Elcano"?

(Las soluciones, en el próximo número.)



JURA DE BANDERA Y ENTREGA DE DESPACHOS EN LA ESCUELA NAVAL MILITAR



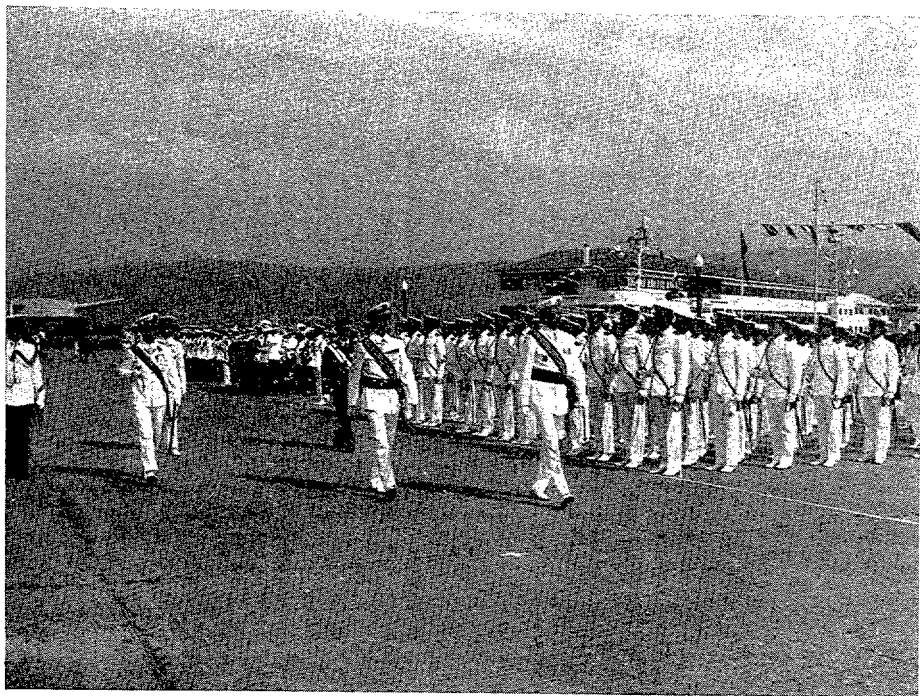
ON motivo de la festividad de la Virgen del Carmen, patrona de la Marina española, Su Majestad el Rey Don Juan Carlos presidió en la Escuela Naval Militar la jura de bandera de los 73 caballeros alumnos aspirantes de primer curso y la entrega de despachos a 119 nuevos oficiales de la Armada, pertenecientes al Cuerpo General, Infantería de Marina, Máquinas, Intendencia, Sanidad, Jurídico e Intervención. Su Majestad estuvo acompañado por el ministro de Defensa, señor Oliart Saussol; el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante Suanzes de la Hidalga; el capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico, almirante Romero Moreno; el capitán general de la VIII Región Militar, teniente general Ruiz de Oña, y otros altos mandos de la Armada y de los ejércitos de Tierra y Aire, así como los agregados navales de las Marinas de guerra de Argentina, Brasil, Chile, Méjico, Perú, Portugal, Uruguay y Venezuela.

Entre las autoridades civiles que asistieron al acto figuraban el delegado del Gobierno en Galicia, doctor García Sabell; el presidente de la Junta de Galicia, doctor Fernández Albor; el gobernador civil de la provincia de Pontevedra, señor Borrel Mestre; el presidente de la Diputación, y los alcaldes de Pontevedra y Marín.

Don Juan Carlos desembarcó a las once de la mañana del yate *Azor* y tras recibir los honores de ordenanza se dirigió a un lugar preferente al lado del altar, sobre el que el arzobispo de Santiago, mon-

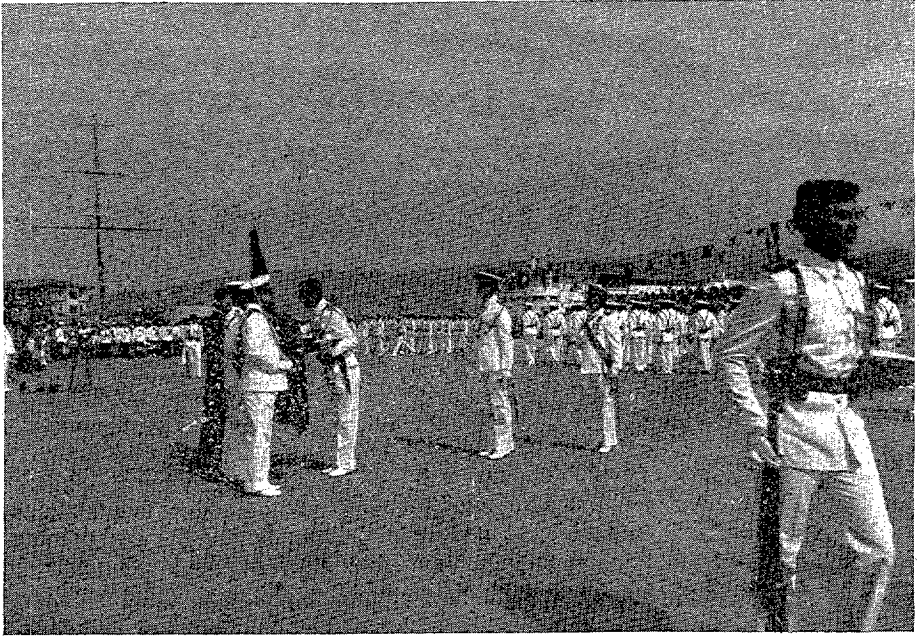
señor Suquía Goicoechea, ofició una misa de campaña, terminada la cual tuvo lugar el tradicional homenaje a los caídos, con la ofrenda de una corona de laurel que depositaron ante el altar los primeros de las promociones de los nuevos oficiales.

Seguidamente dio comienzo la jura de bandera de los 73 caballeros alumnos aspirantes de primer curso, pertenecientes a las promociones números 386 del Cuerpo General, 116 de Infantería de Marina y 61 de Intendencia.



Acto seguido, y una vez leídas las órdenes ministeriales de nombramiento, tuvo lugar la entrega de despachos a los 119 nuevos oficiales. También recibieron sus despachos dos oficiales de la Marina Real de Thailandia; posteriormente, Su Majestad el Rey Don Juan Carlos impuso la Cruz de la Orden del Mérito Naval de segunda clase, con distintivo blanco, a los números uno de las nuevas promociones de escalas básicas y escalas especiales.

Los agregados navales extranjeros asistentes al acto procedieron a continuación a la tradicional entrega de los premios concedidos por sus respectivas Marinas a los nuevos oficiales que más se habían destacado a lo largo de su carrera.



Finalizada la entrega de condecoraciones y obsequios, el comandante-director de la Escuela Naval, capitán de navío Sánchez de Ocaña y Erice, pronunció el siguiente discurso:

Señor:

La Escuela Naval Militar se ve de nuevo honrada con vuestra presencia en los actos de mayor trascendencia escolar, que coinciden con la celebración de la fiesta de nuestra excelsa Patrona, la Virgen del Carmen: la jura de bandera de los aspirantes y la entrega de despachos a los nuevos oficiales.

Deseo, Señor, daros la más cordial bienvenida con el testimonio de mi profunda gratitud y confirmaros la lealtad hacia vuestra persona de los que en esta Escuela servimos a España.

Mi agradecimiento al ministro de Defensa, a las autoridades civiles y militares y a los agregados navales de las naciones amigas, por su presencia en los actos que celebramos hoy, bajo la presidencia de S. M.

Mi felicitación en este día al almirante Jefe del Estado Mayor, a los almirantes y compañeros de la Armada.

Deseo que esta felicitación alcance asimismo a los padres y familiares de los oficiales y alumnos que protagonizan estos actos.

Caballeros aspirantes:

Habéis prestado juramento que os compromete con la Patria para toda la vida.

Estoy seguro de que cuando hace unos minutos habéis contestado a la fórmula del juramento con ese rotundo ¡Sí, lo juramos!, todos y cada uno de vosotros estaba convencido de que sería capaz de derramar hasta la última gota de su sangre si el honor de la Patria así lo exigiera.

Pero el compromiso del juramento os obliga también en forma menos brillante. Os obliga día a día al cumplimiento abnegado del deber, aunque el trabajo que os corresponda sea monótono, silencioso, callado y aun oscuro.

Este cumplimiento encierra poco heroísmo y mucho sacrificio, pero seguramente es el que os producirá las mayores satisfacciones íntimas en el servicio.

Habéis superado el primer año de vuestra carrera durante el cual se os ha exigido un gran esfuerzo físico e intelectual.

Es vuestra obligación, mientras dure la etapa escolar, aplicaros con entusiasmo para asimilar todos los conocimientos que se os impartirán en cursos venideros y así podáis recibir con honor y justicia, como ahora lo han hecho vuestros compañeros más antiguos, el esperado nombramiento de oficial.

Quisiera que este juramento que acabáis de prestar quedara firmemente grabado en vuestra alma y que superada la emoción de este día penséis en la grandeza del compromiso contraído y por el cual durante vuestra vida únicamente os deberá guiar el amor a España, la defensa de su unidad e independencia y la obediencia a vuestros jefes.

Señores oficiales:

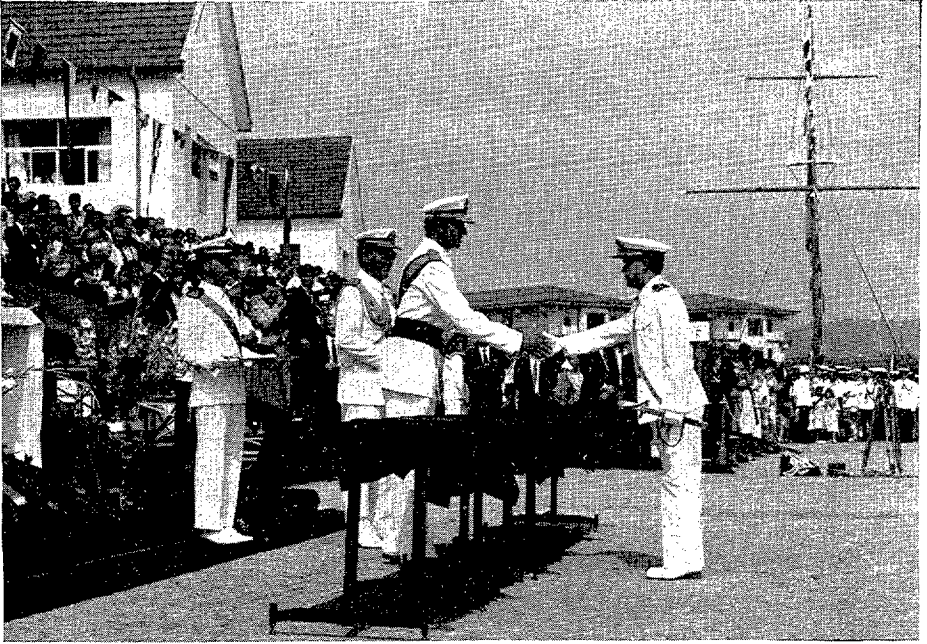
Queridos compañeros: con los despachos que acabáis de recibir con orgullo y alegría, culmina una etapa importante de vuestra vida.

Quiero felicitaros en nombre de la Armada por vuestro éxito, al alcanzar el primer nombramiento, conseguido con esfuerzo y perseverancia.

Ingresáis en una gloriosa corporación que desde hace siglos ha hecho un culto del honor y de su entrega heroica a la consecución de la grandeza de España. Sed dignos de ella.

Aunque suene duro en estos momentos, tengo la obligación de señalaros que las horas de estudio no han terminado. Pronto comprenderéis que la formación adquirida en esta Escuela, no es más que una semilla que no fructificará si no cuenta con vuestro propio esfuerzo.

No es un tópico admitir que la tecnología evoluciona sin cesar. Y la Armada lo hace a la par para poder seguir cumpliendo su misión.



Apenas empezábamos a familiarizarnos con las airoas siluetas de nuestras fragatas y corbetas, cuando ya está puesta en Ferrol la primera quilla de las nuevas fragatas FFG, que han de ser escoltas contemporáneas del recién nacido portaerones **Príncipe de Asturias**. Su entrada en servicio es un reto para toda la Armada, en el que vosotros vais a tener, como oficiales, una intervención importante.

Se presenta ante vosotros un futuro apasionante. La revolución que el desarrollo de la microelectrónica va a representar en la transformación radical de la sociedad, en todos los aspectos, va a ser parte de vuestras vidas. Va a ser, está siendo ya, mucho más que una nueva revolución industrial, porque los equipos microelectrónicos incorporan inteligencia en lugar de energía. Y esta revolución está afectando ya al arte de la guerra y le afectará mucho más en el futuro.

Por eso es necesario que sigáis preparándoos no sólo en asimilar las nuevas tecnologías, sino en tratar de comprender las transformaciones que ocurrirán en la sociedad para poder profundizar mejor en el conocimiento de vuestros hombres

Porque además de la técnica están los hombres. Vuestra edad os hace estar en condiciones óptimas para comprenderlos. Aprovechad esta circunstancia para conocerlos a fondo. Aquí se os ha formado para mandar. Aplicar sin recelo lo aprendido, corrigiendo con la práctica las omisiones de la teoría. No olvidéis la preocupación por su bienes-

tar. Cread en ellos la conciencia de su utilidad y procurar inculcarles el sentido de la responsabilidad de sus tareas. Esforzaos por elevar y mantener su moral sin regatear medios. No olvidéis que el factor hombre sigue siendo esencial y en estos tiempos de confusiónismo ideológico su atención adquiere mayor importancia que nunca.

Tened fe. Fe en España, cuya unidad e independencia jurasteis defender a pesar de los contratiempos que puedan surgir.

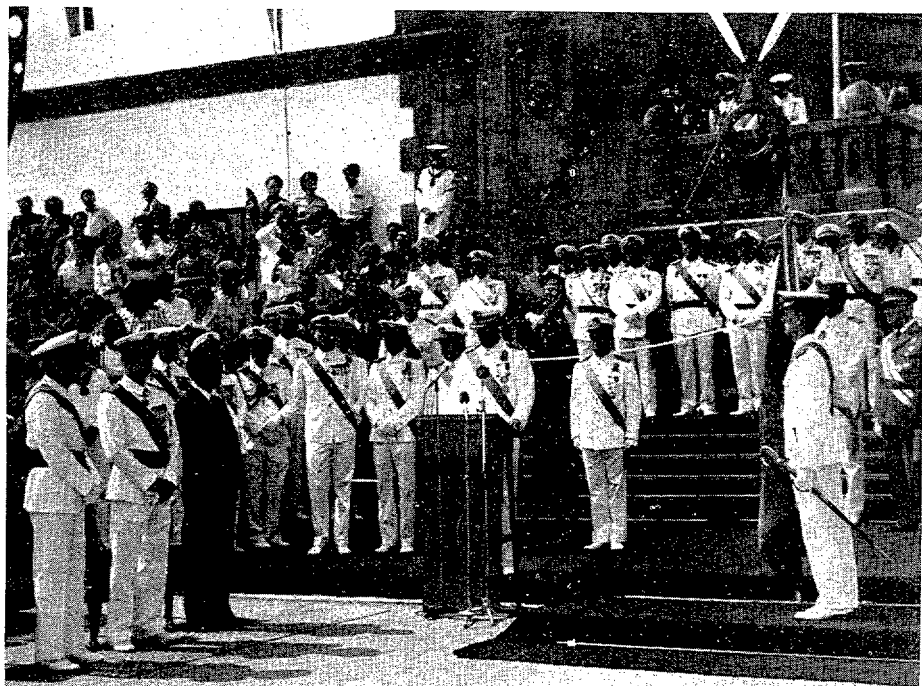
Fe en la Armada por medio de la cual vais a servir a la Patria.

Fe en el Rey, en vuestros jefes, a los que prometisteis no abandonar nunca.

Fe en vuestros hombres, a los que vais a tener el honor de mandar.

Esta fe exige que os entreguéis con toda vuestra voluntad y todo el entusiasmo de vuestra juventud para lograr la mayor eficacia en los destinos que la Armada os confíe. Conservad siempre la ilusión. "La juventud no es un período de la vida, es un estado del espíritu, un efecto de la voluntad, una cualidad de la imaginación, una intensidad emotiva, una victoria del valor sobre la timidez, del gusto de la aventura sobre el confort".

Si lográis que la ilusión que hoy os anima no se pierda jamás, si sabéis en todo momento cumplir con vuestro deber, entonces habréis conseguido la verdadera categoría de oficiales de la Armada.



Os vemos partir con esperanza y confiamos en que vuestra incorporación a los Cuerpos de Oficiales contribuya, dada vuestra preparación y entusiasmo, a lograr la eficacia que deseamos para la Armada. Que Dios os bendiga y os guíe siempre.

Quiero terminar con el respetuoso y emocionado recuerdo de todos los que entregaron sus vidas por España; que el espíritu que los animó y la grandeza de su ejemplo nos sirvan de estímulo y guía para mejor servicio de la Patria.

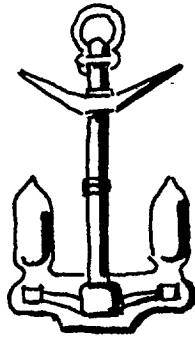
¡Marineros, caballeros alumnos, señores oficiales!

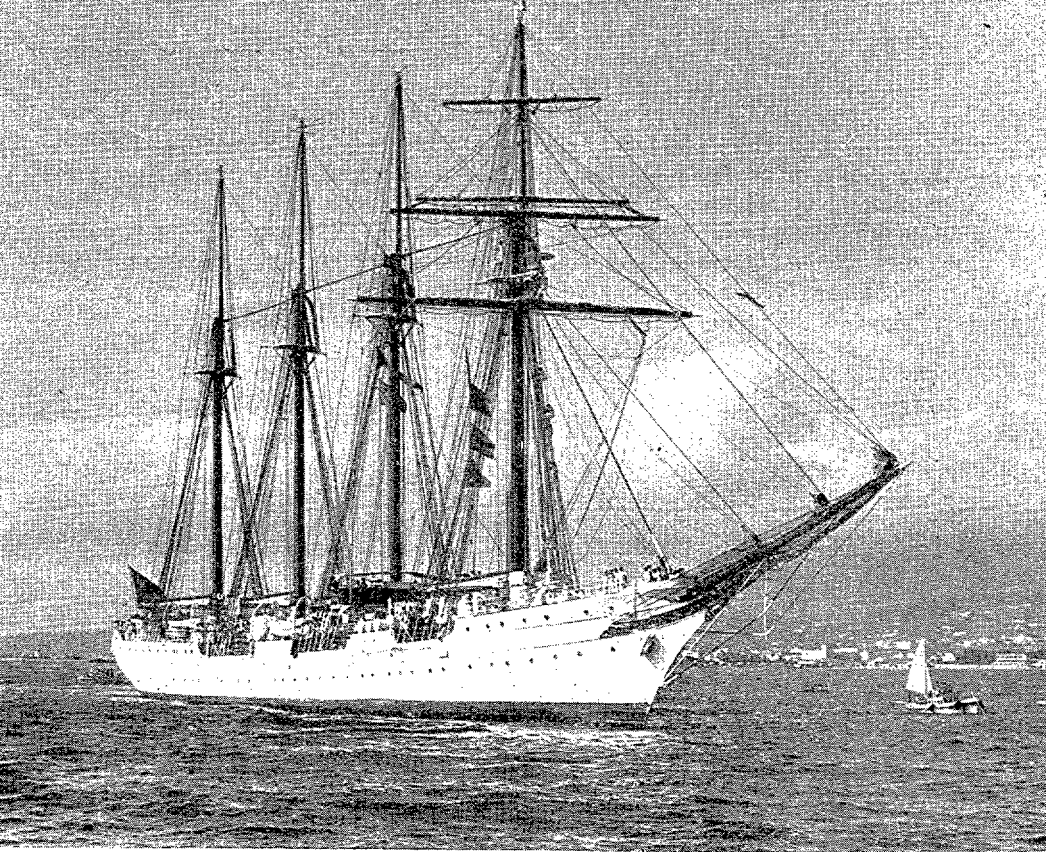
¡Viva España!

¡Viva el Rey!

Finalmente, el batallón de alumnos y el de Marinería desfilaron ante las autoridades. A primera hora de la tarde, en el comedor de alumnos, el Rey Don Juan Carlos presidió un almuerzo de confraternidad, en el que también estuvieron presentes autoridades, profesores y alumnos.

C. S. V.





“Bienvenidos a Melilla”. Autor: Miguel Angel Cleries Priego.

VISITA DEL ALMIRANTE JEFE DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA A LA ZONA MARITIMA DE CANARIAS



El pasado día 23 de julio el almirante Suanzes de la Hidalga realizó su primera visita oficial como almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada a la Zona Marítima de Canarias.

La recepción oficial tuvo lugar en el Arsenal de Las Palmas, a donde llegó, a las 12,00 horas, acompañado por el vicealmirante Gil de Sola, comandante general de la Zona Marítima.

Una Compañía de Infantería de Marina, con bandera, escuadra de gastadores y banda de cornetas y tambores, le rindió los honores reglamentarios, pasando el almirante revista a continuación y presidiendo posteriormente el desfile de la fuerza.

Asistieron al acto el gobernador militar de Las Palmas, el jefe del Sector Aéreo de Las Palmas, al jefe del Arsenal, comandante militar de Marina de Las Palmas, jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima, teniente coronel jefe accidental de la Agrupación de Canarias, comandantes de buques surtos en el puerto y una nutrida representación de jefes, oficiales y suboficiales de la Zona Marítima de Canarias, a los que el almirante Suanzes de la Hidalga saludó personalmente.

Finalizado el sencillo acto castrense de la recepción oficial, el comandante general de la Zona Marítima de Canarias ofreció una copa de vino español al almirante Suanzes de la Hidalga, autoridades militares y comisiones, lo que dio ocasión para que departiera largo rato con jefes y oficiales de la Zona Marítima, interesándose por los problemas e inquietudes propias del desempeño de sus destinos.

El almirante jefe del Estado Mayor de la Armada mantuvo momentos antes una rueda de Prensa con los directores de los principales medios de comunicación de Las Palmas, prensa radio y televisión.

A las preguntas formuladas el almirante contestó, en síntesis, que España es una nación eminentemente marítima, y, en consecuencia, si se quiere jugar un papel importante en Europa y en la OTAN, hay

que potenciar nuestra condición marítima; explicó el programa de nuevas construcciones, a corto plazo —un portaaviones, cinco fragatas FFG-7 y cuatro submarinos *Galerna*— e indicó que el balance en tonelaje para 1987, entre las altas y bajas de unidades navales, será negativo; a más largo plazo se prevé la construcción de cinco fragatas y un destructor de escuadra así como la potenciación de la base naval de Rota, por su gran valor geoestratégico.

Con relación a la construcción de la nueva base naval en Canarias, al sur de Gran Canaria, el almirante Suanzes de la Hidalga manifestó que la consideraba fundamental, y que la Armada tiene realizados los estudios necesarios pero los recursos son limitados y, como es lógico, primero es la renovación de la fuerza y después la base. Finalizó la rueda de prensa remarcando la importancia de la condición eminentemente marítima de España, fundada en razones históricas, geográficas, geopolíticas y estratégicas y recordando que el noventa por ciento de lo que el país importa y exporta se mueve por vía marítima y que de nada sirve conservar el territorio si perdemos las comunicaciones.

En la residencia del comandante general de la Zona Marítima de Canarias, el almirante Suanzes de la Hidalga agradeció la recepción ofrecida con las siguientes palabras:

“Excelentísimos e ilustrísimos señoras y señores:

He tenido un especial interés en que mi primera visita oficial a la Comandancia General de Canarias en mi calidad de Jefe del Estado Mayor de la Armada, y vocal nato de la junta de jefes de Estado Mayor, órgano colegiado superior de la cadena de mando militar, de quien depende el Mando Unificado de estas queridísimas islas, punta de lanza de España en el Atlántico, se produzca en una fecha próxima al pase a la situación “B”, por imperativos de la edad, de dos ilustres soldados, un militar y un marino, el teniente general González del Yerro y el vicealmirante Gil de Sola, para con mi presencia expresarles el agradecimiento de la Armada a su impecable y brillante carrera militar.

Otros actos programados con anterioridad han impedido que el teniente general González del Yerro esté hoy aquí con nosotros como estoy seguro hubiese sido su deseo, pero ello no es óbice para que le exprese públicamente mi agradecimiento y personal afecto.

En cuanto a tí, almirante y amigo de toda una vida, no encuentro palabras para expresarte el sentir de la Marina entera hacia tu persona, tu profesionalidad, tu caballerosidad y tu simpatía.

Vas a terminar tu vida militar activa con la misma brillantez con que virabas por adelante en el “Juan Sebastián de Elcano”, con la elegancia con que representaste a la Armada en Chile, con la eficacia con que desempeñaste el destino de jefe de Estado Mayor de la Zona Marítima del Mediterráneo, con la ecuanimidad que hiciste gala en la

División de Táctica del Estado Mayor de la Armada; pero sobre todo con la lealtad que ha presidido todos tus actos; lealtad a la Armada en su triple proyección: a tus superiores, a tus compañeros y a tus subordinados, y eso, yo te lo aseguro, es algo que unos y otros no olvidarán jamás.

Durante tu tiempo de mando en estas islas has tenido sobre tus espaldas una gran responsabilidad: defender los intereses marítimos de España, tanto militares como económicos, en una zona de una importancia estratégica a escala mundial, y cuya verdadera magnitud sólo alcanzan a comprender aquellos hombres que, por encima de intereses personales o corporativos, tienen muy claro que España, nuestra Patria, es ante todo una nación de condición eminentemente marítima, y que en aprovechar este regalo de la Providencia radica no ya nuestra grandeza sino nuestra propia existencia como nación plenamente soberana.

Estoy seguro que aun habiendo sido grande tu responsabilidad, te habrás sentido reconfortado, comprendido y firmemente apoyado por el pueblo canario, que por su naturaleza insular y lejanía de la península, comprende por instinto lo que la Armada representa en la defensa de su seguridad, y que estoy convencido además que los hombres de las Marinas mercante, deportiva y pesquera te recordarán siempre con cariño, porque ellos, mejor que nadie, saben el continuo y diario quehacer de las unidades a tus órdenes en la protección de sus intereses e incluso sus vidas.

Por todo ello, almirante, mi felicitación y mi agradecimiento."

A las ocho de la noche se celebró en la residencia de jefes y oficiales del Arsenal de Las Palmas un coctel ofrecido por el vicealmirante Gil de Sola, como despedida a la Zona Marítima, a la que asistieron autoridades civiles y militares y jefes y oficiales de la Zona, así como invitados civiles.

El sábado, 24, segundo y último día de la visita oficial, el almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, acompañado del comandante general de la Zona Marítima y del jefe del Estado Mayor de la Zona, visitó las nuevas instalaciones de la estación receptora "El Picacho", donde comprobó sobre el terreno el estado de las obras y las explicaciones sobre planos de lo que será, en su día, la estación receptora de la Zona Marítima.

A continuación se trasladó a la villa de Teror para orar ante la imagen de la patrona de Gran Canaria, Nuestra Señora la Virgen del Pino.

Por último visitó las instalaciones de la Agrupación de Infantería de Marina en Guanarteme, donde fue recibido por el teniente coronel Viseras Talavera, jefe accidental de la Agrupación. Después de serle rendidos los honores de ordenanza, el almirante pasó revista a la fuerza y presidió el desfile.

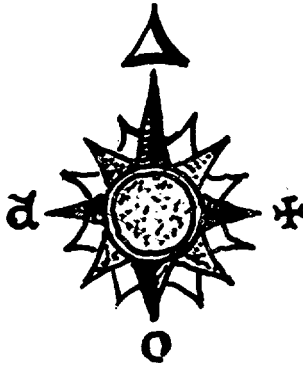
INFORMACIONES DIVERSAS

Inspeccionó las instalaciones y obras de nueva construcción y expresó su satisfacción por cuanto se había realizado.

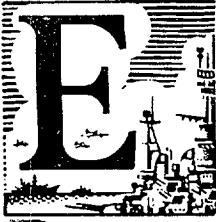
El capitán general de Canarias, teniente general González del Yerro, acompañado por el jefe del Estado Mayor del Mando Unificado, acudió al acuartelamiento para cumplimentar al almirante, vocal nato de la Junta de Jefes de Estado Mayor, vértice colegiado de la cadena militar, de quien depende directamente el Mando Unificado de Canarias.

Finalizada la revista, el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada departió cordial y largamente con las autoridades y principales mandos de la Zona Marítima, dándose por finalizada su primera visita oficial a la Zona Marítima de Canarias.

C.



HOMENAJE AL CONTRALMIRANTE DON DANIEL NOVAS TORRENTE



L mes de julio tuvo lugar en la Comisión Naval de Regatas de El Ferrol del Caudillo un acto deportivo y marinero, como fue el de rendir homenaje al contralmirante excelentísimo señor don Daniel Novás Torrente, como real fundador de la Comisión de Regatas y propulsor del deporte de vela en la Armada.

Con tal motivo el Capitán General de la Zona Marítima del Cantábrico aprobó la propuesta de la Comisión Naval de Regatas de instituir un trofeo anual con la denominación "Daniel Novás", para los balandros de la clase "Snipe".

Para ello en las instalaciones reinauguradas de la Comisión Naval de Regatas se le hizo entrega de una placa conmemorativa al almirante Novás; por el almirante jefe del Arsenal, excelentísimo señor don Tomás Gómez Arroyo, en ausencia del capitán general.

El capitán de navío presidente de la Comisión Naval de Regatas les dirigió unas breves palabras a los presentes, entre los que se encontraban autoridades y viejos colaboradores de don Daniel; contra maestres, periodistas y patrones de las primeras singladuras así como las nuevas generaciones de amantes de la vela, y participantes del primer trofeo "Daniel Novás". Sus palabras fueron:

Almirante:

Excelentísimos señoras y señores.

El 19 de mayo de 1950, fecha en la que se inauguró esta Comisión Naval de Regatas, V. E. formó parte como secretario de la primera junta, que estaba presidida por el capitán de navío don Alejandro Molíns, al cual relevó al poco tiempo y desde entonces, y durante bastantes años, la vida de la Comisión Naval de Regatas y Club de Oficiales, pues en su origen dependían del mismo presidente, vivieron de la iniciativa y eficacia de V. E.

Tan pronto patroneaba un snipe, organizaba regatas, conseguía embarcaciones o las ayudas para la buena marcha y ampliación de las instalaciones.



Don Daniel, pues así lo recordamos todos, se preocupaba de los mínimos detalles para que todo resultase bien, y no descansaba hasta saber que todo estaba a punto.

Podemos considerarlo como uno de los pioneros de la vela deportiva en la Marina, nuestros snipes regateaban en las competiciones que se celebraban en los principales clubs náuticos de España, nuestros patronos eran reconocidos por su deportividad, la vela deportiva en la Marina estaba en marcha.

Quiero por último, almirante, darle las gracias por su presencia, en nombre de la Comisión Naval de Regatas.

Y termino estas palabras con nuestra salutación militar: almirante, a sus órdenes.

Seguidamente el vicealmirante Gómez Arroyo hizo el ofrecimiento:

Almirante:

Al ofreceros este recuerdo, y quedar grabado en esta Comisión Naval de Regatas la presencia permanente de vuestra eficaz presidencia, quiero unir a la felicitación del capitán general, cuya representación ostento, la mía propia y la de todos los que le recordamos, ya que por su ejemplo supo granjearse nuestro cariño.

Y particularmente por considerar que el estar disfrutando de estas instalaciones en gran parte fue debido a su iniciativa y dedicación de V. E..

El almirante Novás contestó con las siguientes palabras:

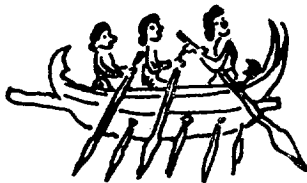
Quiero dar las gracias por este homenaje indebido, y tengo que añadir que me llevé una gran sorpresa cuando me preguntó el presidente, capitán de navío Vierna, si no tenía inconveniente de que llevara mi nombre un trofeo de vela de la clase snipe; quiero decirles que mi trabajo se debe a la iniciativa que, allá por los años 50, tuvo el almirante Moreno al crear las Comisiones Navales de Regatas. Recuerdo que el almirante Salvador Moreno decía: "todo marino tiene que saber navegar a vela", y como con motivo de unas regatas en La Coruña, presididas por el Jefe del Estado, y ante su presencia, el patrón representante de la Armada llegase a la baliza de la meta después de terminada la regata, me dijo que "era necesario hacer patrones y dotar de embarcaciones a la Marina", y así empecé a trabajar.

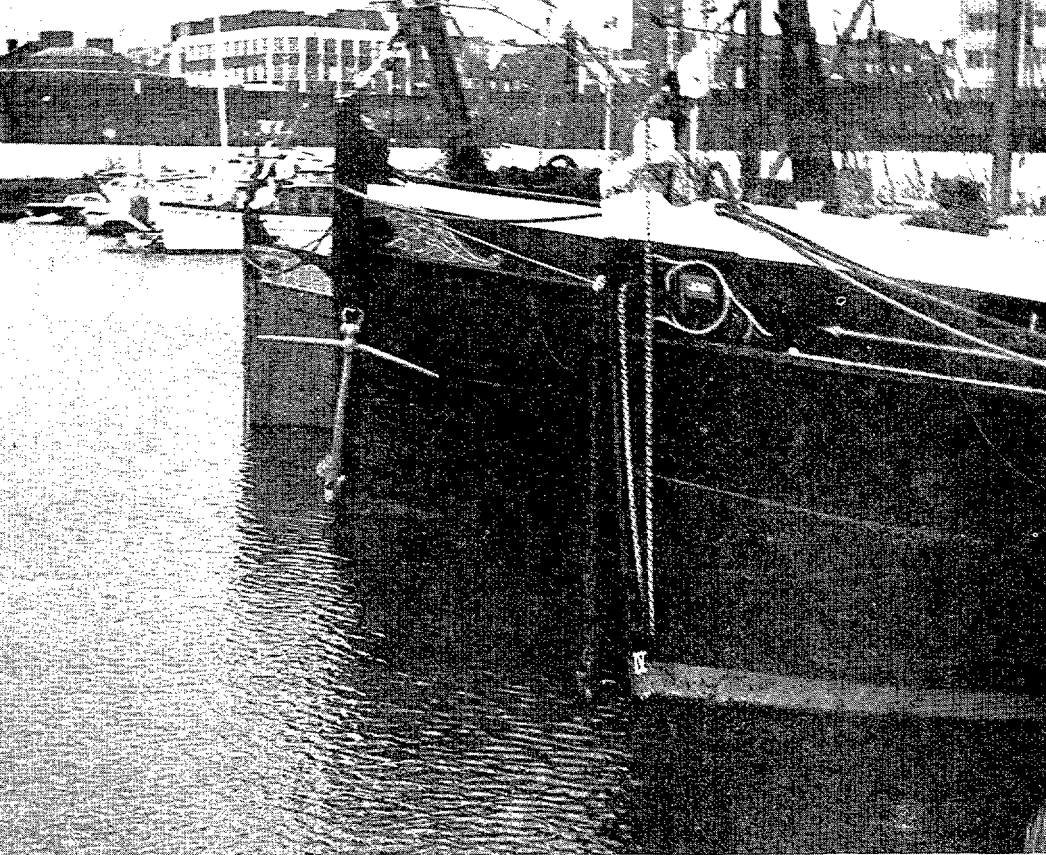
Por último doy las gracias a todos los presentes, veteranos y noveles, por su compañía en este recuerdo de mi persona.

Terminó el acto con el reparto de premios del primer trofeo "Daniel Novás", en cuya regata participaron 14 snipes, ganando el trofeo el teniente de navío Darío Lanza, que fue entregado por el almirante Novás.

Es de señalar la presencia entre los asistentes del presidente del Club Náutico de La Coruña, con su comodoro y secretario, quienes quisieron sumarse, en nombre de la vela, a este homenaje.

Rafael de VIERNA SIEIRA





“Serenidad”. Autor Luis Merino García.

NOTICARIO



ACCIDENTES

Hundimiento de un pesquero. — Se trata del **Tinto**, de la empresa Alvarez Entrena, que naufragó a siete millas al oeste de cabo Silleiro, debido a una vía de agua por el eje de su hélice.

Los nueve tripulantes del buque náufrago fueron recogidos por el también pesquero **Almirante Nieto Antúnez**.



Abordaje en aguas saharianas.—El buque pesquero español **Sabemar** chocó con el remolcador de bandera panameña **Fabreside**, cuando se encontraba navegando en alta mar, a la altura de Villa Cisneros.

Tras el abordaje, en el que no hubo que lamentar desgracias personales, el pesquero se dirigió a su base de Las Palmas, con graves daños en el casco.



Pesquero hundido en abordaje. — El buque de pesca español **Jaime Joaquín**, con base en el puerto de Santa Pola, Alicante, naufragó a unas quince millas del citado puerto al ser partido en dos por el petrolero de CAMPSA **Cam-po Rubio**, que hacía la derrota de Valencia a Cartagena.

En el accidente desapareció uno de los cinco tripulantes del pesquero.

Incendio en un transbordador filipino.—Por lo menos unas ciento sesenta personas perdieron la vida en el incendio del transbordador **Queen Helen**, de 497 toneladas, que hacía la derrota entre el puerto de Zamboaga, Mindanao, y la isla de Sulu.

En el transbordador siniestrado viajaban unas quinientas personas.



Ligero aumento de los accidentes marítimos.—Según el "Lloyd's Register of Shipping", el número de buques mercantes perdidos en accidente en el mundo aumentó ligeramente durante el tercer trimestre de 1981, al totalizar 70 unidades, frente a las 66 registradas durante el segundo trimestre del mismo año, aun cuando el tonelaje bruto afectado descendió de 384.000 a 207.320 toneladas.

El primer lugar por número de accidentes correspondió a Grecia, con doce buques; seguida de Panamá, con ocho, y Liberia, con tres.

AERONAUTICA

¿Desguace del "Concorde"?—Leemos en la publicación "Informe Económico", que es probable que los ministros franceses traten de conseguir el desguace del avión de pasajeros anglo-

francés **Concorde** en una reunión próxima a celebrar con sus homólogos británicos. Se espera que los siete aviones existentes registren este año unas pérdidas de unos 15 millones de libras.

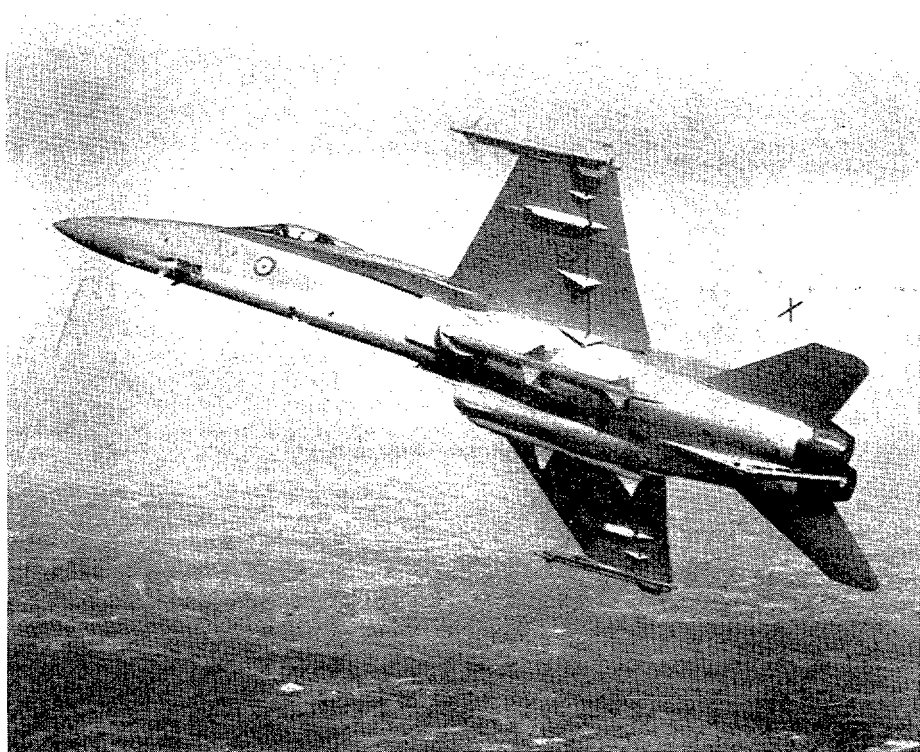


El FACA.—Se ha hecho pública la elección del FACA, que ha recaído en el F/A-18 **Hornet**, fabricado por Mc

ros con munición para 570 disparos. Su autonomía de combate es de 400 millas y su velocidad máxima de 1,8 Mach.



Nuevos efectivos soviéticos. — La Unión Soviética ha comenzado el despliegue de un nuevo avión de combate y de otro avión para lucha anti-carro.

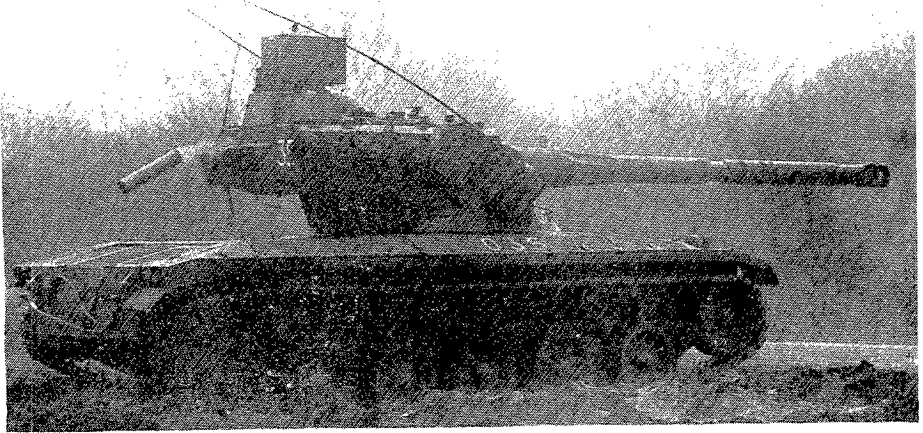


Donnell-Douglas. El **Hornet** es un monoplaza, birreactor, para doble misión de ataque y combate, y cuenta con nueve estaciones o puntos sobre el avión donde pueden llevarse diversas armas o tanques de combustible suplementario. Su armamento consiste, para el combate aire-aire, en dos misiles **Sparrow** guiados por radar, dos misiles **Sidewinder** con guía de infrarrojos y situados en los extremos de los planos, además de un cañón de 20 milíme-

En el nuevo arsenal de armas soviéticas figura así una versión de combate del avión de reconocimiento **Foxbat** MIG-25, denominado **Foxhound**, que se considera de características superiores al F-15 norteamericano. Por otra parte, se está fabricando y empezando a mostrarse el **Sukhoi-25** para ataque a carros de combate, similar al **A-10** americano, al que la OTAN ha denominado con la identificación de **Frog-foot**.

ARMAS

Cazacarros austriaco "Kürassier".— En la fotografía, que tomamos de la "Revista Internacional de Defensa", puede verse uno de estos vehículos blindados que fabrica la firma Steyr-Daimler-Puch AG, en el momento de la eyección del casquillo tras el disparo de un cañón de 105 mm.



El **Kürassier** pesa, en orden de combate, 17,5 toneladas y puede alcanzar una velocidad máxima de 67,5 km/h. en carretera. Su armamento consiste en un cañón de 105 milímetros de ánima rayada y una ametralladora de 7,62 milímetros y lleva a bordo 43 disparos para el primero y 2.000 cartuchos para la segunda.

Tres hombres componen la tripulación de este cazacarros.



Suspensión de ventas a Taiwan.— La Administración americana ha manifestado que se pondrá fin a la venta de armas a Taiwan por parte de los Estados Unidos, pero sin especificar la fecha en que entrará en vigor tal medida. En un comunicado publicado conjuntamente con la República Popular China, se dice que Norteamérica reducirá gradualmente estas ventas como parte de una política tendente a una

resolución final, mientras que China, por su parte, ha reiterado el propósito de llegar a una reunificación pacífica con esta isla, a la que considera como una provincia más.

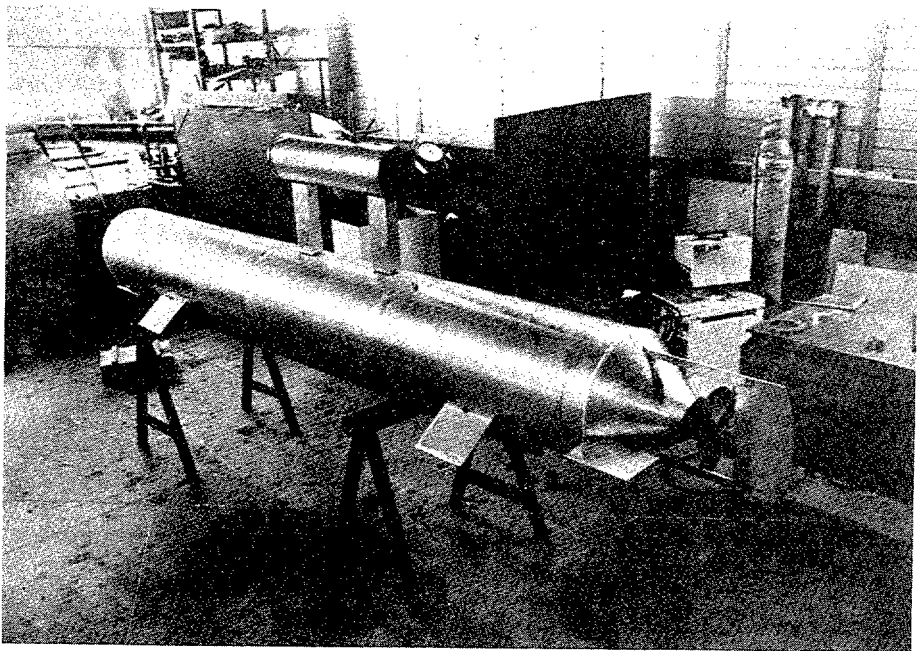


Fallos de las bombas argentinas.— Según un informe confidencial del Rei-

no Unido al Pentágono, al que alude la publicación de la OTAN "Nouvelles Atlantiques" en su número 1.445, los británicos manifiestan que corrieron un serio riesgo de perder la guerra de las Malvinas, lo cual se evitó debido a que más de la mitad de las bombas arrojadas por la Aviación argentina y que hicieron impacto en sus buques, no llegaron a estallar. Este hecho se debe, según opinión de argentinos y americanos, a que dichas bombas estaban construidas para ser lanzadas contra objetivos terrestres y no contra buques.



Telemina "TEK". — Este artefacto submarino es más bien un torpedo buscador a control remoto, que se puede situar en determinados lugares del fondo marino para defensa contra buques de desembarco, buques que estén bombardeando la costa, etc. Se puede



activar desde una distancia de unas 200 millas y tiene una autonomía, siempre teleguiada, de 55 millas, a una velocidad máxima de 20 nudos. Se puede dirigir desde tierra buques, aviones o helicópteros. Lleva una carga de 140 kilos de TNT y puede permanecer en los fondos marinos durante una espera de seis meses.



Misiles "Cruise" soviéticos.—Los cruceros soviéticos de propulsión nuclear de la clase **Kirov** llevan una dotación de 20 misiles tipo crucero, los **SS-N-X-19** en la designación de la OTAN, con un alcance de unas 250 millas, y 12 misiles **Su-Ai**. En la fotografía de la página siguiente pueden apreciarse las rampas o plataformas de lanzamiento de los **SS-N-X-19**.

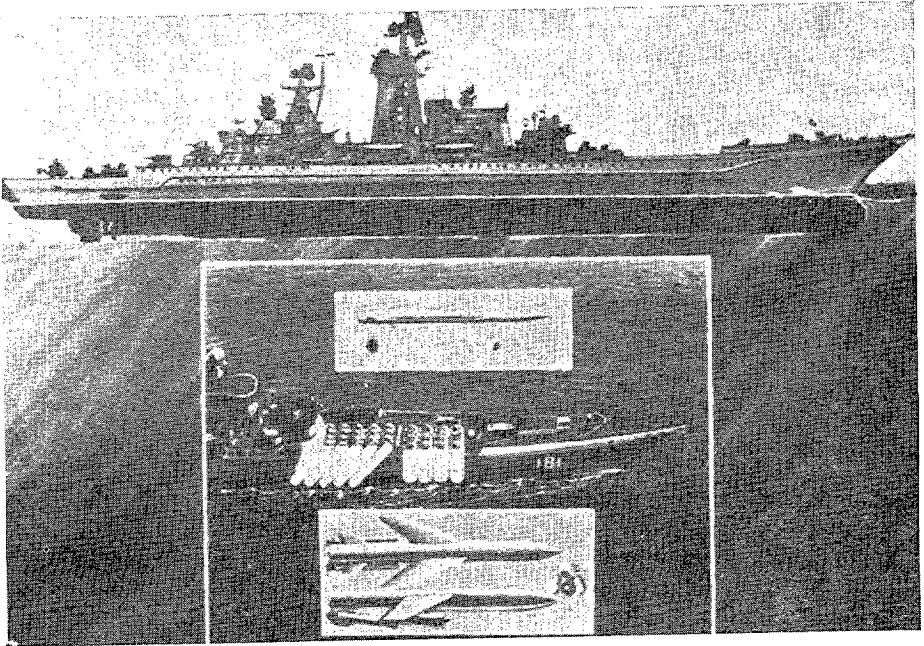
ADiestRAMIENTO

Simulador para el "F-18".—Una empresa americana, la Hughes, ha dise-

ñado y construido un simulador especial para entrenamiento de los pilotos navales que hayan de tripular a los aviones "F-18" **Hornet**. Este simulador consiste en dos cabinas adosadas, pero independientes entre sí, aun cuando pueden funcionar combinadamente, en las que un computador genera fotografías que se proyectan en un domo que cubre cada cabina, y en el que se simula el horizonte y bóveda para cada momento del vuelo. Las imágenes se mueven en respuesta a la manipulación del piloto desde la cabina y a la acción del "enemigo".

ASTILLEROS

Acuerdo hispano-venezolano.—Astilleros Españoles, Astilleros Navales Venezolanos y la Corporación Venezolana de la Industria Naval firmaron en Madrid un convenio de asociación para la construcción y puesta en marcha de un astillero dedicado a la construcción y reparación de buques, dotado de una planta de desguace.



El comienzo de los trabajos de construcción podría tener lugar a finales del año próximo y el proyecto ha sido concebido como la primera fase de un astillero integrado capaz de reparar buques de hasta 80.000 toneladas.



Fuertes inversiones de los astilleros alemanes.—Según el informe anual de la Asociación de Constructores Navales de la República Federal Alemana, en 1981 las inversiones de los astilleros alemanes, en la mejora de sus equipos y de los sistemas de producción, alcanzaron la cifra de 200 millones de marcos.

En el mismo ejercicio, los astilleros de Alemania Occidental invirtieron en investigación y desarrollo otros 250 millones de marcos, aproximadamente.

Cabe señalar que la facturación de la industria naval alemana ascendió en 1981 a 6.700 millones de marcos, con un incremento nominal del 29 por 100 respecto al ejercicio precedente.

ASTRONAUTICA

Primer cosmonauta de Europa occidental.—El francés Jean-Loup Chretien, de cuarenta y tres años, ha sido el primer europeo occidental que toma parte en un vuelo espacial, al formar parte de la tripulación de la nave soviética **Soyuz-T-6**, lanzada desde la base de Baikonur, en la URSS.



Cuarto lanzamiento del "Columbia". En Cabo Cañaveral se llevó a cabo, con pleno éxito, el cuarto y último lanzamiento del transbordador espacial estadounidense **Columbia**, que desarrolló durante su vuelo una misión de carácter predominantemente militar.

La nave espacial aterrizó sin novedad en la base aérea de Edwards, en el desierto de Mojave, California, siete días después de su lanzamiento. Una multitud, estimada en medio millón de personas, entre las que se encontraban el presidente Reagan y su esposa, dieron la bienvenida a los astronautas

Thomas Ken Mattingly y Henry W. Hartsfield, cuyo aterrizaje tuvo lugar, precisamente, el día en que los estadounidenses celebraban el CCVI aniversario de su independencia.

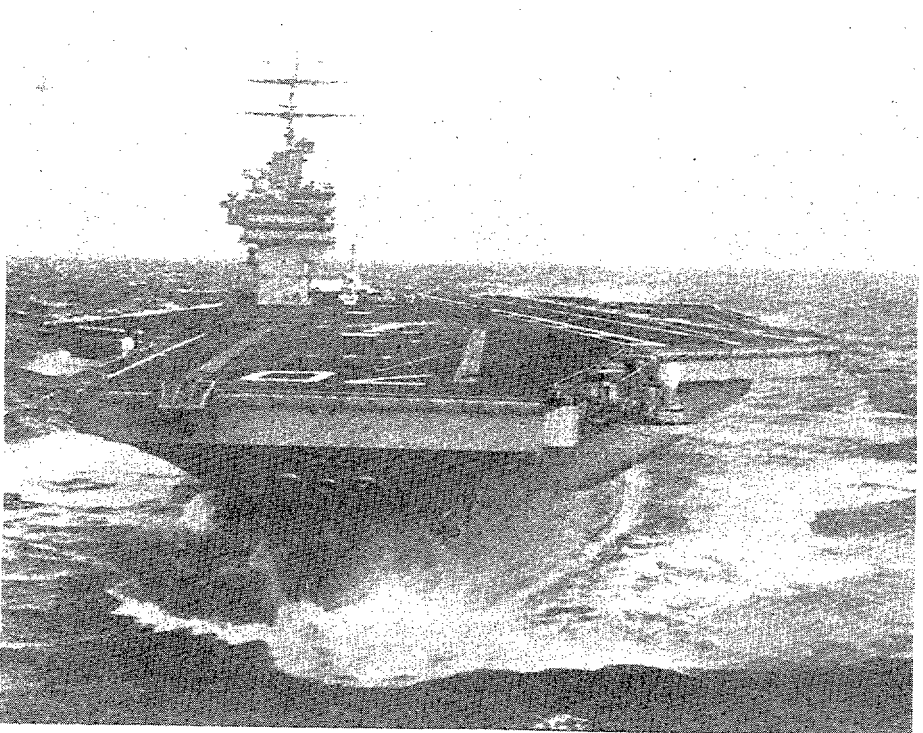


Densidad de satélites rusos.—Según fuentes norteamericanas, la Unión Soviética mantiene un programa militar espacial dinámico y en constante ampliación. Durante los últimos veinte años, la URSS ha puesto en órbita más de 1.000 artefactos militares espaciales, los cuales cumplen una gran variedad de cometidos militares, entre ellos los de mando y control, captación de información, indicaciones y alerta, soporte de sistemas de armas, vigilancia oceánica y localización de blancos. Su **Bersat**, por ejemplo, está provisto de una fuente de energía nuclear y su misión estriba en la localización de blancos en la mar.

BUQUES

Postura naval norteamericana. — La polémica suscitada en círculos militares estadounidenses, especialmente los navales, en relación al dilema de grandes o pequeños portaviones y a la reactivación de algunos de los acorazados que estaban en la reserva, ha sido sancionada por la Secretaría de Marina con la inclusión de ciertas partidas presupuestarias para el año fiscal de 1983, cuya justificación se basa en los siguientes puntos:

- El gran tamaño de la clase **Nimitz** permite la operatividad de un Ala Aérea con una capacidad de cuatro dimensiones, acciones contra aire, contra tierra, contra buques de superficie y acciones antisubmarinas. Asimismo, tiene capacidad para el apoyo completo a aviones tácticos, tanto convencionales como de despegue vertical.



— Los buques de línea pueden ser reactivados por el mismo coste unitario de la construcción de una fragata, y permite a los Estados Unidos contar con unas poderosas unidades dotadas de equipos completos de comunicaciones y de guerra electrónica, con un armamento que incluye misiles **Harpoon** y **Tomahawk** (SLCM), además de las nueve piezas artilleras de 16 pulgadas, a lo que hay que añadir, según la argumentación americana, que el acorazado es el buque que cuenta con una mayor posibilidad de supervivencia a flote.

A título de ejemplo de este cambio, en el cuadro adjunto se pueden apreciar los diferentes criterios sustentados por las Administraciones Carter y Reagan, respectivamente, en lo que a construcción de unidades navales se refiere. Ilustra esta noticia una fotografía del nuevo portaviones **Carl Vinson**.

	Carter	Reagan
Clase Nimitz	0	2
SSBN Trident	5	6
SSN Los Angeles	7	17
CGN AEGIS	16	18
Destructores	0	7
Fragatas	1	12
Reac. acorazados	0	3



Nuevo transbordador ferroviario.—

Ha entrado en servicio entre las ciudades suecas de Trelleborg y Sassnitz un nuevo transbordador ferroviario, bautizado con el nombre de la población citada en primer lugar, y considerado como el mayor del mundo en su género, con sus 10.882 toneladas. Este buque tiene capacidad para 800 pasajeros y puede transportar 55 vagones de ferrocarril y 20 camiones, con una velocidad de 18 nudos. Es de destacar, con vistas a la futura operatividad de este buque, que el año pasado



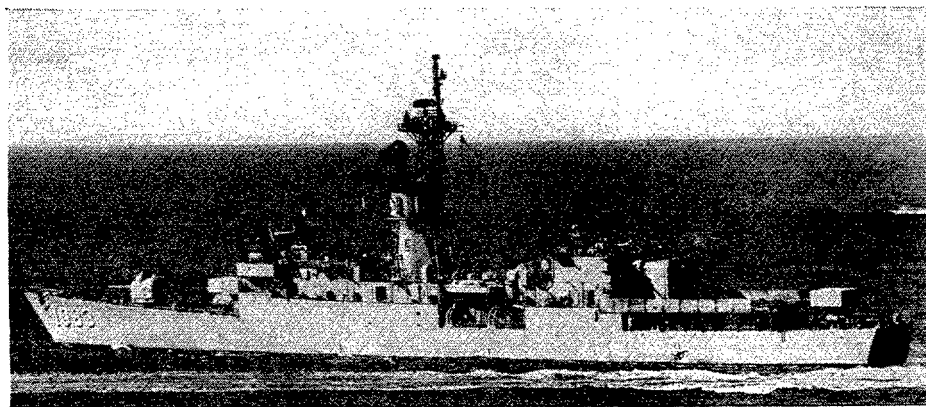
se transportaron entre las citadas ciudades más de 200.000 vagones de ferrocarril, 28.000 camiones y más de 270.000 pasajeros.



Buque portagabarras.—En los astilleros Españoles, S. A., de Sestao, ha sido botado el buque **Bergedock**. Se trata del primer buque portagabarras que se ha construido en España, y también es el primer buque en el mundo que combina los dos sistemas de carga, flotación y grúa, utilizadas habitualmente. El nombre del buque —de 10.000 toneladas— surge de la doble capacidad operativa como transporte de gabarras —berge— y semisumergible —dock—. Su equipo de navegación es de los más sofisticados del mundo y el sistema de comunicaciones y de posición es por satélite.



Perfeccionamiento de aerodeslizadores.—Se ha logrado en Gran Bretaña un progreso importante en el perfec-



cionamiento del aerodeslizador, al introducirse un sistema de cambio de falda en un modelo de producción en serie. Este sistema hace mover la falda lateral, lo que permite a la embarcación inclinarse adecuadamente al cambiar de rumbo. Al utilizar este procedimiento que tira de la falda de un lado mientras la afloja del otro, la embar-

cación puede equilibrarse aun con fuertes vientos laterales o cuando la carga no se halla bien distribuida.



Indemnizaciones británicas.—El Gobierno británico remunerará a los armadores afectados por la utilización de sus buques en la guerra de las Malvinas, de acuerdo con una serie de normas que se han hecho públicas recientemente. Estas compensaciones serán calculadas de acuerdo a las cotizaciones de fletamento a casco desnudo, con un margen de beneficio para los armadores. En caso de pérdida total, el armador recibirá el valor estimado del buque en el momento del siniestro.



Fragatas estadounidenses del tipo "Knox". — En la fotografía, tomada frente al puerto australiano de Sidney, la fragata 1083 **Cook** montando ya dos sistemas cuádruples de contenedores de misiles **Harpoon**.

Según leemos en la revista "Marine Rundschau", está prevista la instala-

ción de misiles **Harpoon** en las fragatas de la clase **Knox** números: 1054 a 1062, 1066 y 1067, 1069 a 1071, 1073 y 1074, 1077, 1080 a 1086, y 1088 a 1096.



Prospección petrolífera en mares helados.—Los astilleros finlandeses de

Rauma-Repola Oy Mäntylouto Works, de Pori, terminaron el primer buque de una serie de tres encargados por la URSS en 1979, proyectados para efectuar prospecciones petrolíferas en aguas del Ártico.

Este buque será el primero en el mundo preparado para realizar sondeos petrolíferos en aguas heladas. Las otras dos unidades serán entregadas este mismo año.



Flota permanente de transporte.—El Departamento de Defensa de los Estados Unidos quiere acelerar la realización del proyecto de una flota permanente de transporte destinada a hacer frente a las necesidades que surjan en cualquier parte del mundo, ante la explosión de un conflicto bélico. Este proyecto comprende la transformación de 15 buques-tanque, cargueros y ro-ro con un coste de tres mil millones de dólares. Los buques así transformados

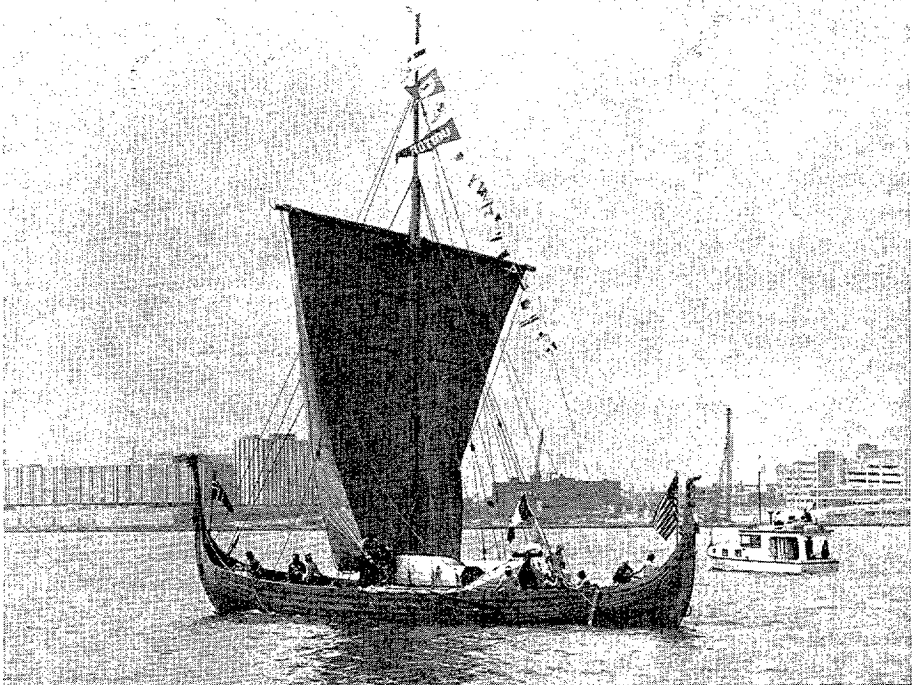
serán tripulados por dotación mercante, que previamente habrá recibido una preparación especial. Se ha señalado que esta fórmula de utilizar buques existentes, con unas adecuadas transformaciones, es más económica y más rápida que construir nuevas unidades. Los primeros buques, debidamente adaptados, deberán entrar en servicio antes de finales de 1985.



Barco vikingo.—En la fotografía, podemos apreciar al **Hjemkomst**, réplica de un barco vikingo de hace unos mil años, que aparece a su llegada al puerto de Windsor, en Ontario, Canadá, procedente de Detroit. Pocos días después inició la travesía del Atlántico para recalar en las costas de Noruega.

CEREMONIAL

Toma de posesión en la Capitanía General de San Fernando.—El almi-



rante Franco González-Llanos tomó posesión del mando de la Zona Marítima del Estrecho, en un acto que se desarrolló en el Palacio de Capitanía General de San Fernando.

En la avenida de la Marina formaba una compañía de Infantería de Marina del Tercio Sur, con bandera, escuadra, banda y música, que rindió los honores de ordenanza, mientras una batería de obuses del Tercio de Armada efectuaba las salvas correspondientes.

A continuación, el nuevo capitán general revistó las tropas, acompañado por el vicealmirante Aranda de Carranza, capitán general accidental, y seguidamente, el almirante Franco González-Llanos pasó a saludar a las autoridades asistentes al acto, entre las que figuraban el ex-ministro de Marina, almirante Baturone Colombo; el gobernador civil de la provincia de Cádiz, González-Palacios Martínez; el gobernador militar de la plaza y provincia de Cádiz, general de división Bello del Valle; el presidente de la Audiencia Provincial, Cano de Gardoqui, y el Fiscal de la misma, Ollero Gómez; los vicelmirantes Gener Cuadrado y Samalea Pérez; así como almirantes y generales con mando en la jurisdicción o en la reserva; alcaldes de San Fernando y Cádiz, y otras personalidades.

Tras presenciar el desfile de las Fuerzas, el capitán general, acompañado por las autoridades y representaciones de las Fuerzas Armadas, pasó al Salón del Trono, donde el jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima del Estrecho, contralmirante Rodríguez-Guerra y Alvarez-Ossorio, dio lectura al Real Decreto de ascenso y nombramiento del nuevo capitán general, y a continuación, el vicealmirante Aranda de Carranza pronunció unas palabras para dar la bienvenida al almirante Franco González-Llanos, al que ofreció su colaboración y lealtad, así como la de todos sus subordinados, con un emocionante recuerdo al fallecido almirante Alberto y Lloveres, del que destacó sus extraordinarias dotes.

Seguidamente, el nuevo capitán general pronunció un discurso, en el que, primeramente, expresó su agradecimiento a Su Majestad el Rey y al Gobierno de la nación por haberle desig-

nado para tan importante cargo. Siguió después con un emocionante recuerdo para su predecesor, el almirante Alberto y Lloveres, y dedicó un saludo cordial y de gratitud para las autoridades civiles, eclesiásticas y militares de la Zona, a las que expresó sus deseos de entendimiento, amistad y colaboración. También dirigió un afectuoso y entrañable saludo a sus compañeros de armas y puso de manifiesto su confianza en la lealtad, disciplina y perfeccionamiento de todos los hombres a sus órdenes, teniendo también frases de elogio para aquellos cuyas actividades se desarrollan también en la mar: en la Marina Mercante, de Pesca y Deportiva.

El almirante Franco González-Llanos tuvo palabras de afecto, de elogio, para el pueblo de San Fernando, del que destacó su vinculación entrañable a la Marina de Guerra.

En relación con el trabajo que había que desempeñar, el almirante recordó la responsabilidad y misiones de las Fuerzas Armadas, y señaló que para que la Marina alcance su nivel de eficacia necesita no sólo medios materiales y personal, sino la exaltación de sus virtudes militares, como son: el amor a la Patria, el alto concepto del honor, la abnegación, lealtad, disciplina y pronta obediencia, exhortando a todos a su cumplimiento, en bien de la unidad de España y en estrecha colaboración con los Ejércitos de Tierra y Aire, ante el valor de orden superior que hay que conservar para alcanzar un futuro de paz, prosperidad y concordia.

Tras un recuerdo para la historia naval y los muchos ejemplos dados por sus hombres de excepción, el capitán general solicitó la ayuda de Dios y de la patrona de San Fernando para el desarrollo de su misión, y finalizó su intervención con vivas a la Armada, al Rey y a España.



Bendición del mar, en San Fernando.—Se celebró en el Arsenal de La Carraca la tradicional bendición del mar, en cumplimiento del voto que hiciera la Marina con motivo del terrible maremoto del 10 de noviembre de 1755.

Representó en estos actos al capitán general de la Zona Marítima del Mediterráneo el almirante jefe del Arsenal, vicealmirante Aranda Carranza, que estuvo acompañado por el vicealmirante Samalea Pérez; los contralmirantes Orte Lledó, Elena Manzano, Rodríguez-Guerra y Ribas Bensusán; los generales Galiana Garmilla y Gil Ribago; jefes de unidades y Dependencias, y comisiones de jefes, oficiales y suboficiales.

En el lugar reservado a las autoridades civiles se encontraban el alcalde de San Fernando, Arias Soto; el magistrado-jefe de Instrucción, Zambrano Ballester; el comisario jefe de Policía, Alvarez Tapia; el director de la factoría de la Empresa Nacional "Bazán", Blanco Maese; el presidente de la delegación provincial de la Hermandad de Retirados de las Fuerzas Armadas, Biondi Onrubia, y otras personalidades.

En el muelle de San Fernando, desde un altar en el que se encontraba una imagen de la Virgen del Carmen, el teniente vicario de la Zona Marítima del Estrecho, padre Arroyo Cambronero, procedió a la bendición del mar, mientras que resonaban las salvas de artillería y los buques surtos en los caños hacían sonar sus sirenas.

Bandera de combate para el patrullero "Marola".—El Ayuntamiento de Puertedeume hizo entrega de la bandera de combate al **Marola**, en un acto en el que fue madrina doña Margarita Nieto de Marfany, esposa del presidente de la Diputación Provincial de La Coruña, y que estuvo presidido por el almirante jefe del Arsenal Militar de El Ferrol, vicealmirante Gómez Arroyo, en representación del capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico, quien no pudo asistir personalmente por coincidir este acto con la entrega de despachos en la Escuela Naval Militar de Marín.

Entre las personalidades que asistieron a la ceremonia figuraban el gobernador militar de la Plaza, general de brigada Rafael Delgado; el alcalde

de Puertedeume, Celestino Sardiña, y la Corporación Municipal en pleno; el consejero de la Presidencia de la Junta de Galicia, José Luis Barriro, y representaciones locales.

Rindió honores una compañía del Tercio Norte de Infantería de Marina, con bandera, banda y música, y una sección del Ejército de Tierra.

La ceremonia de entrega tuvo lugar ante el torreón de los Andrade, símbolo de la villa eumesa, mientras el **Marola** permanecía fondeado ante la playa de Cabañas, por no poder atracar en el muelle de la villa.



Jura de bandera, en San Fernando.—

En el Centro de Formación de Especialistas y Cuartel de Instrucción de Marinería de San Fernando tuvo lugar la ceremonia de jura de bandera de 1.104 inscriptos de Marinería del tercer llamamiento del año en curso. 265 marineros voluntarios especialistas, siete sargentos primeros A. T. S. y 12 paisanos.

Presidió el acto el almirante jefe del Arsenal de La Carraca, vicealmirante Aranda Carranza, que estuvo acompañado por jefes de unidades de la Armada, Ejército, Guardia Civil y Policía Nacional, y comisiones de jefes, oficiales y suboficiales.

Momentos antes de la ceremonia de jura de bandera, el vicealmirante Aranda Carranza impuso la cruz del Mérito Naval de cuarta clase a los cabos segundos García Reina y Reyes Valverde, distinciones que les habían sido concedidas en atención al entusiasmo, celo y efectividad demostrados como monitores del Cuartel.



Entrega de la nueva Bandera al Tercio de Levante.—

Coincidiendo con el día en que se conmemoraba el 445 aniversario de la creación de la Infantería de Marina Española, tuvo lugar en Cartagena la ceremonia de entrega de Bandera de Guerra al Tercio de Levante, primera de los Tercios en recibir la nueva Bandera.



Fue madrina de la entrega la excelentísima señora doña Mari Paz de Miguel Rosique, esposa del almirante del Arsenal, presidente de honor de la Agrupación de San Pedro, e hija del capitán de Infantería de Marina don Carlos de Miguel Roncero, caído en cumplimiento de su deber en 1936.

COMBUSTIBLES

Canadá y el Artico.—Tras muchos problemas provocados en Canadá por el intento de nacionalizar los recursos petrolíferos, lo que ha producido la retirada de muchas empresas estadounidenses del territorio, y una gran caída de las inversiones proyectadas para esta década, Canadá actualmente está buscando la participación de dinero y empresas europeas que quieran desarrollar las posibilidades de explotación del gas natural de los yacimientos marinos situados bajo la capa de hielo del Artico para su licuado y posterior transporte.

Los precios del petróleo.—Los expertos en la materia opinan que los precios de mercado del petróleo tenderán a descender aún más tras el fracaso de la conferencia de la OPEP en su intento de llegar a un acuerdo de limitar la producción para apuntalar los precios. Dichos precios han seguido descendiendo en los últimos meses al disminuir la confianza del mercado en la capacidad de la OPEP para mantener la producción en un tope de 17,5 millones de barriles diarios.

COMUNICACIONES

Sistema "anti-jamming".—La Marina norteamericana está desarrollando un nuevo sistema de comunicaciones "anti-jamming" constituido por una serie de terminales JTIDS (Joint Tactical Information Distribution System), que serán instalados a bordo de los buques y aviones, que en conjunción con el sistema DTDMA (Distributed Time Division Multiple Access) permitirá la interoperatividad de la Flota con la

Fuerza Aérea y la OTAN, pudiendo obtenerse así la mayor seguridad para las funciones de comunicaciones, navegación e identificación, aun en un ambiente electrónico hostil.



Defensa noruega.—El Departamento de Defensa de Noruega ha solicitado un pedido para la primera parte de una nueva red de comunicaciones electrónicas que abarcará a todo el país. Este nuevo sistema se basa en la técnica digital que ha ido sustituyendo gradualmente a los sistemas de comunicaciones actuales para fines defensivos. Esta red estará terminada dentro de unos cinco años.

CONFLICTOS

Advertencia iraquí.—Irak ha advertido a las compañías de transporte de petróleo que no se aproximen a la isla de Kharg, o Jhark, principal terminal del Irán para las exportaciones de crudo del golfo Pérsico, ya que esta isla se ha convertido en un objetivo permanente de la Aviación iraquí. Este conflicto entre las dos naciones árabes ha suscitado dudas en el sentido si sus consecuencias serán negativas, es decir, si se van a reducir las exportaciones petrolíferas, o, por el contrario, tendrán un auge para cubrir los gastos de esta guerra.



Islas Sandwich del Sur.—Efectivos de la fuerza expedicionaria británica ocuparon la estación científica argentina de Thule, islas Sandwich del Sur, en una operación por sorpresa, en la que intervinieron dos helicópteros WCSP y el rompehielos **Endurance**.

Con esta operación, que se desarrolló sin lucha, Gran Bretaña parece intentar reforzar y ampliar su presencia en el área de las Malvinas.



Fin de las sanciones de la CEE a Argentina.—A instancias de Alemania,

Francia y Holanda, las diez naciones miembros de la Comunidad Económica Europea decidieron levantar las sanciones impuestas a la República Argentina con motivo del conflicto de las islas Malvinas.



Guerra irano-iraquí.—Las Fuerzas iraníes desencadenaron una violenta ofensiva contra el Ejército iraquí, destinada a conseguir la ocupación de la ciudad de Basora, situada en el sudeste de Irak.

En los duros combates librados hasta el momento de redactar esta noticia, ambos bandos habían sufrido cuantiosas pérdidas, sin que las tropas iraníes hubieran conseguido romper las líneas defensivas del Ejército de Irak en torno a la ciudad.

CONSTRUCCION NAVAL

Cooperación luso-soviética.—Varias organizaciones soviéticas y portuguesas están efectuando consultas en relación con la posible continuación de la construcción de una nueva serie de buques costeros en astilleros portugueses con destino a la Unión Soviética.



Nuevo diseño de catamaranes.—Una empresa británica ha iniciado la producción de una nueva serie de cascos de catamaranes, resolviendo mediante un diseño de túnel redondeado los dos problemas fundamentales, que, según su opinión, suponen los buques multicasco, que son su adaptación al mar y la característica de peso muerto.



Auge de la reparación japonesa.—Un informe estadístico señala el aumento de los negocios de reparación naval en siete de los principales astilleros japoneses, aumento que puede cifrarse en un 8 por 100 con respecto al año pasa-

do. Las razones de esta evolución positiva pueden encontrarse en la adaptación de buques petroleros a las nuevas reglamentaciones de la OMI, a remotorizaciones y a modificaciones de quilla para disminuir los gastos de explotación.

CONVENIOS

Convenios hispano-estadounidenses. El ministro de Asuntos Exteriores español, Pérez-Llorca, y el embajador de Estados Unidos en España, señor Todman, firmaron en Madrid los nuevos Acuerdos que sustituyen al Tratado de Amistad y Cooperación, que había expirado en septiembre de 1981.

CURIOSIDADES

Ovnis.—Según leemos en el diario "ABC", los gigantescos objetos volantes luminosos, cuyos vuelos comenzaron a verse en 1980 sobre Sudamérica y la Unión Soviética, no son naves ex-

traterrestres, sino satélites soviéticos de reconocimiento, encargados de vigilar los lanzamientos de cohetes estadounidenses, de acuerdo con un estudio llevado a cabo por la revista norteamericana "Aviation Week and Space Technology".

DEFENSA

Defensa continental americana.—El Departamento de Defensa norteamericano ha adoptado un plan para potenciar el sistema continental de defensa aérea, CONUS, ante las debilidades y deficiencias que muestran su concepción e infraestructura actuales, a la vista de las posibilidades de penetración a baja cota —reabasteciéndose en vuelo— de los bombarderos soviéticos **Backfire**, que serán mejoradas por el nuevo avión **RAM-P**. Según la doctrina de defensa, los ataques aéreos a cargo de estos bombarderos podrían producirse antes de un ataque al territorio continental con misiles estra-



tégicos, o también después de efectuado éste, para rematar sus resultados. El plan contempla, entre otras medidas, la instalación de los radares **OTH-B** (Over the Horizon Backscatter), que pueden detectar aviones a 2.000 millas de distancia a cualquier cota de vuelo, gracias al hecho de reflejar su energía radiante más allá de la ionosfera. Otra medida de este plan es la sustitución de los actuales aviones **F-106** en este cometido de defensa continental por los **F-15**, algunos de los cuales irán preparados para servir de plataforma de lanzamiento de armas antisatélites. En la fotografía, vemos uno de estos **F-15**.



Presupuesto de defensa americano.—

La Cámara de Representantes americana ha aprobado un proyecto de presupuesto para la defensa de 175 miles de millones de dólares. Asimismo, dicha Cámara ha rechazado un proyecto propuesto por algunos de sus miembros en el sentido de reducir a la mitad el número de soldados americanos destacados en Europa, reducción que se haría a lo largo de los próximos cuatro años.

DEPORTES

Barcelona.—Su Majestad el Rey Don Juan Carlos, patroneando el velero **Bribón IV**, participó en las dos últimas de las cuatro regatas del "IX Trofeo Conde de Godó", organizado por el Real Club Náutico de Barcelona.

Correspondió el primer puesto a **Bribón III**, patroneado por Víctor Seguí, y el segundo a **Bribón IV**, de José Cusi.



XIV Semana Deportiva de la Armada.—

En las instalaciones de la Junta de Educación Física y Deportes, en San Fernando, el capitán general de la Zona Marítima del Estrecho, almirante Franco González-Llanos, clausuró esta competición deportiva, en la que han participado más de ochocientos depor-

tistas pertenecientes a la Armada, encuadrados en los equipos de las Zonas Marítimas, Jurisdicción Central y Flota.

El capitán general estuvo acompañado en estos actos por el gobernador militar de la Plaza y provincia de Cádiz, general de división Bello del Valle; el almirante jefe del Arsenal de La Carraca, vicealmirante Aranda Carranza; el vicealmirante Samalea Pérez; los contralmirantes Gandarias Amillátegui, Orte Lledó, Elena Manzano, Rodríguez-Guerra y Alvarez Osorio; el general jefe del TEAR, general de brigada Galiana Garmilla; el alcalde de la ciudad de San Fernando, Arias Soto, y otras personalidades civiles y militares.

A la llegada del capitán general le fueron rendidos los honores de ordenanza y a continuación se celebraron las pruebas correspondientes a la quinta y última jornada de la competición, en la que el equipo de la Zona Marítima del Cantábrico estableció una nueva marca de la Marina en 4×100 relevos.

Finalizadas estas pruebas, se procedió a la entrega de trofeos, que, según leemos en el "Diario de Cádiz", se repartieron como sigue:

— Trofeo "Almirante jefe del Estado Mayor" a la mejor puntuación en todas las modalidades deportivas y militares: primera, Zona Marítima del Mediterráneo; segunda, Zona Marítima del Cantábrico, y tercera, Jurisdicción Central.

— Trofeo "Agustín Marín" a la mayor puntuación en las modalidades deportivas no militares: primera, Zona Marítima del Cantábrico; segunda, Zona Marítima del Mediterráneo, y tercera, Zona Marítima del Estrecho.

— "Copa de la Marina" a la mayor puntuación de todas las modalidades deportivas a lo largo del año: primera, Zona Marítima del Mediterráneo; segunda, Zona Marítima del Cantábrico, y tercera, Zona Marítima del Estrecho.

Asimismo, se entregaron sendos trofeos a Juan José Grillo, de la Zona Marítima del Estrecho, que batió la marca de la Marina en 400 metros vallas, y al equipo de la Zona Marítima

del Cantábrico por batir la marca de 4 × 100 metros.

La Zona Marítima del Estrecho se proclamó campeona de atletismo y voleibol.

Terminada la entrega de trofeos, tuvo lugar la imposición de cruces del Mérito Naval en sus correspondientes categorías, con distintivo blanco, a un jefe y un suboficial de de la Junta de Educación Física y Deportes de la Zona Marítima del Estrecho, y una exhibición de "rapell" de helicópteros y de pruebas de penthalon naval, a cargo de la Patrulla Especial de Infantería de Marina.



Impuestos prohibitivos. — El diario francés "L'Express" se hace eco de la desbandada de yates de los puertos franceses de la Costa Azul en busca de las aguas, fiscalmente más tranquilas, de Italia, España y Túnez. Esta fuga de yates de millonarios se debe a dos causas fundamentalmente: a lo elevado de los impuestos que tienen que abonar y por las molestias que ocasionan las continuas visitas de los aduaneros en busca de contrabando y drogas.



Copa de España de cruceros "Mediterráneo Norte".—En esta competición para "Clases I a V" tomaron parte los cruceros de la Armada **Porti Pi**, patroneado por el capitán de navío Sánchez-Barcáiztegui, y **Sirius**, patroneado por el capitán de corbeta Rodríguez-Toubes.

En la primera regata, de Barcelona a Palma de Mallorca, con 160 millas de recorrido, resultó vencedor el crucero **Flavia**, seguido del **Sirius**.

En la segunda regata, con un recorrido de 30 millas, en la bahía de Palma, reobtuvo el primer puesto el crucero **Sirius**, habiéndose desarrollado la regata con vientos de hasta cuarenta nudos y fuerte mar, que hicieron muy dura esta competición, en la que quedaron desarbolados los cruceros **Swan-39**, **Flyng** e **Iria**.

La última prueba, ganada por el crucero **Flavia**, consistió en un recorrido de 160 millas alrededor de la isla de Cabrera y puso fin a este Campeonato de España.

En la clasificación general resultó ganador **Flavia**, y en segunda posición **Sirius**. El crucero **Porto Pi** obtuvo un destacado puesto sobre un total de treinta veleros participantes.



Campeonato de Vela de la Armada.

En la sede de la Comisión Naval de Regatas de Cádiz tuvo lugar la clausura y entrega de trofeos del Campeonato de Vela de la Armada, clase "snipe", que, encuadrado dentro de la Semana Deportiva de la Armada, se disputó en aguas de la bahía gaditana.

Presidió el acto el capitán general de la Zona Marítima del Estrecho, almirante Franco González-Llanos, acompañado por los gobernadores civil y militar de la provincia de Cádiz y otras personalidades.

La clasificación final, según leemos en el "Diario de Cádiz", fue la siguiente:

—Trofeo "Eduardo Velarde": primero, Rodríguez Toubes y Millán, de la Comisión Naval de Regatas de El Ferrol; segundo, Calero y Grosso, de la Comisión Naval de Regatas de Cádiz y del Real Club Náutico de Cádiz, respectivamente, y tercero, Ollero y González, de la Comisión Naval de Regatas de El Ferrol.

—Trofeo "Alvaro de Urzáiz": primero, Calero y Grosso, de la C. N. R. de Cádiz y del R. C. N. de Cádiz, respectivamente; segundo, Rodríguez Toubes y Millán, de la C. N. R. de El Ferrol, y tercero, Pardo y Andrade, de la C. N. R. de El Ferrol.

—Trofeo "Alvaro de Urráiz" por equipos: primero, Comisión Naval de Regatas de El Ferrol.

—Trofeo "Marqués de la Victoria": Comisión Naval de Regatas de Cádiz.

Como vencedor absoluto de este Campeonato fue proclamada la pareja integrada por Rodríguez Toubes y Millán.

DERECHO

Vicisitudes de la Ley del Mar.—Según comentaristas, el rechazo público de la Ley del Mar por parte norteamericana forma parte de una estrategia destinada a conseguir un marco alternativo para las actividades mineras del lecho marino. El Reino Unido y Alemania Federal, que se abstuvieron en la votación, y Francia, que apoyó el Tratado, piden reanudar las conversaciones con los Estados Unidos en un llamado "mini-tratado" o acuerdo recíproco entre Estados.

DISTINCIONES

Gran Cruz del Mérito Naval.—Le ha sido concedida la Gran Cruz de la Orden del Mérito Naval al teniente general don Jesús González del Yerro Martínez, que en el pasado mes de agosto cesó como capitán general de Canarias y jefe del Mando Unificado por pasar a la situación B al cumplir la edad para ello.

ELECTRONICA

Nuevo radar para HC.—Los helicópteros británicos **Sea King** han empezado a ser dotados de un nuevo equipo de radar, el "Searchwater", que permite la detección a gran distancia de aviones a baja cota de vuelo, así como blancos de superficie tan pequeños como el periscopio de un submarino. Este nuevo radar es consecuencia de una labor de investigación acelerada debido a las acciones aéreas llevadas a cabo en la guerra de las Malvinas, en que los aviones argentinos lograron en la mayor parte de los casos disparar sus armas a distancias en que no eran detectados por volar a muy bajas cotas, sin que, por tanto, los británicos tuviesen tiempo para reaccionar.

ENCARGOS

Lanchas de desembarco.—La Marina americana ha anunciado el inicio de

la construcción en serie del nuevo tipo de lanchas de desembarco de colchón de aire, cuyas dimensiones se han fijado previamente para poder ser transportadas por los actuales buques de desembarco, **LSD** y **LPD**. Su velocidad de crucero será de 50 nudos, con una carga de 75 toneladas, en una mar de estado marejadilla, siendo su autonomía en estas condiciones de 200 millas. La denominación oficial de estas unidades es la de **LCAC**, o **Landing Craft Air Cushion**. La primera serie estará constituida por tres unidades, con un costo de 80 millones de dólares en total. En la fotografía de la página siguiente vemos un momento de las pruebas efectuadas por el prototipo de estas nuevas lanchas de desembarco a bordo del **LSD-32, Spiegel Grove**.

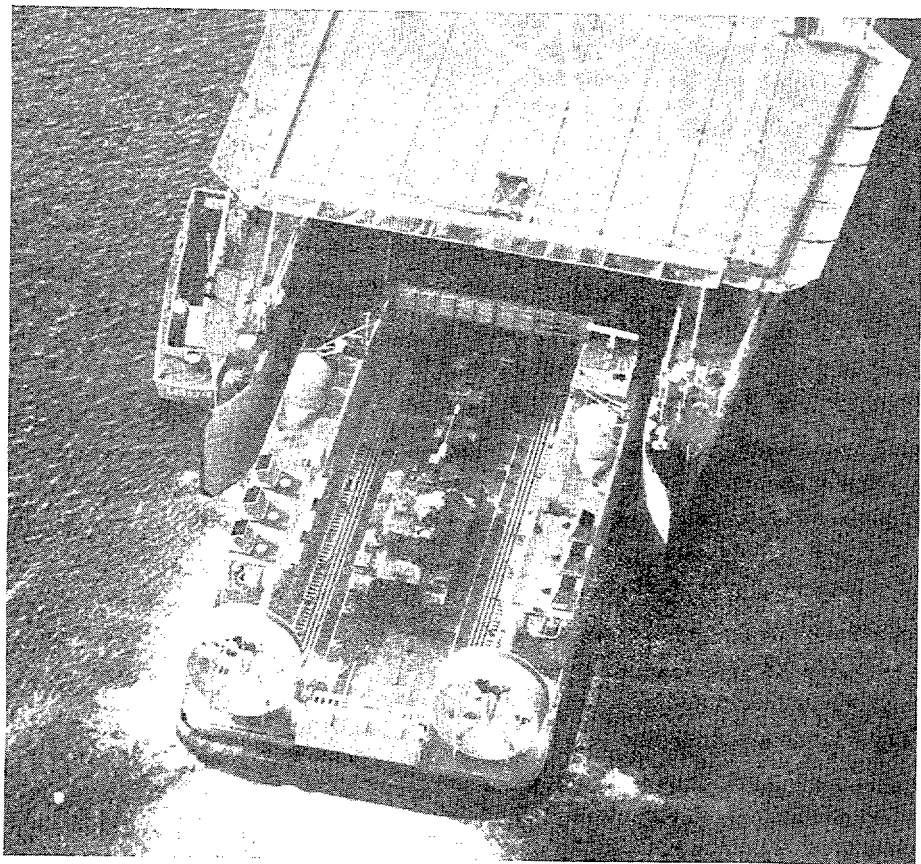


Buques fluviales.—Una empresa estatal del Congo ha encargado a la Empresa Nacional "Bazán" la construcción de diez barcos fluviales para prestar sus servicios en aquella nación.

ENTREGAS

San Fernando, Cádiz.—En el muelle de San Fernando, del Arsenal de La Carraca, tuvo lugar la ceremonia de entrega a la Marina mejicana del guardacostas **Cadete Virgilio Uribe**, primero de una serie de seis que construye para ésta la factoría de la Empresa Nacional "Bazán".

Asistieron al acto doña Carmen Romano de López Portillo, esposa del presidente de la República de Méjico; el secretario de la Marina mejicana, almirante Cházaro Lara, y el director de Construcciones Navales de dicha nación, almirante Martínez Nájeras; acompañados por el capitán general de la Zona Marítima del Estrecho, almirante Franco González-Llanos; el almirante jefe del Arsenal de La Carraca, vicealmirante Aranda de Carranza; el agregado naval a la Embajada de Méjico en Madrid, vicealmirante Carballo Jiménez; el gobernador militar de la Plaza y provincia de Cádiz, ge



neral de división Bello del Valle; el jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima del Estrecho, contralmirante Rodríguez-Guerra y Alvarez-Osorio, y otras autoridades civiles y militares.

Por parte de la Empresa Nacional "Bazán", estuvieron presentes el presidente del Consejo de administración, señor Alonso; el director de la factoría, señor Blanco Maese; el director comercial, señor Barón, y otros altos cargos.

La nueva unidad tiene 67 metros de eslora, 10,5 de manga, desplaza 1.000 toneladas y va dotada de un helicóptero. Su dotación está integrada por 14 oficiales, 17 suboficiales y 20 marineros, al mando de un capitán de corbeta.

ESCUELAS

Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional.—Su Majestad el Rey Don Juan Carlos clausuró el XVIII Ciclo Académico del CESEDEN, en un acto en el que estuvieron presentes los presidentes del Gobierno, del Congreso y del Senado; los dos vicepresidentes del Ejecutivo; los ministros de Defensa y de Educación; el presidente y miembros de la Junta de Jefes de Estado Mayor, y otras personalidades civiles y militares.

El director del Centro, almirante Rubalcaba Troncoso, pronunció el discurso de clausura del año lectivo, en el que, tras agradecer la presencia de Su Majestad y poner de relieve que el

CESEDEN alcanzaba este año su mayoría de edad, al haber sido fundado hacía dieciocho años, hizo una exposición de las muchas actividades que el Centro había desarrollado a lo largo del ciclo que se clausuraba, aludiendo de forma especial al XIX curso monográfico sobre "España y la OTAN".

El almirante Rubalcaba Troncoso expuso en su intervención una serie de interesantes proyectos para realizar durante el próximo ciclo académico, con el fin de fomentar o crear una conciencia colectiva nacional de la defensa. También habló de la importancia de los Medios de Comunicación Social y la responsabilidad de los profesionales que trabajan en ellos en la creación de dicha conciencia.

Seguidamente, fueron entregados los correspondientes diplomas a veinte jefes y oficiales y tres civiles participantes en los cursos del CESEDEN, así como los títulos acreditativos a los veintinueve integrantes del XIV Curso de Estado Mayor Conjunto. A continuación, el Rey Don Juan Carlos impuso sendas condecoraciones a dos jefes de las Fuerzas Armadas, así como a una dama auxiliar de Sanidad Militar.

ESTRATEGIA

Nueva estrategia de la OTAN. — El Gobierno de Alemania Federal ha perfilado unas nuevas líneas generales de propuesta de estrategia de la OTAN en relación a la amenaza del Pacto de Varsovia. Estas líneas se basan fundamentalmente en una modernización y potenciación de las fuerzas convencionales, aunque no a expensas de las Fuerzas Nucleares de Teatro, FNT, que se consideran esenciales para la defensa de Europa. Uno de los enfoques de esta nueva estrategia se basa en la reducción de la proliferación de las armas nucleares de corto alcance —sistemas de misiles y artillería— reemplazándolas por armas convencionales más numerosas, para dañar tanto los aeródromos del PAV como el segundo escalón de sus fuerzas. Sin embargo, en los círculos militares de la RFA se hace notar que estas medidas requieren una estrecha colaboración y coor-

dinación con los Estados Unidos, que, al parecer, no están muy conformes con estas líneas generales estratégicas.

EXPOSICIONES

París. — Abrió sus puertas durante nueve días, en el Palacio del CNIT, en el barrio de la Defensa, la III Exposición del Modelo Reducido, que reunió en sus salones una numerosa representación internacional del mundo del modelismo, del juguete antiguo y de los juegos electrónicos.

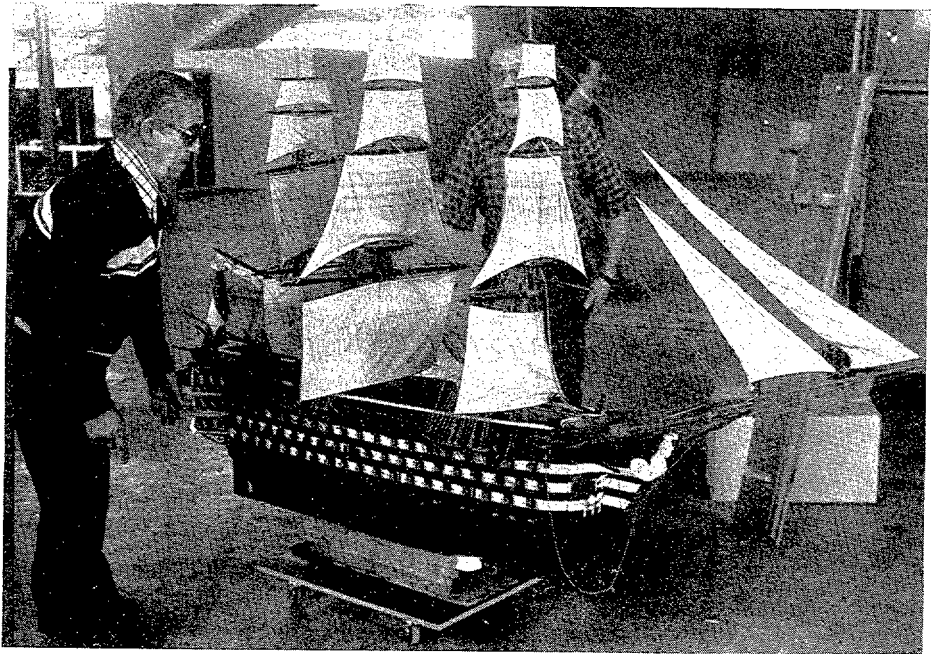
En la fotografía de la página siguiente, tomada antes de la apertura de la exposición, puede verse una de las piezas más destacadas del Salón, el modelo del velero *Valmy*, de 1750, siendo trasladado a su lugar de emplazamiento.

FLETES

El "boom" del carbón.—Los problemas actuales de los armadores de buques del tipo "bulk-carriers" provienen en gran parte en confiar demasiado en el auge del carbón. Así como lo hicieron sus colegas del sector del petróleo, hace varios años, éstos están viendo que no se puede confiar en predicciones sobre el mercado de la energía, ya que este auge previsto del carbón se ha ido desmoronando ante la recesión industrial y la gran abundancia actual de petróleo. En un principio, las contrataciones soviéticas para cubrir sus necesidades de cereales amortiguaron estas consecuencias, pero cuando éstos se retiraron durante el conflicto de las Malvinas, los tipos de fletes iniciaron una caída vertical.

FLOTAS

Flota británica.—Según leemos en "Nouvelles Atlantiques", el subsecretario de Estado del Departamento de Defensa británico ha manifestado que su Gobierno ha aceptado la oferta hecha por Australia en el sentido de renunciar a la compra del portaviones **Invincible**, ya que la experiencia de las Malvinas ha persuadido al Gobier-



no de Londres de la necesidad de contar en permanencia con dos portaaviones, lo que supone un mínimo de tres unidades. Asimismo, ha manifestado que se mantiene la intención de contar y mantener un nivel de fuerza de al menos 50 destructores entre fragatas y destructores. Para corresponder a este gesto de Australia, la Gran Bretaña le ha ofrecido la venta, en condiciones especiales, del portaviones **Hermes**.

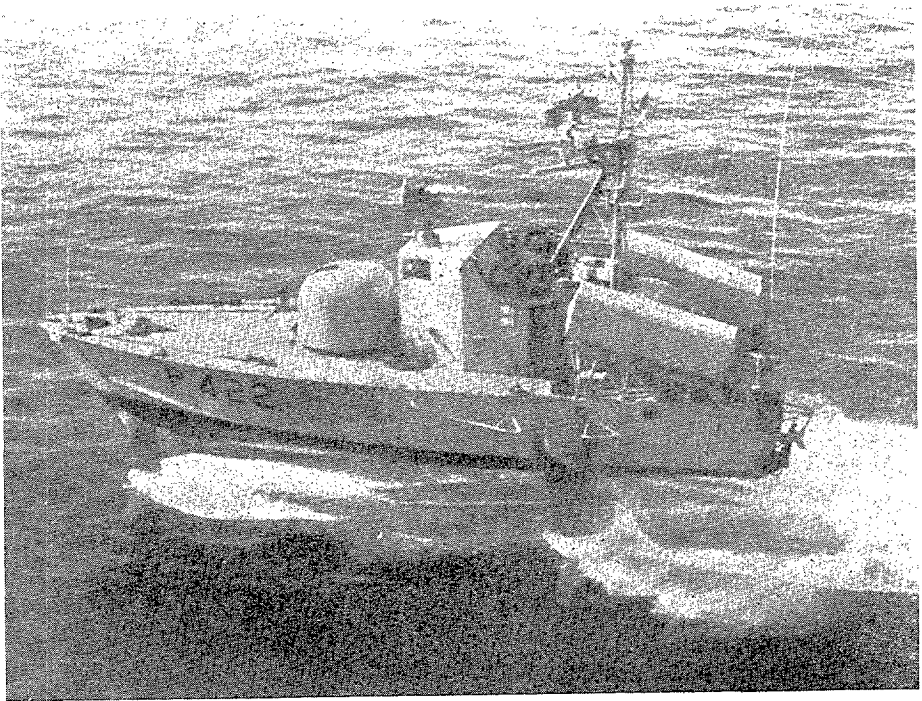


Programa naval italiano.—El AJEMA italiano, almirante Monassi, en un artículo publicado en la revista "NATO's fifteen Nations", analiza el programa naval italiano, actualmente en ejecución avanzada, y que responde a los requerimientos de la situación estratégica del Mediterráneo, afectada profundamente en nuestros días por la expansión naval soviética, cuyos efectivos cubren ya las áreas a Poniente del meridiano de 20° E.

Según este almirante, y ante la situación presente y su posible evolución, el programa naval cubre al mismo tiempo las necesidades defensivas de la OTAN y los propios intereses nacionales en cuanto a las necesidades operativas de tales áreas, en especial las que contienen las llamadas "rutas de la energía". Recordamos a nuestros lectores que el citado programa naval contempla fundamentalmente las siguientes unidades:

- Un portahelicópteros, como buque de mando.
- Destructores lanzamisiles, con capacidades simultáneas antiaérea, submarina y antibuque.
- Fragatas de empleo múltiple, algunas de ellas con prioridad de empleo en misiones de guerra antisubmarina.
- Hidroalas lanzamisiles.

Todas estas unidades estarán suplementadas con un determinado número de corbetas y unos 100 helicópteros embarcados. Asimismo, se ha puesto



especial atención en el Arma submarina, compuesta por unidades convencionales de alta tecnología y excelentes cualidades para enfrentarse tanto a buques de superficie, como a otros submarinos.

En la fotografía, un hidroala de la clase Sparviero.

INCIDENTES

Flotilla estadounidense, atacada.—Cuatro buques de guerra de la Marina estadounidense, que navegaban en aguas internacionales al sur del Mar de la China, fueron ametrallados por un pesquero, cuando se encontraban a unas 70 millas al sur de Vietnam.

En el incidente, el destructor **Turner Joy** recibió el impacto de un proyectil que no produjo víctimas ni daños apreciables, al tiempo que el destructor lanzamisiles **Lynde McCormick** respondía al fuego, disparando intencionadamente por encima de lo que pa-

recía ser un pesquero vietnamita, que cesó de disparar sobre las unidades estadounidenses.

MARINA MERCANTE

La Marina Mercante europea, en dificultades.—Según leemos en "Informe Económico", en opinión de la firma Drewry Shipping Consultants Ltd., la Marina Mercante europea se verá expuesta a contracciones aún más fuertes durante los próximos años, ya que el crecimiento de los costes y el aumento del proteccionismo minan la competitividad de los armadores de Europa del Norte.



Nuevo aumento de los petroleros amarrados. Según leemos en "Informe Económico", los petroleros amarrados o paralizados por falta de fletes, en el mundo, registraron un aumento

brusco el mes de junio pasado, totalizando una nueva marca de 56,2 millones de toneladas de porte, repartidas entre 349 unidades.



Especialización de la Flota soviética.

Según noticias de Moscú, la Flota Mercante soviética está haciendo un gran esfuerzo hacia la especialización. Así, se prevé que al terminar el actual plan quinquenal, el número de buques especializados de la flota aumente en 250, hasta un tonelaje total de más de tres millones de toneladas. Se hace especial énfasis en la especialización de los buques destinados a las comunicaciones con Siberia, como son los rompehielos, ya en servicio cuatro unidades de propulsión nuclear, y los llamados mercantes "de mar helado", que son buques, tanto "ro-ro" como graneleros, que pueden navegar con capas de hielo de hasta un metro de grosor, con lo que el tráfico marítimo entre Murmansk y los puertos del río Jenissei se puede mantener casi todo el año.

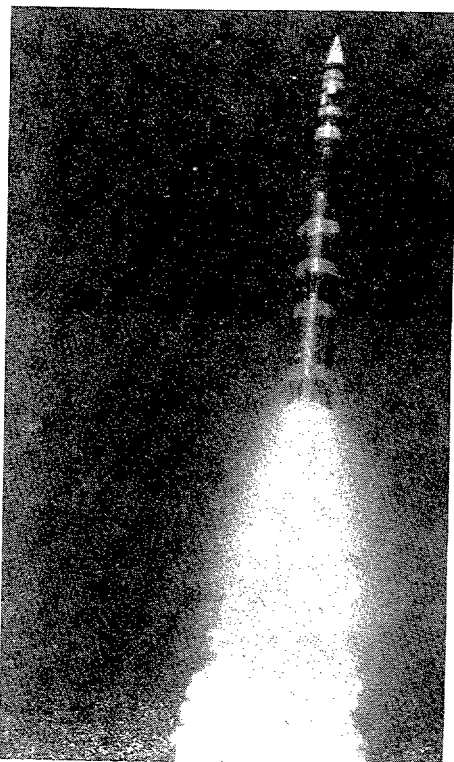


Medida del tonelaje.—El Convenio Internacional de Medida del Tonelaje de Buques de 1969 se ha convertido en una ley internacional. Dicho Convenio, ahora ley, introduce nuevos métodos normalizados para evaluar el tonelaje bruto y neto, y elimina diferentes sistemas utilizados por varios países y áreas navieras. El tonelaje bruto era el volumen del interior del buque expresado en toneladas de 100 pies cúbicos. El tonelaje neto era el bruto menos maquinaria, calderas, tanques de combustible y espacios para la tripulación y pañoles, y es la parte del buque que produce ganancias. Tras esta reforma, estos tonelajes ya no serán expresados en toneladas de 100 pies cúbicos. La nueva unidad es una función del volumen expresado en metros cúbicos. La palabra tonelada desaparecerá, y bajo la nueva convención se describirá a los buques con tonelaje bruto o neto, que de hecho carece de dimensiones.

Panamá.—Durante los cuatro primeros meses de este año, se matricularon en el registro marítimo de esta nación 467 buques, que totalizaron 3,8 millones de toneladas.

MISILES

Misiles de FNT basados en la mar.—Las naciones europeas de la OTAN no dejan de mostrar su preocupación por el hecho de basar en sus territorios respectivos los misiles **Pershing** para contrarrestar la amenaza que suponen los **SS-20** soviéticos. Para paliar esta preocupación, se están volviendo a analizar meticulosamente las conclusiones derivadas del estudio realizado por la Marina norteamericana en 1960 —Hydra Project—, acerca de la posibilidad de poder lanzar misiles situados en el lecho marino. Dichos misiles, metidos en una cápsula, serían activa-



dos por control remoto, y así los **Pershing**, una vez fuera del agua iniciarían su trayectoria de gran altitud en demanda del blanco asignado, y en cuanto a los SLCM o misiles **Cruise**, al salir de la superficie del agua se dirigirían al punto costero de control más próximo para iniciar su vuelo programado a baja cota, siguiendo las irregularidades del terreno, hasta alcanzar el blanco previsto. Al parecer, las técnicas de esta modalidad de lanzamiento y despliegue de misiles se hallan en avanzado estado de desarrollo, y de utilizarse, podrían descargar a los miembros de la Alianza del riesgo que supone el tener en el propio suelo los silos de almacenaje y lanzamiento.

NAUFRAGIOS

Fragata "Antelope".—En esta dramática fotografía se ve a la fragata británica **Antelope** hundándose lentamente en la costa de las Malvinas, después de haber sido herida de muerte por las armas de la heroica Aviación argen-

tina, a lo largo de las operaciones desarrolladas durante aquel pasado conflicto. Obsérvese la cadena del ancla fondeada.

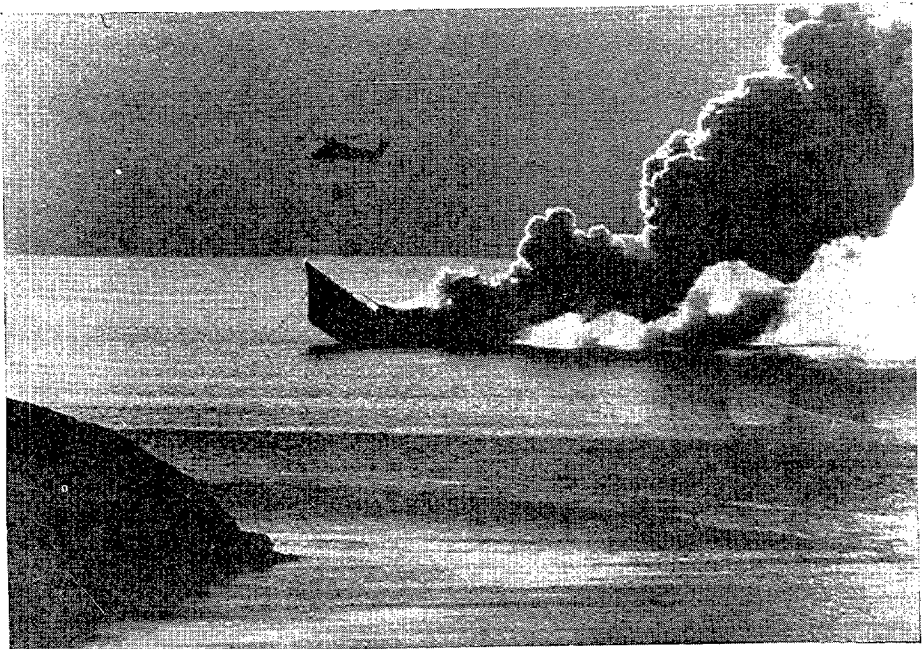
NAVEGACION

Almería.—Una torre para el control del tráfico marítimo será construida por el Gobierno español en el estrecho de Gibraltar este año, según informó el director general de la Marina Mercante, Soler Turno.

La torre en cuestión tendrá como misión regular el tráfico marítimo en el estrecho y muy especialmente el paso de petroleros.

NAVIEROS

Fraude marítimo.—Una junta de expertos navieros pertenecientes a ochenta naciones, solicitó, de la Conferencia para el Comercio y Desarrollo de las Naciones Unidas (UNCTAD), que exa-



minara los medios para combatir el fraude marítimo.

NECROLOGIA

Almirante De la Guardia y Oya.— Falleció repentinamente en Madrid don José María de la Guardia y Oya, que había nacido en La Coruña el 18 de febrero de 1914, e ingresado en la Armada, como aspirante de Marina, el 28 de julio de 1934.

El 30 de mayo de 1939 obtuvo el despacho de alférez de navío y el 22 de diciembre de 1942 fue ascendido a teniente de navío. El 31 de agosto de 1948 fue promovido a capitán de corbeta; el 22 de noviembre de 1956 lo fue a capitán de fragata, y el 2 de febrero de 1966 lo fue a capitán de navío.

Ascendido a contralmirante el 14 de mayo de 1971, fue promovido al empleo de vicealmirante el 26 de julio de 1973 y nombrado almirante el 19 de noviembre de 1977.



Don José María de la Guardia y Oya estuvo embarcado, entre otros buques, en el crucero **Canarias**; en los destructores **Almirante Miranda**, **Alcalá Galiano** y **Churrua**; en los buques-escuela **Galatea** y **Juan Sebastián de Elcano**, y en el submarino **C-2**. Fue segundo comandante del minador **Vulcano**, de los cañoneros **Vicente Yáñez Pinzón** y **Vasco Núñez de Balboa**, y comandante de la corbeta **Descubierta**, del petrolero **Teide** y de la fragata **Sarmiento de Gamboa**.

Ya almirante, don José María de la Guardia y Oya desempeñó la jefatura del Mando de Escoltas, de la División de Orgánica del Estado Mayor de la Armada, del Departamento de Personal y de la Jurisdicción Central de Marina; y fue capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico.

El almirante De la Guardia y Oya estaba en posesión de numerosas condecoraciones, entre las que citaremos la Medalla de la Campaña; una cruz del Mérito Militar de primera clase, con distintivo rojo; dos cruces de Guerra; dos cruces del Mérito Militar de segunda clase, con distintivo blanco; tres cruces del Mérito Naval de segunda clase, con distintivo blanco; la Medalla de la Paz de Marruecos; Grandes Cruces del Mérito Naval y del Mérito Aeronáutico; y cruz, placa y gran cruz de San Hermenegildo. También era comendador de la Orden de Africa, comendador de la Orden del Mérito francesa, y poseía la encomienda de número de la Orden del Mérito Civil.

Del 2 de octubre de 1962 al 3 de julio de 1965, don José María de la Guardia y Oya desempeñó la Secretaría General del Gobierno de la Región Ecuatorial.



Contralmirante Contreras Franco.— En el pasado mes de julio falleció en Madrid el contralmirante don Enrique Contreras Franco, que había nacido en El Ferrol del Caudillo el 15 de mayo de 1923.

Ingresó en la milicia en marzo de 1939 como soldado voluntario en el Batallón de Montaña Flandes número 5.



En junio de 1941 ingresó en la Armada como aspirante del Cuerpo General, y fue promovido a alférez de navío en junio de 1945. En julio de 1949 ascendió a teniente de navío; en septiembre de 1960 a capitán de corbeta. Fue promovido a capitán de fragata en julio de 1970 y en septiembre de 1977 es ascendido a capitán de navío, alcanzando el almirantazgo en marzo de 1982. En 1951 efectuó el curso de especialización de Hidrografía, y entre 1965 y 1967 realizó el curso de Guerra Naval.

Estuvo embarcado, entre otros buques, en los destructores **Almirante Miranda** y **Lazaga**, buques-escuela **Galatea** y **Juan Sebastián de Elcano**, buques hidrógrafos **Maaspina** y **Tofiño** y

destructor **Lepanto**. Fue comandante del guardacostas **Arcila**, dragaminas **Guadalhorce**, fragata rápida **Rayo** y minador **Vulcano**. En el empleo de capitán de navío fue jefe del Estado Mayor de la Flota y comandante-director de la Escuela Naval Militar.

Al ascender a contralmirante fue nombrado profesor principal de la Escuela de Altos Estudios Militares, del CESEDEN, cuyo destino desempeñaba cuando le alcanzó la muerte.

El contralmirante Contreras Franco estaba en posesión de numerosas condecoraciones, entre las que citaremos la cruz y placa de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo, medalla de Campaña (1936-1939), cruz de primera clase del Mérito Militar, con distintivo rojo, cruces de primera y segunda clase del Mérito Naval y medalla de gratitud de Valencia.

PEDAGOGIA

Contenidos de Información Marítima.

La Liga Naval Española ha redactado unos "Contenidos de Información Marítima", que serán incluidos en las Orientaciones Generales Básicas de la Dirección General de EGB del Ministerio de Educación. Por otra parte, la Liga Naval se propone organizar en centros de enseñanza unas charlas-coloquios, en las que participen personalidades del mundo marítimo, tanto de la Administración como del sector privado.

PERSONAL

Ascensos y nombramientos.—Se han producido los siguientes ascensos y nombramientos:

- A almirante, el vicealmirante Rey Díaz, confirmándole como almirante Jefe de la Jurisdicción Central.
- A vicealmirantes, los contralmirantes Urcelay Rodríguez, nombrándole jefe del Estado Mayor Conjunto de la Junta de Jefes de Estado Mayor, y Nalda y Díaz de Tuesta, al que se le confirió el destino de presidente del Patronato de Casas de la Armada.

— A contralmirante, los capitanes de navío Jáudenes Agacino, destinándole al EMACON de la JUJEM; Ponce Cordones, jefe del E. M. de la Z. M. del Estrecho; Sobrino de la Sierra, jefe del E. M. de la Z. M. del Cantábrico; Vigón Sánchez, profesor principal de la Escuela de ALEMÍ del CESEDEN, y Abad Vicente, al que se nombra jefe del Organó Auxiliar de Jefatura de la Jefatura del Apoyo Logístico.

Asimismo, el vicealmirante Clavijo Navarro fue nombrado comandante general de la Zona Marítima de Canarias.

Finalmente, fue promovido al empleo de ministro togado de la Armada el general auditor don Federico Trillo-Figueroa y Vázquez, nombrándole consejero togado del CSJM, y se ascendió al empleo de general auditor al coronel del Cuerpo Jurídico don José M. Dávila Zurita, al que se nombró director de Justicia y segundo jefe de la Asesoría Jurídica del Cuartel General de la Armada.

PESCA

Subvención al Reino Unido.—La Comisión de la Comunidad Económica Europea encargada de los asuntos pesqueros comunitarios ha anunciado nuevas subvenciones por un total de más de dos millones y medio de libras para un proyecto de la industria pesquera de la Gran Bretaña. Estas subvenciones forman parte de un programa para modernizar las pesquerías costeras de la Comunidad Europea.



España pierde el tercer puesto.—Según leemos en el diario "La Voz de Galicia", por primera vez en muchos años, la Flota Pesquera española ha dejado de ser la tercera en el mundo, ya que el tercer puesto ha sido ocupado por la de Estados Unidos, con 2.741 buques y 540.000 toneladas de registro bruto.

El primer puesto corresponde a la URSS, con 3.694 buques y 3.691.000 to-

neladas de registro bruto; seguida de Japón, con 2.900 buques y 912.000 toneladas, España cuenta con 1.696 buques, que totalizan 528.000 toneladas.

POLITICA

Aplazadas las conversaciones sobre Gibraltar.—Los Gobiernos español y británico decidieron, a petición del primero, aplazar las negociaciones bilaterales sobre Gibraltar, que iban a tener lugar en Sintra, Portugal, así como la reapertura de la verja, prevista para el día 25 de junio.

Esta decisión fue anunciada en Luxemburgo por medio de una declaración hispano-británica, poco después de haberse reunido los ministros de Asuntos Exteriores de ambas naciones.



Nuevo presidente argentino.—El general retirado Reynaldo Bignone tomó posesión de la presidencia de la República Argentina, prestando juramento ante el comandante en jefe del Ejército, general Cristino Nicolaides, en un acto celebrado en la Casa del Gobierno.

PREMIOS

Premios de la "Revista General de Marina".—Se han otorgado los siguientes premios concedidos a trabajos publicados en esta "Revista" durante el pasado año de 1981. Dichos premios, y sus ganadores, son los siguientes:

- Premio "Alvaro de Bazán", al capitán de fragata García de Lomas y Ristori.
- Premio "Roger de Lauria", al capitán de navío Díaz del Río y Rechacho.
- Premio "Francisco Moreno", al vicealmirante Cervera Cabello (†).
- Premio "Antonio de Oquendo", al contralmirante Salgado Alba.



Premios "Virgen del Carmen."—El Patronato de los Premios "Virgen del

Carmen" ha concedido los premios correspondientes al presente año de 1982. La lista de los premios es la siguiente:

- Premio "Doce de Octubre" (libros), dotado con 500.000 pesetas, a don Miguel A. Marco, por su obra "La Armada Española en El Plata".
- Premios del Mar (libros): Premio dotado con 150 000 pesetas a doña Magdalena de Pacis Pi Corrales, por su obra "Pedro Menéndez de Avilés y la primera gran Armada Septentrional". También se otorgó otro premio de la misma cuantía a doña Carmen Sotos Serrano, por su trabajo "La expedición de Alejandro Malaspina.— Sus pintores".
- Premio "Elcano" (periodismo audiovisual): Se otorgaron dos premios de la misma cuantía, 100.000 pesetas, a don José A. Rodrigo y a don Ricardo Olagüe, y un premio de 50.000 pesetas, a don Enrique Alvarez del Castillo.

PROYECTOS

Londres.—En Gran Bretaña está en estudio la creación de un idioma internacional marítimo denominado "Seaspeak", que constituiría la base del lenguaje en el mar y que, al parecer, ha sido ya utilizado con éxito en el conflicto de las Malvinas por la Armada británica.

Según leemos en "Informe Económico", este proyecto cuenta ya con el apoyo de varias naciones, tales como Francia, España, Estados Unidos, Países Bajos, Japón, China, República Federal de Alemania, Polonia y Yugoslavia.

PUERTOS

Nuevo puerto egipcio. — El Banco Mundial y la Agencia Internacional de Desarrollo han concedido a Egipto un préstamo para la construcción de un nuevo puerto, El Dikhela, a unos 40 kilómetros de Alejandría, que, como se sabe, padece una congestión crónica pese a su capacidad máxima de 18 mi-

llones de toneladas. Con las instalaciones que se prevén ahora, podrán manejarse más del doble de dicha capacidad.

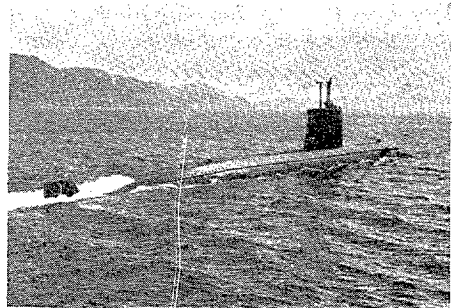


Mejoras en Hamburgo.—Se han destinado 650 millones de marcos para la mejora de las instalaciones del puerto de Hamburgo durante el próximo bienio. Aparte de este gasto extraordinario, cada año este puerto dedica la cantidad de 45 millones de marcos a obras de dragados en el río Elba para permitir el acceso de buques de hasta 100.000 TPM cargados, y de hasta 250.000 TPM parcialmente cargados.

El año pasado, el movimiento portuario hanseático ascendió a cerca de ocho millones de toneladas, cifra record, de las que unos cinco millones correspondían a contenedores.

PRUEBAS

Cartagena.—En la doble fotografía que ilustra esta noticia, el submarino español S-71, Galerna, primero de la



Serie-70, tipo Agosta, durante sus pruebas de mar en aguas de esta ciudad departamental.

El **S-71, Galerna,** construido por la factoría de la Empresa Nacional "Bazán", en Cartagena, será entregado a la Armada antes de que termine el año en curso.

SUBMARINOS

Nuevo submarino soviético.—La revista de la Marina soviética, "Morskoj Sbornik", ha anunciado la construcción de un submarino de 23.000 toneladas, capaz de alcanzar una velocidad en inmersión de 65 nudos. El anuario de Flotas de Combate, "Jane's", afirma que el impacto de esta construcción sería muy considerable y produciría una auténtica revolución en la táctica naval. No se ha señalado la fecha de la iniciación de la construcción de este nuevo tipo de submarino gigante, cuya entrada en servicio obligaría a una seria reconsideración de muchos principios vigentes en la actualidad.



El "Nautilus", monumento histórico. El Secretario del Interior norteamericano, James Watt, ha declarado al submarino nuclear **Nautilus,** ya retirado

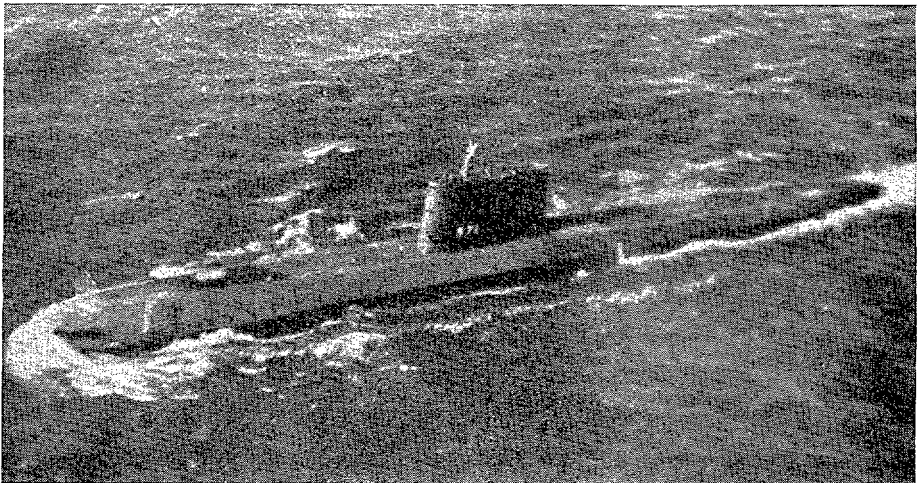
del servicio, como monumento histórico nacional. Esta decisión está basada en varios argumentos, tales como que, debido a su capacidad para operar sumergido durante períodos prácticamente ilimitados de tiempo, esta unidad ha sido el primer verdadero submarino del mundo, y en que sus sistemas de propulsión y su diseño fue un hito en la historia de la ingeniería naval, y, finalmente, el hecho de que este buque está estrechamente relacionado con la ejecutoria naval del almirante Rickover, el "padre de la Marina nuclear".



Submarino francés de exploración.— En Saint-Charmod, Loire, una filial de Euroform, del grupo Creusot-Loire, ha construido el primer submarino capaz de evolucionar a profundidades de 6.000 metros.

Se trata de una especie de batiscafo compuesto por dos semiesferas de 2,10 metros de diámetro, construidas con chapa de titanio y capaces de resistir una presión de 600 bares.

El nuevo submarino podrá explorar de forma autónoma la casi totalidad de los fondos marinos y ha sido puesto a punto por el Centro Nacional de Exploración de los Océanos y la Dirección Técnica de Construcciones Navales.



TECNICA

Equipo para trabajos submarinos.—

Una firma británica ha construido un sistema denominado **Sea Dog**, que consta fundamentalmente de un pequeño sumergible teleguiado que puede colocar cables a una profundidad de un metro en el lecho marino en aguas de hasta 300 metros de sonda. El canal en donde se coloca el cable es abierto por chorros potentes y en veinticuatro horas se estima que se pueden instalar hasta dos millas de cable.



Máscara antigás, contra incendios.—

Una firma británica ha desarrollado una nueva mascarilla protectora para

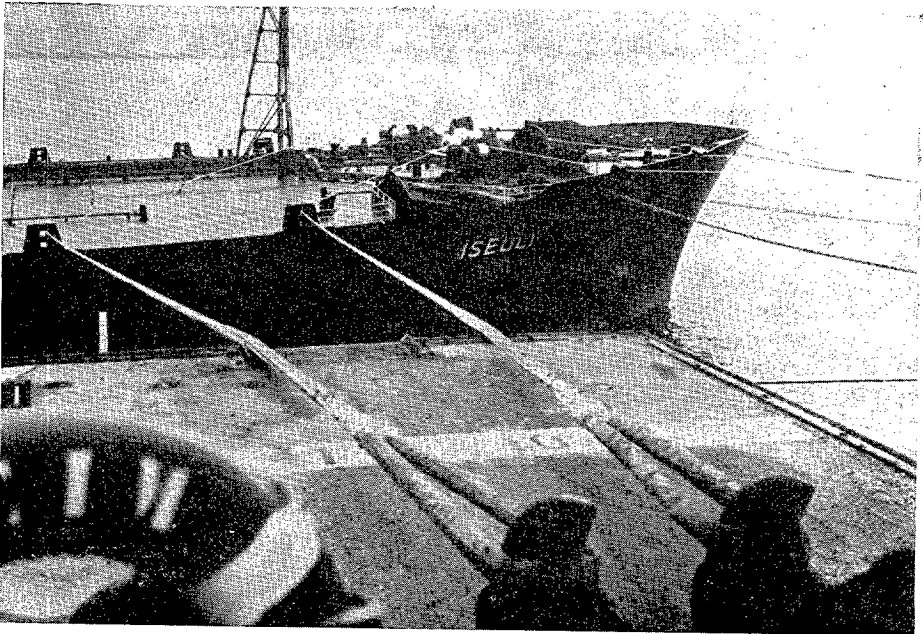
el nombre de **Vivat**, lleva también una cinta fotorreflectante que facilita la localización de su usuario en condiciones de escasa visibilidad.



Nuevos cables de amarre, con kevlar.—

Una firma francesa ha puesto a punto un nuevo tipo de cable de amarre de fibra de alta resistencia, que cumple con las normas de seguridad más exigentes y reúne las ventajas de un fácil manejo y gran resistencia a la corrosión.

Este nuevo cable, bautizado con el nombre de **Karcabl**, tiene un alma de fibras de kevlar y un sólido revesti-



casos de incendio, que consta de una capucha de película de poliamida, muy ligera y transparente, resistente al calor; y de un sistema de respiración con carbón activado, que elimina los humos y los gases tóxicos, salvo el monóxido de carbono.

La máscara en cuestión, conocida con

nombre de **Vivat**, lleva también una cinta fotorreflectante que facilita la localización de su usuario en condiciones de escasa visibilidad.

Este nuevo cable, bautizado con el nombre de **Karcabl**, tiene un alma de fibras de kevlar y un sólido revesti-

TRAFICO

Londres.—La Brittany Ferries aumentó la capacidad de su línea Reino Unido-España en un 50 por 100 al hacer entrar en servicio en la misma al buque mercante modificado **Quilberon**, antes **Baltic**.

Este buque efectuó dos viajes de ida y vuelta a la semana, entre los puertos de Plymouth y Santander, durante la temporada veraniega y al mismo tiempo realizó una salida semanal desde Cork-Roscoff.

VISITAS

Sevilla.—En la fotografía, el buque de la Marina de Guerra brasileña **Custodio de Mello** atracado en este puerto.

La estancia del buque brasileño en Sevilla coincidió con la actuación de la selección de fútbol de Brasil en esta ciudad, con motivo del "Mundial-82".

SOLUCION AL MARINÓGRAMA NUMERO 183

Van por sus ojos azules pasando pájaros, naves y vientos que no se sienten y nombres que no se saben.

GARCÍA NIETO

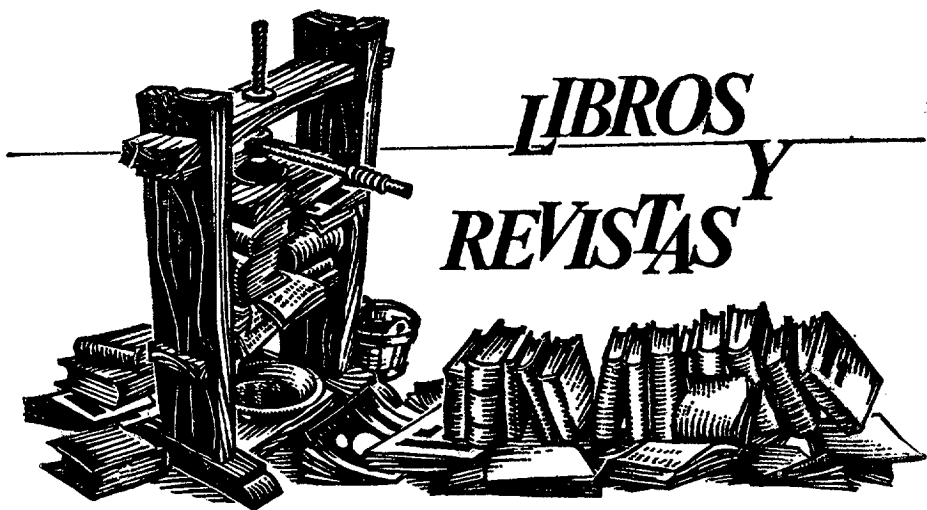
SOLUCION A LA NAUTRAPELIA NUMERO 103

Revolver en el armario.

SOLUCION AL PAÑOL DE VOCES NUMERO 103

1. Pilotaje.—2. Orinoco.—3. Pasarela.—4. A. Aretop.—5. S. Uri. A.—6. Poe. Alog.—7. Rifas. Ra.—8. Ir. B. Sup.—9. Mudos. M.—10. Ganapán.—11. Mudada. O.—12. Oterazal.





COMENTARIOS

CERVERA PERY, José, y CASADO ALCALA, José: **OTAN - Pacto de Varsovia: ¿Alternativas o exigencias?**—Editorial San Martín. Madrid, 1982.

Pocas veces se ha conseguido en un libro de rigurosa divulgación alcanzar el objetivo que sus autores, Cervera Pery y Casado Alcalá se han propuesto: la exposición de un relato testimonial donde matices y apreciaciones se ensamblan y se completan en una auténtica crónica de nuestros días. En efecto, el libro, que es una crónica sencilla, clara e informativa, y no un sofisticado ensayo, constituye una excelente primera y precisa aproximación a uno de los grandes temas de la geopolítica y geoestratégica del mundo actual, definida por la presencia antagónica de los dos grandes bloques: Oriente y Occidente.

A pesar de la indudable importancia que para España tiene el tema, no es abundante la bibliografía española sobre el mismo, y la escasa existente se particulariza en estudios de aspectos concretos o monográficos, no siempre fácilmente asequibles al hombre de la calle. Tiene, por tanto, este trabajo un primer mérito definido, como es la sencillez y la buena disposición del tratamiento, que lo pone al alcance del lector medio, a veces empachado de innecesarios rigorismos o de confusos barrocos.

Con fluida expresión, se expone en los diez capítulos del libro los aspectos fundamentales que informan las dos grandes Organizaciones político-militares que estructuran los esquemas condensados dentro de cada bloque, analizando, con bien medida concreción, OTAN y Pacto de Varsovia, con referencia a sus orígenes, su organización, composición y respectivas fuerzas, para, posteriormente, establecer un análisis cuantitativo y acreditativo de cada una de ellas, que desemboca en un balance de confrontación.

Como remate ineludible de dicho balance, los autores abordan el problema nacional del momento: España ante la OTAN y lo hacen con encomiable ecuanimidad no exenta de profundidad y reflexión, si bien rehúyen tomar posiciones pragmáticas en ningún sentido.

El libro, cuyo formato se aproxima a la categoría llamada "de bolsillo" resulta manejable y de fácil lectura, apoyada por gran cantidad de bien elegidas ilustraciones, fotografías, grabados, organigramas, mapas, etcétera, y una completa aportación bibliográfica que evidencia la seriedad y solvencia con la que los autores se han planteado y afrontado el tema. Publicado, además, en una colección muy popularizada por su variedad de materias, con el concurso de prestigiosas firmas, el libro no desmerece en nada a los mayores éxitos de la colección.

Hasta aquí los muchos y notables aciertos. Los pocos reparos que podrían anotarse se centran en la posible baja calidad de la edición, que parece realizada con apresuramiento, quizá en la lógica motivación de la candente actualidad del tema; composición poco cuidada, errores de impresión o en los pies de las fotografías, que a veces adolecen de poca claridad.

Pero con todo, el balance es altamente positivo. El libro constituye una magnífica aportación al tema OTAN - Pacto de Varsovia, en el plano de la seria y precisa literatura informativa, y por ello resulta altamente recomendable para quien desee adquirir una primera aproximación al tema, respondiendo de ese modo a los fines y propósitos para los que ha sido redactado.

J. S. A.



REPOLLES DE ZALLAS (†); GARCIA AGUD, y otros: **Historia de las campañas de Marruecos** (tomo 4).—Servicio Histórico Militar. Madrid, 1981; 263 págs.

Cuando el general Primo de Rivera asume el poder político en 1923, adopta una postura de prudencia respecto al Protectorado para demostrar a la opinión nacional y extranjera que no le guían fines imperia- listas ni de revancha. En Africa se realizará el plan estudiado por el Estado Mayor Central antes del 13 de septiembre de 1923: estableci- miento en la zona occidental de una línea defensiva sólida para con- tener los ataques del enemigo y proceder, después, a la pacificación efectiva del territorio. El repliegue se realiza en septiembre de 1924, después de reorganizar las reservas y unificar los asuntos africanos. En la persona del general Aizpuru, alto comisario que reemplazó a Berenguer, concurre la jefatura del Ejército de Operaciones desde su nombramiento. Los generales Sanjurjo y Bermúdez de Castro son de- signados comandantes generales de Melilla y Ceuta, respectivamente.

La muerte del jalifa Muley el Mehdi hace albergar al Raisumi nue- vas esperanzas de convertirse en su sucesor, pero Primo de Rivera demora la designación convencido de que el cabecilla moro no es el personaje adecuado. En la zona oriental, Abd el Krim menudea los actos hostiles y ataca en el norte del Protectorado francés haciendo ver la necesidad de una colaboración entre los Gobiernos de Madrid y París y afirma la idea de desembarcar en Alhucemas aparecida en 1913, elaborada en forma de plan por el general Gómez Jordana.

La enfermedad del general Aizpuru y el planteamiento de la situa- ción político-militar en el Protectorado inducen a Primo de Rivera a asumir la Alta Comisaría para dirigir el plan general: replegarse en la zona occidental tras la línea de defensa y reaccionar después en el terreno político y en el militar; el auge militar de Abd el Krim, que por oponerse a España goza de las simpatías de varias potencias ex- tranjeras, aconsejan también esta medida como paso previo a la reor- ganización de las fuerzas.

El ataque de las huestes del cabecilla moro a las tropas francesas estacionadas en Marruecos cambia de improviso la opinión al norte de los Pirineos abriendo el cauce para la colaboración franco-española y con ello dar paso a la decisión de desembarcar en Alhucemas conforme al preterido proyecto español. La colaboración francesa consistirá en

apoyar la acción de desembarco con fuerzas marítimas y aéreas y presionar desde el Sur hasta ocupar los límites meridionales del Rif. El desembarco correrá a cargo de una columna organizada en Ceuta, que lo efectuará en la playa de la Cebadilla, transportada en barcazas españolas Tipo K, y apoyada por unidades de la Armada mientras otra columna, que partirá de Melilla, llevará a cabo una acción demostrativa en Cala del Quemado y en Cala Bonita. Tres escuadras de aviones de reconocimiento y bombardeo, además de los aparatos del *Dédalo*, apoyarán las acciones desde el aire.

El 8 de septiembre de 1925, mientras se combate duramente en Cudia Tahar —al sur de Tetuán—, desembarca la fuerza expedicionaria a poniente de la Cebadilla. Las tropas se ven obligadas a combatir continuamente para rechazar violentos ataques enemigos, lográndose el estacionamiento el 22. El apoyo de la artillería naval y el alumbramiento nocturno con los proyectores del *Jaime I* juegan un importante papel en el transcurso de la batalla. En días sucesivos se logra la penetración hacia Poniente, con apoyo de la Escuadra, hasta lograr la ocupación de la Rocosa y el Cónico de Xixafen, y la ocupación de los poblados de la llanura de Axdir, donde se recoge abundante material de guerra; el 13 de octubre concluye felizmente la conquista del Cónico.

En mayo de 1926, después de fracasar las propuestas de paz y de resultar fallidos los esfuerzos de Abd el Krim para romper la alianza franco-española, se reanuda la campaña militar en ambas zonas del Protectorado. En la española, desde el sector de Melilla se progresa hacia Beni Tuzin, mientras en Alhucemas se avanza hacia Levante en acción de tenaza, sobre Temasint y Sidi Baki, lográndose la conjunción el 20 de mayo en la región del río Nekor. El 27, el cabecilla moro se rinde en Tizemuren al general francés Ibos.

La explotación del éxito se confía al comandante Capaz, quien con una "harca" de 1.000 hombres emprende la singular aventura de someter a las cabilas rifeñas ubicadas entre Beni Urriaguel y Beni Hosmar, es decir, entre Torres de Alcalá y Emsa. Su resolución, tanto como su habilidad prolífica, logran este propósito en el plazo de un mes. Mientras, como preparación a la campaña de la primavera de 1927, se opera en la zona occidental, en Yebala, hasta lograr la ocupación de Xauen. En el interior del Rif, la campaña de 1926 culmina en las operaciones de Beni Jaleb y Sanhaya-Ketama, que traen consigo la su-

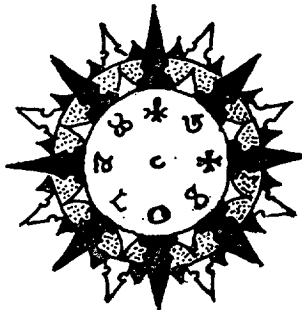
misión de gran número de cabilas y la recogida de abundante material de guerra. En el invierno de ese año, no obstante, reaccionan algunas cabilas en Senhaya, viéndose obligado el mando español a rechazar un duro ataque en Tagsut y someter a castigo a las cabilas rebeldes.

La campaña de Marruecos finaliza en la primavera de 1927 con la sumisión de Beni Isset —y la ocupación del reducto de Tazarut, en Beni Aros— y la conquista de Yebl Al el 16 de junio. Sin embargo, las operaciones de limpieza, algunas a costa de duros combates, se prolongan hasta el 10 de julio en la cabilda de Ajmas. En la misma fecha, el general Sanjurjo promulga la orden general que señala el término de la campaña.

Con el contenido de este tomo IV finaliza el arduo y logrado trabajo de relatar la “Historia de las Campañas de Marruecos”, motivo por el que felicitamos a sus autores: coroneles Julio Repollés de Zallas (q.e.p.d.), y Arturo García Agud; teniente coronel Rafael Coloma Domínguez; comandante Bienvenido Angulo Rodríguez, y capitanes Cayetano Moreno Sáez y Domingo Benavides Mateos.

Nuestra enhorabuena a todos por la culminación de un trabajo digno de figurar en los anaqueles de gala de la historia militar de España.

R. C.



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.
-

RESEÑAS

ADIESTRAMIENTO

BALSERA, Alfonso: Simulador táctico de Operaciones Navales.
Revista "Defensa". Junio 1982.

Si bien no aporta directamente información desconocida para el oficial de Marina, destaca y justifica las razones de un simulador, cuya capacidad para presentar situaciones similares a las reales supone tres ventajas inapreciables: ahorro de medios, estudio y creación de doctrina, creatividad en los mandos navales. Hace una ligera descripción del sistema: sus posibilidades de simulación cinematográfica, de detección y combativa. Resalta el esfuerzo de la industria nacional, a través de la Sociedad Anónima de Instalación de Control (SAINCO), con una plantilla de 300 hombres y una facturación muy superior a los 2.000 millones de pesetas en 1981. El señor Balsera alaba la capacidad de los oficiales utilizadores del sistema y reconoce la importancia que han tenido en su realización dos profesores de la Escuela de Guerra Naval que pasaron prácticamente un año en Avengoa, S. A., dando directrices y controlando el desarrollo del proyecto, que ha supuesto un esfuerzo de cuarenta años-hombre, con la participación de 15 ingenieros superiores. Señala el interés despertado por este simulador, en concreto, en otras Marinas.

C.

ASTRONOMIA

VILA, Javier: Mirando a las estrellas.—Editorial Noray. Barcelona, 1982; 48 págs.

Este manual va dirigido no solamente al navegante aficionado o deportista, sino a toda persona que sienta la inclinación de observar el cielo.

Pretende dar una visión amena y sencilla del universo de los astros, para lo cual el autor ha rehusado la utilización de los términos científicos, y su lenguaje llano va acompañado de dibujos muy simples y explicativos de indudable utilidad para la navegación deportiva de altura.

La primera parte consiste en una explicación de los movimientos de los astros, fenómenos que ocurren en el universo y tipos de estrellas, galaxias, nebulosas, constelaciones, planetas, etcétera, rematado todo ello con un planisferio muy logrado y claro. La segunda parte es un método sencillo y progresivo para aprender a distinguir las constelaciones más características y las estrellas más familiares dentro de ellas, omitiendo algunas visibles para evitar la acumulación de nombres y datos.

Y.

COMUNICACIONES

THOMAS, Carlos: La Radionavegación.—Editorial Noray. Barcelona, 1982; 64 págs.

El libro que comentamos es un pequeño manual concebido con la idea de dar a conocer al navegante deportivo el manejo y funcionamiento de los distintos aparatos radioeléctricos y electrónicos de ayudas a la navegación. El autor, profesional titulado de la Marina Mercante, describe estos aparatos de una forma sencilla y somera, con el fin de no confundir al lector, limitando la atención a su funcionamiento y profundizando, sobre todo, en su manejo.

Entre los distintos equipos de ayuda para la navegación, se describen el gonió, Consol, Loran, Decca, Omega, navegación por satélite y el radar, todos ellos acompañados de una completa descripción, dentro de las limitaciones antes apuntadas, con varios ejemplos prácticos para una mejor asimilación del funcionamiento de cada uno de estos sistemas.

Y.

DEPORTES

MARSHALL, Roger: **Regatas de crucero**.—Editorial Noray. Barcelona, 1982; 288 págs.

Este libro constituye una colección de los artículos más significativos publicados por su autor, ingeniero naval y conocido regatista, en diversas revistas especializadas en este tema deportivo. Consta de cuatro partes, la primera referida al diseño en términos generales del barco y su repercusión sobre la velocidad. La segunda parte explica cómo prepararse para una regata, desde la puesta a punto de la embarcación hasta la preparación, selección y entrenamiento de la dotación, y en cuanto a la tercera parte, se estudian las maniobras más características de una regata; desde el desarrollo de una simple virada, pasando por el manejo de las escotas, *spinaker*, timón, etc.; hasta el análisis de los factores que influyen en la eficacia de los tripulantes del barco. Finalmente, la última parte se refiere, con todo detalle, a la conservación y mantenimiento de un barco de regatas.

Y.

HOFMAN, Sigi: **Estilo libre en "surf" a vela**.—Editorial Noray. Barcelona, 1982; 120 págs.

La práctica del estilo libre no está muy desarrollada en España, aunque el número de utilizadores de la tabla a vela que practican o intentan practicar figuras es muy alto. Después de la descripción de un entrenamiento previo, se pasa a la explicación detallada de más de cien figuras diferentes así como a combinaciones de figuras y maniobras más o menos espectaculares. Junto a cada una se indica la dificultad que reviste, utilizando dos valoraciones, una para navegar con poco viento y la otra para cuando hay mucho. Gracias a ello, se puede comenzar por las figuras más sencillas e ir ascendiendo poco a poco. El libro contiene también una serie de reglas para practicar compe-

niones de estilo libre y unos anexos en los que se explican las teorías de las maniobras más comunes.

Y.

DERECHO

DURET, José, y ALLENDESALAZAR, José Manuel: **Estatutos de Fuerzas, la OTAN y España**.—Editorial Tecnos. Madrid, 1982; 276 páginas.

La presencia de fuerzas militares extranjeras aliadas, en tiempo de paz en misión de servicio en el territorio de un Estado soberano, origina una compleja trama de derechos y privilegios necesaria para resolver y afrontar las situaciones en las que deben salvaguardarse los derechos de soberanía que es preciso reconocer a toda fuerza como elemento inseparable del mando.

Estas situaciones, fáciles de comprender en el caso de las unidades navales con los derechos de extraterritorialidad que se reconocen a los buques, resultan de más difícil planteamiento y solución en el caso de fuerzas militares asentadas temporalmente en el territorio de un aliado para contribuir al esfuerzo de la defensa común.

En un despliegue en el mundo, las fuerzas de los EE.UU. consideraron necesario que se reconociera a sus componentes que se encontraban en cumplimiento de misiones relacionadas con sus Acuerdos Defensivos y Alianzas, un estatuto especial que les cubriera de las peculiaridades legislativas de cada país a la vez que permitía a su mando natural el ejercicio de toda la autoridad necesaria para garantizar su disciplina y eficacia.

Los autores —un coronel jurídico de la Armada y un diplomático, ambos con brillante historial en el terreno de las negociaciones con los norteamericanos— analizan estos problemas mediante un estudio comparado de la situación existente en distintos Convenios, tomando como base el más importante sobre esta materia, el Convenio sobre el Estatuto de Fuerzas de

la OTAN (S. D. F. A.) de 1951. Al estudiar el caso concreto español se hace un recorrido histórico que se inicia en el Convenio Defensivo de 1953 y se termina con un análisis de la situación actual derivada del Tratado de 1976.

Los autores se detienen en su trabajo en la actual negociación con los EE. UU., ya que consideran obvio mantener la lógica reserva sobre el contenido de unos temas en los que participan como expertos, como indica el señor Robles Piquer en su prólogo.

La obra no tiene sólo valor de estudio histórico sino una finalidad práctica motivada por nuestra incorporación a la OTAN y resulta, por consiguiente, de gran utilidad para el enfoque y resolución de los problemas que en esta materia se presentarán debido a nuestra presencia militar en los países aliados de la Organización y, recíprocamente, con la presencia de nuestros aliados en España.

Desde el punto de vista de la jurisdicción penal la solución de los problemas para compatibilizar la territorialidad de la ley con el derecho al ejercicio de la jurisdicción Militar en el extranjero, constituye uno de los temas estudiados con la mayor atención, ya que es aquí donde el Convenio se ve forzado a realizar un máximo esfuerzo para lograr unas soluciones mínimas recíprocamente admitidas. Se tratan asimismo otras cuestiones de tipo documental, fiscal, aduanero y disciplinario del mayor interés, ya que constituyen un conjunto de privilegios que, juntamente con los anteriores, pueden considerarse concesiones de pequeñas parcelas de derechos soberanos que sólo su carácter recíproco y su utilidad en el esfuerzo colectivo pueden justificar.

Confiamos en que superada la fase negociadora cumplan los autores el compromiso de completar la obra con el estudio de la nueva relación bilateral que se derivará de los próximos Acuerdos con los EE. UU., dándonos así una visión total de un problema que no había sido abordado hasta la fecha en España.

C.

ELECTRONICA

LENK, John D.: **Cómo utilizar los osciloscopios.** — Paraninfo. Madrid, 1982; 272 págs.

Trece capítulos dedica el autor de este manual práctico de empleo del osciloscopio de rayos catódicos, escritos con sencillez, profusamente ilustrados con esquemas, gráficos y tablas: aspectos básicos del osciloscopio; controles de operación; función y características; accesorios y sondas; proceso básico de funcionamiento y métodos de registro; medida de tensiones e intensidades; medida del período, frecuencia y fase; empleo de osciloscopios con generadores de barrido; comprobación de componentes; comprobación de amplificadores y circuitos amplificados; comprobación de equipos de comunicación; comprobación de equipos, componentes y magnitudes industriales; comprobación de receptores de televisión.

Con estas cuestiones el autor trata de llenar el vacío de información referente a los datos de ampliación de los múltiples usos de los osciloscopios no facilitado en las instrucciones de funcionamiento de los fabricantes. El libro puede considerarse como un texto básico para estudiantes técnicos y una guía para los técnicos en ejercicio.

Q.

ENSEÑANZA

MORATINOS, J. F.: **La recuperación educativa en el marco de la evaluación continua.** — Narcea. Madrid, 1982.

Las estadísticas de principios de verano arrojaban unas cifras desoladoras entre la población estudiantil y entre los padres; se llegó al 40 por 100 de suspendidos en EGB y cifras muy próximas en BUP; las calificaciones en la Universidad también fueron desalentadoras. ¿Son nuestros hijos menos inteligentes? ¿Tienen menos ideales? Lo cierto son las cifras y los padres no pueden desentenderse de la labor continua educativa de sus hijos. Qui-

zú necesiten un complemento para ayudar a sus hijos, y sin duda alguna, lo encontrarán en este libro que pretende satisfacer en adecuada proporción, las dos facetas de la educación: teórica y práctica. En primer lugar, trata de la evaluación continua como pauta para la recuperación. La planificación y el análisis de resultados constituyen el segundo punto, donde se muestra una amplia serie de documentos que pueden resultar de notable utilidad práctica para el enseñante. La tercera parte es la fundamental: se entra de lleno en el campo de la recuperación educativa con epígrafes como los puntos de recuperación, las tutorías y las técnicas de estudio. El plan de horarios constituye el cuarto apartado del libro: se proporciona un detallado plan de horarios en el marco de la enseñanza personalizada. Una bibliografía sobre evaluación y recuperación de carácter educativo completa el estudio. Quizá no sólo sea de interés para padres sino para numerosos oficiales que por imperativos del servicio se han de dedicar a la enseñanza de forma voluntaria o forzosa.

C.

ESTRATEGIA

VALDERAS, Santiago: La defensa aérea.—Rev. "Aeronáutica y Astronáutica". Junio 1982.

Partiendo del hecho de tener en alerta constante las bases aéreas de interceptación, llega el autor a establecer los conceptos de defensa aérea, los medios humanos y materiales que exigen, la integración en el plan general de la aviación embarcada —tanto si la flota está en alta mar como si permanece en aguas costeras— y la organización centralizada del sistema con mando único.

Del análisis de los tres medios de defensa —artillería antiaérea, misiles tierra/aire y aviones interceptadores— llega a la conclusión de mantener un sistema equilibrado que permita la disuasión, capacidad de ataque y, en caso necesario, de protección del espacio aéreo propio.

Igualmente analiza las características de los interceptadores con cierto detalle, teniendo como finalidad poder mantener en el aire constantemente patrullas aéreas de combate que disminuyan el tiempo de reacción en espacios en que la alerta es reducida en tiempo.

El artículo finaliza haciendo las consideraciones generales a que ha de responder el plan de Defensa aérea como componente del Plan de Defensa Nacional.

C.

SCORDINO, Ivan: Estrategia anticiedades y estrategia antifuerzas.—Revista "Défense Nationale". París, mayo 1982.

El vicealmirante Scordino busca la desmitificación de la oposición que parece existir entre los defensores de una y otra de las estrategias del título: defiende la complementariedad de ambas. En cierto modo, enlaza con lo que el general Poirier, en un artículo publicado por esta misma revista en diciembre de 1979, definía como: las dos modas de la estrategia de la disuasión.

Desde que en tiempos del general De Gaulle, Francia se decidió por la estrategia anticiedades, la teoría es objeto de cuasi-religiosa reverencia, en parte por esta razón. El partido en el poder, que anteriormente criticaba duramente esta teoría, la reasume en toda su plenitud como ha manifestado recientemente el primer ministro francés.

Los partidarios de la estrategia antifuerza, muy escasos en Francia, parecen los promotores de anticuadas guerras. Aceptando sobre el terreno una batalla que aleje al agresor del riesgo inmediato de respuesta contra sus propias ciudades, favorecen, según sus acusadores, la agresión que, ayudada por la escalada, conduciría inexorablemente a lo peor y hacen así correr un riesgo que la estrategia anticiedades elimina.

Tras una amena explicación de ambas estrategias el autor concluye explicándonos cómo la anticiedades conduce a la supresión de las alianzas militares y al aislamiento, lo que de-

rivará lógicamente en la retirada de fuerzas francesas de Alemania y en desear que esta nación se dote de armas estratégicas anticidadad, con lo cual Francia quedaría en confortable segunda línea.

Si, en su tiempo, la línea Maginot no era una idea completamente estúpida, no pudo, en solitario, asegurar la defensa del territorio galo; el autor teme que hoy en día se esté asistiendo a parecidos fenómenos. La defensa no puede asegurarse más que por el efecto conjugado de la estrategia anticidadades, increíble según unos, y la antifuerza, imposible según otros, cada una de ellas en su dominio de validez correspondiente.

El articulista, en fin, nos da una idea clara sobre dos teorías poco conocidas y que pueden influir en el enfoque de las Alianzas, que de forma directa nos afectan al incorporarnos a la OTAN.

C.

LOMBO, Juan Antonio: Una opción para la defensa aérea de una potencia media. — Rev. "Aeronáutica y Astronáutica".

El teniente coronel (E. A.) Lombo sintetiza magistralmente las condiciones que ha de reunir la defensa aérea en naciones consideradas medias por su capacidad económica y tecnológica. Basándose en conceptos expuestos por el general Beaufre y el teniente general López Sáez, defiende la teoría de *defender atacando*, infligiendo al enemigo el mayor daño posible en el momento inicial; considera que la fuerza de la Defensa debe permanecer bajo mando único, descentralización en la acción y capacidad de dispersión. Refleja la clara conciencia de la dificultad de defensa —o beneficio como atacante— del vuelo a cota baja y la vulnerabilidad a velocidades inferiores a 500 nudos. Considera necesaria la defensa puntual de objetivos importantes con misiles.

Establece los factores esenciales para la victoria —concepto positivo que trata de inculcar en el lector— que agrupa en varios apartados: planeamiento, eficacia del Servicio de Inteligencia,

preparación y modernidad de la Fuerza.

No olvida destacar la firme voluntad que ha de regir en los mandos para determinar la elección de los medios de combate: economía, potenciación de la industria nacional, equilibrio, adquisiciones —mantenimiento, medios no sofisticados en demasía.

Como resumen puede destacarse que las ideas vertidas en el artículo muestran una clara coincidencia con los aspectos a considerar en una Marina de una potencia media.

C.

FILATELIA

DE LA CRUZ, José María: El deporte en la filatelia. — Cádiz, 1982; 93 págs.

Cincuenta y dos manifestaciones deportivas presenta de la Cruz Agustí en su libro dedicado a este aspecto específico de la filatelia mundial. Una breve reseña de cada deporte, en la que se destacan sus rasgos y hechos más característicos, precede a la cita de las fechas de emisión de sellos, iniciada en Atenas con motivo de la olimpiada de 1896. Una reproducción de sellos referidos a cada deporte encabeza cada reseña ilustrándola, facilitando así al lector una referencia concreta para la pronta identificación de la emisión correspondiente.

Q.

FILOSOFIA

ARRILLAGA TORRENS, Rafael: Introducción a los problemas de la Historia.—Alianza Editorial. Madrid, 1982; 220 págs.

Las ciencias de la naturaleza, como parcelas específicas del conocimiento humano, se encuadran en categorías sistematizadas susceptibles de estudio conforme a métodos de análisis, síntesis y exposición, razón —entre otras— por la que *han dejado atrás* a las ciencias del espíritu para las que no existen, por ahora, ni siquiera definiciones generales para sus problemas.

Hasta ahora los filósofos de la historia, desde San Agustín hasta Toynbee, nos han ofrecido críticas, visiones personales y *modelos* subjetivos del fenómeno histórico, muchas veces deformado por el prisma político, religioso y ateo, sin definir —en el mejor de los casos— métodos ni hipótesis objetivamente válidas, que sean objeto de interés práctico como ciencia. No una ciencia experimental como la física, por ejemplo, sino una ciencia cuyo objeto sea el hombre *como ser vital*.

¿Obedece el devenir histórico a la ley de causalidad, al azar, a la contingencia? o, por el contrario, ¿transcurre el la historia movida por la fatalidad, el destino o el determinismo? Y dentro del destino ¿la meta prefijada tiene su origen en una Providencia divina o en los proyectos que el hombre realiza en la historia? En este último caso ¿Es aceptable el determinismo materialista como motor de la historia? En la respuesta a estos interrogantes reside la esencia del problema histórico según lo plantea el autor de este ensayo.

Ello no impide la existencia de otros problemas que incidan en el problema histórico y condicionen su conocimiento, cuales son la unidad histórica, el método, el material histórico, la moral, el medio, la raza, la religión...

Un capítulo dedicado a las causas —según distintas teorías— que motivaron la decadencia del Imperio Romano y otro que se refiere someramente a la revolución dan paso a la consideración del factor tiempo en las teorías sobre el proceso histórico como arranque de la justificación filosófica en el estudio de la historia y de las consideraciones que comporta ese estudio en cuanto al método y a la incidencia en él de los cambios históricos y las ideologías.

El ensayo de Arrillaga es una buena síntesis de la filosofía de la historia, que sitúa al lector de lleno en el terreno especulativo del actual campo de conocimientos.

Q.

DESCOMBES, Vicent: **Lo mismo y lo otro, cuarenta y cinco años de filosofía francesa (1933-1978)**.

Ediciones Cátedra. Madrid, 1979; 246 páginas.

Los textos que trata el autor para mostrar el panorama filosófico de Francia *no son necesariamente los más interesantes que se han publicado durante el período contemporáneo* pero sí los que han hecho ruido en el más vasto auditorio: Kojève, Jean-Paul Sartre, Merleau-Ponty, Althusser, Foucault, Derrida, Deleuze, Klossowski, Lyotard; un plantel de filósofos occidentales en los que el marxismo y su camaleonismo filosófico de los últimos años queda bien representado. Mutabilidad del pensamiento respecto al padre Hegel, cambio de acepción de la palabra *dialéctica*, auge y declive de la fenomenología *existencial* (Merleau-Ponty), contradicción con el estructuralismo, filosofía del terror, pueras argumentales de Althusser para sustituir el principio de la *praxis* por una epistemología que fundamente el materialismo histórico y el materialismo dialéctico..., en fin, una visión a vuelapluma del bagage de la filosofía politizada —no política— que llevan a la revolución ideológica —no de clases— de mayo de 1968. Todo esto es lo que Descombes nos ofrece en este pequeño manual de *Cátedra*, escrito con el propósito de poner al alcance del público no francófono la reciente *manera francesa de filosofar*.

Q.

OCARIZ, Fernando: **El marxismo, teoría y práctica de una revolución**. — Ediciones Palabra. Madrid; 221 págs.

Pocas veces como en esta ocasión se consigue resumir de forma comprensible para el gran público un tema filosófico sin abandonar la precisión expositiva que gusta al lector especializado, mayormente cuando la literatura sobre, como en este caso, el marxismo, es copiosísima.

Conocer el marxismo es penetrar en la historia de los últimos cincuenta años y encontrar la explicación de hechos en apariencia desconcertantes que toda persona medianamente culta ha

de saber. Esto puede conseguirse leyendo los cuatro capítulos que Ocariz dedica al tema. El pensamiento filosófico desde Lutero hasta Marx y Engels —con obligado tránsito por las teorías de Descartes, Kant, Hegel y Feuerbach—, la génesis y crítica del marxismo, el materialismo histórico y dialéctico y la consolidación práctica y descomposición teórica del marxismo, se tratan en la medida y profundidad precisas para obtener una visión de conjunto de una cuestión tan interesante en la que los principales protagonistas —Marx, Engels, Lenin (...), Althusser, Mandel, etc— se asoman al texto con sus propias palabras.

R. C.

FOTOGRAFIA

CASANELLES, Miguel: La fotografía a bordo.—Editorial Noray. Barcelona, 1982; 64 págs.

Este libro contiene una información muy completa acerca del equipo y los materiales necesarios para la realización de fotografías en el ambiente marino. Se analizan las diferencias entre la realización de fotos en la mar y en tierra firme, en cuanto a movimiento, luminosidad, encuadres, etc.

Después de una breve explicación sobre los objetivos y otros accesorios, el autor analiza los tipos de películas, su sensibilidad, indicación y cuidados para pasar, al fin, a la realización de las fotografías en la mar. También incluye un capítulo muy interesante sobre la fotografía subacuática, en el cual se explican las técnicas, al parecer bastante distintas de las habituales. La obra finaliza con unas consideraciones sobre los cuidados de la cámara, accesorios y películas durante su estancia a bordo, y unos útiles consejos relativos al equipo en general.

Y.

HISTORIA

VARELA, Consuelo: Cristóbal Colón. Textos y documentos com-

pletos. — Alianza Editorial. Madrid, 1982; 357 págs.

La vida de Cristóbal Colón y las circunstancias históricas del descubrimiento han sido estudiadas de forma exhaustiva por una auténtica pléyade de historiadores, pero en cambio se ha prestado mucha menor atención a los escritos colombinos, de suerte tal que las ediciones de mediados del siglo pasado se siguen reimprimiendo en nuestros días arrastrando sus erratas de imprenta.

El libro que comentamos reúne un total de noventa piezas, acompañadas de un glosario y de dos índices de nombres propios y topónimos. La recopilación incluye autógrafos, impresos en vida de Colón, copias de Bartolomé de Las Casas —gran amigo de la familia Colón, en especial de su hijo don Diego— copias notariales y apógrafos de investigadores que tuvieron ante sí originales perdidos hoy día. La ordenación cronológica de los textos no impide destacar las tres relaciones que se han conservado de los cuatro viajes del almirante de las Indias y del Mar Océano. Una obra en fin, en la que se perfila una amplia semblanza biográfica del gran navegante en relación con los documentos recopilados.

Y.

INFORMATICA

PERALES BENITO, Tomás: Videograbación. Teoría y práctica. Editorial Paraninfo. Madrid, 1982; 190 págs.

A partir de 1975-1976 el grabador de vídeo empezó a dejar de ser de uso exclusivamente profesional para acercarse al gran público, al mercado de consumo. Sin embargo, el camino para conocer esta nueva técnica no ha sido fácil, pues hay muy poca información que describa esta técnica.

Por ello, nos felicitamos ante la aparición del libro que comentamos, que resume y amplía cumplidamente una serie de datos e información que nos permite tener un conocimiento bas-

tante extenso de esta técnica en sus dos vertientes del conocimiento teórico y práctico de la videograbación, y al final se nos ofrece la descripción, bastante detallada, de distintos sistemas de grabadores de vídeo, tales como el VCR, BETA, VHS y Vídeo 2.000.

Y.

MEDICINA

HERNANDO, Teófilo: Dos estudios históricos (vieja y nueva Medicina).— Colección Austral, Espasa-Calpe. Madrid, 1982; 243 páginas.

El primero de los *estudios* que presenta Teófilo Hernando está dedicado a la vida y labor del médico segoviano Andrés Laguna, nacido en una época —1510— en que la Medicina encauza sus pasos por el camino de la razón después de siglos de conocimiento empírico. Estudiante en Salamanca y París inicia aquí su tarea publicitaria traduciendo a Aristóteles *De Physionomía* y Galeno *De Urinis*. Viajero incansable, recorre Europa y regresa a España en 1557, donde muere dos años más tarde. Entre sus obra originales destacan la *Anatomía* (1535), desarrollada conforme a las enseñanzas de Galeno, *De la peste* (1542), *De Articuli Morbo* (1551), dedicado primordialmente a la gota y *Methodus cognoscendi extirpandique excrecentes in vesicae collo carunculas* (1551), sobre el tratamiento de las excrescencias de la uretra. Pero entre todos sus trabajos destaca el *Pedacio Discórides Anarzabeo, acerca de la materia medicinal y de los venenos mortíferos* (1555), traducción del tratado clásico médico-farmacológico escrito por Discórides de Tarso en el siglo I, reiteradamente ampliado durante más de un milenio.

El segundo *estudio* de Hernando se refiere a las propiedades de la quina y a su introducción en Europa y en España, hecho de singular trascendencia en la Medicina por cuanto que es el primer fármaco utilizado capaz de curar completamente una enfermedad cual es la malaria, causante de gran mortalidad, actuando sobre

sus causas. Tal es el contenido someramente esbozado de este libro que Laín Entralgo prologa como merecimiento de Teófilo Hernando, al que califica de *patriarca de la Medicina española*.

Q.

METEOROLOGIA

JANSA, Agustín: Apuntes de Meteorología (2.^a ed.). — Editorial Noray. Barcelona, 1982; 78 págs.

El que este manual de Noray se haya editado dos veces en dos años muestra la buena acogida que ha tenido en el público. La declaración de utilidad por el Comité Nacional de Enseñanza de la Federación Española de Vela señala, asimismo, que los organismos oficiales reconocen el interés de la obra. Sin embargo, dejando sentado que el contenido de los *Apuntes* es fundamental como materia básica para el conocimiento de la Meteorología y consiguiente utilidad práctica, se echan de menos uno o dos capítulos dedicados a las meteorologías zonales de España, a los instrumentos meteorológicos de a bordo y a la interpretación práctica de las variables meteorológicas locales con las informaciones de prensa, radio, televisión, observación, propia —e incluso consejos locales— para que todo aquel que navegue más allá de la bocana de un puerto pueda hacer su *pequeña previsión*.

Esta ampliación es aconsejable toda vez que con el auge de los deportes náuticos crece el número de *alegres navegantes* que ni conocen ni les preocupa la importancia de la meteorología a la hora de proyectar sus excursiones.

R. C.

MODELISMO

SAEZ ALCOCER, Lucio: El libro del miniaturismo militar.— Editorial De Vecchi. Barcelona, 1982; 173 págs.

La afición por las miniaturas militares se pierde en la historia de la

Humanidad, pues pese al auge moderno de esta afición se han encontrado figuras representando a santos y guerreros en tumbas de la Edad Media, y también son famosas las figuras talladas en madera descubiertas en la tumba de un faraón egipcio

El libro que comentamos constituye un excelente tratado del arte de la miniatura en general, y de los corrientemente llamados "soldaditos de plomo" en particular, haciendo extensivo este término genérico a la confección, colección y todos los aspectos de este arte y esta afición. En sus páginas se describen y estudian las herramientas y materiales precisos, la construcción de moldes, las cajas de montaje, vocabulario y otros aspectos sumamente interesantes que hacen que incluso el profano en estos quehaceres empiece a sentir un marcado interés y afición.

Y.

NAUTICA

ZAFORTEZA-TUÑÓN: Los papeles de a bordo.—Editorial Noray. Barcelona, 1982; 79 págs.

Este es uno de los útiles y sencillos libritos que edita *Noray* en su *biblioteca de a bordo* para ilustrar a quienes se vean en la necesidad de resolver los pequeños problemas administrativos que comportan la posesión o disfrute de una embarcación de recreo tales como: compra de una embarcación, impuestos, alquiler, para hacerse a la mar, en la mar misma, y navegar por el extranjero. Todo esto, sin divagaciones, es lo que contiene el texto de la obra, olvidado o desconocido en muchos de sus detalles por una gran parte de los *navegantes* neófitos que practican esporádicamente el arte de navegar y salen a la mar sin cumplir los requisitos exigidos por la *burocracia naval* —como dicen los autores— y la seguridad de las personas.

Q.

POLITICA

REDACCION DE "SOLIDARIDAD": Astilleros Gdansk. Lech

1982]

Walesa: La última esperanza.—Editorial Noguer, S. A. Barcelona, 1982; 180 págs.

La redacción del sindicato polaco *Solidaridad* ha publicado este libro dedicado a Walesa que no es exactamente una biografía sino una recopilación de opiniones sobre el *fenómeno Walesa* a cargo de intelectuales y personajes implicados en el movimiento de renovación social que hoy se pretende llevar a cabo en Polonia.

Esta monografía sobre Walesa, presentada en forma de reportaje, entrevista, artículo..., no es homogénea en su contenido, ni una interpretación objetiva, ni presenta una imagen completa del líder sindical polaco, pero ofrece su *retrato actual*, romantizado, quizá mitificado, que sólo adquirirá objetividad cuando el tiempo convierta los hechos en historia. Sólo entonces se podrá enjuiciar a Lech Walesa, candidato al Premio Nobel de la Paz, hombre-noticia en todo el mundo desde 1980, como auténtico conductor de masas o como producto de una transitoria popularidad en una situación política pronta a aceptar un líder capaz de liberar de la opresión al pueblo polaco.

Q.

TALON, Vicente: La guerra del Atlántico Sur. Rev. "Defensa". Junio 1982.

Con su magnífica capacidad de síntesis, el autor nos conduce, tomando como base el conflicto de las Malvinas, a una visión panorámica y concreta de la situación mundial actual. Cada párrafo es motivo de meditación. Tras una breve reseña histórica del papel jugado por las Malvinas, Georgias y Sandwich como bases inglesas en las dos guerras mundiales, nos lleva de la mano a las reivindicaciones argentinas, intensificadas en los últimos años por el propio general Galtieri que llegó a la ocupación militar como último recurso. Se compara la actitud inglesa con otros conflictos tales como la declaración unilateral de independencia en Rhodesia, las colonias por-

tuguesas de Angola y Mozambique y la ocupación militar del Ulster.

Señala las razones del apoyo de la vieja Europa, EE. UU. y Japón a la Gran Bretaña. Hace un análisis amplio de la postura norteamericana, cuya fiabilidad se hace hoy día nula para sus aliados de *segunda*, la discriminación norte-sur de todo el globo, la falacia al organizar ejercicios de defensa del mundo libre como el famoso "Ocean Venture", en el que el viejo crucero *General Belgrano* aportó inocentemente todo su esfuerzo para la defensa del mundo libre que luego le traicionó. No escapa a la sagacidad del autor la conducta divergente del gobierno español y del pueblo español, capitaneado por su Rey. Estos, conscientes de la realidad de sangre que nos hace solidarios con Hispanoamérica; la débil postura de aquél, que mendiga, en postura claramente de inferioridad las *migajas* de la mesa del mundo nórdico y olvida su puesto preponderante en el mundo de nuestro legendario imperio. Mucho se ha escrito sobre el conflicto de las Malvinas pero, dejando a parte consideraciones estrictamente estratégicas y tácticas del desarrollo de la guerra, el articulista intenta despertar las conciencias dormidas.

C.

PSICOLOGIA

LEYENS, Jacques-Philippe: **Psicología social**.—Editorial Herder. Barcelona, 1982; 252 págs.

Este libro ha sido concebido como una introducción a la psicología social experimental, y la visión que ofrece de la disciplina forzosamente ni es total ni es imparcial. Los psicólogos sociales se interesan por muchos otros fenómenos además de los tratados en esta obra, y a título de ejemplo podrían citarse algunos, tales como los problemas relacionados con el ejercicio de la autoridad, la toma de decisión en grupos, etc. La elección de los temas presentados refleja evidentemente una óptica personal de la psicología social, interindividual más que individual o grupal. Los lectores po-

drán observar también que el autor insiste más en la importancia de la interacción social que en la de los mecanismos de la psicología individual. Finalmente, como temas importantes contenidos en el índice, podemos citar los referentes a la formación de normas, el conformismo, la innovación y la atracción y el altruismo.

Y.

TEOLOGIA

WEGER, Karl-Heinz: **Karl Rahner, introducción a su pensamiento teológico**.—Editorial Herder. Barcelona, 1982; 226 págs.

Nadie parece más indicado que Weger, profesor de la facultad de Filosofía de Munich, para escribir sobre el pensamiento teológico de Rahner, con quien ha colaborado en publicaciones varias sobre cuestiones teológicas.

En esta *introducción* la ingente labor teológica realizada por el jesuita Rahner durante muchos años se esclarece para el lector no habituado a la terminología rahneriana, nueva y original como es su pensamiento teológico en relación con las ideas clásicas, prevalecientes entre Trento y el Vaticano II. En contraste —quizá como complemento— con la tradicional orientación de la teología pastoral y la dogmática aporta Rahner el punto de vista antropológico de la teología que irrumpe entre los intelectuales católicos de la década de los sesenta como *una bocanada de aire fresco* que da al traste con muchos problemas aparentes y saca a la luz valiosos principios doctrinales echados al olvido desde mucho tiempo atrás.

La crisis de fe propia del hombre de hoy, a causa del pluralismo de credos religiosos e ideologías existentes, debe orientar a la teología en la búsqueda de nuevos caminos que le ayuden a *comprender* esa fe —*más que aprenderla*— en función de la vida actual; uno de sus caminos es el método antropológico-trascendental, es decir el que aplica la fe como experiencia propia del hombre, no inculcada desde el exterior; así lo indican —según Rahner— la cuestión de Dios,

que sin cesar se cierne sobre el espíritu del hombre, incluso en el no creyente, y la problemática de la gracia; cuestión y problemática que se conjugan en la naturaleza trascendental del hombre.

El carácter trascendente de la evolución de las experiencias que desembocan biológicamente en el hombre obliga a preguntarse si es serio y digno de crédito decir que sólo nuestro cuerpo resulta de una prehistoria evolutiva de la humanidad, pero no así nuestra alma ni nuestro espíritu, y fuerza a replantear la relación entre materia y espíritu, según un concepto de autotranscendencia que culmina en una cristología que se incluye dentro de una concepción evolutiva del mundo.

El núcleo de la teología de Rahner radica en la cuestión de la gracia como oferta de Dios, en relación recíproca de libre diálogo. De carácter sobrenatural, la gracia es dada desde siempre al hombre, sin que éste pueda sustraerse a esta forma de revelación, y ofrece la posibilidad de justificar a los no cristianos, tanto ateos como seguidores de religiones no cristianas.

Sin embargo, el verdadero encuentro con Dios se realiza en la historia materializado en la figura de Jesús de Nazaret, cuya vida, muerte y resurrección llena la naturaleza trascendental de innumerables hombres a los que ha inspirado valor y legitimación espiritual para abandonarse a él sin condiciones, fenómeno existencial que no se da en la historia más que en el Jesús de la Biblia; en el Jesús histórico que Rahner reivindica, frente al rigor científico de la exégesis actual, mediante seis enunciados mínimos que aseguran la presencia de Dios en este mundo hace casi dos milenios:

Weger finaliza su resumen del pensamiento teológico de Rahner con un capítulo dedicado a la eclesialidad de la fe, en el que afirma la permanente vigencia de la Escritura aceptada por el canon, atestiguada más por la fe vivida de la Iglesia que por la simple tradición oral; en esa fe se sustenta, asimismo, la inspiración e inerrancia de la Sagrada Escritura, testimonio inspirado por Dios a los hombres que la redactaron. Esto no impide, sino que lo reclama, el que se hayan de

solventar cuestiones tan vitales para el hombre de hoy como los derivados de la crítica de la tradición, la actualización de la fe, y la relación de cada cristiano con el magisterio de la Iglesia.

R. C.

HOFMAN, Sigi: Puesta a punto del "surf" a vela.—Editorial Norray. Barcelona, 1982; 128 págs.

Es muy conveniente para los aficionados al surf que conozcan los fundamentos físicos del comportamiento de la tabla sobre el mar a impulso del viento, siquiera de forma simple para obtener el máximo rendimiento en cuanto a seguridad y velocidad, sabiendo en cada momento lo que se puede y debe esperar de las fuerzas actuantes sobre la vela y la plancha misma.

La puesta a punto es, por otra parte, un menester frecuentemente olvidado, que merece una pequeña atención si se quiere que esa seguridad y velocidad a las que nos hemos referido dependan de la habilidad del tripulante y de las circunstancias meteorológicas, no de deficiencias estructurales y de mantenimiento, cuya falta puede ser causa de cualquier contratiempo.

También la construcción de tablas se contempla en este manual práctico para orientar en cuanto a la elección de materiales, herramientas y tipo de tabla a quienes se consideren con suficiente habilidad para trabajarse su propia plancha, bien como simple hobby o como aportación de la propia experiencia en el deporte del surf.

Q.

VIAJES

LINKLATER, Eric: El viaje del Challenger (1872-1876).—Ediciones del Serbal. Barcelona, 1982; 272 páginas.

Este cuarto volumen de la colección *Libros del buen andar*, de Ediciones del Serbal, está dedicado al viaje de circunnavegación de la corbeta inglesa

Challenger en 1872. Esta comisión científica, auspiciada por la Royal Society y la Universidad de Edimburgo, tenía como objetivo cartografiar las profundidades marinas, el movimiento y contenido de los mares, explorar los océanos en busca de organismos marinos, de pistas de fenómenos climáticos y de minerales.

El equipo científico estaba compuesto por seis hombres, cuyo director, el profesor Charles Wyville Thomson, se fijó la tarea de recoger muestras de la fauna y flora de los distintos océanos, especialmente de las zonas abisales donde hasta hacía poco se había afirmado que no existía vida.

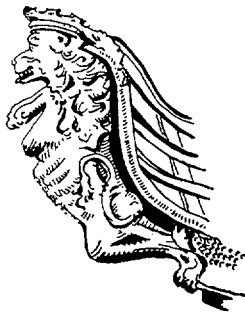
Los resultados del periplo fueron muy satisfactorios y abarcaron campos científicos no preestablecidos como la etnografía y mineralogía.

Aunque hubo oficiales y científicos que llevaron diarios particulares muy

interesantes, las conclusiones oficiales se publicaron en 50 volúmenes, con el título de *The Report of the Scientific Resultat of the Exploring voyage of H. M. S. Challenger during the years 1873-1876*. El libro que comentamos es un resumen divulgativo de esta empresa científica.

Consta de un índice onomástico y geográfico y de una somera bibliografía. Las ilustraciones son abundantes tanto de dibujos científicos como de fotografías originales recogidas por los científicos y muy interesantes. La información general sobre descubrimientos españoles es deficiente. En conjunto es un libro fácil de leer e instructivo, a lo que contribuye la acertada traducción a cargo de Joandomenec Ros, profesor de Ecología de la Universidad de Murcia.

M. M.



REVISTA GENERAL DE MARINA

AÑO 1982
TOMO 203
NOVIEMBRE



**DIRECCION
Y ADMINISTRACION**

**Montalbán, 2
Cuartel General
de la Armada
MADRID-14**

TEMAS GENERALES

Contralmirante Eliseo Alvarez-Arenas LO ESTRATEGICAMENTE "NUEVO"	345
Coronel Jurídico de la Armada Amancio Landín Carrasco JULIO GUILLEN, DE CERCA	357
Coronel Médico de la Armada Conrado Mon- tesinos Ferrando SOBRE LOS OBJETIVOS DE NUESTROS HOSPITALES	367
Capitán de Navío Manuel Espinosa Rodrí- guez MEMORIAS DE UN ALFEREZ DE NAVIO	377
Capitán de Corbeta Antonio Deudero Alorda LA CRISIS DEL ATLANTICO SUR	393

TEMAS PROFESIONALES

Capitán de Fragata Juan Génova Sotil POR QUE NOS SALIERON ALAS	403
Comandante Médico de la Armada José To- más Monserrat LOS DEPORTES NAUTICOS Y LAS CA- MARAS HIPERBARICAS DEL SECTOR NAVAL DE BALEARES (1969-1980)	415
Teniente de Navío Angel Liberal Fernández ¿VESTUARIO PARA LA MAR?	419
Teniente de Navío Mario Palao Taboada EL O. T. S. R.	425
Teniente de Intendencia de la Armada Este- ban Martínez Sendra EL PAGAMENTO DE HABERES, POR BANCO E INFORMATIZADO	431

NOTA INTERNACIONAL

MISCELANEA

INFORMACIONES DIVERSAS

C. ENTREGA DE DIPLOMAS DE ESTADO MAYOR EN LA ESCUELA DE GUERRA NAVAL	465
J. S. CONFERENCIA DEL CONTRALMIRANTE SALGADO ALBA EN EL CLUB "SI- GLO XXI"	471

NOTICIARIO

LIBROS Y REVISTAS

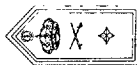
Las opiniones y afirmaciones contenidas en los artículos publicados en estas páginas corresponden exclusivamente a sus firmantes. La acogida que gustosamente brindamos a nuestros colaboradores no debe entenderse, pues, como identificación de esta Revista, ni de ningún otro organismo oficial con los criterios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

Depósito legal: M. 1.605-1958

ISSN 0034-9569

LO ESTRATEGICAMENTE «NUEVO»

Eliseo ALVAREZ-ARENAS



STOY convencido de que siempre adoleceremos de conciencia clara y completa de lo que significa *escribir* en una revista profesional, en una REVISTA como esta GENERAL DE MARINA. Tal escribir resulta sobremanera peculiar, porque consiste simplemente en hablar de lo que se sabe poco a quienes de eso saben mucho o, por lo menos —ya que lo del saber, de lo que se dice saber, es dominio harto completo y de difícilísimo logro— saben bastante más que él, por eso mismo, normalmente audaz “escribidor”. No se vea en lo apuntado trivial *boutade*, porque pretendo ser honrado al decirlo. En verdad que en lides profesionales de expresión divulgada uno equivale a entidad escasa. El individualismo no puede llegar a ser tal en absoluto porque nadie es él con exclusividad rotunda al ser efecto en cierto modo de la causa general que es la corporación entera, sus coprofesionales, quienes con él viven en el oficio peripecias análogas. Pero aquellos “quienes” distintos del individuo gozan de su parte del poder —y del saber también— que proporciona el grupo profesional; en su conjunto son comunidad y en común “se sabe”. No se trata necesariamente, claro es, de un saber individual y menos de un conocer dominante profundo, pero es saber de todos porque lleva en sí la enorme carga tradicional que proporciona el valor del conocer del grupo. En puridad es la tradición la que sabe. De ahí que, transponiendo niveles, tenga sentido la conocida expresión de que el pueblo es sabio, al menos en menesteres de la vida. En lo de aquí se da pareja verdad. El profesional, esa entidad múltiple, varia y exigente, sabe y desde luego percibe con agudeza tal vez innata si, quien se atreve a aislarse para protagonizar un saber, sabe con suficiencia o no.

De ahí que lanzarse a la mar de la crítica desde las páginas de una revista profesional sea atrevimiento arriesgado casi siempre, como hubo riesgo inherente a cualquiera de las salidas de don Quijote. Sin embargo, como éste hizo, *hay* que hacerlo. Sería largo de explicar el porqué de ese haber conminatorio y de su carácter de extensión inusitada el eludirlo. Mas se da el caso de que hoy —en un hoy bastante

extenso asimismo— preside el ambiente una razón especial, consistente ésta en la más o menos clara y directa convocatoria del que puede lanzarla: concretamente el Director de esta REVISTA GENERAL DE MARINA. El director es *nuevo* —llamémosle así, aunque convencidos de lo inadecuado del vocablo en este caso— y nos convoca; nos ha convocado, tácitamente, repito, a la salida arriesgada. Alguien —siempre son bastantes— ha de responder.

Ciertamente que en la REVISTA ha habido un *cambio*. ¿Cambio radical? El tiempo lo dirá, pero yo creo que no. Tampoco es cosa de extenderse en consideraciones de por qué no suele cambiar de raíz el ser de una revista profesional, pero quede insinuada al menos la síntesis de que tal cosa no acontece, porque lo normal es que con uno u otro —uno y otro por necesidad destacados y escogidos— las revistas “van bien”.



Pero ¿qué tema escoger para esta arriesgada salida a la mar de la crítica en razón del cambio produciéndose? Me lleva cierto tiempo rondando la mente con zumbido perturbador otro “cambio” reciente que nos afecta a todos —a todos los españoles sin exclusión; a todos los hombres de la Armada directísimamente; a muchos europeos y americanos que pueden no saber dónde está Madrid— y que presenta síntomas indudables de ser cambio no sólo radical sino, además o por eso mismo, trascendente y decisivo. Me refiero al cambio producido por la incorporación de España a la Alianza Atlántica, oficialmente, creo, North Atlantic Treaty Organization. Por consistir pues en cambio para nosotros, la OTAN es algo *nuevo*.

Se dirá, con razón, que siempre hay riesgo al opinar por escrito en una seria publicación profesional, harto más arriesgado habrá de ser expresarse en sus páginas sobre algo nuevo. En efecto, en este último caso el riesgo se multiplica, sobre todo si la expresión pública tiende a pontificar bajo capas de dogmatismo. De cualquier manera es excesivamente aventurado el intento, aunque no llega a pecado la empresa en este caso, dado que no creo demasiado pedante comentar que, siendo la OTAN algo nuevo, no es real y prácticamente acontecer *tan* novicio. La OTAN es una alianza —política, sí, y militar, también; pero se diga lo que se diga en su seno y fuera de él bastante más militar que política si es que cabe la comparación— y no es ésta la primera vez que España se alía en su historia. Por eso el hecho no es *tan* nuevo. Lo es, en cambio, si se considera que la última vez que España guerreó en alianza —aunque la unión no se llamara oficialmente así— fue, si no recuerdo mal, en las guerras de la Revolución y del Imperio, concretamente desde 1798 a 1808, del lado de Francia, con alguno que otro corto período en calma.

Esta novedad político-estratégica de 1982 ha sido muy discutida, lo es aún —aunque en tono menor desde la consumación del hecho— y lo seguirá siendo por tiempo imprecisable. En lo estratégico, o, mejor dicho, entre el estamento profesional de las armas de España, que es el sujeto que aquí y ahora nos interesa más, ha sido en general bien recibida la novedad atlántica. El acceso de España a la OTAN ha descornado velos a la esperanza; ha insinuado posibilidades interesantes de eficacia e influencia; ha descorchado el pomo del entusiasmo contenido. El profesional de las armas, como el de cualquier otro ámbito de actividad humana y de cualquier extracción nacional, ha menester de estímulos del espíritu sobre todo. Este, el de aliarse España con la Europa occidental —con su Europa histórica pese a tantos rechaces políticos desde 1815— y con la América nórdica ha venido a ser, creo, acicate poderoso.

Hace veintinueve años hubo también para España, para nosotros, algo tal vez entonces más "nuevo": los Acuerdos con los Estados Unidos de América. También fue aquello para los hombres de armas españoles acaecer bienvenido, favorable y esperanzador. En este particular aspecto; en esa cara puramente profesional; en el verdadero y claramente limitado margen del caso que presenta la obligada relación que de la mano de la *política* pero en pleno predio *estratégico* establecen unos españoles —los militares— de un lado y una o varias comunidades o corporaciones extranjeras por otra, ofrecen esos hechos "nuevos" comentados, el de 1953 y el de 1982, paralelismos interesantes y semejanzas preñadas de fértiles enseñanzas para el intelectual inquieto que pretendiere saber. Pero lo del 53 casi está ya en la historia. Lo de ahora mantiene vigoroso el brillo destellante de lo novísimo y por ello el máximo poder portante hacia nuestra magnética atención ahora, que pese a verse reclamada por los dos potentes polos subrayados —la *política* y la *estrategia*; difíciles de disociar, empero, por venir a este escenario con esas ropas sublimes con las que se confunden con todo mérito— ha de inclinarse con mejor decisión al segundo —a "lo estratégico" de lo actual— en aras del espacio que esta REVISTA y la ocasión escuetamente ofrecen.



¿Qué puede ser "lo estratégico", de posible desprendimiento de la incorporación de España a la Alianza Atlántica? Ni más ni menos que el contenido —aplicado a España, claro— del siempre complejo capítulo titulado *Estrategia* de la *Teoría de las Alianzas*, "consabida" ésta para muchos ingenuos que alteren una ceja en ademán suficiente cuando oyen de ella, pero todavía expectante de forma y de autor. El capítulo es extenso —al menos en mi teoría; y pido perdón si ofende a alguien la pedantería ésta— pero susceptible de resumen y desde

luego de sencillo trasplante a “lo nuevo” —sea lo del 53, sea lo novísimo del 82— en cuanto parámetro aplicable para conocer, más que lo que está pasado —que eso es de incierto dominio siempre—, lo que va a pasar, que es por otra parte la forma vulgar, reconocidamente exagerada, de referirse a lo que puede ocurrir con el fluir del tiempo.

Un teorema singular de la teoría de las alianzas es el de la interrelación “poderoso-débil”. Es menester estar convencido con profundidad suficiente, para progresar en el razonar con eficacia, de que España es nación débil con referencia, no digamos a los Estados Unidos en 1953 y desde entonces, sino también frente a la mayoría de los miembros de la Alianza. El hecho interviene con gravedad en lo estratégico y afecta desde luego al conjunto pero, con verticalidad no excesivamente favorable, a lo español más que a otra parte. Pues bien: ese teorema, que podría definirse diciendo que en una alianza —y más aún si ésta es bilateral tan sólo y francamente desequilibrada además como la hispano-norteamericana del 53— el débil *influye* en tanto en cuanto *juega* con eficacia, arrastra consigo diversos corolarios. Por su conveniencia ahora son de traer a colación éstos: 1) si el débil quiere influir tiene que jugar; 2) si, nueva consecuencia, el débil no juega, no influye. Largo sería de explicar por qué no son la misma cosa los dos desprendimientos éstos traídos a colación. Acaso se vea alguna luz en los comentarios que siguen.

Si el débil *quiere* influir *tiene* que jugar: la volición impone categóricamente el deber. No basta con querer, dice en casos el refrán, y éste es uno de ellos. Para querer hay que contar aquí con *ilusión*, con *decisión* y con *saber*; tres ingredientes imprescindibles para la compleja faena de “jugar” en una alianza el difícil naípe político-estratégico. La validez del tríptico es inversa a su enunciación. Se puede jugar sin ilusión, con escepticismo si se quiere, pero no es posible hacerlo sin dominar conceptualmente el campo, sin saber. La decisión es eslabón siempre preciso; la articulación central aglutina el todo. El juego, pues, resulta susceptible de traducción en *influencia*. Lo que ésta —el influir— sea en el seno de una alianza o en cualquier dialéctica, no es para desarrollar en extenso aquí. Por otro lado, esa esencia o entidad se adquiere con suficiencia por intuición. Si se *influye* —lo activo—, se es oído, se es tenido en cuenta —lo pasivo— como requisito previo al —otra vez lo activo— quedar en condiciones favorables para *hacer*. *Influencia*, pues, es acción en potencia. Acción, naturalmente, propicia a lo común pero con posibilidad de pasar antes por lo propio. Influir es, en suma, ganar en el juego, aunque de modo proporcional y relativo sea.

Si el débil *no* juega, *no* influye. El no darse a lo lúdico en estrategia —o en política, que tanto da— puede ver su causa en inhibición *desilusionada*, en el *temor* de perder o en la *ignorancia* de las técnicas especiales que el juego exige. Yo me inclino a creer que lo que ge-

neralmente incapacita al débil aliado es el temor a perder lo normalmente poco de que dispone. Después, acaso, el no saber, defecto por desgracia más sólito de lo que se supone. Por la razón que sea, lo que ocurre del encogimiento activo decanta el anonimato en lo influyente y de éste, o con éste, la anodina pasividad. Se da el caso entonces de que en la alianza, o en el acuerdo a dos, se *está* pero no se *es* porque, sencillamente, no se hace. Esta pasividad última constituye el arma más poderosa contra el egoísmo, contra el propio interés bien o mal entendido; equivale, con el tiempo, a provecho para los demás.

Pero hay que admitir que en la atmósfera de los corolarios esbozados flota inminente el espectro obsesivo de un condicionante de importancia. Es la parte que la materia reclama siempre en toda aventura del espíritu —de la mente o del ingenio, mejor, en este caso—. El condicionante son los *medios*, complejo conjunto de realidades varias en número y diversas en ser. Sin medios no se salva el vano inmenso entre el querer y el influir. ¿En qué consisten tan convenientes herramientas? Sencillamente, en todo aquello susceptible de ser puesto con valor de naipe sobre el tapete verde de la alianza. Tal "todo" goza de latitud extendida, ya que abarca desde la fuerza bélica, material y cualificable, hasta el prestigio histórico, relativo e imponderable en físicas desalmadas; desde la riqueza potencial o actual a la demografía tan sólo numérica; desde la geografía, relativa también siempre, hasta la habilidad personal de los dirigentes; desde la cultura hasta la política. Todo eso son *medios*, "todo" factible de acogerse con comodidad, sin contorsiones deformantes, dentro del amplio significado del vocablo *estrategia*.

Con estrategia se puede jugar en las alianzas. Es más; no es exagerado decir que sólo se puede jugar con estrategia. Cada uno juega con la suya y cada uno juega como sabe. Se está entonces en la imperiosa necesidad de vérselas con el ingrediente decisivo de la esencia de los corolarios recordados, es decir, con el *saber*, con el saber jugar. Todo empieza o debe empezar por definir el valor de la mano, como hacen los jugadores de bridge. Mas acontece aquí que tal valor no lo produce exclusivamente la aritmética, sino también la subjetividad de los jugadores, de los contendientes dialécticos paradójicamente aliados. El valor de mi mano, de mi estrategia, es realmente la síntesis de lo que yo diga que vale, por un lado, y del convencimiento que yo consiga de mis aliados para el valor que proclamo de lo mío, por otro. El valor "proclamado" ha de apoyarse en cierta realidad, normalmente material además y existente por tanto, pero en el logro de la "convicción" del resto de la alianza, que es al fin el asentimiento que ha de sancionar el valor declarado de antemano, no media más que un poder de captación o de persuasión que se fundamenta en diplomacia, en habilidad política, en dialéctica internacional en suma. Ni que decir tiene que cuanto menor sea la realidad material de la primera parte

de la síntesis mayor ha de ser el poder de captación que apunte la segunda para que cristalice el conjunto en valor aceptable y suficiente. En todo eso, nada más y nada menos, consiste el difícilísimo “saber jugar” entre naciones amigas, complejo hacer que dispone indudablemente de casi infinitas facetas, pero de las que las posiblemente contenidas en lo recordado bastan para el intento perseguido aquí y ahora.



Y hasta aquí el brevísimo recuerdo teórico. Tras él podría pasarse de inmediato a la aplicación de la teoría al caso que se escogiera —en realidad habrá de aplicarse a lo nuestro por mor de propio interés— pero conviene antes subrayar a modo de puntualización un extremo importante: el de la entidad del concepto *estrategia*. Aunque ya va implícito entre líneas, y alguna vez paladinamente incluso, *estrategia* aquí no es pura *estrategia* en sí sino esa difusa realidad esencial y activa que *se es* y que *se hace* en la zona común del espectro de actividades y concepciones humanas donde se solapan con franqueza esos dos amplios márgenes que constituyen lo indudablemente político y lo decididamente estratégico. Podría hablarse pues de lo político-estratégico, pero prefiero inclinar mentes a la segunda parte del conjunto, a lo aquí llamado *estrategia* —y de ahí la posibilidad de hablar de *mi* *estrategia*, de *nuestra* *estrategia*, de la *estrategia* de otros o de la de la Alianza misma— porque por razones de tiempo y espacio es menester polarizar la contemplación de lo nuevo, sobre todo lo de 1982, hacia predios de lo bélico aunque sin exclusividad absorbente. De ese modo resultará asimismo polarizada de algún modo la comparación anunciada de lo teórico con lo real.

... Porque de lo que se trata es de aplicar la teoría a lo nuestro. Vaya por delante mi seguridad de que el cotejo no va a poder ser ni excesivamente minucioso ni radicalmente completo. Me temo por otra parte que la empresa sugerida no pase de insinuación, ya que a las múltiples interrogantes que han de brotar concatenadas en cuanto se inicie la aplicación aquélla —la del patrón teórico a la del objeto España— no va a ser posible por razones evidentes dar respuesta satisfactoria y tranquilizante, más, naturalmente, por cuestión de espacio que por riesgo inherente a la contestación o por imprecisión derivada de ignorancia.

La primera autoconsulta es ésta: ¿quiere España “influir” o, mejor dicho, está dispuesta a ello? La contestación negativa resultaría aquí desconcertante, irracional e incomprensible. Su respuesta viene en lo práctico de este otro interrogante, mucho más afianzado en el concreto suelo de lo positivo: ¿juega España? Porque el silogismo es rotundo

en la forma: si no juega es que no quiere influir. ¿Es verificable el juego de una nación en alianza y por ende su voluntad de influir? A falta de acceso a los archivos del momento no queda más que el recurso a la historia conocida. A sabiendas de que gran parte de lo pasado no es de dominio público —tal vez no lo será jamás— lo que ha quedado escrito basta. Sobre esta base puede decirse que hasta ahora y en lo que va de pretérito cercano —la fecha reiterada de finales del dieciocho y principio del diecinueve puede ir resultando ya obsesiva, lo reconozco— España no ha jugado. Con los Estados Unidos desde 1953 —casi treinta años ya— no ha habido verdadero juego español por mucha información eufemística que haya aparecido en la prensa de varias ocasiones clave del proceso. La política española redujo ímpetus ante el riesgo de perder lo conseguido con la tacada inicial —sin duda sobremanera válido entonces pero no tanto ya en desarrollos posteriores— y su estrategia no pareció resultar suficientemente segura de sí misma como para forzar la duda ante lo contingente desfavorable. Acaso estribe la explicación de la adolescencia sugerida en el hecho de no decidirse a aceptar como realidad sumamente probable —más que simple posibilidad— el hecho de que la supuesta pérdida española obligaba las más de las veces a aceptar mayor pérdida al negociador de enfrente, amigo en este caso.

Se quiera o no; se aprecie o no se sepa ver, la dialéctica hispano-norteamericana es un precedente que ha de gravitar de algún modo al principio y ha de seguir haciéndolo aunque de otro modo sea en adelante, en la cuasi paralela confrontación con la Alianza Atlántica. ¿Está dispuesta España a "influir" en la OTAN? Si lo está tendrá que jugar. Claro es que el juego en alianza es en sí más complejo que el también conflictivo *pas de deux*, y lo es tanto más cuanto más numerosos sean sus miembros y cuanto más "democrática" sea —admitamos la cuantificación posible— la constitución y la actividad procesal de aquélla. Ello es así porque tal juego viene decidida y decisivamente influido por lo que yo llamo *interrelación de estrategias*. El concepto de esto, que definido relativamente *in extenso* ya espera benévola edición de alguien, puede resumirse muy concretamente así: en toda alianza cada miembro está con su estrategia, porque cada uno ha ido a ella provisto de esa carga o servidumbre que le imponen las circunstancias de todo orden que configuran su presente histórico —reflejo en gran parte de su pasado— y que resulta de su apreciación de la situación propia individual y común general al conjunto a que pertenece. Esta estrategia de cada uno no es exactamente la antes definida, si bien es ella misma pero con un aditamento peculiar que cobra vigor y peso en la alianza, porque consiste en ser un entreverado conjunto —bastante complejo, por tanto— resultante de la integración de "lo suyo" —que esto sí que se identifica en casi todo con lo definido aquí con el vocablo estrategia— y de la aplicación de su "ingenio" a la guerra que pue-

de ser la guerra de todos, la guerra de la alianza, si la llega a traer el azaroso acontecer histórico. Pues bien: en la alianza cada uno está, actúa y vive con su estrategia propia, con esa su especial manera de estar y de sentir ante lo bélico aún por venir y ante la política internacional del presente en curso.

Pero la alianza es una y tiene que disponer, en cuanto al concepto de estrategia que se acaba de esbozar para el individuo, de su estrategia, de lo que se maneja a diario bajo la denominación de estrategia de la alianza. Esa definición —se haga o no— viene siempre precedida y acompañada en adelante de un proceso normalmente conflictivo que es lo que a la larga resulta de la interrelación de estrategias. Porque huelga decir que las estrategias individuales no sólo no son paralelas siempre sino que normalmente se oponen en cuestiones de sustancia. En toda alianza hay pugna de estrategias. Pero en toda alianza hay también poderosos y débiles; un verdaderamente poderoso, varios, pocos, relativamente influyentes y una mayoría de débiles. No es preciso probar, máxime en esta síntesis a la carrera, que el conflicto entre estrategias lo resuelve el poderoso haciendo preponderar sus propios patrones, su propia estrategia.

Distingo dos relaciones de estrategias: la relación *objetiva* y la relación *subjetiva*. La primera es de menor incidencia que la segunda en la cuestión que nos ocupa ahora, por lo que procede hacerla desfilar ante la vista en rauda pasada. La relación calificada de objetiva es la que existe entre las respectivas estrategias de dos contendientes —en nuestro caso la alianza es uno de ellos— que se enfrentan mutuamente. Cada una de las dos estrategias brota, en la parte correspondiente, de un mismo objeto —la guerra que se hacen o se van a hacer entre sí— pero después de brotar, en su desarrollo, queda cada una influida por la otra, por “lo que haga” el otro, por lo que en el decurso del tiempo vaya haciendo el de enfrente. (No hay tiempo para probarlo, pero la estrategia de Occidente desde 1945 es en gran parte reflejo de la de la URSS, de lo que la URSS ha hecho y hace; es, por ello, más que estrategia genuina, *contraestrategia*).

La relación subjetiva de estrategias se comprende al considerar los varios posibles sujetos mutuamente complementados en la alianza que están en ésta con sus estrategias particulares contemplando la guerra posible desde el terreno común que fundamenta al propio bando. La relación objetiva era bilateral. La subjetiva es ahora unilateral. Pero es menester unificar la estrategia de la alianza, hacerla, como se ha dicho, una. Al no ser no ya idénticos sino ni semejantes siquiera, se impone la definición de la común —labor práctica del poderoso o de los escasísimos influyentes— mediante una armonización que en realidad es disimulada coacción. La estrategia, la “aliada” ya, será casi en toda su extensión la del poderoso. Las demás tendrán que ser “re-

visadas" por sus propietarios para hacer *con* ella y seguir haciendo. De la revisión resulta que la estrategia del débil no es en propiedad estrategia hecha; se convierte en *contrahecha*.



Es hora de volver al interrogante dejado en el aire: ¿Está dispuesta España a "influir" en la OTAN? Se supone que sí. Tendrá que jugar, es decir, exponer su *estrategia*, definirla, compararla —en público; no de fronteras para adentro— con las demás y analizar al tiempo la relación entre la suya y las restantes para deducir la incidencia que sobre lo suyo ejercen hoy y en el futuro previsible las circunstancias insinuadas por la teoría. Tendrá que jugar España *con* su estrategia. ¿En qué puede ésta consistir; qué puede ser hoy esa estrategia de España definida a grandes rasgos aquí como el logro de aquellos *medios* peculiares de la teoría? Para esta cuestión habrían de producirse numerosísimas respuestas si se decidiese encuesta al respecto. La subjetividad del caso es enorme. Aunque sin ser contestación expresa a tal pregunta, se han visto no ha mucho opiniones públicas españolas en declaraciones, en la prensa, en libros oportunistas. Por estar condenado al resumen yo concentraré mi respuesta en dos vocablos: la estrategia de España frente a la Alianza Atlántica es *historia* y *geografía*.

La "historia" se identifica con ese vigor nacional que ha hecho y está haciendo que España disponga de una fuerza bélica material limitada e inferior desde luego a la que la aplicación de parámetros sensatos de proporcionalidad demostraría corresponderle, dotada, sí de personal profesional suficientemente preparado, pero no tanto tal vez como tan extendidamente se estima; de una economía de semejantes características a las del potencial militar; de una demografía aceptable, pero tampoco movida por resortes de disponibilidad lo adecuadamente elásticos como para traducirse en esas cifras de hombres en armas que se han aportado en recientes discusiones de esta temática; de una convicción, intangible sin duda pero latente, en su pueblo, de que España es de Europa porque es Europa y porque ha contribuido igual que algunos y más que los restantes a hacerla, a conformarla y a animarla.

De la "geografía" se ha dicho hasta la saciedad ser el naípe más valioso de la mano hispana, sin reparar con harta frecuencia en la relatividad de valor tan destacado. Porque en realidad lo es y lo será si las previsiones bélicas de la Alianza se estructuran sobre esa base de pensamiento estratégico, tan influida por el pesimismo de éste orden, que admite *in pectore* el veloz avance enemigo sobre la gran llanura europea y hace por tanto de la "piel de toro" zona de resistencia última y apoyo de la partida primera con impulsos de contraataque. Pero si

la previsión no se realiza; si no acaece lo supuesto y se clama abiertamente la utilidad de la tierra española por otras bocas pero con otros designios ocultos, el valor geoestratégico de lo nuestro mengua en realidades, porque de consistir en valor práctico lo será para los demás que sepan aprovecharlo y nos venzan en el juego, y les será de ventajosa utilidad en lo referente sobre todo a la ejecución de sus estrategias respectivas particulares y propias que, en la gran mayoría de los casos, poco o nada tienen que ver con la estrategia una de la Alianza. Ciertas aguas de ese manantial pulsán ya en nuestro subsuelo.



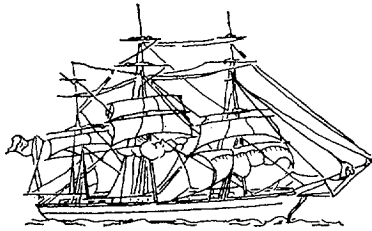
Con eso se ha ido a la OTAN como efecto de causa doble: de un lado —la causa remota— por el empujón insentido tal vez de lo *geohistórico*, con gravedad mayor en la cara subrayada; de otro —causa próxima y conyuntural— por indudable conveniencia política. Mas se escuchan ya deseos posiblemente influyentes de hacer realidad la decisión de *volver* de la OTAN, de deshacer ya al menos en parte el paso recientemente dado —indiscutiblemente importante— para dejar lo nuevo y actuar en más de un orden nacional e internacional con los patrones antiguos de siempre o con otros sólo ligeramente diferentes. No es de dudar que aquellos deseos aspiran aires de conveniencia política también aunque de concepción distinta, claro, y tampoco sería racional desproveerlos de sentido, ya que toda política, por el hecho de serlo —si lo es de verdad— tiene el suyo, por discutible que sea; pero si se mantuvieran vivos y efectivos hasta el logro final de su objetivo se adentrarían cada vez más en la arriesgada maraña que cubre el sendero que se dirige a la contra-historia. Las corrientes de lo histórico son sobremanera difíciles de remontar. La posibilidad de lo deseado se complica por razón de la proporcionalidad relativa entre los actores del drama. A un aliado fuerte, vigoroso y con peso real en el conjunto se le pueden permitir veleidades de *enfant terrible* y autorizársele concesiones parciales en cuanto a alejamientos o abandonos, pero el débil que pretende volver no vuelve en parte solo. Hay que ser extraordinariamente elegante para alternar en un club que exige atuendos político y estratégico y asistir en cualquiera ocasión con la misma única indumentaria.

Pues con todo eso puede hacer y deshacer España en la OTAN; con todo eso puede jugar. De todo eso se ha hablado bastante y se hablará de seguro mucho. Pero de que el núcleo de la Alianza sea una durísima masa de *estrategia*, tanto si se busca la atracción como si se prefiere la repulsión de aquélla, de eso se ha hablado poco y pensado menos. He ahí un concepto que está pidiendo insistentemente y con potente voz su adquisición por los responsables españoles previamente a su incorporación a la maquinaria mental que ha de conducir lo nues-

tro por los vericuetos de la Alianza Atlántica y de empeñarnos en el complejo juego de lo que tanto en lo histórico como en lo político está resultando ser *estratégicamente* "nuevo".

Post scriptum.

Este ensayo se cerró a primeros de septiembre de 1982. No sé si verá la luz para la que está pensado ni si, caso de verla, la percibirá pronto. El hecho es que su contenido, al darse por concluido en su forma textual, queda vestido, por razón de circunstancias de política nacional puramente, del doble ropaje de la utilidad tal vez, si llega a tiempo, y de lo innecesario —vitando casi— si se frena de algún modo su marcha. De todas formas el dato cronológico importa aquí. Por eso quiero dejarlo consignado.



CONCURSO DE PORTADAS PARA LA «REVISTA GENERAL DE MARINA»

A partir del número correspondiente al mes de enero de 1983, las portadas de la "Revista General de Marina" serán diferentes cada mes y consistirán en una ilustración en color de tema marítimo español. Dicha ilustración podrá ser una fotografía del natural, un cuadro, un grabado o un dibujo.

Para poder contar con el mayor número posible de ilustraciones se abre un concurso entre los suscriptores de la "Revista" con arreglo a las normas siguientes:

PRIMERA.—Para participar en el concurso, bastará con la condición de ser suscriptor de la "Revista".

SEGUNDA.—La participación consistirá en enviar a la Dirección de la "Revista" tres fotografías en color del tamaño 20 × 25 centímetros de un tema naval español, sin limitación de otras condiciones. Cuando se trate de cuadros, grabados, dibujos, etc., se enviarán las fotografías en color correspondiente del tamaño mencionado. Las fotografías vendrán acompañadas de un "pie" explicativo. Por razones de formato se prefiere que la dimensión vertical de la fotografía corresponda a la mayor de la portada.

TERCERA.—Se establecerán diez premios de la misma categoría, correspondientes a las diez fotografías que un jurado, nombrado al efecto por la Dirección de la "Revista", considere las más adecuadas para ser publicadas como portada de la "Revista".

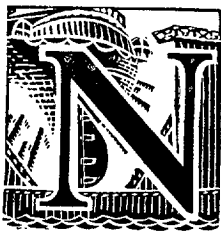
Los premios consistirán en la publicación, en la contraportada, del nombre del autor, con el pie correspondiente, y la entrega de 5.000 pesetas a los ganadores.

CUARTA.—La "Revista" bonificará con la cantidad de 500 pesetas a los autores de las fotografías no premiadas, quedándose con la propiedad de ellas, así como de las premiadas.

QUINTA.—La recepción de fotografías se cerrará el día 31 de diciembre de 1982.

JULIO GUILLEN, DE CERCA

Amancio LANDIN CARRASCO



O parece necesario, en el décimo aniversario de la muerte del contralmirante que fue durante muchos años director del Museo Naval, director de esta REVISTA GENERAL DE MARINA y miembro numerario de las Reales Academias Española y de la Historia, hacer un prolijo recuento de sus méritos. Ahí están los discursos necrológicos de las Academias, los artículos dados a la luz tras su fallecimiento, las cuatrocientas páginas largas que le dedicó Vicente Ramos en su libro *El almirante y polígrafo Julio Guillén*, las colecciones lexicográficas y documentales del Museo Naval y hasta, como espontáneo reconocimiento de sus valores, la placa de bronce que recuerda en la Escuela Naval argentina su condición de guardiamarina honorario de aquella Academia o, si no estamos mal informados, el busto que ahora le dedicará la villa manchega de El Viso del Marqués, cuyo palacio de Santa Cruz, restaurado por su inspiración, es sede del Archivo Histórico de Marina.

Pasados dos lustros de su desaparición, cuando los sentimientos están sosegados y la evocación se torna casi gozosa, preferimos traer a la memoria su intimidad, su ingenio, su humanísima y cálida personalidad. Porque don Julio Guillén no era sólo un brillante cultivador de la historia marinera, docto en lexicografía, modelismo, cartología, medallística, arte o arqueología naval, sino un hombre singular e inimitable.

El caudal levantino que corría por sus venas, tan determinante en él, no le impedía una entrañable indentificación con quienes habían nacido en otras latitudes hispánicas, fuesen andaluzas, colombianas o gallegas. Esa capacidad, sumada a su donosura como conversador y escritor, dio frutos literarios tan sazonados como nostramo Lourido, un personaje elevado a paradigma de fidelidad y abnegación en determinada época de la Real Armada.

Aunque no siempre con igual cercanía, le hemos tratado a lo largo de treinta años. Los suficientes para desgranar aquí algunos recuerdos que perfilan su talante, su ingenio, su originalidad, su humor y hasta su ternura, nunca reñidos con saberes históricos que tenían sus raíces en un desmedido amor por su patria y su Marina.

Hacia el año 1943, con injustificada confianza en un tenientillo de veintipocos años, me abrió los fondos del Museo Naval y me ofreció su magisterio para escribir la primera biografía española de Sarmiento de Gamboa. Le visité alguna vez en su casa madrileña de la calle de Ferraz, donde ya reunía una hermosa biblioteca. No dejó de chocarme el hecho de que, en una especie de tabernilla marinera instalada al fondo del pasillo, adornada con barcos en botella construidos por él mismo, figurase, pintada por su mano sobre la pared, una artística cinta con esta doctísima inscripción, que el propio Sarmiento, nauta, gallego y buen latinista, hubiera bendecido:

*Bonum vinum laetificat cor hominis,
e mar de carallo fai bos mariñeiros.*

Leía hasta muy altas horas de la madrugada y su curiosidad intelectual no hacía ascos a la literatura policíaca ni a los "digestos" de corte americano. Todo le incitaba, todo le gustaba. Anotaba frecuentemente los márgenes de las páginas impresas y, por otra parte, era un apasionado del "papeleteo", lo que le convertía en generoso y permanente abastecedor de ficheros de temas muy variados.

A quien le visitó más de una vez en su cama, mimando algún resfriado o parcheando alguna de sus goteras, no dejaban de sorprenderle ciertas particularidades. La colcha era invisible bajo una tupida costra de libros, revistas, carpetas y papeles. Tenía una crónica aversión a las mangas de los pijamas, que cortaba antes del estreno, y gustaba de sentarse sobre el colchón con las piernas cruzadas. Si añadimos su capacidad y casi su inclinación para leer y trabajar con la radio a buen volumen, es fácil de imaginar la extrañeza del visitante al encontrarse al notable historiador en posición moruna, al aire los tatuajes de brazos y tórax, sumido en un mar de folios y orlado por los efluvios de los cantantes de moda.

Era un conversador excepcional. Su gracia, su amenidad y sus muchos saberes le convertían en protagonista de cualquier tertulia. Y hay que decir que los tertulianos del Museo por los años cuarenta no eran hombres de tres al cuarto. Allí, al amor de la mesa redonda, amén de algunos marinos y de la fidelísima y moderadora presencia del P. Vicente Vela, subdirector durante tantos años (1), recordamos al marqués de Lozoya, Cotarelo Valledor, Antonio Ballesteros, García Sanchiz, Rey Pastor, Luca de Tena, Dalmiro de la Válgoma, José María Pemán, Wenceslao Fernández Flórez, Sánchez Cantón, Valle Lersundi, Ruméu de Armas, Calderón Quijano, Areilza, García Lomas y otros personajes de las ciencias, las artes y las letras.

(1) Redactadas estas líneas, nos llega la noticia del fallecimiento del queridísimo P. Vela, robusto puntal de nuestro Museo Naval.

De sus habilidades manuales y de su llaneza sabían mucho quienes le veían tejiendo una alfombra de nudo, labrando un casco de nao, dibujando las ilustraciones de un artículo o subiendo a lo alto de una escalera, en mangas de camisa, para dar la última mano de temple a un panel de las muchas exposiciones por él organizadas.

La fidelidad a sus colaboradores íntimos tenía en ocasiones matices de ternura: muerta Leonor García, la que fue su paciente y eficacísima secretaria en los años de mayor ajeteo, vistió su uniforme de contralmirante para acudir al cementerio junto a un puñado de amigos. Era un día invernal y vestía capote ruso; cuando sacaron el ataúd del furgón, pidió a uno de los enterradores que le cediese su puesto, metió su pala debajo del féretro y llevó aquella carga como quien rinde el más merecido homenaje.

Cierto día, invitado por el profesor Filgueira Valverde, acudió a Pontevedra para pronunciar una conferencia sobre arqueología naval. Caminábamos, ellos dos y el que suscribe, hasta el lugar donde iba a celebrarse el acto cuando un paisano, con evidente inopertunidad, se acercó al grupo y tendió una mano hacia el rostro de Filgueira, director del Museo de aquella ciudad, mientras exclamaba con voz entrecortada:



—¡Don José, mire, mire lo que me encontré en la guardilla de mi casa!

Mostraba una moneda de cobre, diez centavos de Carlos III, de las que los rapaces de mi tiempo colábamos no sin temor entre las perragordas de curso legal.

Guillén no dejó hablar al museólogo pontevedrés. Tomo la moneda y con expresión de estupor dijo al consultante:

—¡No es posible! ¿Se da usted cuenta de lo que tiene en la mano? En su caso, yo no soltaría esta pieza ni por varios miles de duros. Guárdela bien y no se deje engañar.

Una sonrisa emocionada bañó la cara del paisano, que apretó el puño y se fue repitiendo, como si hablase con la Divina Providencia:

—Gracias, gracias, gracias...

Y Guillén nos aclaró que había obrado con rigurosa caridad. Si decimos que su hallazgo vale una perragorda, no sólo provocamos su decepción sino que le tachamos de ignorante. Ahora no se desprenderá de la moneda hasta que Dios lo llame, y vivirá feliz con ese supuesto tesoro.

No he de negar que don Julio me distinguió siempre con especial afecto. Se me antoja que, por mi condición galaica, me entroncaba con la estirpe bienamada de los Lourido. Cuando dirigía yo el bisemanario pontevedrés *Litoral*, me envió varios artículos louridescos que él agrupó bajo el título común de "Cartas a don Amancio". Y con ese mismo rótulo aparecieron en la segunda edición de su *Nostramo Lourido*.

Recuerdo su ilusionada alegría la primera vez que, en compañía de Marita, su mujer, me enseñó la inconclusa restauración del Palacio del Viso. Allí conjugó las muchas facetas de su bullente personalidad: junto a la funcionalidad archivística, el respeto a la esencia arquitectónica; junto al rastreo de las tradiciones marineras, la galopada de un fantasía muy levantina. No me libré de la ascensión hasta el gran desván, donde zureaban las palomas y donde me regaló unos periquitos de los que allí criaba. Y por la noche —una noche apenas templada por la brasa de la gran chimenea de mi camarote— quiso asegurar mi impregnación en el ambiente de aquel marco renacentista: abrió el cajón sobre el que descansaba el somier de mi litera y me mostró un saco que contenía restos humanos.

—Son —dijo— los huesos de don Alonso de Bazán, hermano de don Alvaro y esposo de doña María de Figueroa. Proceden de un desaparecido convento de monjas y esperan que fijemos el lugar del enterramiento definitivo.

Aquella noche, adobada por la magnificencia de la noble cámara, por el crepitar de la chimenea, por el baile de los reflejos ígneos sobre la adamascada cortinilla de la litera, por el aullido del viento manchego y por el recuerdo de los huesos de aquel difuntino, el sueño se negó durante varias horas a acudir a la cita habitual.

Su donosura epistolar merecería varias páginas, pese a que sólo podemos hablar de las cartas de nuestro personal archivo. Solía escribir


JULIO GUILLEN, DE CERCA

Dr. Don
Amancio Landin



Querido doctor:

Se tiene el talonari
a mano le enviaria un cheque
en blanco de agradecimiento.

Ni mas, ni menos! su repajole-
ro modo de ser lleva prendido
el afecto y el  de un affino
amigo que desea muy de veras
servirle

Julio
Guillen



Saludos a mi mujer y beso al
en los nidos de rigor.



Md. 2.V. 1947.

a mano, con su letra española, clara y redonda, y gustaba de intercalar pequeños dibujos. A veces despejaba el protocolo transformando en paraguas el tridente del Neptuno que encabezaba el papel oficial del Museo, trocando la capa del dios oceánico en traje de baño y transformando su corona en chistera, o bien sustituyendo el membrete por un burro en trance de desahogo corporal. La mayor parte de sus misivas venían sin fecha, y alguna vez subrayaba su desdén por este detalle: "Ignoro la fecha. ¿Para qué?". En las cartas que yo conservo anoté a lápiz la del correspondiente matasellos.

He aquí algunos ejemplos, más o menos significativos, de esos textos escritos al correr de la pluma:

"Mi querido amigo, padre y muy señor mío: ...felicidades por la llegada de su primer primogénito, que espero ya habrán destetado con el lacón de rigor, después del sinfín de biberones de caldo gallego tradicionales" (15-III-47). "Como le digo hoy a Sánchez Cantón, le debo a usted la carta más cariñosa que jamás me ha escrito un hombre. Mis fibras y entresijos paternos se han conmovido y sólo deseo corresponderle años adelante, cuando los Amancitos sean ya personajes de tantos pelendengues como su padre, o en vías de serlo... He estado a punto de ir a esa [Marín], pero por mi ex delicado estado de salud no me atreví. Parece que en diciembre tendré que ir a Filipinas y hay que ir recuperando hormonas y protones" (9-IX-53).

En 1955, recién ascendido a abuelo, me enviaba desde El Viso su artículo para *Litoral*, con las siguientes líneas: "Mi querido doctor: Aún fresco y sin corregir, le envío eso.—Le tengo olvidado porque este año vengo poco por aquí, que es donde apaciento más a gusto en el verde de los papeles.—Salgo ahora mismo camino de Madrid y Cartagena, en donde Fernando me ha hecho abuelo de cuatro kilos y pico —¡Dios me perdone mi pecado de vanidad genética!— de niña. Mi satisfacción llega hasta el descendimiento de matriz.—Tache, corrija y añada cuanto guste en mi artículo, y al comienzo ponga: 'A la señorita Angeles G. y R.' Ya comprenderá que es mi nieta."

"Cantón, tan amable como siempre para mí, me ha nombrado secretario (i) de la Real Academia de la Historia, con miras a la perpetuidad que se vote en diciembre. No le puedo pagar tan grande distinción sino con lealtad" (1956). Y hablando, ya el 18 de febrero de 1957, de su posible ingreso como miembro de número en la Real Academia Española, deja ver su postura y su esperanza: "De la Española... nada. Parece que hay imponderables y muchos aspirantes. Estoy dispuesto a no hacer regatas con nadie, a no ser que se presente a algún otro almirante.—Hasta ahí podíamos llegar. Si yo no puedo ser Capitán General de un Departamento, ¿por qué un almirante que no se haya dedicado a estas cosas puede ser de la Española?"

Desde su caseta de Benidorm, el 6 de septiembre de 1964, como director de esta REVISTA, que yo subdirigía, me devolvió cierto artículo,

con estas líneas: "Amable y amado don Amancio: Ahí va el artículo que estimo debe publicarse, aunque lo veo dominado por el papanatismo de la publicacionitis. Enchufe cómodo, lucido y pingüe que ha sustituido al jefe de protocolo tradicional, como la coca-cola a la sana y barata zarzaparrilla que aún se bebe en algún ventorro de por aquí, aunque 'a gogó' y bajo el estúpido letrero de 'snack-bar'.—Por aquí bien; casi podría decir que muy bien, salvo el estar alejado de la familia museil y de esos tres o cuatro claros varones a quienes estimo, venero y admiro, entre los cuales —¡cómo no!— figura muy destacadamente Vd."

Y en esa misma carta (tenía entonces alrededor de sesenta y siete años) apunta ya los achaques que le vencerían definitivamente en 1972: "Mi riñón, bien; mi estómago, bien; mi próstata —que a mi edad es como los ovarios en las viejas—, no tan bien; y mi hernia —que usted perdonará el que no se la ofrezca—, regular nada más. Antes de toser tengo que estibarme bien unos cuantos metros de tripa. Pienso ir pronto para pasar dos días ahí; regresaré para el babor y estribor de guardia final y dejar esto cerrado, en espera de abrirlo con usted y su familia, cuando los almendos florezcan. Debajo de uno de ellos, como Eloísa, y rodeado de naranjos, cipreses, limoneros y el loro, le abraza..."

Sí, el loro, y los periquitos y los galápagos y el perro y las crías de caimanes, en palangana y cerca de la estufa, eran una nueva familia, complicada e irrenunciable para aquel inquieto trabajador.

Al año siguiente, el 15 de septiembre de 1966, escribía desde su *Almafrá* benidormí, satisfecho de haber actuado como mantenedor de los juegos florales de *Lo Rat Penat*, que él calificaba como "un cuarto kilo de Premio Nobel de la literatura valenciana". Se sentía feliz tras el esfuerzo de escribir y leer en su lengua vernácula, un discurso españolísimo en el que zarandeó las tendencias político-catalanista y pancista-murcianas. Y seguía hablando de sus crecientes goteras: "Estoy en cama y semicama desde hace quince días, con cólicos nefríticos en cadena, vómitos, sudores y dolores. Mi viaje a Buenos Aires peligra. ¡Qué mala pata!".

Por el año 1966 se constituyó, bajo la sombra de Prensa Española, el Patronato Doce de Octubre, cuyo objetivo inicial era la identificación de la primera isla descubierta por los españoles en el Nuevo Mundo. Pese a que le hicieron director del llamado *Dictamen H*, renunció al honor porque el sistema fijado, o la organización adoptada, no resultaba de su agrado. Como escribió a Torcuato Luca de Tena, se encontraba incómodo, e incapaz, por tanto, de lograr "esa íntima satisfacción sin la cual no se alcanza la eficacia".

Pero, noblemente, nos pidió a sus amigos que siguiésemos colaborando con el Patronato. "Quisiera —me decía en carta de 2 de febrero de 1967— que ustedes aguantasen; no crean que soy un sedicioso agua-fiestas". Y añadía con su chispa habitual: "Su fina perspicacia le hará comprender que del dictamen H paso a la operación M".



PARTICULAR

Sei querido D. Amancio: Desde que he
que estoy sumido en una serie de ca-
dena de colicos nefriticos, hipo, y vomiti-
tos que me tienen casi preocupado.

Cuando parecia que todo declinaba,
antesayer tuve $39^{\circ} 2$ de fiebre.

Le lei lo de Oliveira y pense en la
neurologia que merec. Sin ^{los} datos ni ^{los}
fechas que tengo en casa, en medio
de dolores y molestias tan solo he
podido obtener estas pocas cuantillas.
Ee, tan mare, cortes, sobre todo
na me lo.

Un gran abrazo lo fuerte
que me permitan mis zarandeados
musclos de mi "geografica" toraxico-
abdominal.

Julio Guillen

Espero que los estudios finales
que le han impedido venirse
vengan buen rumbo. Amen.

Su cordialidad tenía a veces una expresión ingenua, candorosa. Al menos una vez al mes le visitaba yo en su despacho de secretario perpetuo de la Academia de la Historia, y jamás, al despedirme, dejaba de abrir su cajón y sacar seis caramelitos:

—Tenga; uno para cada retoño y otro para doña Perpetua.

Doña Perpetua era, por supuesto, mi mujer, por aquello de que dura siempre; ignoro si hoy, con la marea de embrollos matrimoniales que nos circunda, seguiría don Julio llamando a las esposas de igual manera. Por cierto, que los caramelos de color violeta, venían envueltos en papel blanco con el escudo de la Academia. Creo recordar que el encargo fue idea del propio Guillén, y yo mismo he visto cómo los días de sesión de la docta casa; junto a la carpeta de cada académico, se colocaban unos caramelitos capaces de endulzar el rato y de aliviar las toses y carrasperas de los sesudos varones.

Hace ahora diez años, horas antes de su muerte, él mismo, con un hilo de voz entrecortada, me llamó por teléfono desde su lecho. Acudí enseguida y le hallé febril, sonriente, desnudo de medio cuerpo —el gran tatuaje de la Aeronáutica Naval cogiéndole todo el pecho— y recibiendo una transfusión sanguínea. Pidió a su hija Queca que nos dejara solos, me mandó sentar junto a su cabecera y, sin claudicar de sus quiebros festivos, habló con voz muy débil pero animosa durante una hora.

Era, sin serlo, una serena, apacible, casi alegre despedida. A bien con Dios, quiso charlar de sus trabajos pendientes, de sus proyectos inconclusos, de sus afanes como historiador de la Marina, pasión dominante de la vida que se iba.

Al cabo de estos dos lustros, palpando todos los días la huella que el contralmirante Guillén dejó en el anchísimo campo de nuestro pasado marinerío, tiene uno la sensación de que hemos sido olvidadizos con su figura humana y con su extraordinaria labor.



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 citar la bibliografía consultada, así como indicar o remitir los gráficos o fotografías que puedan ilustrar los artículos.

SOBRE LOS OBJETIVOS DE NUESTROS HOSPITALES

Conrado MONTESINOS FERRANDO



He sido (y pido perdón por escribir en primera persona y en singular, forma que, a pesar de todo, me resulta menos afectada que el engolado “hemos sido” o el curialesco “el que esto escribe ha sido”), he sido, repito, el último director del viejo Hospital de Marina de San Carlos, ya desaparecido, y el primero del nuevo y magnífico hospital de la misma denominación, aunque esto último ocurriera en un período anterior a su inauguración oficial. Esta experiencia ha dejado en mí algunas ideas muy concretas, no digo que necesariamente acertadas, respecto a nuestros problemas hospitalarios y a sus posibles soluciones. Me refiero en esta ocasión a los problemas sanitarios, bien entendido, sin extenderme a los de tipo económico, administrativo y reglamentario.

Para la valoración del servicio prestado por un hospital hay determinadas reglas o normativas que vienen a dar, en cierto modo, el control de calidad de su función. Por ejemplo, la Organización Mundial de la Salud publicó en 1967 una serie de consejos para el desempeño individual de la profesión médica que algunos autores, como Asenjo Sebastián, consideran aplicables a la labor hospitalaria valorada como trabajo de equipo. A pesar de provenir esas recomendaciones de un organismo tan destacado, he preferido como base para mis comentarios las reglas promulgadas recientemente por Daily y que ya se consideran como clásicas. Constituyen una “declaración de principios” que no está elaborada específicamente para la Sanidad Militar, pero que en líneas generales es útil para todo centro hospitalario. Mi preferencia por ellas se basa en que incluyen consignas de tipo paramédico, que muchas veces configuran la asistencia sanitaria tanto o más que el acto médico en sí mismo, mientras que las recomendaciones de la OMS constituyen un programa de objetivos exclusivamente profesionales.

Las exigencias concretadas por Daily eran veinte en un principio, reducidas más tarde a trece y las tomaré como pauta para hacer sobre ellas las observaciones que me dicta el hecho, ya citado, de haber dirigido en poco tiempo un antiguo e insuficiente hospital y otro nuevo y pujante, con problemas y exigencias bien distintos de uno a otro.

Dice la primera regla de Daily que el hospital tiene que proporcionar "todos los servicios". Esto es irrealizable. No se pueden prestar "todos los servicios", porque éstos son prácticamente inclasificables y están en constante expansión. El hospital con "todos los servicios" es tan mítico como el análisis "completo". Sólo puede aproximarse a este concepto un establecimiento mastodóntico y centralizado y aun eso con merma y detrimento de la necesaria y cotidiana asistencia sanitaria a sus beneficiarios. No es, pues, aplicable el concepto a los hospitales de la Armada en general.

Algunas especialidades de las señaladas en la Orden ministerial 1.239/77, en las que se fijan las vigentes en la Sanidad de la Armada, no serían rentables en nuestro modelo hospitalario departamental (por ejemplo, Cirugía Torácica, Cirugía Cardiovascular, Medicina Nuclear y Neurocirugía), y nótese bien que digo rentables y no útiles, pues con mayor o menor frecuencia son necesarias todas ellas en un momento dado y entonces notamos su falta, pero al redactar estos comentarios conviene tener los pies bien asentados sobre el suelo y no elaborar utopías. Por el contrario, hay especialidades, las que pueden suponer una demanda usual y urgente, que no sólo deben estar incluidas entre las necesarias, sino que deben potenciarse para desarrollar una labor de veinticuatro horas al día durante todos los días.

Siempre pensando en nuestros hospitales se puede fijar la siguiente relación de especialidades médico-quirúrgicas, como un mínimo insoslayable:

- Alergia e Inmunología.
- Análisis Clínicos.
- Anatomía Patológica.
- Anestesia y Reanimación.
- Bacteriología. (No individualizada como tal especialidad en la Orden ministerial de referencia.)
- Cirugía General.
- Cirugía Vascul ar Periférica. (No contemplada aisladamente en la citada Orden ministerial; es necesaria, sin embargo, y podría ser desarrollada por adaptación de algunos cirujanos generales. Tiene, en ocasiones, demandas muy urgentes y más en el medio sanitario castrense.)
- Cuidados Intensivos.
- Dermatovenereología.
- Estomatología.
- Hematología y Hemoterapia.
- Medicina Interna. (Podría englobar la especialidad de Digestivo.)
- Nefrología.
- Neurología.
- Oftalmología.
- Otorrinolaringología.

SOBRE LOS OBJETIVOS DE NUESTROS HOSPITALES

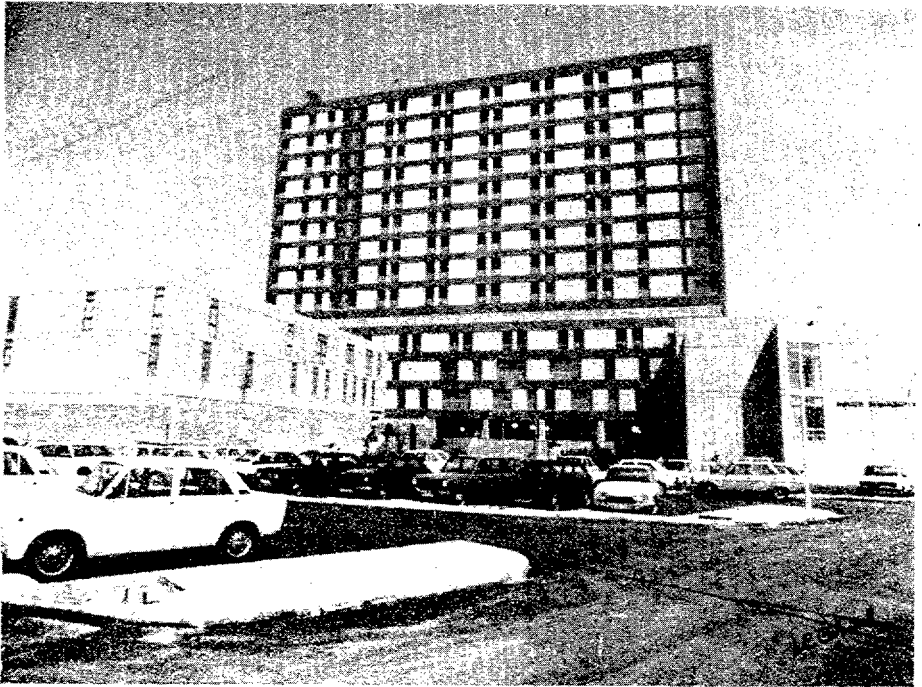
- Pediatría.
- Pulmón y Corazón. (Unidos en un solo servicio o separados, como indica la Orden ministerial ya citada.)
- Psiquiatría.
- Radioelectrología.
- Rehabilitación.
- Tocología y Ginecología. (No contemplada en la Orden ministerial de referencia, pero vital en el momento actual por el modelo asistencial de nuestros hospitales, como se ha reconocido posteriormente.)
- Traumatología.
- Urología.

Y de las especialidades citadas habrá que procurar que cinco de ellas, que se citan a continuación, sean de asistencia permanente con presencia física de los respectivos especialistas las veinticuatro horas del día. Me refiero a Cirugía General, Cuidados Intensivos, Anestesia y Reanimación, Pediatría y Tocología.

Respecto a las especialidades de Oncología, Cirugía Plástica y Cirugía Maxilofacial, así como algunas técnicas muy específicas (tomografía axial computerizada, escintigrafía, por citar ejemplos muy conocidos) cubren en el momento actual un considerable número de indicaciones, pero tal vez su incorporación a nuestros hospitales no sea rentable. Un estudio de las posibilidades presupuestarias debe ser decisivo en este sentido.

Y aquí parece oportuno comentar que la especialización médica en el ámbito civil es deliberadamente larga y de acceso restringido, tal vez como consecuencia de la saturación existente en este momento, pero no es ese nuestro caso y pienso que las sanidades militares podrían crear sus propios especialistas, como se hizo durante mucho tiempo con resultados equiparables a los conseguidos con otros métodos formativos. Toda vez que la futura incompatibilidad de funciones hará imposible para los médicos militares ejercer su especialidad en los establecimientos oficiales civiles, no se comprende bien la necesidad ineludible de poseer ese diploma nacional, siempre que se cuente con conocimientos y práctica, debidamente contrastados, para ejercer intrahospitalariamente determinada especialidad. Si esa especialidad no se logra que se reconozca en su plenitud; me refiero al ejercicio libre, siempre hay formas de que su consecución sea provechosa y útil para el médico militar (mayor estabilidad en los destinos, mayor prestigio profesional, incluyo alguna ventaja pecuniaria). Esta preparación de especialistas propios no sería incompatible con la posibilidad de seguir encauzando por la vía civil de la especialización a aquellos médicos militares que puedan y quieran seguir el camino más ortodoxo, desde el punto de vista de la administración del MIR.

Los postulados dos y tres de Daily se refieren al necesario estímulo



Nuevo Hospital de la Zona Marítima del Estrecho.

y promoción que debe ejercerse con el personal más competente. El glosarlos nos alejaría de la particularización que se pretende, nuestros hospitales, para llevarnos a consideraciones sociofilosóficas propias de toda relación jerárquica o laboral, cosa que parece impropia en este comentario.

El punto cuarto es sumamente delicado de tratar, y a pesar de eso yo procuraré ser muy sincero en mis apreciaciones. Se refiere a la necesidad de que los médicos no estén mediatizados por consideraciones económicas.

Sabemos que los médicos, en el momento actual y salvo excepciones minoritarias, se dividen en dos grupos, de los cuales el primero lo forman profesionales con más de diez años de ejercicio y que suelen gozar de una posición económica cómoda, gracias, todo hay que decirlo, al pluriempleo; el otro grupo lo constituyen los médicos jóvenes, que no ha alcanzado todavía un nivel aceptable en sus ingresos. Los médicos especialistas de la Armada pertenecen, en su inmensa mayoría, al primer grupo. Negar que algunos de ellos estén "mediatizados", como dice Daily, por consideraciones económicas que en alguna ocasión puedan suponer una merma en su necesario celo ante la necesidad de cubrir (no de cumplir) otros compromisos, sería negar la evidencia. El pluriem-

pleo dificulta siempre una dedicación sin limitaciones a cualquiera de las varias tareas a desempeñar. Por otra parte, crea una peligrosa sensación de comodidad y seguridad económica que disminuye el sentido de la responsabilidad en cada una de las dedicaciones aisladamente consideradas. A más abundamiento si queremos ponernos trascendentes, recordemos el Evangelio (San Lucas, C,16, v. 13): "Ningún hombre puede servir al mismo tiempo a dos señores..." En principio, pues, no al pluriempleo. Pero también es cierto que otras funciones desempeñadas en ámbitos ajenos a las Fuerzas Armadas prestigian al médico, incluso ante sus propios pacientes de los hospitales castrenses, y, por otra parte, suponen una saludable confrontación de los médicos militares con los problemas sanitarios del exterior, de lo que se deducen enseñanzas y experiencia. Por eso, la solución no parece clara. Como mal menor elegiríamos la incompatibilidad de la función sanitaria en nuestros hospitales con el desempeño de otro cargo oficial. Pero, y aquí viene lo delicado de la cuestión, es de temer que una decisión a rajatabla en este sentido, sin una adecuada compensación económica, produjera con el tiempo una degradación de la calidad de las prestaciones sanitarias, porque originaría una retracción de los mejores profesionales a su ingreso en las Fuerzas Armada por falta de estímulo crematístico. Es cierto que las perspectivas actuales no son buenas para los nuevos médicos, pero también es cierto que el efecto moderador del *numerus clausus* en el ingreso en las Facultades de Medicina, ya en vigor desde hace varios años, puede mejorar las perspectivas profesionales en un plazo relativamente corto. En estas condiciones es de temer que los mejores médicos elijan actividades desprovistas de ciertas inquietudes y condicionamientos, muy honrosos desde luego, pero que son inherentes a la vida militar, si se les priva de la posibilidad de mejorar sus ingresos por otras vías y no existe esa razonable compensación antes citada.

Se me dirá que muchos oficiales de otros Cuerpos tienen una saludable emulación en ausencia de esos estímulos económicos, y ello es cierto, pero es que esos oficiales constituyen un contingente cuyos elementos, en su mayor parte, gozan de una vocación específica y determinada precozmente, mientras que los médicos, como el resto de los universitarios que acuden a las Fuerzas Armadas y salvo algunas excepciones que considero muy meritorias, están motivados por planteamientos más fríos y especulativos, sin que esta apreciación mía signifique demérito alguno para ellos en el ejercicio posterior de sus funciones y obligaciones. En estas circunstancias surge, tentadora, la idea de la contratación masiva de médicos civiles, pero en ellos, prescindiendo de calificaciones técnicas, concurren los mismos condicionamientos económicos e incompatibilidades que en los médicos militares y, en contrapartida, llevan inherentes una serie de limitaciones derivadas de su régimen laboral, que no admite comisiones extraordinarias ni trabajos imprevistos o a deshora basados en las necesidades del servicio. sin ha-

blar de la saludable sumisión a la disciplina que afecta a los médicos militares y que en los civiles se ve representada por unos posibles expedientes administrativos que suponen, en todo caso, correctivos remotos e inoperante.

Dice la quinta regla de Daily "que se preste asistencia no masificada". Esta es una cuestión muy importante, porque, efectivamente, la mayor parte de las quejas de los beneficiarios se derivan de esa masificación, en forma de incidentes y situaciones enojosas surgidas antes de las consultas.

Durante el año 1981 se han efectuado 177.457 consultas en el Policlínico del Hospital de San Carlos, referidas a las especialidades y sin incluir las consultas de Medicina General y Pediatría atendidas con distinto horario por médicos del ISFAS. Esa cifra supone una media, descontando días festivos, de unos seiscientos enfermos concurrentes cada jornada de trabajo. Dividiendo por cien horas de consulta y por ocho servicios, pues las consultas son alternas para algunas especialidades y diarias para otras, nos resulta una cifra de quince atendidas en una hora en cada especialidad. En estas condiciones es inevitable cierta masificación. La programación de la consulta para cada paciente previo acuerdo sólo es posible si se limita a dos o tres enfermos por hora de consulta, y aun esto admitiendo cierto margen de inexactitud. Aceptar este proceder reduciendo el número de consultas a una quinta parte del volumen actual supondría crear interminables listas de espera, con la consecuencia de que muchos enfermos, aburridos e impacientes, terminarían por recurrir a la medicina privada. La multiplicación de las horas de consulta, por otra parte, no es aconsejable aunque se presente como una solución fácil y sugestiva, pues los médicos de nuestros hospitales, a diferencia de lo que ocurre en la Seguridad Social que dispone de médicos distintos en las instituciones cerradas y en los ambulatorios, tienen que atender lo mismo a las consultas externas que a los pacientes hospitalizados, por no hablar de los miles de reconocimientos que se efectúan cada año de una forma específica a diversos especialistas de marinería (radaristas, sonaristas, etc.), y que suponen mucho tiempo y atención dedicada a ellos en los hospitales. Incluso la Seguridad Social, con varios ambulatorios equivalentes a nuestros policlínicos y un hospital en cada población de cierta importancia, no puede evitar la masificación en sus consultas. En el caso de Cádiz, capital, y refiriéndome a la especialidad de Otorrinolaringología, por citar un ejemplo que me es conocido directamente, hay siete especialistas en el correspondiente hospital y ocho especialistas en régimen abierto, quince en total, y existen las masificaciones llevadas a límites intolerables. Nosotros, la Armada, con un ámbito asistencial provincial y con un solo policlínico, no podemos aspirar a que las consultas sean regladas con una hora exacta para cada paciente determinada de antemano. Pueden potenciarse soluciones paliativas, ya en función en algún caso, encaminadas a perfeccionar en lo posible el servicio; por ejemplo, una

de ellas sería programar con antelación las consultas para pacientes de residencia lejana al hospital; otra sería establecer consulta inmediata para pacientes agudos, no hablo de urgentes que es un concepto distinto, y programarla para los pacientes crónicos. Valgan estas ideas como ejemplo del camino que debe seguir nuestra inquietud ante este problema, pero de una forma inmediata lo que hay que lograr es que los locales de espera, por su limpieza, confortabilidad y acondicionamiento general, hagan soportable guardar el turno que frecuentemente y de una forma inevitable hay que establecer, sobre todo en determinadas horas y en ciertos días de la semana.

Los puntos sexto y séptimo de Daily, "que se disponga de consultorios confortables" y "que los pacientes no esperen largos períodos de tiempo", creo que han sido aludidos en los comentarios anteriores.

El punto octavo dice "que el paciente tenga la facultad de cambiar de médico". Justo, justísimo, aunque en la práctica es difícil de lograr, sin olvidar que se trata de una relación médico-enfermo y que debe ser también admitida la proposición inversa, "que el médico tenga la facultad de prescindir de determinado enfermo". Por desgracia esta libertad de elección por ambas partes, que está admitida en la práctica, ya que no contemplada oficialmente en la Seguridad Social y que es posible por la multiplicidad de servicios e instituciones con que cuenta, se hace muy difícil en nuestro ámbito sanitario, más reducido y unificado. En el caso concreto del Hospital de Marina de San Carlos, la última decisión oficial respecto a plantillas de personal (R. C. 431/89065/80), permitiría, en el caso de que fueran completamente provistas esas plantillas, duplicar o desdoblar algunos servicios, de forma que hubiera alguna posibilidad de elección por parte del paciente. Los servicios que podrían beneficiarse de esa medida son: Medicina Interna, Aparato Circulatorio y Respiratorio, Cirugía General, Obstetricia y Ginecología y Pediatría y Puericultura, en los que podría organizarse el personal facultativo en dos secciones dotadas de cierta autonomía en algunos aspectos, compartiendo obligaciones comunes y sometidas a la misma dependencia jerárquica. Nada más puede hacerse en este sentido dadas las características de nuestra asistencia sanitaria, a no ser que se recurra en determinadas ocasiones a la ayuda de otros servicios castrenses centralizados o a establecimientos civiles concertados, como ya se hace actualmente.

Dice el punto noveno "que se asegure la asistencia a las urgencias". Nada hay que añadir aquí a lo comentado al hablar de las especialidades consideradas como de demanda urgente, y a la necesidad de contar permanentemente con médicos idóneos para desempeñar guardias de presencia física en las veinticuatro horas del día.

El punto décimo exige "que se realice una medicina crítica y progresiva". A propósito de este tema hay que hacer notar que la emulación profesional existe, muy lozana, entre nuestros médicos, sobre todo en los jóvenes y menos jóvenes. Tal vez haya tema de discusión en

la forma en que alguna vez se aplican esos conocimientos, como ocurre en todos los hospitales; tal vez las relaciones pública, lamentablemente, dejen algo que desear en ciertas ocasiones como consecuencia, sobre todo, del deplorable ambiente socio-educativo que impera ahora a nivel nacional; tal vez algún médico considere, muy equivocadamente, que su perfeccionamiento profesional justifica por sí mismo algunas deficiencias asistenciales, pero lo cierto es que la emulación existe y diría que es una constante casi obsesiva entre la mayor parte de los jóvenes médicos, que son al fin y al cabo los que han de configurar el futuro próximo de nuestra Sanidad.

Dice el punto once del articulado de Daily "que no haya discriminación en el trato de los pacientes por sus circunstancias particulares".

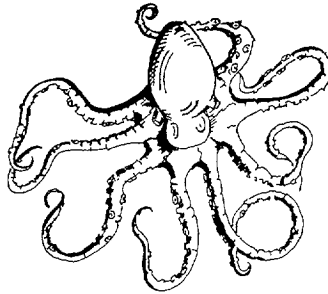
Difícil cumplimiento tiene en todos los ámbitos esta exigencia. Mucho más difícil en una corporación muy jerarquizada. Yo doy fe, como médico hospitalario de muchos años de práctica, que cualquier enfermo, considerado como tal, es tratado siempre de la misma forma y con el mismo interés profesional. Las mismas exploraciones, análisis, radiografías y tratamientos ordinarios o especiales se le practican a un marinero que a un almirante en nuestros hospitales, y gran vergüenza sería para nosotros que no ocurriera así. Ahora bien, en la relación médico-enfermo no sólo obran factores técnicos; es vital, también, la actitud humanitaria y comprensiva por parte del médico hacia el paciente y yo me atrevo a decir que todavía en este aspecto sigue la igualdad de trato por encima de jerarquías y estamentos. Pero llegamos a un tercer enfoque de la cuestión. ¿se le ahorran las mismas molestias, se le dispensa el mismo trato cortés, se siente la misma urgente solicitud hacia todos nuestros pacientes? Forzoso es reconocer que no. Vaya en nuestra disculpa la convicción de que no será fácil que en lugar alguno se siga una actuación paramédica uniforme con todos los enfermos, con total abstracción de su personalidad. En realidad no sé si esa actitud, en nuestro medio, es alcanzable, ni siquiera sé si es deseable, pero lo cierto es que en nuestros hospitales hay discriminación en el trato (no en la prestación sanitaria), porque las estructuras de nuestra organización así lo exigen y hay que tener el coraje de reconocer públicamente esa característica de nuestra actuación.

El punto doce de Daily pide "que no haya demoras burocráticas que retrasen la asistencia". Pienso que si en algún caso ha existido esa demora no hemos sido culpables exclusivos de ella. La tramitación de ciertos expediente exige su paso de una jurisdicción administrativa a otra, en su mayor parte ajenas al hospital o a la Sanidad de la Zona correspondiente y la necesaria agilización de esas formalidades debe buscarse en una simplificación administrativa a más amplio nivel, pero no referida de una forma específica a la Sanidad de la Armada.

Y por fin, y termino, dice Daily en el punto trece y último "que exista una comisión que juzgue desapasionadamente las reclamaciones por servicios presuntamente imperfectos". Las reclamaciones por servi-

cios presuntamente imperfectos no pueden ser juzgadas en el hospital mismo la mayor parte de las veces, porque esas reclamaciones se dirigen directamente a las superiores autoridades de la Zona o jurisdicción marítima. Estas autoridades encauzan las diligencias posteriores que se derivan de la reclamación, solicitando informe de la dirección del hospital y resolviendo en consecuencia.

Ahora bien, existe un órgano contemplado en el actual Reglamento de Hospitales, anticuado pero vigente, que es la Junta Facultativa, que está formada por el director, subdirector y tres jefes de clínica o servicio y que entre sus variadas misiones tiene la de controlar el funcionamiento hospitalario en su faceta asistencial. En mi etapa de director intenté potenciar la Junta Facultativa (el "consejo de ancianos", como se le llamó poco respetuosamente en el Hospital de San Carlos), y, sin duda, una de sus finalidades podría ser el "enjuiciamiento desapasionado" a que se refiere Daily, pues nadie mejor que nosotros mismos, los médicos de los hospitales, podemos juzgar cuándo ha existido negligencia o desacierto por parte del personal sanitario o auxiliar y cuándo, salvadas las necesarias exigencias profesionales y deontológicas, los acontecimientos no han transcurrido como hubiera sido deseable para todos.





MEMORIAS DE UN ALFEREZ DE NAVIO

EN EL GUARDACOSTAS *ARCILA*

Manuel ESPINOSA RODRIGUEZ



Segundo comandante.



UANDO entré en el barco, los cinco perros comenzaron a ladrarme furiosamente. No sabían, naturalmente, que el joven alférez de navío que acababa de saltar la borda había sido nombrado nada menos que segundo comandante de su *casa*. Verdad que no sentí alarma alguna; eran pequeños y el suboficial de guardia me protegía con la mano izquierda mientras que su derecha se mantenía en el primer tiempo del saludo militar. Tampoco podían adivinar los canes que, tras pocas horas, nos haríamos muy buenos amigos.

Acababa de llegar a Ceuta en el vapor correo *Hespérides* y junto al muelle había esperado el bote que me llevaría al *Arcila*. El antiguo pesquero, de unas 700 toneladas, que con el *Xauen* eran los mayores del lote que se habían comprado en el extranjero y armados en España, para ayudar a resolver el problema del bloqueo y control del entonces llamado Protectorado de España en Marruecos. Corría el mes de diciembre de 1923.

Mi nuevo buque se encontraba amarrado a su boya; me causó una excelente impresión. Había sido construido en Inglaterra como pesquero capaz de desafiar los temporales del Atlántico Norte, y en el Mediterráneo no había mar capaz de poner en peligro su estabilidad. Un alto castillo de proa, sobre el que habían emplazado un cañón, cubría los habitables para suboficiales y marinería. En el centro, un enorme chigre; sobre él, un gran puente conteniendo el servomotor del timón. Más arriba otro puente, abierto, con una *caña* auxiliar, era el que más usábamos en la mar. Debajo, en el centro del barco y a nivel de cubierta, el camarote del comandante. Muy cansado tenía

este que encontrarse, durante las navegaciones nocturnas, para poder coger el sueño con el tremendo ruido del servo sobre su cabeza.

A popa, y bajo cubierta, una cámara pequeña, donde comíamos comandante y segundo y charlábamos o recibíamos visitas. A un lado de ella mi camarote, disponiendo de un mínimo espacio para dormir y guardar las pertenencias. Al otro lado, la pequeña *repostería*.

Detrás de la chimenea había otro cañón con sectores útiles bastante limitados. Los dos cañones, algunos fusiles mauser y un par de pistolas, eran todo el armamento de que disponíamos. El barco, que calaba a popa más de cinco metros, era propulsado por una enorme hélice que giraba a muy pocas revoluciones.

Semanas después de la toma de posesión —que tuvo lugar sin la menor ceremonia— habría de conocer bastante bien a cada uno de los miembros de la dotación.

Los únicos oficiales éramos el comandante y yo. Luego habría que mencionar a don Sergio, el gigantesco contramaestre, gallego él y un verdadero atleta. Le recuerdo, siempre —invierno y verano—, con los pies enfundados en sendas botas de agua que hacía tiempo habían perdido el brillo. Presumía de buen cocinero pero, en realidad, sólo sabía preparar bien unas excelentes cazuelas de pulpo. En este plato era un maestro. Daba tales golpes a los brazos del *octopus*, que quedaban completamente blandos.

Después recuerdo al jefe de máquinas. Un magnífico suboficial, callado e introvertido, que nunca discutió una sugerencia, consiguiendo siempre de la máquina un perfecto funcionamiento. Montaba guardias de puerto con los anteriores el que entonces llamábamos *practicante*. Un excelente auxiliar sanitario que lo mismo curaba una gripe que un golpe en la tibia. Todo con aspirina. Más tarde supe que también guardaba en una misteriosa caja incluso inyectables para casos difíciles.

Entre la marinería destacaban dos marineros canarios, pescadores en sus islas, que siempre estaban dispuestos a *arrimar el hombro* en los momentos difíciles y peligroso.

Por último mencionaré a *Juanín*; un joven marinero recién embarcado, vasco, más bueno que el pan, con cerca de dos metros de estatura y unos 100 kilos de peso a pesar de su juventud. Como quien juega, levantaba su enorme cuerpo haciendo una flexión con un solo brazo. Era un excelente muchacho siempre dispuesto a cuanto se le pidiera. Casi nunca salía *franco* a la calle. Don Sergio le advertía a veces:

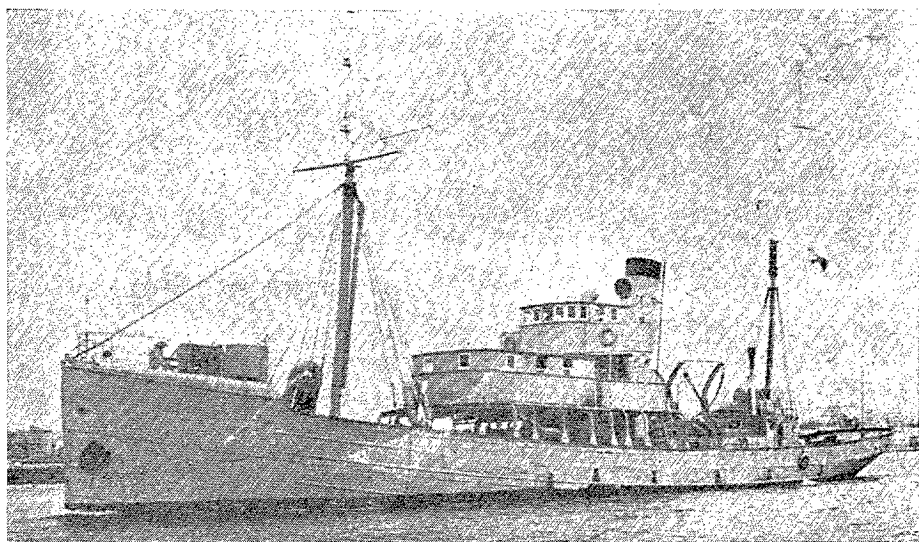
— Coge la codera, muchacho, pero no tires con *toda* tu fuerza que la vas a arrancar.

En cuanto al cocinero, los primeros meses teníamos un marinero voluntario que nos daba de comer con cierta discreción. La alimentación era bastante monótona y dura, pero sin llegar a amenazar con la

úlceras de estómago. Tenía, sin embargo, la útil propiedad de nunca dejar de hacer la comida a causa del mal tiempo.

El señor comandante.

El comandante, don Antonio G., era un capitán de corbeta, veintitrés años mayor que yo, que, desde el primer momento, me resultó simpático. Parecía algo introvertido. Al principio nuestras relaciones acusaron la diferencia de edad, pero su exquisita educación y amabilidad le hacían una persona atractiva. Nacido en Galicia (¿En Monforte de Lemos?) era regordete, algo bajo de estatura, soltero y con un bigotito con puntas que cuidaba amorosamente. En puerto se sentaba frecuentemente sobre el enjaretado de popa, con las piernas recogidas al estilo árabe y las manos sobre las rodillas. A pesar de sus gafas re-



Guardacostas Arcila.

cordaba una figura oriental. Mis compañeros, los *segundos* de los guardacostas, le apodaban *Buda*. Con la indicada postura y ensimismado en su impenetrable vida interior podía estar horas meditando y rodeado de sus múltiples perros, que lo adoraban.

Era serio, pero amable. Callado, pero capaz de emprender, a tiempo, un interesante coloquio. Cuando salía a tierra desaparecía en la ciudad. Su vida en Ceuta era para mí un misterio.

En realidad tenía un alma sensible. Le gustaban mucho los perros, sin importarles raza ni tamaño. Cuando andaba por las calles de Ceuta

o Melilla y se le acercaba un perdido can, le daba algo de comer. Si le seguía, lo adoptaba. Se lo traía a bordo; le ponía un nombre —generalmente de alguna posición o ciudad marroquí— y lo unía al grupo que ya teníamos. Recuerdo que al más grande le llamábamos *Arcila*, y el más pequeño respondía por *Afrau*. Todos eran de la raza que, en Galicia, suele conocerse con el nombre de *palleiros*.

Nuestro comandante manejaba bien el barco y en la mar pasaba horas y horas en el puente alto, sin jamás protestar del mal tiempo ni comentar un cambio peligroso del viento. Mientras no me conocí estaba casi toda la noche durmiendo o despierto, pero en el puente alto. Más tarde, nos repartíamos las horas de la noche y él se quedaba hasta las dos de la madrugada. Luego entraba en su camarote y ni el servo lo despertaba.

Era un curioso observador. Un día me descubrió que cuando la campana colocada frente al puente tocaba, era que el bandazo había pasado de los 40°.

Le gustaba la buena dicción y le molestaban las palabras malsonantes; cuando don Sergio *animaba* a los pocos marineros que izaban un bote agarrados a la tira, empleando toda suerte de *moños* y *ajos*, le reñía el comandante:

— ¡Moderación en la palabra don Sergio!

— ¡Es que si no hablo así el bote no sube, mi comandante!

Un día, después de comer, supo que me gustaba jugar al ajedrez. Nunca debí decírselo. A partir de esa fecha, tras el almuerzo, *teníamos* que echar varias partidas. Y no parábamos hasta que ganase él.

Desde el primer momento descubrí que no era un valioso enemigo en el viejo juego indio. Le podía dar dos torres. Por respeto, sin embargo, desde el primer día hice, intencionadamente, algunas malas jugadas para que la partida durase más, pero al fin le ganó.

— Vamos a la revancha. Me dijo seguidamente.

A las dos o tres horas de juego decidí *perder*, con lo que terminó la *lucha* del día. Así poco a poco fui limitando *artificialmente* mis conocimientos sobre el tema y, en lo sucesivo, la primera partida la ganaba yo y la segunda él. Un mes después vio, con gran satisfacción, al comandante, que en la primera ya salía victorioso.

Por el contrario, sabía él un disparate sobre los sistemas y métodos administrativos de la Armada.

Además, le encantaba llevar, minuciosamente, *la caja*, el *fondo económico* y hasta la *brigada de Marinería*. Era labor que correspondía al segundo, pero con el pretexto de demostrar y enseñarme una técnica —que yo apenas conocía— llenaba la mesa de papeles y se enfrascaba en ellos con gran satisfacción.

Confieso que, gracias a él, aprendí mucho y que le debo el haber llevado con soltura el resto de mi vida de oficial lo que en la Marina alemana se suele conocer con el nombre de *Papier Krieg* (Guerra de papeles).

En el barco teníamos también un llamado *fondillo de reptiles*, para cuya *administración* se llevaba el mismo cuidado que si se hubiera tratado del presupuesto del Estado. El *fondillo* no era muy grande, unas 2.000 pesetas, pero don Antonio las consideraba con el mayor respeto y las *salidas*, durante mi tiempo no hubo *entradas*, se autorizaban en un libro especial, con las firmas de los dos, apuntando causa, fecha, etc.

Pero en el *Arcila*, durante mi destino, nunca hubo entre comandante y segundo el menor desacuerdo o rozamiento.

Los guardacostas.

El que entonces llamábamos Marruecos Español continuaba conflictivo. El cabecilla Abd-el-Krim se sentía fuerte, pues meses antes había conseguido un gran botín de armamento en unos ataques a la zona francesa. Con él disputaba continuamente el terreno que nuestra infantería ocupaba; en algunos casos completamente rodeado y sólo con salida a la mar. A la vigilancia de las costas, colaboración en los combates y abastecimiento de posiciones costeras, se dedicaban, de manera continua y regular, un grupo de guardacostas. Eran antiguos pesqueros que llevaban nombres de ríos marroquíes. (*Arcila, Xauen, Kert, Muluya, Uad-Lau Uad-Martín*, etc.) comprados en Inglaterra y otros, pequeños cañoneros de construcción francesa, con nombres de ciudades del Protectorado (*Larache, Tetuán, Alcázar*, etc.) Las *Fuerzas Navales del Norte de Africa*, desde Tetuán, dirigían sus movimientos.

Como resultado nos pasábamos mucho más tiempo en la mar que en puerto. La base principal era Ceuta, y la secundaria Melilla. En Ceuta se estaba seguro amarrados a una boya y en la segunda ciudad fondeábamos y amarrábamos de popa a la boya.

En Melilla, siempre lo repetiré, en todo momento estábamos atentos a que saltara un mal tiempo de levante, que nos obligaba a abandonarlo inmediatamente por lo que la caldera estaba continuamente encendida y lista para una hora. En cambio en Ceuta amarrábamos por pareja a la boya y uno de los guardacostas le daba al otro luz con la lenta pero segura dinamo.

Cuando se nos atracaba el *Muluya* quedábamos horrorizados, pues su comandante venía a nuestra cámara y en ella se quedaba horas, sentado y sin hablar; con una cara muy triste. Los *segundos* le apoyábamos el *disco mudo*.

Si el *Arcila* volvía de la mar y atracábamos a nuestro gemelo el *Xauen*, por su costado de estribor, al poco tiempo notábamos que nues-

tro *igual* soltaba su amarre a la boya y palmeándose se colocaba a es-tribor nuestro. La razón era simple. Su comandante era un gran aficionado a la pintura y al atracar le habíamos tapado la puerta y el portillo de su camarote.

Algunos de los comandantes de estos incansables y pequeños barcos eran antiguos conocidos. El *Uad-Lucus* lo mandaba nuestro antiguo profesor de Analítica en la Escuela Naval. El *Tetuán*, quien nos dio clase de artillería en el acorazado *Pelayo*. El *Larache*, aquel simpático comandante del torpedero 12 que nos daba un cocktail y nos permitía *mandar* el barco para amarrar a la boya. Unos tenían la categoría de capitanes de corbeta y otros eran tenientes de navío muy antiguos. Creo recordar que el *Targa* estaba bajo el mando de aquel profesor de la Escuela Naval Militar *con cara de mosquetero* que siempre estaba hambriento. Su actual *segundo* nos aseguraba que, en puerto y amarrado a la boya, se hacía despertar a las tres de la madrugada para untar con mantequilla un gran panecillo que comía con trasnochado pero ansioso apetito. Después volvía a la cama y seguía durmiendo. Posiblemente soñando con la ausencia de un sofisticado postre.

Yo estaba orgulloso del *Arcila*. Era un buque verdaderamente duro en todos los sentidos. Nunca aparecía en sus escasos mecanismos la menor avería y sus planchas, con cerca de una pulgada de espesor en algunas partes, no presentaban el menor *bollo*. De marinero, no digamos; lo mismo con la mar de proa que de popa daba sensación de gran estabilidad. Con una excelente tripulación, siempre estaba dispuesto a cumplir las tareas que le designaran.

En la mar.

Cuando salíamos de Ceuta teníamos cuidado con un bajo que había al norte de El Hacho. No era muy peligroso. En la carta se le suponían pocos metros de agua, pero Obras del Puerto aseguraba que había sido volado y que sobre la piedra podían medirse más de 5 metros de agua. Unos guardacostas pasaban por dentro, otros por fuera y los de poco calado lo desconocían. Con mar, rompía y podía detectarse bien su posición.

Después comenzaba el crucero de vigilancia o la navegación correspondiente a la orden de operaciones, que podía ser de muy variado contenido. Llevar personajes o material, acompañar a uno o varios buques mercantes o tomar parte en alguna operación guerrera. Frecuentemente se trataba, solamente, de recorrer, en plan de vigilancia, toda la costa hasta el cabo Tres Forcas —con eventual parada en Melilla— empleando varios días y noches durante los que se turnaban en el puente alto, sentados pero bien despiertos, el comandante y el segundo. Eran *guardias* de seis horas.

El tiempo, como es natural, solía ser malo durante el invierno y casi bueno en verano. El *levante*, sin embargo, podía sorprender en cualquier época. Era el más temible. Cuando hoy, en casa y tranquilo veo el *mapa del tiempo* que nos presenta diariamente la televisión, con su anticiclón en toda España y las dos *flechitas* frente al Estrecho, en dirección Este-Oeste, me acuerdo de aquellos ventarrones.

Recuerdo el susto que nos dio una vez un pequeño guardacostas. Creo que fue el *Larache*. Salió un día de Ceuta con destino a Melilla y a las pocas horas saltó un tremendo temporal del Este.

Muchas horas pasaron y no se sabía nada del pequeño barco. Hacía tiempo que debía haber llegado a su destino. La jefatura de *Fuerzas Navales* se inquietó tanto que ordenó al *Arcila* que fuésemos en su busca. ¡Imagínese el lector con aquella enorme marota y la poca visibilidad que tal viento produce en el mar de Alborán buscar un barquito de unas 300 toneladas de desplazamiento!

En mi vida había visto moverse un barco como lo hacía el nuestro ante aquellas olas que nos venían *justas* para la eslora. Al enfrentarnos con la mar de proa el *Arcila se ponía de pie*. Levantaba la gran proa hacia el cielo y caía en el seno vibrando todo el buque. Eso sí, sin embarcar una gota de agua.

A los dos días de inútil búsqueda —el mal tiempo duró casi una semana— pudimos refugiarnos en Tramontana, al saber que el *Larache* había aparecido en Almería. Se le había estropeado la radio y como no se atrevía a cambiar de rumbo por su poca estabilidad, estuvo todo el tiempo aguantando con la mar de amura y a muy poca velocidad.

Cuando el tiempo amainó nos metimos en Melilla. El temporal había sido tan fuerte que había tirado cerca de cien metros del malecón exterior. Dentro del puerto flotaban aún los maderos, hechos astillas, en que se había convertido un hermoso velero al que la mar había destrozado dentro, completamente.

Su capitán, un antiguo oficial de la Armada, retirado, andaba como un fantasma por las calles de la ciudad.

La vida de este hombre hubiera podido ser tema de una serie de *grandes relatos*, como los que hoy nos ofrece la televisión.

De familia aristócrata, cuando era teniente de navío sacó una vez dinero de una caja que tenía a su cargo y no lo pudo reponer. Le formaron tribunal de honor y *pidió* el retiro del cuerpo. Alguna vez se había presentado en una fiesta, posteriormente, vestido de uniforme. Como era poseedor de no sé que alta encomienda, llevaba sobre el frac una banda que terminaba en una llave de oro (o dorada). Había en la Marina otras dos llaves similares. Una perteneciente a un jefe al que se la habían concedido como título pontificio. Además, la que podía ostentar el Duque de S. M.

En la Armada se decía, por aquellos días, que en nuestra Marina había tres llaves. Una auténtica: la del duque. Otra, la del jefe mencionado, que era un *llavín*, y por fin la del capitán que nos ocupa, que era una *ganzúa*.

Por aquella época, trabajábamos mucho los pequeños guardacostas. Conocíamos el punto en que nos encontrábamos casi por el olor que nos venía cuando el viento era terral. Sabíamos con exactitud los parajes en que debíamos alejarnos un poco más por saber que había en tierra un cañón enemigo y tanto ayudábamos a alimentar el aislado peñón de Alhucemas o a Río Martín como abastecíamos el peñón de Vélez. Se repetían con el *Arcila* las estancias frente a posiciones aisladas y continuamente atacadas, como la de M^{ter}, que tan bien conocía por los tiempos del *Lauria*. Días y noches eran dedicados a la vigilancia o a animar con nuestra presencia los defensores de un puesto aislado.

Recuerdo con exactitud una fecha. Fue el 3 de marzo de 1924. El cañón enemigo de Morro Nuevo —en una extremidad de la bahía de Alhucemas— había alcanzado con un disparo al crucero *Cataluña*, haciéndole varias bajas. Resultó muerto el capitán de corbeta don Jaime Janer; el hombre que impulsó en nuestra Marina el moderno tiro naval. Entre los heridos graves se encontraba un compañero mío de promoción. Se llamaba Tomás Alvargonzález y Sánchez-Barcáiztegui. Nosotros le conocíamos por el nombre familiar de *Masuco*.

El proyectil, una granada rompedora, había explotado contra un pescante de botes y su metralla barrido la cubierta de babor donde, a barco parado, estaban llevando a cabo el pago a la marinería.

Cuatro días antes, acompañando al viejo crucero, habíamos tomado parte en el abastecimiento de la posición de M^{ter} bajo intenso fuego enemigo. Nosotros volvimos a Ceuta y el *Cataluña* se fue hacia levante.

En el hospital de Ceuta, los *segundos* visitábamos diariamente a *Masuco*. Tenía un trozo de metralla alojado en la columna vertebral y del vientre a los pies estaba paralizado e insensible. No sentía dolor y hasta bromeaba con nosotros. Murió a los pocos días. Fue la primera baja en nuestra promoción por acción de guerra.

Meses después, la situación se había agravado y vino el *Dédalo* de Barcelona a las costas africanas; aquel extraño buque de la Aviación Naval, que llevaba un globo dirigible metido a proa y varios hidroplanos a popa, que echaba al agua con apropiadas grúas. Uno de los hidros, al amarar muy cerca de la costa, fue fuertemente tiroteado por los rebeldes que cercaban la posición de M^{ter} y una bala de fusil hirió mortalmente en el vientre a mi compañero de promoción Jorge Vara. Creo se trató del segundo caído entre mis compañeros por acción enemiga.

Yo le quería mucho. Cuando éramos guardia marinas, y con ocasión de una visita que hice a unos parientes que vivían en la sierra del Se-

gura, pasé por Ubeda, donde su padre era capitán de la Guardia Civil. Estuve un par de días con su encantadora familia. Una tarde, cuando paseábamos por las calles de la antigua ciudad andaluza con nuestros flamantes uniformes blancos, oímos que un muchacho le dice a otro:

— Cucha, cucha, ¡Dos músicos de Baeza!

Así era de conocida la Marina por aquellas tierras.

Nuestra promoción fue, definitivamente, destrozada por los fusilamientos y asesinatos de Málaga y Cartagena durante nuestra guerra civil, y por estas y otras causas hemos quedado muy pocos. Para contarlos puede que basten los dedos de una mano.

Cambia el comandante.

El 22 de abril de 1924 vino al *Arcila* un nuevo comandante. También se llamaba Antonio el nuevo jefe e igualmente había nacido en Galicia. En El Ferrol. Pero se trataba de un carácter completamente distinto a su antecesor.

Tuve nuevamente suerte pues, aunque era veintidós años mayor que yo, desde el primer momento se produjo una mutua comprensión—dentro de la natural separación jerárquica— que duró todo el tiempo que estuvimos juntos en el antiguo pesquero.

Era educado; serio pero amable. Sobre todo conmigo. Gozaba de un gran sentido del humor. Además, desconocía por completo el juego del ajedrez. Aunque solía consultarme la mayoría de sus actuaciones, tomaba rápidas decisiones una vez que se convencía que, con ello, cumplía con su deber.

Por el momento, *firmó*, inmediatamente, la *orden de desembarco* de los cinco perros. Sólo uno volvió a bordo. El más pequeño, que acu- día por el nombre de *Afrau*. Fue aceptado de nuevo a petición de toda la dotación.

Lo habíamos dejado en Melilla en manos de un guarda del puerto al salir a la mar. Cuando, un mes después, volvimos y amarramos, ya de noche, a la boya —a 20 metros del muelle— oímos el ruido de un cuerpo que cae al agua y viene nadando hacia nuestro portalón. Era el pequeño *Afrau*, que había reconocido a *su Arcila* y buscaba nuestro amor. Ni el mismo comandante habló de separarlo más del barco.

Otra de las determinaciones del jefe fue el dejar exclusivamente en en mis manos todo el sistema administrativo. Con la condición de hacer desaparecer las 2.000 pesetas del *fondillo* ¿En qué gastarlas? Tuvo el nuevo Comandante dos ideas originales:

Primero, comprar un gramófono y una serie de discos. La mitad de éstos los escogería él y la otra mitad yo. Así lo hicimos. El seleccionó

unas gallegadas muy bonitas y yo unos trozos de zarzuelas de las que entonces estaban en boga. A los pocos meses, en el puente, sin darnos cuenta, tarareábamos trozos de "Doña Francisquita" o dulces muñeiras, según quien estuviera de guardia. Los domingos lo prestábamos a la marinería, bajo la responsabilidad del suboficial de guardia.

Segundo, en Melilla y asesorado por el contraataca —que había pescado al arrastre en su juventud— compramos una vieja red, que nos vendieron por 700 pesetas. Los dos canarios la remendaron rápidamente y, a los pocos días, largándola con dos estachas y abierta gracias a dos tangones improvisados, nos pusimos a rastrear despacio frente a Sidi-Dris, y como en aquellas aguas había mucha pesca, en tres horas cogimos más de 600 kilos de pescado. ¡Qué éxito! El nuevo comandante estaba radiante ¡Qué bien vamos a comer en adelante!

Pero al llegar a Ceuta se nos marchó el cocinero y quedamos a bordo sin hombre capaz de manejar una sartén.

Tras profundo estudio del problema, y fracasado el intento de que las autoridades de Tetuán nos ayudaran a resolver la cuestión, *fichamos* a Iglesias, el fogonero *cañaila*, que en un momento de ofuscada buena voluntad afirmó saber hacer unos huevos fritos, patatas fritas y carne frita. Y entró en la cocina.

Lo del pescado fracasó pronto. A la tercera vez se enganchó en alguna piedra del fondo y perdimos la red. Por otra parte, un día quiso Iglesias hacernos un arroz y al sernos presentado el plato le llamó el comandante asegurándole que, si volvía a ofrecernos ese tipo de pegajosa paella le embadurnaría con ella la espalda y le dejaría pegado al mamparo. Como consecuencia, hasta que desembarqué del *Arcila* comimos diariamente huevos y carne, todo frito, tarde y noche. El postre variaba. Unas veces, higos secos, y otras, dátiles.

El comandante, por otra parte, tenía tal confianza en mí que, si yo se lo proponía, me dejaba mandar el barco haciendo maniobras de toma de boya o atraque al muelle, desentendiéndose de tal modo de intervenir, que solía ir al camarote en estos casos.

Las navegaciones por la costa africana con el nuevo comandante eran muy agradables. Cuando había buen tiempo, alguna que otra vez, al acercarse la media noche procedíamos a lo que él llamaba *fondear el ancla de popa*. Consistía en parar el buque y dejarnos llevar por la corriente a distancia prudente de la costa mientras el *mando* se echaba una siestecita sentado en el puente alto. Pero cuando había que arrimar el hombro, y sobre todo si había tiros, mostraba un enorme entusiasmo sin buscar jamás el descanso.

Sólo al final de mi estancia en el *Arcila* comenzó a comportarse, alguna que otra vez, de una manera algo extraña. Y, en realidad, la culpa fue mía.

El comandante solía estar siempre de buen humor, aunque rara-

mente reía. En ocasiones se mostraba serio y aparentemente sufriendo. Una vez le pregunté:

— ¿Le ocurre algo, mi comandante?

— Es que hay días en que me duelen las muelas y hoy el dolor es terrible.

Como teníamos al practicante con permiso, me atreví a sugerirle una terapéutica que, no se por qué, se me ocurrió en aquel momento:

— ¿No se le pasaría enjuagándose con un poco de alcohol? ¿Con algo de anís, por ejemplo?

Trajeron la botella y llenó la boca con el líquido que movió y luego tragó. Parece que resultó eficaz el remedio y mostró, luego, gran satisfacción.

— Caramba, pues tenía usted razón. Ha funcionado y resultado agradable.

Desde aquel día, aquel capitán de corbeta, serio él, que sólo bebía un vasito de tinto en la comida del mediodía, cuando sentía dolor en la dentadura, la bañaba con el azucarado líquido que, unas veces tiraba y otras tragaba, mostrando agradecerle mucho. En alguna ocasión, hasta le noté algo eufórico tras un molesto dolor en sus fuertes mandíbulas.

Una mañana, entrábamos en Ceuta. Yo me encontraba en el puente, a su lado, y le había notado algo raro en su conversación. Tenía los ojos encarnados y miraba de una extraña manera. Al pasar el extremo del malecón, vimos que un velero de madera y dos palos estaba amarrado a *nuestra* boya. El comandante saltó como un resorte:

— ¡A ver! ¡Que se marche inmediatamente ese barco de la boya! ¡Timonel, ponle la proa que lo voy a partir en dos!

Me quedé horrorizado. ¿Consecuencias de un dolor de muelas? Con un rayo de esperanza le pedí:

— ¿Me permite que haga yo la maniobra?

— ¡Sí! Contestó secamente. Y bajando del puente se encerró en su camarote.

Así terminó el incidente. El velero desamarró y fondeó por nuestra popa. Aquel día el comandante no bajó a comer. Tampoco a cenar.

Al día siguiente me pidió la dirección de mi dentista.

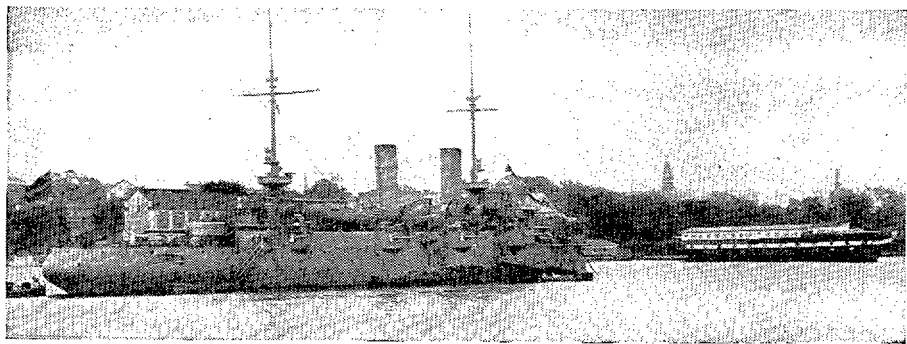
Una vez se nos estropeó la máquina de levar y la avería no podía repararse en Ceuta. Nos enviaron a Málaga, donde un taller con su-

ficientes medios procedió al trabajo. Los quince días que tardó éste los aprovechó el comandante en visitar a su familia, en Galicia. Yo me quedé *dueño* del barco.

Debí caer bien al propietario y director técnico del taller que hizo el arreglo. Uno de los primeros días me llevó a visitar los alrededores. Otro, con su coche y unos amigos, fuimos de excursión al *Chorro*. Luego a diversas fiestas. Casi todos los días, después de la visita a la obra me llevaba a un bar de moda, donde con unos amigos tomábamos varias medias botellas de vino fino de Jerez, tras lo cual me invitaba a almorzar a base de chanquetes y mariscos en cantidades industriales. Yo estoy seguro que gastó en atenderme mucho más de lo que había ganado con el trabajo de reparación de la máquina de levar del guardacostas.

Vida en puerto.

Dentro del puerto de Melilla, como ya he escrito, fondeábamos el ancla y amarrábamos la popa a una boya. Allí solíamos salir poco a tierra. Sobre todo en invierno. Teníamos que estar muy seguros del buen tiempo para atrevernos a estar cuatro o cinco horas en tierra. Siempre acechaba el fantasma de un fuerte levante que nos obligara a ir a Chafarinas o a Cala Tramontana.



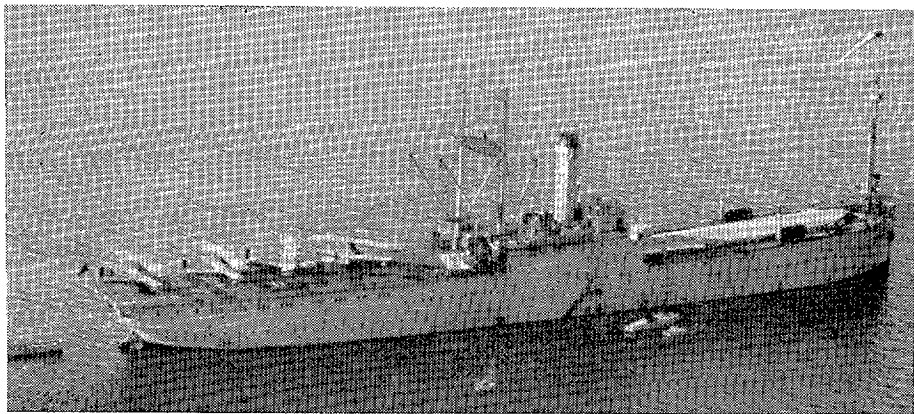
Crucero *Cataluña*.

Una madrugada —serían las dos— vinieron a la litera donde dormía profundamente. Se requería mi actuación como *segundo* para resolver un grave problema.

El forzudo y buenísimo marinero que llamábamos Juanín había salido a la calle franco y por primera vez en su vida a bordo había tomado en tierra demasiados *chiquitos* con unos amigos. Apareció a dicha hora en el muelle pidiendo a gritos un bote. Como el suboficial de guardia no le hiciera caso, se tiró al agua y vino nadando al barco. La frialdad del agua, en lugar de calmarlo le había excitado aún más. Los cuatro hombres de la guardia no podían con él. Me reconoció y pareció aten-

der mis consejos, pero siguió la lucha. Hubo que llamar al *practicante* que, de su misteriosa caja tomó una doble o triple dosis de morfina que inyectó y dominó al paciente. Estuvo durmiendo más de veinte horas. No sufrió castigo alguno. No lo merecía.

Amarrados en Ceuta se estaba muy tranquilo y seguro. Pero siempre pedíamos a Dios que el próximo compañero de boya resultara un barco simpático. Los segundos nos llevábamos muy bien, pero había comandantes que no resultaban muy agradables por múltiples razones. Sin embargo, la tranquilidad de estar el barco seguro nos permitía ver todos los programas de cine de la ciudad.



Portaeronaes *Dédalo*.

Los segundos nos reuníamos con frecuencia tanto a bordo como en tierra y cada uno contaba su última *batallita* o las anécdotas referentes a su *jefe*. En un grupo leíamos gozosos el cuaderno de *órdenes del día* que personalmente llevaba el comandante del *Tetuán* y que nos traía, a escondidas, el segundo suyo, compañero mío de promoción. Eran tan originales, escogidas y graciosas las palabras empleadas en las rebuscadas frases usadas por el serio y barbudo comandante que nos uníamos con el exclusivo objetivo de gozar con su lectura. Mi compañero Manolo, su segundo, lo tenía completamente engañado. Su *jefe* estaba verdaderamente orgulloso de su segundo, pues aun en la mar usaba cuello almidonado y corbata negra, con un uniforme impecable de calle. Cuando Manolo desembarcó pudimos leer —a pesar del *secreto*— los *informes reservados* que le había escrito y que comenzaban así: *Este Oficial que, en la mar usa cuello duro y que entre sus prendas de vestir no se encuentra el llamado traje de faena...*

Un día de tiempo espléndido me fui en el bote, llevando una sonda y unos marineros, a detectar personalmente el bajo situado al norte de El Hacho. Lo encontré y comprobé que las enfilaciones eran perfectas,

así como que aun en bajamar y con buen tiempo se podría pasar por encima, pues había más de cinco metros de agua. Hice un informe sobre ello, que repartí por los guardacostas; despertó algunos celos y... creo nadie le hizo el menor caso. Cada barco siguió pasando por donde lo hacía antes.

Despedida.

Aquel invierno fue particularmente movido. Tanto por las revueltas condiciones atmosféricas como por las cabilas rebeldes que continuamente avanzaban convencidas de que reconquistarían toda la zona del Protectorado.

Tuvimos que bombardear y luchar con más intensidad y volvieron a las costas y puertos de nuestro Protectorado barcos como el *Cataluña* y el *Dédalo*.

Pasamos un año y un invierno entre cañonazos y temporales de levante o de poniente; pero se acercaba mi despedida del *Arcila*.

Había decidido casarme y conseguido una licencia. Esperé a bordo hasta que vino mi relevo. Luis, un compañero de promoción muy querido.

Se presentó en Ceuta casi a mediados del mes de enero. La entrega fue rápida y sencilla. Pero al marcharme tuve la sensación de que dejaba algo que me pertenecía en el antiguo pesquero. Lo mismo me ocurrió, muchos años más tarde, cuando en el puerto de Sóller entregué el mando del destructor *Almirante Miranda*, después de dos años y medio de tener la impresión de que se trataba de algo que era mío.

Toda la dotación me despidió junto al barco que me llevaba por última vez desde Marruecos a la Península. No sabía que no tardaría mucho tiempo en volver a atravesar el Estrecho en sentido contrario.

En Madrid, mientras llevaba a cabo los preparativos para la boda estuve *brujuleando* por el ministerio.

Encontré en *Personal* un jefe que siempre me había mostrado gran simpatía y que gozaba de influencia en la sección. Cuando entré en su despacho discutía con un compañero suyo que, al parecer, se mostraba remolón para cumplir sus condiciones de embarco. Había en el ambiente una buena dosis de buen humor.

—¿Cuándo te vas a decidir a pedir embarco?

—Yo no puedo embarcar aquí. El único barco en que podría hacerlo está en el Japón. Es el acorazado *Mikasa*.

Tuve, una vez más, gran suerte. En el cañonero *María de Molina*, estacionado en La Carraca, había vacante de alférez de navío. Ello me resolvía todo. Casarme y luego marcharme a San Fernando viviendo en casa de mi madre. Así descansaría algún tiempo de tantos tiros y continuas navegaciones por el norte de Africa.

No me costó gran trabajo obtener el destino renunciando al resto de la licencia.

Cuando, tras un breve viaje de novios llegamos a *La Isla*, en casa me esperaba un regalo que me enviaban muchos de mis compañeros de promoción. Se habían puesto de acuerdo y me mandaban una magnífica maleta de estupendo cuero que debió costarles un dineral.

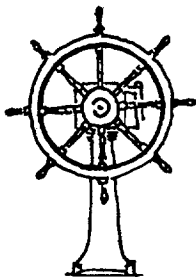
Dentro, una porción de tarjetas y cartas de felicitación.

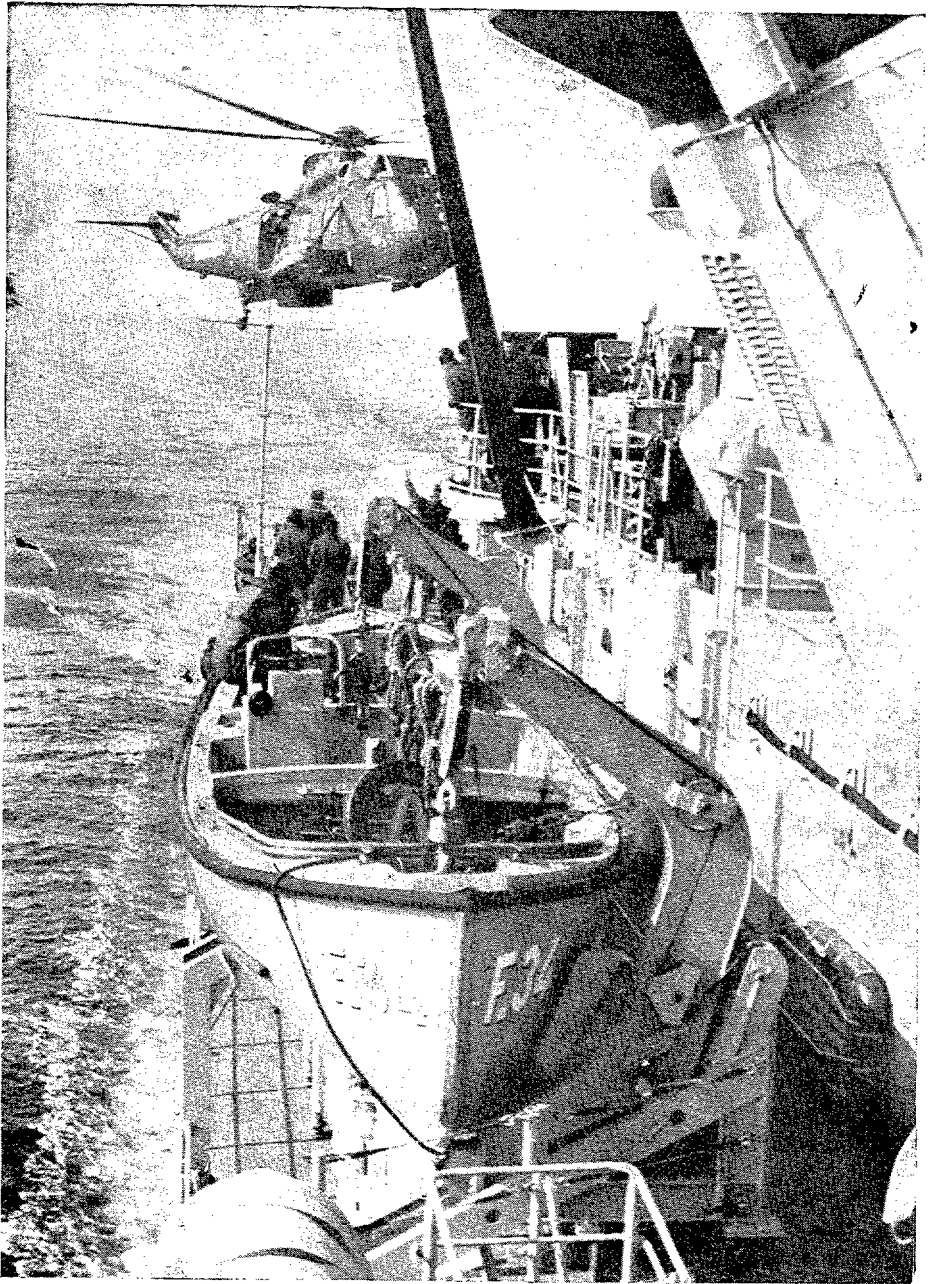
En una se expresaban en verso los buenos deseos. La de *Pepe Cacho* decía escuetamente: *No te cases, no seas animal.*

De mi sucesor en el *Arcila*, encontré una cartita que terminaba más o menos así: *Que seas muy feliz y siempre te acompañe la suerte. Un abrazo muy fuerte. Lo que no te perdono es que no me hayas avisado de que el comandante se cura el dolor de muelas con "Añís del Mono".*

Firmaba:

Luis Carrero Blanco.





LA CRISIS DEL ATLANTICO SUR

Antonio DEUDERO ALORDA



ECHAS como las presentes, muy cercanas aún al conflicto, son muy favorables para la propagación de conceptos capaces de falsear las mayores verdades acerca del mismo. Hombres técnicos y los que no lo son tratan de buscar las causas a que debió el triunfo el vencedor. Las opiniones, a falta de una orientación eficaz, saltan de un extremo a otro del razonamiento, mientras no se consigue establecer que las enseñanzas de la última guerra se hallan perfectamente de acuerdo con las deducciones de las precedentes, con los dogmas preexistentes, o sea, que estas verdades fundamentales han permanecido inalterables a través de los siglos. Cambian los medios de lucha, pero los conceptos básicos de su dirección permanecen inalterados; la supuesta revolución del arte de la guerra no se verifica nunca, porque las leyes fundamentales derivadas de la naturaleza humana, no pueden sufrir las influencias de la evolución técnica.

No cabe duda que la Gran Bretaña ha sabido sacar el máximo partido de este conflicto con objetivo limitado. En esta ocasión no se trataba de destruir las fuerzas del adversario, sino de ocupar la zona en litigio: Las Malvinas, las Georgias y las Sandwich del Sur. Basándose en la experiencia no le cabía ninguna duda acerca de la estrategia que iba a seguir para conseguir su objetivo, de nuevo debía obtener el dominio del mar, con objeto de aislar el teatro donde se iban a desarrollar las operaciones.

Como es sabido el dominio del mar no es otra cosa sino el dominio de las vías marítimas. La presión política y económica que se deriva del dominio del mar podía establecerse de forma rápida, por ello el Gobierno británico, asegurándose, dentro de lo posible, que los países neutrales implicados en el conflicto no iban a entrar en guerra, decidió establecer un bloqueo naval. Este caso de apoyo político en la dirección de la guerra naval, se da en la Gran Bretaña gracias al conocimiento que de los intereses en esta crisis tenían sus gobernantes.

Con el bloqueo naval se pretendía llevar a cabo una acción destinada fundamentalmente a presionar a la junta militar para forzar la negociación diplomática. Se trataría, en definitiva, de una acción de fuerza ante Argentina para precipitar una respuesta.

La última opción del envío de la Fuerza de Combate británica al Atlántico sur sería el desembarco en las Malvinas y la toma de Port Stanley (Puerto Argentino), capital de las islas.

En principio el bloqueo que se establecería sería total y limitado dentro de las 200 millas alrededor de las islas; no obstante, iba a modificarse a tenor de la experiencia inicial como consecuencia de la situación derivada de la no presencia naval argentina. Aun cuando no lograran un dominio absoluto, los británicos podrían hablar de dominio del mar, desde el momento en que pudieran impedir que los argentinos consiguiesen perturbar sus vías marítimas y sus operaciones más importantes.

Apoyo exterior.

La franca opción norteamericana por la Gran Bretaña se tradujo en una ayuda incondicional que ha facilitado, además de sus servicios de inteligencia, más de cien misiles aire-aire *Sidewinder* utilizados por los aviones *Harrier*, munición para artillería naval y de campaña, piezas de repuesto, planchas de duraluminio para la construcción de pistas de aterrizaje en terrenos poco aptos, además de otro sofisticado material bélico, que iba a ser utilizado por primera vez en combate, tales como misiles portátiles contra piezas de artillería, guiados por rayos láser y dotados de *homing* por infrarrojos que se dirigen *inteligentemente* al blanco buscando el calor desprendido por las cañas.

Todo ello, además del combustible suministrado: la gran mayoría del utilizado por las fuerzas británicas venía en buques-cisternas norteamericanos. También ayudaron los Estados Unidos con aviones cisterna *KC-135* propios, los cuales reemplazaron a los *Victor* británicos asignados a la OTAN para poderlos utilizar en el aprovisionamiento en vuelo de los bombarderos *Avro-Vulcan* contra el aeropuerto de Puerto Argentino (hacían falta cuatro de dichos aparatos para cada misión), así como a los aviones *Nimrod* de patrulla marítima que llevaban a cabo misiones de vigilancia y de lucha antisubmarina.

El viernes día 4 de abril, la OTAN celebraba una reunión urgente extraordinaria sobre la situación en las islas Malvinas, convocada a petición de la Gran Bretaña. Los representantes permanentes de la OTAN en Bruselas escucharon un informe del representante británico. ¡Dicha comunicación causó consternación en algunos sectores de la OTAN, que estimaban que, al fin y al cabo, las Malvinas no eran de especial interés para la Alianza. Con los veinticinco buques de guerra, aproximadamente, que salieron rumbo al Atlántico sur, la defensa británica de sus zonas de responsabilidad asignadas por la OTAN quedaba enormemente reducida, aunque la mayoría de esos buques no estuvieran asignados precisamente para llevar a cabo dichas tareas. El almirante norteamericano Train, comandante de las Fuerzas Aliadas del Atlántico Norte (SACLANT), habría, no obstante, tomado algunas medidas, como

el reforzar las patrullas norteamericanas en el Atlántico Norte y que otras fuerzas cubrieran el hueco dejado por los británicos.

La OTAN, creada para la defensa de Europa occidental frente a la Unión Soviética, se ha mantenido siempre al margen de las guerras coloniales de alguno de sus miembros. Por esta razón no iba a intervenir en ésta, aunque el secretario general de la OTAN, Joseph Luns, aclaraba que: *sería un ejemplo horrible para la credibilidad de Europa que uno de sus miembros sufriera sin más una intervención militar en su territorio.*

En un comunicado conjunto dado el jueves día 6 de mayo por los doce ministros de Defensa de los países miembros del *Eurogrupo* (salvo Francia que no pertenece al mismo), subrayaron *el principio de que no debe dejarse que triunfe la agresión y ocupación de territorios por la fuerza.* Esta podría ser la principal lección que la OTAN quiere que saquen los potenciales agresores de cualquier territorio aliado, aunque —como en el caso de las Malvinas— no caiga dentro del área de la Alianza.

Fueron utilizadas bases de la OTAN, tales como Gibraltar y Azores, esta última, en cumplimiento de los acuerdos y tratados de Portugal con la Gran Bretaña, por ello autorizó el reabastecimiento de aviones y buques británicos en la base de Lajes.

El día 14 de abril Gran Bretaña obtenía un gran apoyo político (decisivo para el desarrollo del conflicto en cuanto iba a afectar de lleno a la economía argentina), cuando los representantes permanentes de los diez países miembros de la CEE, en Bruselas, acordaban que la decisión de someter a embargo total las importaciones procedentes de Argentina, adoptada el sábado día 10 de abril, entraba en vigor el viernes 16 del mismo mes y se mantendría hasta el siguiente 17 de mayo, a no ser que el Consejo comunitario decidiera otra cosa, siendo condición *sine qua non* para el levantamiento de la sanción que la Argentina aceptara la resolución del Consejo de Seguridad de la ONU y la consiguiente retirada de sus tropas destacadas en las Malvinas.

Las condiciones bajo las cuales se realizaba el embargo eran las siguientes: los productos argentinos podrían seguir llegando a la Europa comunitaria siempre que lo hicieran en tránsito hacia otros países. También se iba a permitir la recepción de importaciones ya embarcadas, así como las que se fueran a realizar en virtud de licencias ya otorgadas o de contratos comerciales de realización continuada. A fin de garantizar el cumplimiento de estas decisiones por parte de los Estados miembros, se acordó constituir un grupo de seguimiento. Como consecuencia de ello se cortaron las exportaciones de armamento desde Francia, la República Federal Alemana, Holanda, Canadá, Suiza y Austria.

Con respecto a la postura española, el secretario general de la Alianza Atlántica, Joseph Luns, declaraba: *no existe una reacción de la OTAN, como tal, acerca de la posición del Gobierno español sobre las islas Falkland (Malvinas).* Poco antes, el presidente del consejo de ministros

de la CEE, Leo Tindemans, aun reconociendo la *especial* postura de nuestro país en el conflicto, recordaba que, en el marco de la cooperación política de los *Diez*, la unanimidad no era obligatoria.

Mando.

La dirección de la guerra se efectuó a nivel político por medio de los cinco miembros del Gabinete de Guerra ("War Cabinet") de la primera ministra británica, compuesto, además de ella misma, por los jefes de los departamentos ministeriales del Tesoro, Comercio, Exteriores y Commonwealth y Defensa.

Dicho Gabinete habría delegado el completo control sobre el teatro de operaciones del Atlántico sur a cada uno de los correspondientes mandos británicos mejor situados para resolver el problema: el contralmirante John Woodward, de cincuenta años, a bordo del portaviones *Hermes* y el brigadier general de Infantería de Marina Jeremy Moore, de cincuenta y tres años, comandante en jefe de las fuerzas terrestres británicas. Las únicas restricciones impuestas, en principio, fueron que las bajas se mantuvieran en un mínimo, que no se bombardearan las bases continentales argentinas y que la determinación del momento en que se llevarían a cabo las operaciones quedaría reservada a nivel político.

El comandante de la fuerza de combate, contralmirante Woodward, recibía sus órdenes del comandante en jefe de la Flota, desde el Centro de Operaciones de Northwood, situado cerca de Londres, el cual era responsable de todas las operaciones que se llevaban a cabo en las Malvinas.

Al actuar de esta forma no hacía sino seguir las directrices que se le daban, emanadas del secretario de Defensa, John Nott, y del jefe del Estado Mayor de la Defensa, almirante Lewin. Las decisiones militares a más alto nivel las tomaba el Gabinete.

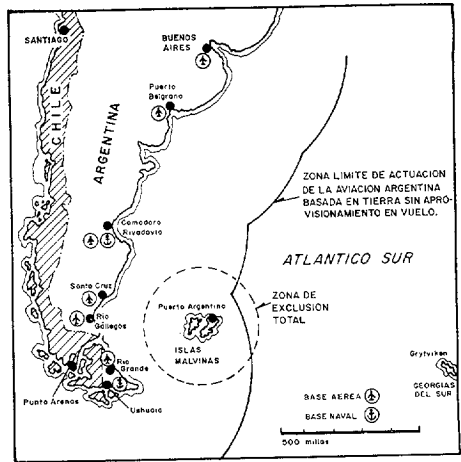
El mayor general Jeremy Moore ocupaba su puesto a las órdenes del comandante en jefe de la Flota, como asesor suyo en el Centro de Operaciones, y se encontraba preparado para coordinar toda operación anfibia que tuviera que ser llevada a cabo por fuerzas terrestres no navales embarcadas en la fuerza de combate. Como es sabido, tuvo que abandonar su puesto en Northwood cuando después del combate de Prado del Ganso (Goose Green) y Puerto Darwin pasó a ocupar la jefatura de las fuerzas terrestres en las Malvinas, tal como estaba previsto desde un principio.

Bloqueo naval.

El día 12 de abril entra en vigor el bloqueo naval de las Malvinas una vez decretado, por parte británica y argentina, el estado de guerra en la zona de las 200 millas alrededor del archipiélago. El bloqueo a corta

distancia requiere contar con la superioridad de fuerzas, condición ésta indispensable para aplicar este tipo de bloqueo. Además, la situación del que bloquea es más desfavorable que la del bloqueado. Las fuerzas que ejercen el bloqueo, diseminadas en una zona muy extensa, quedan expuestas a los ataques de los aviones enemigos, por lo que requieren el auxilio de fuerzas potentes y submarinos nucleares o convencionales de elevadas prestaciones, los cuales quedan expuestos a la acción de los aviones de patrulla marítima, fuerzas sutiles y posibles minados enemigos, y exige, por tanto, el apoyo del núcleo principal propio si no quiere que una salida de las fuerzas bloqueadas produzcan un descalabro en un punto de la zona del bloqueo. El bloqueo a corta distancia suponía que el grueso británico tendría que situarse dentro del radio de acción de los submarinos, fuerzas sutiles y fuerza aérea Argentina. Además, las fuerzas bloqueadoras se hallarían expuestas a los efectos de las condiciones meteorológicas mucho más que las bloqueadas, que permanecerían siempre muy cercanas a sus bases; habrían de hallarse dispuestas, en cualquier instante, para rechazar una salida de las fuerzas argentinas, y obligarse con ello a un gran desgaste del personal y material, con frecuentes sustituciones, por la necesidad de establecer turnos de descanso. En conjunto, la posibilidad de establecer un bloqueo a corta distancia en las Malvinas se hacía difícil y peligroso, lo cual inducía a pensar en un bloqueo a distancia.

Si el bloqueo a distancia era el que se imponía, el paso siguiente consistiría en establecer el bloqueo total en torno a las islas Malvinas, ampliándola hasta las doce millas de la costa continental argentina. De esta forma quedaba establecida el viernes día 30 de abril, a las 0800 horas locales, por parte británica, la *zona de exclusión total*, amenazando con derribar todo avión y hundir todo buque, tanto militar como civil, de cualquier nacionalidad, que no contara con el permiso del ministerio de Defensa británico; con el bloqueo a distancia no sólo se intentaría evitar la salida de la flota argentina sino además tener convenientemente dispuestas las propias fuerzas para forzar al combate al bloqueado antes de que éste pudiera adoptar ordenada y escalonadamente alguna actitud ofensiva. En este caso, la forma especial que adquiere el bloqueo no exige necesariamente una gran superioridad numérica, pero requiere contar con una buena información, buenos equipos de



detección y confianza en el enlace entre todas las unidades merced a unos buenos sistemas de comunicaciones.

El bloqueador ha de soportar todos los inconvenientes de la postura defensiva, sin poder contar con las ventajas que tendría si se hallase en las inmediaciones de sus costas y puertos. No le queda más ventaja que la puramente moral de haber tomado la iniciativa, pero también puede sufrir un gran revés si los medios empleados por el enemigo le producen importantes pérdidas en sus fuerzas bloqueadoras, no compensadas, por contra, mediante algún éxito. Además está supeditado a los avituallamientos necesarios, en especial de combustible, que casi con certeza obliga, transitoriamente, a las fuerzas bloqueadoras a alejarse de la zona de bloqueo.

Este tipo de bloqueo a distancia obliga a estar prevenidos contra las sorpresas (ataques de submarinos o de aeronaves) y mantener a la flota en el máximo grado de eficiencia, evitando, dentro de lo posible, el desgaste de hombres y máquinas. Cuando las condiciones resultaran favorables, se pasaría al bloqueo a corta distancia con objeto de llevar a cabo la operación de desembarco y siempre se buscaría con insistencia y resolución la realización de un combate decisivo caso de presentarse la ocasión.

Otra de las ventajas del bloqueo a distancia es la de poder mantener en un mayor secreto los movimientos propios.

Aunque pudiera parecer que el bloqueo a distancia no podría impedir la salida del bloqueado para llevar a cabo ataques contra los buques del apoyo logístico, ello quedaría minimizado haciendo que la proporción de las fuerzas bloqueadoras fuese de tal forma que también proporcionase cobertura a las propias fuerzas de apoyo logístico.

En la práctica, dependiendo de la situación estratégica, se elegiría uno u otro bloqueo, pasándose de uno a otro en muchas ocasiones casi diariamente coincidiendo con el cambio de las horas de luz, siendo, a veces, adoptados sucesivamente. El bloqueo a corta distancia generalmente se llevaba a cabo de noche y cuando se iban a realizar operaciones propias de importancia. En cambio, se adoptaba el bloqueo a distancia en las horas diurnas, cuando no era deseable llegar al combate, especialmente ante el caso de posibles ataques aéreos, o cuando les faltaba a la fuerza de combate británica el apoyo de algunas unidades importantes.

Si no hubiera sido por la isla de la Ascensión, los británicos no hubieran podido llevar a cabo, con la rapidez que lo hicieron, las operaciones de aprovisionamiento necesarias para mantener el bloqueo.

Al día siguiente de la toma de las Malvinas por los argentinos, llegaban a la isla Ascensión los primeros oficiales británicos con objeto de hacerse cargo de las operaciones de apoyo logístico. A las cuarenta y ocho horas llegaban a la isla, por vía aérea, los primeros envíos de material bélico. Los Estados Unidos de Norteamérica tienen una pista de aterrizaje en la isla, que es propiedad de la Gran Bretaña, y por un

acuerdo del año 1962 Washington tiene la obligación de asistir y proporcionar combustible a los aviones británicos que vayan a ella. También tiene un pequeño puerto. A la isla de Ascensión le separan unas 4.000 millas de las Malvinas y otras tantas de la Gran Bretaña (de ahí la revalorización que para los británicos ha experimentado la Base Naval de Gibraltar).

Un alto oficial de la *Royal Navy* afirmaba que *...sin la base intermedia en la isla de Ascensión no podríamos haber emprendido esta guerra. Esta retaguardia de la "Task Force" británica está siendo utilizada como depósito de materiales, base de aterrizaje de los bombarderos "Vulcan" y como centro logístico general de todo el cuerpo expedicionario.*

En tres meses, los británicos contabilizaron 10.000 vuelos a dicha isla. El día 16 de abril, momento álgido del conflicto, el aeropuerto de Ascensión fue el de mayor tráfico del mundo. Para poder hacer frente a las necesidades de combustible, los británicos construyeron un oleoducto de 4,2 kilómetros hasta el aeropuerto.

A los pocos días de iniciado el conflicto convergían sobre la isla los numerosos buques de guerra y los mercantes requisados que fueron enviados por el Gobierno como

elementos de la fuerza expedicionaria. A la mayoría de los buques se les instaló una plataforma para el transporte y operaciones de vuelo de helicópteros. Además se les instalaron misiles antiaéreos *Sea Cat*.

Todas las operaciones de transbordo de tropas y de aprovisionamiento lo fueron helitransportadas. Algunos buques no llegaron a fondear en las inmediaciones de la isla y otros ni siquiera establecieron contacto visual con ella, como en el caso del trasatlántico *Queen Elizabeth 2*. Las operaciones de aprovisionamiento en la mar comenzaban antes de la llegada de los buques a la isla y continuaban después de rebasada, algunos de los buques no fondeaban, los aviones *Hércules* les seguían aprovisionando lanzando su carga al mar, con paracaídas, en sus inmediaciones.

En la isla se montó una estación de radar en el *Monte Verde* y el lunes día 10 los británicos establecían una área prohibida para la navegación aérea en un radio de 100 millas alrededor de la capital y de

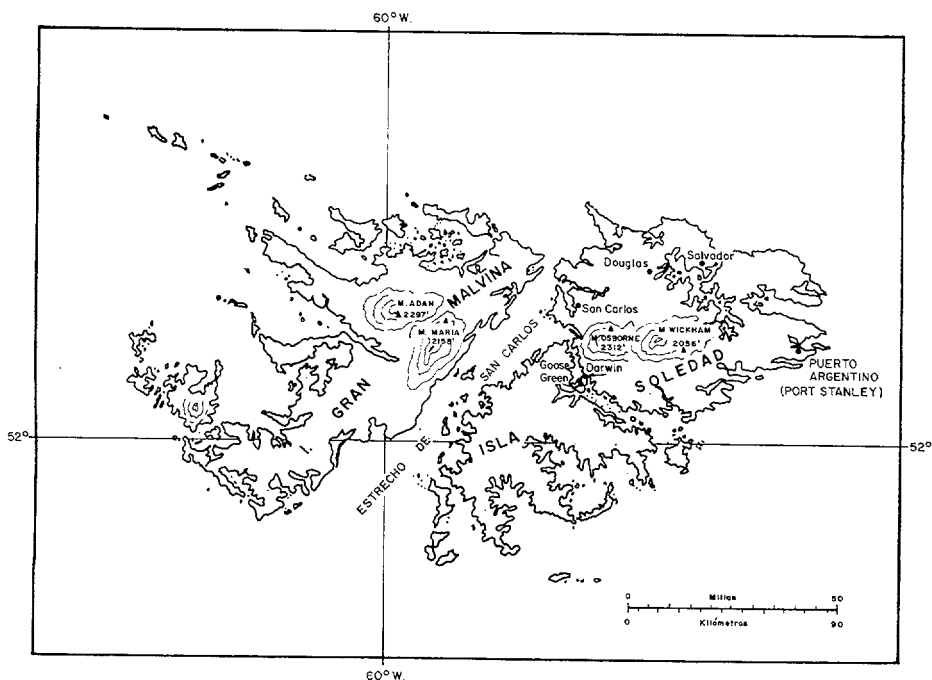


altura ilimitada, mientras cazabombarderos *Phantom*, británicos protegían el espacio aéreo.

Desde la isla de la Ascensión se formaban tres convoyes, compuestos cada uno de ellos por tres mercantes y dos unidades de escolta. Dichos convoyes, en circuito cerrado, efectuaban el siguiente recorrido: mientras el primer convoy se abastecía en la isla y se dirigía posteriormente hacia la zona de operaciones del Atlántico sur, el segundo convoy en las inmediaciones del teatro de operaciones efectuaba las maniobras de aprovisionamiento de las unidades de la flota de combate, mientras el tercer convoy navegaba de regreso hacia la isla para reavituallarse de nuevo y recomenzar el ciclo.

Desembarco y operaciones en tierra.

Al igual que en la mar, todas las operaciones llevadas a cabo por la fuerza expedicionaria británica estuvieron basadas en un profundo planeamiento. La elección del lugar del desembarco, el factor sorpresa, junto a la decisión argentina de no enviar más tropas para reforzar las que hacían frente a las británicas desde el primer desembarco inicial en San Carlos, el no presentar una más dura batalla en Prado del Ganso (Goose Green) y Darwin, al dar por sentado que la batalla final debería esperarse en Puerto Argentino (Port Stanley) permitiendo así



el avance británico sin oponer resistencia, fueron tres de las más importantes causas que favorecieron la victoria británica. Todos estos factores, unidos al sofisticado y moderno material bélico utilizado por los británicos, consiguieron rebajar la moral de lucha de los defensores argentinos.

No obstante, la calidad, profesionalidad y adiestramiento de las fuerzas de choque británicas son dignas de elogio. A todo ello habría que añadir la gran movilidad conseguida por los británicos; la utilización de helicópteros fue de especial importancia para el transporte de víveres, municiones, equipos y personal.

Otra solución a los problemas logísticos británicos, por lo rápida y eficaz, fue la que llevaron a cabo las fuerzas terrestres británicas. En palabras del mayor general Jeremy Moore: *Mis oficiales logísticos hicieron un trabajo soberbio, manteniendo el flujo de municiones. Una operación que resultó muy delicada porque las municiones, al final de ciertos combates, eran muy escasas en algunas baterías.*

Desde San Carlos hasta Puerto Argentino hay unos ochenta kilómetros de terreno impracticable, sin caminos y con un suelo de turba en el que apenas se pueden utilizar vehículos mecanizados y bajo unas pésimas condiciones meteorológicas que, en muchas ocasiones, impedían el vuelo de los helicópteros. Todos estos inconvenientes fueron superados por la gran determinación de los británicos, que cubrieron dicha distancia a pie en unos seis días cargados hasta con 50 kilogramos de peso y todo el armamento necesario para entablar el combate final. Tan extraordinario esfuerzo representó una gran sorpresa para las fuerzas argentinas.

Conclusiones.

A medida que se profundiza el estudio de esta crisis, más claramente aparecen las causas de la victoria británica: una clara concepción universal de los grandes intereses ligados al conflicto, y el haber sabido enlazar la dirección de la misma en los campos político, económico, militar y naval. En resumen, éstos podrían ser los puntos clave de la victoria británica:

1. Desde el inicio del conflicto, Gran Bretaña obtiene el apoyo incondicional de los Estados Unidos, el apoyo económico de la CEE, con el embargo de armas a la Argentina, y el apoyo moral de la OTAN.

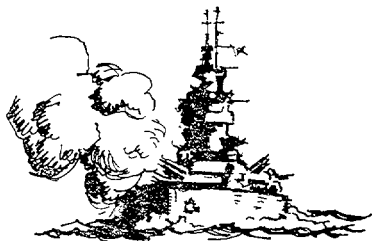
2. La dirección de la guerra se efectuó a nivel político, pero solamente para el establecimiento del plan general de guerra, manteniéndose independiente de la ejecución militar durante el desarrollo de la lucha.

3. La perfecta preparación, organización y equipamiento de todas las fuerzas de la Gran Bretaña, de la prensa, de la propaganda, la acción psicológica para debilitar la moral del adversario, la lucha contra el propio derrotismo. Todo ello presupone también unos profundos co-

nocimientos de las bases en las que se establece la Defensa Nacional por parte de los gobernantes.

4. La facilidad con que en el aspecto naval la *Royal Navy* ha sabido absorber las nuevas ideas y adaptarlas a la realidad de su Marina, puesto que a menudo el continuo progreso de la técnica parece derrumbar los conceptos de la estrategia ya adquiridos. No obstante la necesidad de desarrollar y adoptar nuevos y sofisticados armamentos y su correspondiente utilización táctica, no ha sido óbice para la evolución, en la debida consonancia, de los conceptos estratégicos y la formación en los nuevos criterios acerca de la dirección de la guerra.

A pesar del triunfo británico, no se deben olvidar las palabras de Clausewitz: *Se debe, asimismo, tener en cuenta que el resultado final de la guerra no es nunca un resultado absoluto, puesto que la nación que sucumbe ve en él un sufrimiento transitorio del cual espera librarse con la ayuda de situaciones políticas que traerán los nuevos tiempos.*



BIBLIOGRAFIA

Otto Groos: *La Doctrina de la Guerra Marítima, según las enseñanzas de la Guerra Mundial*, Editorial Naval, 220 págs.
Revistas y periódicos, nacionales e internacionales, del período de tiempo abarcado por el conflicto.

TEMAS PROFESIONALES



POR QUÉ NOS SALIERON ALAS

1. Una ojeada al mañana.



N lugar del Atlántico. Un día de los primeros años de la próxima década.

Entre un melancólico techo de nubes plomizas y la superficie de una mar azotada por vientos racheados que levantan una más que regular marejada, un solitario helicóptero, a cientos de millas de la tierra más próxima, vuela en búsqueda cautelosa de la invisible presa que se oculta bajo las olas grisáceas coronadas de espuma. Tras el amplio pábrasis que los ramalazos de lluvia enturbian al paso de los chubascos, el piloto sigue atento, en una secuencia siempre igual, fruto de un largo adiestramiento y para evitar la inadvertida omisión de alguno, la lectura de los diversos instrumentos de vuelo que tiene ante sí. El exterior, sólo le muestra la monotonía de la inmensidad del mar, siempre desierto, siempre con la engañosa apariencia de paz. Está tan compenetrado con la complicada máquina que maneja, tras muchas horas de vuelo en toda clase de misiones y con toda clase de tiempos, que sabe que su reacción, ante una emergencia, sería automática e instantánea. Por ejemplo, si por acaso uno de los dos turbomotores de 1.284 shp. que mueven el rotor cuyas cuatro palas baten regularmente

sobre su cabeza, sufriese una avería, él podría aumentar instantáneamente la potencia del otro en un 10 por 100 para, si no continuar la misión, al menos poder regresar a su buque sin dificultad. Vuela con piloto automático, desde luego, pero no por eso aleja manos y pies de los controles; el calculador digital del autopiloto no sólo mantiene el rumbo, velocidad y altitud automáticamente con mayor precisión que el piloto humano sino que también puede mantenerle en vuelo estacionario o ejecutar giros predeterminados, pero lo que haya de hacerse depende de la voluntad del piloto. La sensación de soledad, en medio del océano, entre el cielo y las olas, no corresponde, empero, a la realidad.



“... y halan de ti hasta sentarte en cubierta con más firmeza que suavidad.”

aeronave “flotando” sobre la inestable cubierta. “Al final” —recuerda la gráfica descripción— “te agarran del corbatín y halan de tí hasta sentarte en cubierta con más firmeza que suavidad”. No era agradable las primeras veces la sensación que se experimentaba con esta peculiar manera de posarse, pero de no existir el RAST el riesgo de que las casi nueve toneladas de peso del helicóptero patinasen de costado para acabar por caer al agua o estrellarse contra el mismo buque, sería inevitable.

A su izquierda —contra lo usual, en este helicóptero el comandante piloto ocupa el asiento derecho— el oficial táctico, que desempeña también las funciones de copiloto, está absorto en su implacable tarea de

localizar la invisible amenaza. Es ocioso escudriñar la inmensa extensión de las olas; lo que haya de aparecer lo verá en la pantalla que, delante de él, lanza pálidos reflejos verdosos sobre su rostro. Entre ambos, una consola llena de interruptores, indicadores y cuadrantes sirve para el manejo de toda la profusión de equipos de comunicaciones, detección y búsqueda, así como la selección y preparación de las armas. Estas son dos torpedos *Mk-46*, de algo más de dos metros y medio de longitud, suspendidos exteriormente a ambas bandas de la aeronave. Su carga explosiva de 44 kilos no es muy impresionante pero sus efectos en un submarino en inmersión son demoledores. Detrás del oficial táctico, el operador antisubmarino tiene también su mirada clavada en un tubo de rayos catódicos rodeado de interruptores, indicadores y botones. El ancho de la pantalla es recorrido por varias líneas sinuosas como las lecturas de un electrocardiograma de algún corazón monstruoso, que representan las señales acústicas retransmitidas por una batería de sonoboyas lanzadas minutos antes. Alargando la mano, el operador acciona un mando y en la pantalla aparece un panorama distinto, correspondiente al detector de anomalías magnéticas que el helicóptero —un *SH-60B Seahawk*— remolca tras sí. Tiene también a su disposición otros varios sistemas: la aeronave lleva casi mil kilos del más moderno y refinado equipo electrónico jamás instalado en un aparato de esta clase. El radar detectará, sin duda, un snorkel y muy probablemente incluso la fina cabeza de un periscopio si el enemigo tuviera la osadía de pinchar con él la superficie; el sistema pasivo de detección y análisis electrónico advertirá también instantáneamente un eventual intento del submarino de efectuar una rápida exploración radar del horizonte en busca de su posible presa. Dos receptores y un analizador de señales acústicas materializan las emisiones de las sonoboyas que ahora flotan entre las olas, dibujando sus serpenteantes gráficos en la pantalla que el operador, un suboficial especializado en estos sistemas, interpreta con desenvoltura.

Empezó la caza como consecuencia de la detección inicial aparecida en el *TACTAS*, el largo “rabo” de sensores acústicos pasivos remolcado por la fragata de donde partió el helicóptero. Ahora parece aproximarse el momento crítico y los tres tripulantes del helicóptero sienten la creciente tensión del momento. No es menor la de los demás componentes del equipo: en el oscuro centro de información de combate de la fragata, un operador con auriculares en los oídos y un micrófono de contacto junto a la boca se sienta frente a una serie de aparatos electrónicos. Selecciona varios interruptores en la debida sucesión y en la pantalla, frente a él, empiezan a aparecer datos: unos son series de cifras y letras que surgen linealmente como en el carro de una invisible máquina de escribir, otros son vectores acompañados de lecturas de rumbos, distancias y otros muchos datos. El oficial de control táctico aéreo —tal es su destino a bordo— recorre con la vista la infor-

mación, la asimila y se hace una imagen mental del escenario. Otros dos especialistas próximos le auxilian en su labor, además del sonarista que recopila la información de sus equipos, pero el peso de la responsabilidad en las decisiones está sobre las espaldas del ATACO ("Air Tactical Control Operator").

— Aladino uno —dice el ATACO por el micrófono—, aquí Víctor tres. Preparado para lanzamiento de sonoboyas.

— Aladino uno, listo —le llega, clara, la voz del lejano piloto a los auriculares.

Aunque el sistema buque-aeronave está perfectamente enlazado por un sistema transmisor automático de datos (data-link) de modo que, por ejemplo las emisiones de las sonoboyas que recibe el helicóptero se reciban también en los analizadores y calculadores del barco, apareciendo sus datos en las pantallas en tiempo real, es necesario un mínimo de comunicación personal. El helicóptero vuela según los rumbos designados por el ATACO, quien, desde su consola, actúa los mandos que lanzarán las sonoboyas del helicóptero cuando él lo crea oportuno, con o sin intervención de la dotación de éste. Los tripulantes del helicóptero apenas si oyen los sordos taponazos que producen las sonoboyas al ser lanzadas neumáticamente desde varios de los veinticinco tubos dispuestos horizontalmente en el costado de babor del aparato. Al caer al agua empiezan a funcionar y, esta vez, casi inmediatamente empiezan a escuchar los ruidos del adversario. Quedan quince más, que podrán ser lanzadas por la dotación del helicóptero o, como en este caso, desde la lejana fragata. Si a tal distancia, al descender el helicóptero para atacar, se rompe el enlace del data-link, la aeronave puede continuar autónomamente la operación gracias a sus propios analizadores y al calculador, alma del sistema, que puede proporcionar los datos necesarios para el ataque; se seguiría manteniendo el enlace audio en HF.

En medio de las rachas atemporaladas que la afilada proa de la fragata pulveriza en finas irisaciones mientras que en el helicóptero se manifiestan en ligeras sacudidas que el autopiloto neutraliza, el oficial táctico y el operador, en éste, y el equipo del CIC, en aquélla, trabajan febrilmente en el escrutinio de las señales procedentes de las sonoboyas. El sistema de calculadores electrónicos usados para este empeño sería incomprensible para el no iniciado, pero la esmerada preparación de los especialistas que reúnen e interpretan los datos convirtiéndolos en decisiones tácticas con aparente facilidad, no trasluce la intensidad del momento. Las señales revelan inequívocamente la localización precisa de un submarino al que, además, identifican como enemigo. Se hacen comprobaciones y verificaciones y, finalmente, el ATACO toma una decisión:

— Aladino uno —informa—, contacto a cero cuatro cero, tres millas. Listo para lanzar.

— Recibido. Listo para lanzar— Piloto y copiloto cambian una rápida mirada de inteligencia. Es la hora de la verdad de la lucha anti-submarina. Se seleccionan los interruptores precisos. El operador pasa a modo "MAD" en su pantalla. Se va a dar una pasada de comprobación según los datos del ATACO antes del verdadero ataque. Todas las facultades de estos hombres, los que están volando y los que permanecen a bordo, están aunadas en la voluntad común de destruir al peligroso enemigo: no les separa la distancia en su propósito.

— Aladino uno, vector cero cuatro tres. Cero, coma, cinco millas.
— Recibido —contesta el piloto con voz neutra.

El copiloto observa atentamente la pantalla.

— MAD positivo —anuncia el operador por el interfono. Al propio tiempo acciona un disparador neumático que deja caer un bote de humos. El piloto desconecta montáneamente el piloto automático y ejecuta una elegante curva en el aire. Este helicóptero es capaz de maniobras casi acrobáticas, pero no es el momento, claro está, para tales exhibiciones. Con el dedo en el botón que liberará el mortífero torpedo, se aproa a la columna de humo que el viento peina sobre las olas. El oficial táctico le da la corrección por la distancia navegada por el submarino —a rumbo y velocidad previamente calculados— desde la pasada MAD; todo ello lo tiene dibujado en su pantalla electrónicamente. Sólo queda que el torpedo, una vez en el agua, persiga por su cuenta al submarino; su distancia de adquisición es el margen de precisión del lanzamiento.

Dejemos ahora a ambos, como en el viejo tópico tantas veces repetido de don Quijote y el valiente vizcaíno, con las espadas en alto; un submarino moderno es algo muy serio y sería mucho imaginar el desarrollo ulterior de tal encuentro.

2. Hoy las ciencias adelantan...

Existe una natural inercia a acompasar nuestro pensamiento a las cada vez más aceleradamente cambiantes circunstancias; esto, que en ciertos casos puede dar lugar al síndrome descrito por Alvin Toffler en "El shock del futuro", algunas veces es misoneísmo, o aversión a las novedades y las más simple apego a la rutina. Hay también el mal contrario, el excesivo entusiasmo por todo lo novedoso, con el consiguiente arrinconamiento inmediato de lo anterior. Aparece cada vez más necesario sincronizar el proceso de adaptación con el ritmo del progreso y aquí la previsión es imprescindible, pues la creciente complejidad y refinamiento de la técnica hacen cada vez más improbable la tradicional solución de suplir después con el celo.

Por ejemplo: "El acorazado es el buque principal. Las amenazas

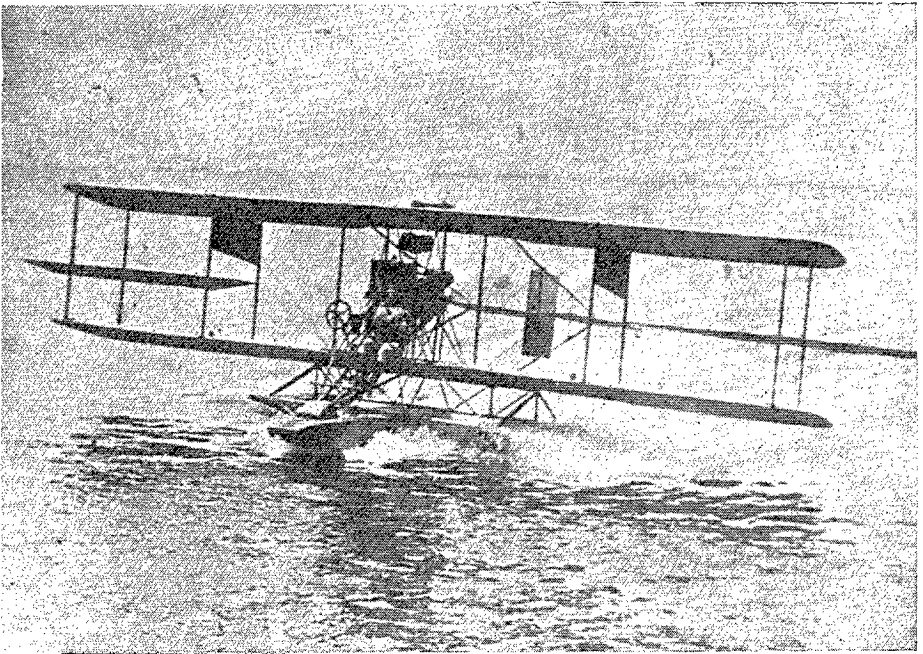
submarina y aérea han hecho que, en su evolución, no sea ya sólo un buque, sino un concepto naval que engloba al propio buque acorazado, su escolta antisubmarina y antiaérea y su sombra de protección aérea". Esto es, poco más o menos, lo que aún se nos enseñaba recién terminada la segunda guerra mundial. Ejemplo de falta de adaptación a una realidad que ya era vigente pero no había sido asimilada, por algunos, sosteniendo una ficción apuntalada con el nuevo "concepto", seguramente enraizada en un sentimiento conservador de apego al pasado que se resistía a aceptar que el viejo mastodonte era ya, como la elegante galera o el soberbio navío de tres puentes, una reliquia histórica. "El sabio, llegado al fin del camino, busca otro. El necio sigue andando".

El marino, definido como el profesional que sirve a bordo de un buque de guerra, que no varió demasiado en su actividad durante el transcurso de los siglos, vio, sin embargo, ampliarse en relativamente pocos años su horizonte hacia nuevas dimensiones. Tras siglos de marina vélica, la propulsión mecánica introdujo una revolución en sus conceptos. Los misioneristas de entonces no ocultaron su aversión a aceptar la suciedad del polvo de carbón, el peligro de incendios que suponía encerrar aquel infierno en las entrañas de su barco, el humo pestilente... y el ingeniero, probablemente inglés, de los primeros tiempos, que se veía obligado a llevar para ir informando a su gente sobre cómo utilizar y mantener el estruendoso monstruo. El gobierno de su barco ya no sólo dependía de su habilidad e instinto marinero —que a veces eran en buena parte cuestión de suerte— para elegir la derrota adecuada y maniobrar al viento; la máquina le independizaba de los caprichos eólicos pero ahora estaba supeditado a la capacidad de sus carboneras, a la eficiencia de sus máquinas, a la resistencia física de sus fogoneros, a la calidad del carbón... Más globalmente, la estrategia naval se condicionó a las estaciones de carboneo y/o éstas se convirtieron en apoyo/objetivo de aquélla. Paralelamente al desarrollo de la revolución industrial, también la potencia, alcance, precisión y diversidad de las armas fueron alcanzando una perfección creciente; la aparición de las comunicaciones inalámbricas permitió la transmisión y recepción de órdenes de manera que las formaciones pudieran maniobrar con la regularidad de una máquina, terminando también con el espléndido —o funesto, según los casos— aislamiento del comandante en la mar que dejaba ya de ser, como decían los igleses "el amo después de Dios" en la medida en que podía ser controlado por otros amos mucho más bajos. Después, el buque de guerra adquirió la facultad de ocultarse del enemigo haciéndose sumergible, pero no por eso desaparecía el barco exclusivamente de superficie, que reunía aún características que aquél no podía alcanzar.

Pues toda esta transformación no llegó a modificar ciertas constantes; subsiste la dependencia de los elementos, mar y viento, por lo que sigue siendo un factor importante en la formación del marino en ciernes la

práctica de la navegación a vela para desarrollar un sentido marineru imprescindible; el buque sigue dependiendo, como es obvio, de su flotabilidad y sus velocidades siguen siendo aún relativamente moderadas. El salto vino después.

A comienzos de este siglo aparece la aeronave. No son, al principio, más que unos artefactos que vuelan precariamente manejados por innovadores alentados por el espíritu deportivo, a los que embriaga la nueva sensación de las insólitas velocidades que pueden alcanzar y la conciencia de su propia habilidad para vencer la impresión de inestabilidad y riesgo; el hombre y la máquina se complementan, aquél como cerebro cuyos reflejos se transmiten instantáneamente a las superficies de control y a los mandos del motor del aeroplano como las co-



Aquellos locos con sus viejos cacharros...

rrientes nerviosas a los músculos del ave: así, dicen que vuelan *un* avión, no que vuelan *en un* avión. Entre otros profesionales, la mayor parte de los marinos comprenden inmediatamente el enorme potencial que los nuevos artilugios encierran; no sólo contemplan con curiosidad y admiración las hazañas de “aquellos locos con su viejos cacharros” sino que se piensa seriamente en su capacidad como arma de guerra. Por lo pronto, desde ellos, se amplía considerablemente el horizonte visible en la mar, factor táctico de gran importancia cuando ya los alcances

de la artillería estaban acercándose a estos límites. Y así es por lo que comienza a llamárseles “los ojos de la flota”, sin imaginar aún que llegarán a ser sus más temibles colmillos, pues muy pronto se empiezan a tantear sus posibilidades ofensivas; ya en 1910 —tan sólo seis años después del célebre vuelo de los hermanos Wright— se hacen en los Estados Unidos los primeros ensayos de bombardeo naval.

Los oficiales de nuestra Armada obtienen sus primeros títulos aeronáuticos (cuatro pilotos y un observador) en 1913, dos años después de la fundación de la Escuela de Aeronáutica Militar de Cuatro Vientos. En 1917 se crea —sobre el papel— la Aviación Naval, que en 1920 cuenta ya con sus primeros aviones; no es, pues, de ayer la aparición de las alas en nuestra Marina.

Superada la fase de invención aparecen las controversias de los teóricos. Unos niegan todo futuro como arma de combate a aquellos armatostes de madera entelada sostenidos por motores de dudosa fiabilidad, mientras que otros visionarios echan a volar su fantasía: el general italiano Dohuet lanza en 1915 la primera piedra de escándalo con su famosa teoría de que la utilización de las fuerzas aéreas exclusivamente como arma ofensiva, aplicando el concepto de la guerra total, aniquilaría la moral del enemigo obligándole a pedir la paz, por lo que sería un despilfarro todo recurso que no se dedicara a ello en exclusiva e inútil armar un sólo buque de guerra o equipar siquiera un batallón. Lo malo fue que en lugar de interpretárselo como escritor de ciencia-ficción —como Orwell en “La guerra en el aire”— algunos le tomaron en serio como tratadista militar. Entre sus seguidores se cuentan Trechant y el americano Mitchell, que llegó a decir en “La clave de la defensa nacional” que “será la Aviación y no la Marina de Guerra la que dominará los mares”. La reacción careció también, con frecuencia, de ponderación. A la afirmación de Mitchell se pudo haber contestado que, igualmente, tras el sitio de Niebla (1257) pudo decirse que “serán las armas de fuego y no los ejércitos los que dominarán los campos de batalla”, pero en vez de juzgar su aserto como descaminado muchos lo reputaron de descabellado, rechazando cualquier posible valor de los medios aéreos que no fuera meramente auxiliar. De todos modos, pronto se perfilaron dos puntos de vista opuestos: según el primero, basado en imperativos operativos, se propugnaba que el arma aérea, empleada en operaciones navales, debía integrarse orgánicamente en la Marina, mientras que el segundo, fundamentándose en criterios de especialización técnica, preconizaba que, cualesquiera que fueran sus funciones, tenía que ser totalmente independiente. La polémica se llevó a extremos de considerable carga pasional en casi todos los países; se llegó a escribir contra la aviación naval algo como lo siguiente:

“... Y ahora descubren un panorama nuevo para sus ambiciones orgánicas y, tercios en su delito, tratan de crear una Aviación subdividida,

una sombrilla al servicio particular de cada especialidad de combatientes de superficie. El error es total y, contra él, deberá debatirse la Aviación en paz. Cuando llega la guerra, la hora de la verdad, se deshacen los equívocos; pero entre tanto, el sistema es peligroso y propugnarlo un delito contra la Patria”.

Algo fuerte ¿no? Pero lo grave es que esto se publicase en España en 1951, cuando ya la guerra mundial tenía, de sobra, que haber “deshecho los equívocos”, lo que demuestra un atraso conceptual incubado en prejuicios, a falta, sin duda, de una base más racional de conocimiento.

Volviendo a nuestra Aeronáutica de los años 20 y 30 hay que reconocer que el entusiasmo de sus componentes no era compartido unánimemente tampoco dentro de la Armada. Había una corriente de opinión de que aquélla no correspondía, en términos de eficacia relativa, a los recursos que se invertían en ella y que sería más rentable emplearlos en buques de superficie o submarinos, cuyos éxitos en la primera guerra mundial los revelaron como un arma formidable. Nuestra experiencia en Marruecos no era demostrativa, pues al no haber enemigo naval las operaciones aéreas se llevaron a cabo más o menos indistintamente en conjunción con la Aviación Militar, más numerosa que la Aeronáutica Naval. La enorme dependencia de los factores meteorológicos que tenían los frágiles aparatos de la época y la poca potencia de sus armas no estimulaba fácilmente la imaginación en favor de considerarlos un arma decisiva, pero nuestros pilotos no cesaron de experimentar, dentro de sus limitadas posibilidades, paralelamente a como se hacía en otros países; así en 1927 se hicieron experiencias de guerra antisubmarina con vistas a la detección visual de submarinos en inmersión (cuyo resultado, algo sorprendente, fue la orden de que los submarinos se pintasen de verde, que resultó el color menos visible bajo el agua); en 1929 los ensayos de bombardeo naval sobre el pontón “Cocodrilo” parecieron dar la razón a sus detractores al no conseguirse su hundimiento pese a ser alcanzado varias veces y, como curiosidad, en 1930 un oficial de Marina voló por primera vez en España —y creemos que en el mundo— un helicóptero: se trataba del invento del marqués de Pescara. En 1934 se intentó nada menos que el aprovisionamiento en vuelo, aunque la prueba real no pudo llegar a efectuarse por accidente del *Dornier Wal*, único disponible, que había de actuar de cisterna. Pero ese mismo año las maniobras de la Escuadra pusieron de manifiesto algo revelador: los aviones, con 150 nudos de velocidad, sólo permanecían dos minutos en el campo de tiro de la artillería de los buques; con los métodos de entonces, en ese tiempo el buque debía localizar e identificar visualmente el blanco, dar demora y distancia al telemetrista, calcular los datos de tiro, ordenar la regulación de espoleta y tirar; es decir, que el avión era aún prácticamente inmune a la reacción antiaérea y sólo tenía que aumentar la precisión y potencia

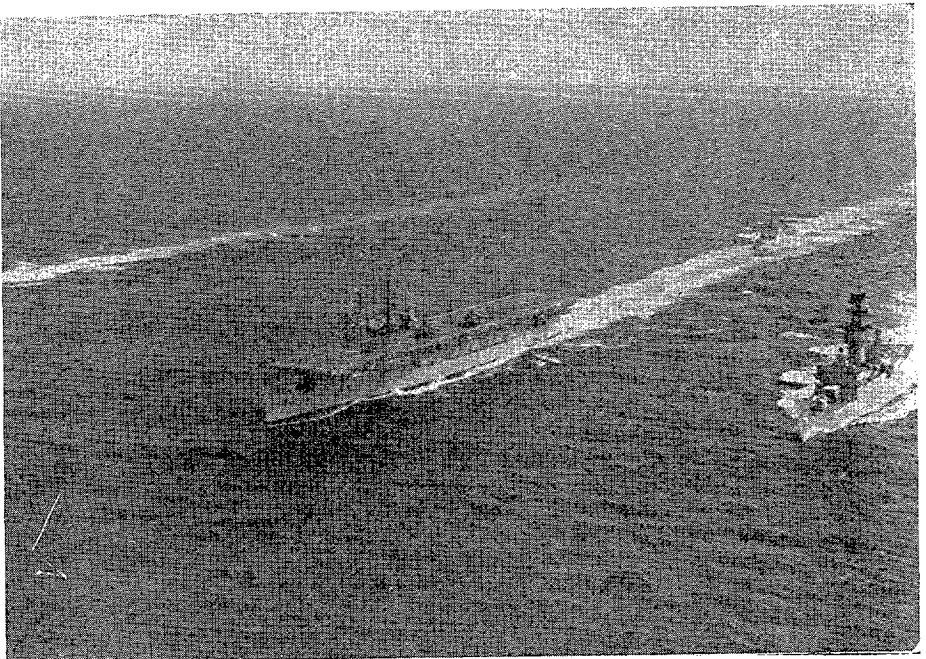
de sus armas para imponerse al adversario de superficie; en esta situación parecía más factible lograr lo segundo a plazo más corto que resolver el problema del tiro antiaéreo, por lo que la amenaza aérea se adivinaba ya muy real. La Aviación Naval estaba casi madura, la Marina había adquirido con ella nuevas dimensiones —principalmente en el factor tiempo— cuando sobrevino el Alzamiento. La campaña 1936-39 acabó con todo ello por razones ajenas a cualquier planteamiento estratégico. Las condiciones atípicas de la guerra no permitieron obtener, más que limitadamente, enseñanzas válidas al quedar la mayor parte del material volante de un lado y el personal más cualificado del otro (o más bien del lado trágico de la muerte, pues la mayoría de los 65 jefes y oficiales de la Aeronáutica Naval que no la sobrevivieron, de un total de 82, fueron asesinados).

Tras la segunda guerra mundial todo parecía claro: los avances técnicos obtenidos durante ella fueron tales que el potencial aéreo no era ya un factor a considerar, sino que había llegado a ser decisivo. En el Pacífico, como es sabido, las aviaciones navales japonesa y americana fueron el arma de combate fundamental en la guerra naval; en las batallas decisivas no sólo no se llegó al combate artillero de superficie, sino que los barcos no llegaron siquiera a avistarse. Por otro lado, las fuerzas navales italiana y alemana, carentes de su propia arma aérea, no recibieron nunca concurso suficiente de sus fuerzas aéreas; en palabras de Brodie su actuación “no tuvo más inconveniente que no encontrarse nunca donde ni cuando hacía falta”. No era sólo que la carencia de buques portaviones les impidiera contar con medios aéreos formando parte integrante de la fuerza, era, sobre todo, la falta de una asignación permanente que permitiera su disponibilidad inmediata. No se pretende, al señalar esto, impugnar la capacidad de la aviación basada en tierra, antes al contrario insistimos en su necesidad haciendo hincapié en que debe estar siempre a punto de intervenir. Pero no en vez de sino además de la embarcada.

Si en otros tiempos podía ser temeridad entablar combate con la artillería de costa amparada en fuertes mucho más resistentes que los cascos de madera de los barcos, no era menos cierto que a éstos no les resultaba difícil mantenerse fuera de su alcance. Afrontar la lucha en condiciones de inferioridad, en términos generales, puede ser una gallarda demostración de valor, pero también darle al enemigo la oportunidad de una victoria fácil que comprometa el resultado final, con lo que podría llegar a ser negligencia punible. Puede establecerse un paralelismo hoy en relación con los aeródromos terrestres. Las posibilidades ofensivas contra tierra dependían entonces de disponer a bordo de cañones más potentes y de mayor alcance que los contrarios: análogamente hoy dependerá de que el grupo aéreo embarcado esté o no en condiciones de imponer su dominio en ese espacio aéreo. La decisión de Spruance, el 6 de junio de 1942, durante la batalla de Midway —se-

gún su propio relato—, de mantenerse fuera del radio de 700 millas de los aeródromos japoneses en la isla de Wake respondió a este prudente criterio puesto que en aquel momento lo importante era conservar la capacidad combativa para enfrentarse al componente naval enemigo; después, Wake y sus aeródromos seguirían estando donde estaban para atacarlos en el momento propicio y con los medios más adecuados, o aislarlos estratégicamente. Porque los aeródromos en tierra, si son insumergibles —aunque no indestructibles— también es cierto que su situación geográfica es invariable y, además, perfectamente conocida. La gráfica similitud de que tal o cual isla o tal o cual península son “formidables portaviones anclados aquí o allá” como recurrentemente suele decirse —con la seducción adicional del señuelo económico— omite decir que son también un excelente blanco que no hay que perder tiempo en buscar para atacarlo. La prenda más valiosa de la fuerza naval es su movilidad, pero su potencial se mide en un espacio tridimensional en, sobre y bajo la superficie del mar.

La aparición del misil hizo creer a muchos que había terminado la era del avión: era el kamikaze perfecto sin pérdida del piloto y podía lanzarse casi desde cualquier embarcación, aunque fuera pequeña. Parecía que iba a volver la “jeune école” de Aube con su “poussière navale”, esta vez erizada de misiles. El libro blanco de la defensa britá-



“... es claro que el buque de superficie no desaparecerá.”

nico llegó a asegurar, en 1957, que los cazas pilotados no tenían ya lugar en el combate aéreo. Pero ha resultado que la aeronave es también la plataforma ideal lanzamisiles: ya no tiene que exponerse sobre la vertical de su enemigo para bombardearlo pudiendo lanzar desde 50 ó 70 kilómetros de distancia (1).

Es claro que el buque de superficie no desaparecerá, cualesquiera que sean los progresos del componente aéreo de una flota. Un barco tendrá siempre mayor permanencia, podrá llevar sensores más potentes y armas más pesadas y será menos dependiente de los factores meteorológicos que una aeronave. No obstante, habrá que considerar si en ciertas ocasiones no será más rentable asignar a aeronaves ciertas funciones que también pueden desempeñar los buques pero que aquéllas puedan cubrir con mayor rendimiento. Siendo limitados los recursos económicos, evidentemente lo que haya que aumentar de una parte habrá que disminuirse de otra y para asumir esto será preciso comprender a la Armada como conjunto de buques y aeronaves, con todas sus consecuencias.

Otro aspecto de gran importancia es la fusión de la informática con la telecomunicación, en lo que ya se llama telemática. Los progresos técnicos en este campo abren posibilidades cada vez mayores a una homogeneización de los medios de combate de manera que todos ellos lleguen a estar entrelazados en una misma red, con un centro de decisión único, capaz de recopilar información de manera continua, fiable y a prueba de contramedidas, de modo que pueda elaborar y transmitir órdenes automáticas en un tiempo mínimo a fin de que el Mando quede desembarazado de los pormenores de la ejecución para poder profundizar en las decisiones básicas con los elementos de juicio más exactos tras una evaluación profunda. Es indudable que para tales sistemas no puede haber barreras orgánicas ni más diferencias en el tratamiento de unos u otros medios que las inherentes a sus especiales características.

Pero el más inmediato futuro, en lo que a nosotros afecta, está en el Grupo de Combate, tema que, desde el punto de vista aeronáutico, trataremos en un próximo trabajo.

Juan GENOVA SOTIL



(A S) (AvP)

(1) En este sentido, el *Sheffield* ha desempeñado en las Malvinas el mismo poco envidiable papel de primera víctima, respecto al avión, que el *Eliat* respecto a las lanchas egipcias en 1967.

LOS DEPORTES NAUTICOS Y LAS CAMARAS HIPERBARICAS DEL SECTOR NAVAL DE BALEARES (1969-1980)

Los deportes náuticos.



El agua como medio deportivo es un descubrimiento relativamente reciente. En nuestros días la juventud se siente atraída por deportes en contacto con la naturaleza (1).

Todos los años aparecen nuevas modalidades deportivas, embriones de hoy que en un futuro apasionarán a las masas. Probablemente las aficiones y los gustos del hombre del año 2000 poco tengan en común con los deportes a los que estamos acostumbrados.

Han aparecido modernos deportes —hijos de la mecánica y del riesgo físico—: submarinismo, caza submarina, *sudf* o *T. D. V.*, tele-esquí, motorismo náutico y fuera borda, y los esquiador náutico y volador náutico que emplean la potencia y la velocidad de una lancha y el esquí para deslizarse o el paracaídas para la sustentación, y, finalmente, el *jet-ski* y *acua-scooter* (2).

Desgraciadamente la siniestralidad es un nombre que va unido al de los héroes y heroicidades deportivas. El propio deportista, a veces, se convierte en portador de muerte.

En nuestros días el hombre, provisto de un equipo relativamente

(1) Ligado a la cultura del ocio aparece el deporte como aplicación voluntaria del ejercicio físico a fines no necesariamente de supervivencia.

(2) En 1973, Nelson Tayler llevó a la práctica su idea de fundir las posibilidades de la motocicleta y la moto de nieve con el fin de poder cabalgar sobre el agua. Nació el hidromoto o moto de agua con sus deslizadores sumergidos que emergen al ser puesta en marcha y acelerar. Con un motor de 50 HP permite el esquí acuático, transportar a dos personas y alcanzar una velocidad de 60 Km/h.

En 1980 nos ha llegado el *Jet Sky*, que permite deslizarse por el agua como si se tratara de un patinete.

reducido, puede evolucionar entre los peces sin depender de la superficie (3).

Infortunio por buceo autónomo.

El buceo autónomo no es deporte que presenta alto riesgo de infortunio (4). Es más, estamos seguros de que, si se efectuase según las precauciones recomendadas, la siniestrabilidad sería prácticamente nula.

En el Sector Naval de Baleares han funcionado cuatro cámaras de descompresión por aire: una en el Polígono de Utilización de Armas Submarinas, de Alcudia (PUAS), otra en la Estación Naval de Sóller y dos en el Destacamento Naval de Porto Pi, de Palma de Mallorca.

La cámara de descompresión instalada en el PUAS procede del desguace de la barcaza BZL-4. Construida por la empresa nacional "Bazán", tiene una capacidad de tres metros cúbicos. En ella se hizo un tratamiento. En la actualidad está fuera de servicio.

La primera cámara de descompresión del Destacamento Naval de Porto Pi, de Palma de Mallorca, era de procedencia inglesa. Con anterioridad estuvo instalada en el buque de salvamento *Alhucemas* y en el Destacamento Naval de Sóller hasta que, en 1973, se trasladó a la capital balear.

El pasado 2 de junio de 1980 llegó al Destacamento Naval de Palma una nueva cámara de descompresión, construida por "Técnica, Estudios y Distribución, S. A.", de Cartagena. Tiene una presión de trabajo de 10 kg/cm cuadrado, con unos volúmenes de 6,36 metros cúbicos para la cámara; 2,54 para la antecámara. Totalizando 8,9 metros cúbicos. Las dimensiones son: 2,5 metros de largo para la cámara y 1 metro para la antecámara. Diámetro, 1,8 metros. Longitud total. 3,5 metros. Pesa 3.000 kilos. Dispone de una batería de oxígeno, teléfono, un compresor de aire comprimido con 2 tanques y 2 metros cúbicos de capacidad a 30 atmósferas y una instalación supletoria de botellas de aire comprimido.

En ella se han realizado cuatro tratamientos de oxigenación hiperbárica con buenos resultados.

(3) En 1970 la investigación subacuática francesa consiguió que un equipo de buceadores realizase, a una profundidad de 225 metros, un trabajo de varias horas previamente programado y una inmersión simulada en cámara hiperbárica a una profundidad de 520 metros, ambas realizadas por el *Comex*.

(4) A los infortunios deportivos podemos dividirlos en accidentes y típicos. Los accidentes son causados por un factor imprevisto, relacionado con el acto deportivo, pero independiente de su técnica. Las lesiones típicas se caracterizan por una uniformidad del cuadro clínico y anatómico y están ligadas a la técnica de ejecución de un determinado deporte.

Casuística de accidentes.

Entre 1969 y 1980 tenemos asistidos y registrados en Mallorca por buceo autónomo, seis defunciones (dos siniestrados fallecidos recibieron tratamiento) y 17 accidentes graves por descompresión.

Los tratamientos hiperbáricos se realizaron:

<u>Lugar</u>	<u>Casos</u>
PUAS	1
Destacamento Naval de Sóller	3
Destacamento Naval de Palma	17
<i>Total</i>	21

en diecinueve deportistas de las siguientes nacionalidades:

- España 9
- Alemania 4
- Suiza 1
- Holanda 1
- Francia 1
- Italia 1
- Bulgaria 1
- Suecia 1

La sintomatología presentada ha sido:

Fatiga anormal	19
Dolor local	19
Parestesias	15
Paraparesias	17
Hiperestesia	9
Parálisis en alguna extremidad	13
Manchas en la piel	6
Disnea	5
Shock	4
Coma	2

En los veintiún servicios prestados de salvamento se han utilizado distintas tablas de descompresión:

Tabla 1-A	4
Tabla 2-A	1
Tabla 3	3
Tabla 4	13

Desde siempre el hombre ha deseado demostrar y medir su fuerza, su rapidez y su habilidad. En nuestros días el deporte ha adquirido consideración de fenómeno social.

Somos testigos del nacimiento de nuevas modalidades náutico-deportivas, como si los deportes practicados hasta hace poco tiempo fueran demasiado experimentados y ligados forzosamente a unos condicionamientos físicos: suelo y graderíos.

Toda comunidad, a lo largo de la historia, ha creado sus juegos. Sin duda el deporte está en relación con el juego y como sustituto del conflicto y la competición.

Unido al deporte, a veces, está, desgraciadamente, la muerte, la destrucción y la autodestrucción. La muerte del deportista en pleno vigor nos parece absurda, en una actividad supuestamente tan gratuita como el deporte. A veces el deportista se transforma en causante de muerte para sus semejantes.

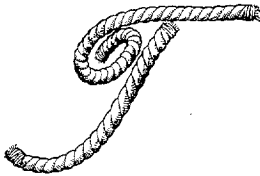
Estamos completamente de acuerdo con Antonio Ribera cuando señala en su libro *La exploración submarina*, Barcelona 1967, que el hombre no es sino un antiguo animal marino emancipado.

El actual interés que el hombre demuestra por la exploración submarina, más que una conquista debiera llamarse un retorno al antiguo seno materno de la mar inmensa y acogedora.

José TOMAS MONSERRAT



¿VESTUARIO PARA LA MAR?



RATE por un momento de imaginarse, amable lector, que está usted montando una guardia de noche, en invierno, con lluvia o sin ella, y con un viento de proa de sólo unos 20 nudos, en el puente exterior de una unidad ligera, como puede ser un patrullero o bien en un destructor en el que por alguna circunstancia tenga que salir al alerón.

Puesto en esta situación ¿Qué prendas *reglamentarias* de abrigo utilizaría usted?

La respuesta creemos que no es tan fácil y en este orden de ideas nos llama la atención la cada vez mayor proliferación de prendas de abrigo no reglamentarias utilizadas como parte del uniforme militar por el personal profesional embarcado, todas ellas, por supuesto, con la autorización del Mando del buque, en uso de sus atribuciones.

El artículo 40 de las Reales Ordenanzas establece que el militar *se esforzará en destacar por la corrección y energía en el saludo y por vestir el uniforme con orgullo y propiedad*. Suponemos que se referirá al uniforme que para cada situación específica y ocasiones se determina en la reglamentación vigente. Ahora bien, ¿cuáles son las prendas de uniforme que debe vestir el oficial embarcado, navegando?

La orden ministerial de 17 de mayo de 1979 (D. O. núm. 117) establece una serie de normas sobre uniformidad en los tres ejércitos, descripción de los uniformes y ocasiones en que debe usarse. El uniforme número 7, el "gris plancha", es el uniforme de trabajo para el servicio normal a bordo pero ¿cabe considerar una guardia en el puente exterior de un barco, sufriendo las inclemencias del tiempo mientras se está navegando, como un servicio igual de "normal" que el trabajo rutinario atracado en puerto? Creemos que no, como también creemos que no ha estado en el ánimo de los legisladores someter al personal embarcado a ningún tipo de tormento físico o prueba de resistencia ante el frío, la humedad, el viento, la lluvia o los rociones de las olas que rompiendo en la proa o en el puente del barco dejan al oficial de guardia calado hasta los huesos o al menos bien necesitado de unos cuantos tragos de coñac.

Ya expresa la citada orden ministerial que los "uniformes de instrucción, campaña y especiales" se ajustarán a sus reglamentaciones específicas y, en efecto, en el tomo 9, publicación II de la Colección de Reglamentos podemos ver, en el apartado "uniformes especiales", los

definidos como “prendas de vuelo” para servicio activo de vuelo (aunque por las indudables ventajas de algunas de estas prendas aquellos que las tienen asignadas también las utilicen para servicio activo a bordo de buques). Podemos ver definidas las “prendas para deportes” y las de “personal en submarinos”. Se citan también los equipos para los alumnos de cursos de educación física en Toledo, de cursos en la Escuela Militar de Montaña de Jaca, de cursos en el Centro de Instrucción de Educación Física (CIEF), de los buceadores de la Armada, de campaña para Infantería de Marina y Unidades de Operaciones Especiales del Tercio de Armada. Sin embargo, por más que buscamos, no encontramos una relación de prendas de abrigo reglamentarias, aunque sea con carácter potestativo, para el personal embarcado.

Existe una excepción: el chaquetón de mar, con sus dos tipos I y II, pero, sin ánimo de polemizar con los expertos en tejidos, fibras y calidad del material y solamente como utilizador de esta prenda nos atrevemos a calificarla como poco práctica y de engorrosa utilización. Además de no ser impermeable ni siquiera a la lluvia, lo cual ya es un grave inconveniente para guardias en el puente exterior de un buque, por el tejido de que está hecho consideramos que limita la facilidad de movimientos, se ensucia con gran facilidad, resiste pocos lavados y en poco tiempo se convierte en una prenda impresentable, rozada, gastada y con un aspecto deplorable.

El uniforme número 7, de trabajo, el “gris plancha” y el chaquetón de mar es todo lo que reglamentariamente puede utilizar el oficial de guardia en el puente, a menos que quiera optar por el uniforme azul, con capote ruso o gabardina azul, prendas a todas luces poco prácticas para una guardia y cuya utilización en la mar traería como consecuencia inmediata la visita al sastre para adquirir una nueva, con el quebranto económico que ello supondría.

Obviamente en no todos los barcos el oficial de guardia debe permanecer necesariamente a la intemperie pero es que por principio creemos que los oficiales de guardia en barcos de puente cubierto, aunque sean amplios y con suficiente visibilidad, deben poder salir al alerón exterior en cualquier momento y permanecer en él el tiempo que sea necesario para realizar alguna maniobra determinada o simplemente en los casos, más frecuentes de lo deseable, en los que la visibilidad desde el interior hacia una dirección determinada se ve reducida por la configuración estructural del puente o por los rociones de las olas que lo alcanzan. Dicho sea esto sin olvidar las permanencias en la cubierta por maniobras o en “babor y estribor de guardia”.

Pero el ser humano, desde la mas remota antigüedad, ha buscado siempre la forma de estar lo más abrigado posible sin perder la agilidad necesaria, la libertad de movimientos que en cada momento le sea necesaria para desempeñar la misión que tenga encomendada. ¿Y a qué nos ha conducido esto? Pues a observar, cada vez con más frecuencia,

a profesionales o incluso dotaciones completas que de forma más o menos "uniforme" vulneran lo establecido en la reglamentación sobre uniformes.

El conjunto de chaqueta y camisa "gris plancha" no proporciona el abrigo necesario en múltiples ocasiones en las que el uso del chaquetón de mar resulta bien excesivo o bien demasiado engorroso, y eso cuando el utilizador dispone de un chaquetón con un aspecto presentable. En ocasiones podemos ver la que podríamos llamar "indumentaria-cebolla", la que utilizan los profesionales, que exteriormente se ajustan estrictamente a la reglamentación vigente, y que está formada por distintas capas de "recubrimiento": la exterior, por supuesto, la chaqueta "gris plancha", debajo de ella y de forma apenas visible, un jersey (no reglamentario), la camisa gris reglamentaria y entre ésta y la camiseta, la camisa de un pijama (sin comentarios).

Actualmente, por las ventajas prácticas que proporciona, es cada vez mayor el uso de jerseys (no reglamentarios) sin chaqueta ni corbata.

Afortunadamente, llevados por una indudable discreción, los profesionales embarcados, a la hora de elegir un jersey con el que abrigarse del frío, suelen elegirlo de color azul marino, si bien dentro de esta voz existe una amplia gama que va desde los reglamentarios para la marinería hasta los confeccionados con el mayor esmero por la siempre sacrificada esposa del profesional de la Armada, y entre estos últimos ya se observa una mayor variedad de acuerdo con la habilidad de la autora y los gustos del utilizador: jersey con cremallera o sin ella, de cuello redondo, vuelto o en pico, con bolsillos o sin ellos, etc.

Algunos afortunados hay que disponen del envidiable Woolly-Pully de la Marina inglesa, que por algo los ingleses han sido durante siglos los "señores de la mar".

Ante lo engorroso que resulta el chaquetón de mar, su sustitución (no reglamentaria) se va decantando hacia el empleo, normalmente, de cazadoras por lo general de la hechura de la cazadora de vuelo reglamentaria para pilotos. Sin embargo, la discreción que se observa a la hora de decidirse por un jersey determinado es menos frecuente cuando se trata de la elección de cazadoras, ya que en estas prendas se observa una diversidad de gustos que va desde los reglamentarios de vuelo utilizados a bordo de los buques por sus afortunados poseedores, a las cazadoras de fibra sintética de colores azul o verde con sus distintas tonalidades, pasando por los muy extendidos chaquetones verdes de la Marina norteamericana. Sobre estos últimos chaquetones basta decir que el afortunado que se adjudica uno procedente de cualquiera de los buques transferidos a la Marina española, no se desprende de él bajo ningún concepto aun cuando en sus sucesivos destinos tenga que mostrar (¿orgullosamente?) marcado en la espalda y con pintura imborrable el rótulo "USS Smith".

Si en un párrafo anterior, al mencionar la “indumentaria-cebolla” citábamos como parte de sus componentes la camisa del pijama ¿qué podemos decir sobre el pantalón? El reglamentario, de tela “gris plancha”, creemos que tapa pero no abriga las piernas por lo que más de uno opta por no deshacerse del pijama al levantarse, recubriéndolo por completo de las distintas capas de prendas reglamentarias y no-reglamentarias (sin comentarios)... a menos que de alguna manera haya podido adjudicarse ropa interior, llamémosle “integral” (sobre todo si ha estado embarcado en buques procedentes de la *US Navy*), que proporciona un magnífico abrigo desde el cuello hasta el tobillo.

Y ya que estamos por el tobillo ¿qué abrigo le proporcionamos a los pies? El calzado reglamentario es el zapato negro de pala lisa. Pueden utilizarse dos o tres pares de calcetines pero esto requeriría tener zapatos de dos medidas. Consecuencia: proliferación de botas de todo tipo, no reglamentarias, a ser posible con forro de piel interior. Claro que pasar frío en las piernas y sobre todo en los pies tiene una ventaja indudable: obliga al oficial de guardia a estar en continuo movimiento, con los beneficios que esto reporta para mantener alerta a toda la guardia, especialmente si es de noche.

Para mantenerse alerta y con la mente despejada nada mejor que tener la cabeza al descubierto, ahora bien, podemos asegurar que en unidades ligeras o incluso en aquellas que operan en zonas con fuertes gradientes de temperaturas entre el día y la noche, llega un momento en que la única idea que permanece en la mente del oficial es que las orejas se le van a quedar heladas. Ni la gorra ni la boina son prendas de abrigo, así que en su lugar nada mejor que utilizar gorros de lana (no reglamentarios) similares a los utilizados en deportes de montaña, casi todos de color azul aunque alguno hemos visto de colores llamativos e incluso con su bola de lana como remate.

Podríamos seguir citando prendas como los guantes, las bufandas, las botas de agua o los agotadores e “inflexibles” impermeables amarillos, pero entonces estas brevísimas consideraciones se extenderían en demasía.

Ante la carencia de reglamentación sobre estas prendas citadas, el profesional embarcado trata de resolver, y resuelve, “su” problema de la mejor manera que puede y no deja de ser paradójico que en vez de recurrir a los almacenes de vestuario de los arsenales o de Suministros Diversos de la Armada, a donde recurre la mayor parte de las veces es a los establecimientos de venta de artículos deportivos, especialmente los relacionados con deportes náuticos o de invierno.

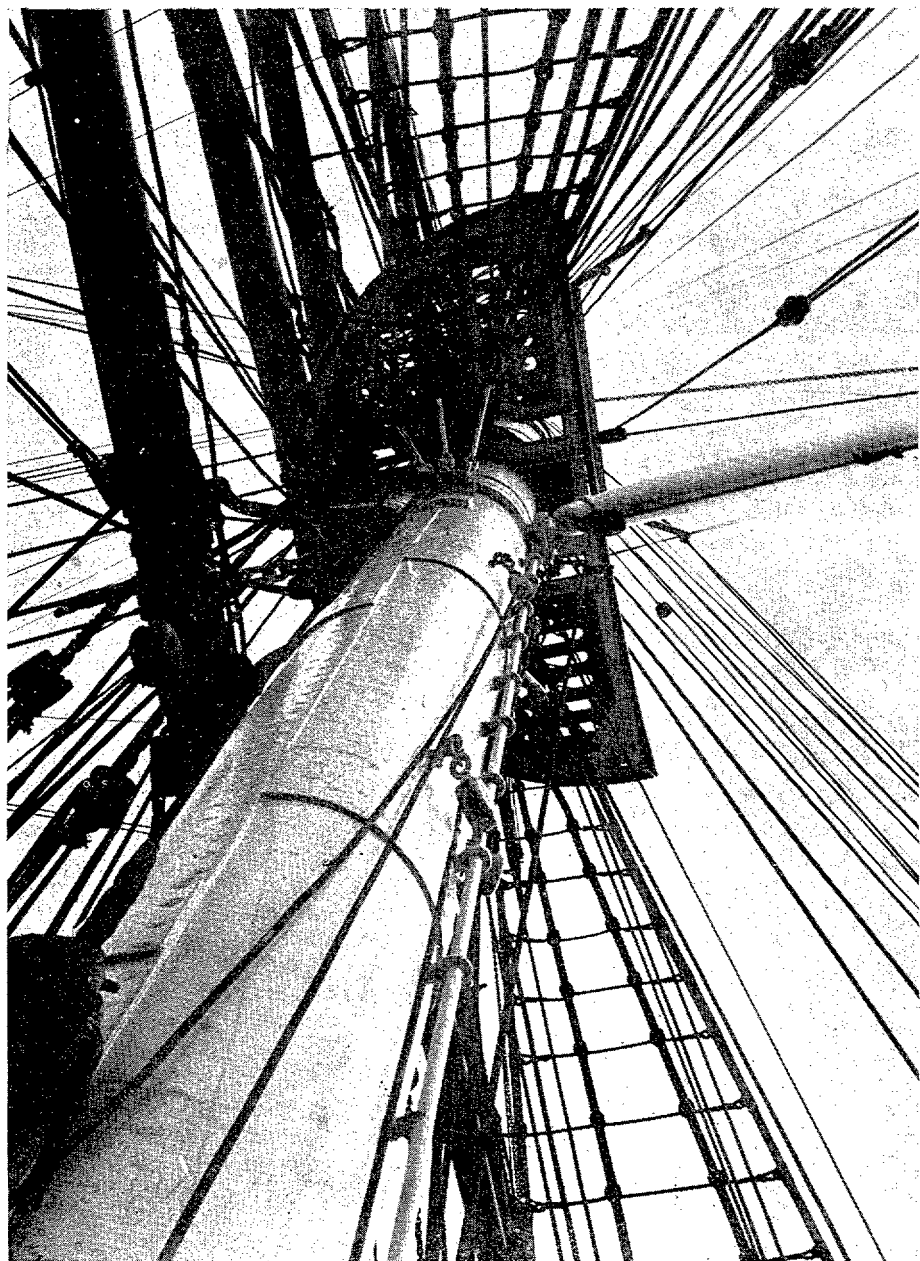
Tiene la Armada un personal especialista en “vestuario”, tiene también un personal utilizador de “vestuario” en la mar, que si bien no es especialista en cuanto a fibras, calidad de material, tintes, etc., sí sabe lo que necesita cuando se encuentra en la mar pasando frío, sabe lo que resulta práctico y lo que por incómodo es mejor no utilizar. Este per-

sonal, al que por lo general nada le obliga a sufrir las inclemencias del tiempo de forma gratuita, procura abrigarse de la mejor forma posible, al margen de la reglamentación establecida, puesto que ésta no existe.

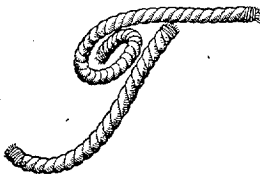
Sin pensar en navegaciones por mares polares, simplemente por los que nos rodean, con sus temperaturas mínimas más frecuentes y sus grados de humedad, sus "estado de la mar", sus lluvias y sus vientos ¿no sería posible establecer un equipo de vestuario para la mar, con carácter potestativo, para el personal embarcado? Creemos que es totalmente necesario, al menos tanto como los equipos especiales antes citados. El personal embarcado no va a estar ni mejor ni peor abrigado, sobre esto ya hemos visto cómo cada uno resuelve "su" problema a su manera, pero sí que se conseguiría eliminar la progresiva "desuniformidad" en la uniformidad de las dotaciones y se mejoraría su aspecto exterior, con lo que esto tiene de reflejo de su carácter disciplinado.

Angel LIBERAL FERNANDEZ





EL O. T. S. R.



ANTO en la Marina de guerra, mercante, o deportiva, la meteorología, a medida que la técnica nos permite hacer o recibir unas predicciones más exactas a corto o largo plazo, es de más utilidad. Bajo el punto de vista del hombre de mar, el tiempo climatológico nos afectará de acuerdo con los objetivos que tengamos que conseguir. El comandante de un buque de guerra tendrá que evitar o por lo menos conocer las zonas y durante cuánto tiempo la mar le va a imposibilitar el utilizar con precisión sus sistemas de armas. El capitán de un barco de pasaje evitará el mal tiempo procurando el bienestar de sus pasajeros. El participante en una regata transoceánica, por el contrario, buscará los vientos duros, evitando las calmas, para hacerse con la victoria.

El Gobierno de los Estados Unidos, en colaboración con su Marina, ha creado un servicio de información meteorológica en la mar, cuyo fin es recomendar al que lo solicite, y de acuerdo con sus deseos, información meteorológica concreta para la zona por la que está navegando.

El OTSR (*Optimum Track Ship Routing*) es un servicio que persigue proporcionar al que lo solicite, una derrota óptima en rutas oceánicas, partiendo de la selección de una derrota antes de la salida del buque y siguiendo con una vigilancia durante la navegación, recomendando diversiones si fuesen necesarias, basadas en una predicción meteorológica a corto y largo plazo de los parámetros que puedan afectar al rendimiento operativo del buque (viento, mar, hielos, nieblas, etc.).

En todos los casos, el OTSR es un servicio que solamente da *recomendaciones*, siendo, por supuesto, responsabilidad del comandante el tomar las medidas o la derrota que crea conveniente. Si éste decide desviarse de la ruta recomendada por cualquier motivo (seguridad, misión SAR, asistencia médica...) deberá informar al OTSR de sus intenciones, que a la vez recomendará una nueva derrota.

Cuándo podemos utilizar el OTSR.

Antes de solicitar el OTSR hay que tener en cuenta lo siguiente:

a) *Distancia*: La distancia entre el punto de partida y el de llegada, deberá ser superior a las 1.500 millas, en aguas no restringidas.

TÉMAS PROFESIONALES

b) *Restricciones geográficas*: Un viaje costero o en aguas restringidas como el Mediterráneo, por ejemplo, no permiten la elección de distintas derrotas y no es compatible con el OTSR. Una excepción a esta restricción son las operaciones de remolque, que sí podrán solicitarlo.

c) *Restricciones operativas*: El tránsito de una *task force*, normalmente no permite una recomendación OTSR, dado que ya la orden de operaciones fija zonas de ejercicios, puntos de R/v, etc. De todas maneras el OTSR sí puede hacer considerar ciertos cambios en lo programado, al recomendar nuevas zonas más favorables para un petroleo, operaciones de vuelo, etc. Por supuesto, en lo que se refiere a la *U. S. Navy* estas recomendaciones son secretas.

Cómo se solicita el servicio.

Una vez que se ha visto que podemos utilizar el OTSR, se solicita mediante un mensaje de petición que se dirige a:

- Para derrotas atlánticas: Fleweacen Norfolk.
- Para derrotas por el Pacífico y océano Indico: Flenumweacen Monterey C. A.

Siempre Flenumweacen Monterey será destinatario de información, cuando se solicite el servicio a Norfolk.

En general, la solicitud de OTSR contiene los siguientes apartados.

- a) Nombre y tipo de barco.
- b) Puerto de partida y ETD.
- c) Destino incluyendo la última fecha aceptable de llegada y si hay que cumplir un calendario.
- d) Velocidad de crucero en nudos. Si la velocidad en algún tramo de la derrota fuese a variar apreciablemente de la media, hay que hacerlo constar.
- e) Calado en pies. Para barcos mercantes deberá incluirse el calado a proa y a popa si existiese alguna situación anormal de trincado.
- f) Cualquier motivo que pueda afectar la selección de la derrota, como, por ejemplo, una carga especial, si es un barco de vela el viento óptimo deseado, etc.

En el cuadro 1 tenemos un ejemplo de solicitud de OTSR.

Recomendación de la derrota.

Cuando en Norfolk o Monterey (también hay sucursales en Honolulu y Guam), se recibe una solicitud OTSR, se recopilan todos los datos y se selecciona una derrota que se envía al solicitante mediante mensaje,

C U A D R O 1

FM SNS JUAN SEBASTIAN ELCANO
 TO NAVWESTOCEANCEN PEARL HARBOR HI
 NAVOCEANCOMCEN GUAM
 INFO FLENUMOCEANCEN MONTEREY CA
 UNCLAS 500

1. REQUEST OTSR/WEAX INFORMATION FROM MANILA TO BANGKOK/SINGAPORE/BOMBAY/APROCHES BAB EL MANDEB STRAIT.
2. SNS JUAN SEBASTIAN ELCANO TOP SAIL SCHOONER.
3. 1 MANILA ETD 200800Z APR 82.
 2 BANGKOK ETA 030100Z MAY 82 ETD 100900Z MAY 82.
 3 SINGAPORE ETA 160100Z MAY 82 ETD 200900Z MAY 82 VIA MALACA STRAIT.
 4 BOMBAY ETA 080300Z JUN 82 ETD 131100Z JUN 82.
 5 BAB EL MANDEB STRAIT ETA 270500Z JUN 82.
4. SOA 6 KNOTS.
5. REQUEST MAXIMUN INFORMATION IN WINDS.
 REQUEST INFO (FREQS. AND HOURS) ABOUT ROUTING COMSTAS FOR MY IN/OUTCOMMING MSGS.

normalmente treinta y seis horas antes de la salida del buque (ETD) y puede incluir incluso una recomendación de cambio de hora de salida.

La derrota recomendada especificará los puntos significativos de cambios de rumbo y el tipo de derrota entre ellos (ortodrómica, costera, etcétera).

El mensaje del cuadro 2 es un ejemplo de recomendación de derrota.

C U A D R O 2

FM NAVWESTOCEANCEN PEARL HARBOUR HI
 TO COGARD RADSTA GUAM.
 INFO FLENUMOCEANCEN MONTEREY CA.
 NAVOCEANCOMCEN GUAM.
 COMNAVOCEANCOMBAY ST LOUIS MS.
 UNCLAS 03148.
 SUBJ: OTSR RECOMENDATIONS JUAN SEBASTIAN ELCANO A.
 SANS JUAN SEBASTIAN ELCANO 050035Z APR 82 NOTAL.

1. COGARD RADSTA GUAM £AST TO SNS JUAN SEBASTIAN ELCANO.
2. IN RESPONSE TO REFERENCE A FOLLOWING OPTIMUN ROUTE RECOMENDED FROM BANGKOK DEPARTURE POINT AS SAFE NAVIGATION PERMITS RHUMBLINE TO 12-45N 100-30E4 TO 104-42E1 DIRECT APROACHES SINGAPORE.
3. GENTLE 7-10KT SAUTHWEST BREEZES WITH 1-3 FOOT SEAS PREVAILS OVER THE GULF OF THAILAND.
4. ON WARD ROUTING TO BOMBAY WILL BE PROVIDED 48 HOUR PRIOR DEPARTURE SINGAPORE.

Parte diario del utilizador.

Todos los días, a 0800 local, el utilizador deberá enviar un parte diario al OTSR, para que el servicio pueda conocer su situación y recomendarle de acuerdo con la meteorología de la zona. Al mismo tiempo recibe información meteorológica de primera mano.

Deberá incluir la siguiente información:

- a) Posición en latitud y longitud.
- b) Rumbo y velocidad.
- c) Dirección e intensidad del viento, en grados y nudos:
- d) Dirección de la mar, en grados.
- e) Dirección de la mar de fondo (Swell), si existe.
- f) Cualquier otra información que se desee incluir.

Si se dispone de medios a bordo, el buque utilizador deberá también mandar los partes SHIP correspondientes a las horas sinópticas, ampliando así la información meteorológica *in situ*.

El último parte diario antes de entrar en puerto deberá incluir la palabra FINAL.

Información meteorológica en claro.

Dos veces al día (mañana y tarde) el OTSR envía al utilizador una predicción meteorológica para su zona para veinticuatro horas con los parámetros más importantes (mar, viento, etc.).

El último parte en claro antes de la llegada a puerto lleva la palabra FINAL.

Mensaje de diversión.

Si las condiciones meteorológicas, una vez en ruta, varían, lo que hace recomendable una nueva derrota, el OTSR manda un parte de diversión, recomendando la nueva derrota y explicando los motivos que obligan al cambio.

En el cuadro 3 vemos un ejemplo de mensaje de diversión.

NOTA.—La derrota prevista en principio era por el estrecho de San Bernardino, al sur de Luzón.

* * *

Como habrán podido apreciar los lectores por los cuadros, a bordo del *Juan Sebastián de Elcano*, en su VI vuelta al mundo, y como am-

C U A D R O 3

FM NAVWESTOCEANCEN PEARL HARBOR HI.
 TO SNS JUAN SEBASTIAN ELCANO.
 UNCLAS 03148.
 SUBJ-OTSER DIVERSION RECOMENDATION JUAN SEBASTIAN ELCANO.

A. SNS JUAN SEBASTIAN ELCANO 012240Z APR 82.
 B. SNS JUAN SEBASTIAN ELCANO 090120 MAR 82 NMO.

1. REENA INDICATES WESTHERLY HEADING APROXIMATION LATITUDE PARALE LIGHT ESCARPADA POINT/LUZON, INVIEW OF CONTINUED PREVAILING FRESH TO STRONG 17-27KT. EAST NORTHEAST BY BREEZES PHILIPINE SEA RECOMMEND RHUMBLINE SAILING NORTH LUZON VIA CAPE BOJEADOR/PORT MATALIVI TO APPROACHES MANILA BAY.
2. RECOMMENDATION INTENDED TO UTILIZE FAVORABLE WIND AND CURRENT WHILE USING LESS POWER AS MAG REQUIRED VIA SAN BERNARDINO STRAIT.
3. UFOTHR AND WEAX SERVICES DESIRED FOR ONWARD ROUTIN TO BANGKOK/ SINGARPORE/BOMBAY REQUEST SEND MESSAGE TO ORIGINATOR ANL NAVOCEANCOMCEN GUAM —INFO FLENUMOCEANCEN MONTEREY CA— IMPREVIOUS MESSAGE FORMAT REF B.

pliación a la información meteorológica recibida por los conductos normales, y, por qué no decirlo, por curiosidad, hemos utilizado los servicios del OTSR desde Honolulu hasta el estrecho de Bab-El-Mandeb (entrada del Mar Rojo), solicitando la máxima información posible sobre vientos, que era, sin duda alguna, lo que más nos interesaba. La información, recibida puntualmente y sin fallar ni un solo día, no siempre era rigurosamente exacta (hasta los meteorólogos norteamericanos se equivocan), sobre todo en zonas de aguas restringidas como el golfo de Siam, estrecho de Malaca, etc., pero no cabe duda que fue de gran ayuda para el oficial de Meteorología a la hora de preparar para el comandante la previsión para el día siguiente.

A su vez, nosotros enviamos puntualmente al OTSR nuestro parte diario y los partes SHIP correspondientes a las horas sinópticas, información que parece ser agradecieron bastante.

Espero que estos apuntes sean de utilidad a los navegantes españoles, en la seguridad de que una buena información meteorológica nos ayuda a alcanzar los objetivos deseados con mayor seguridad y rendimiento.

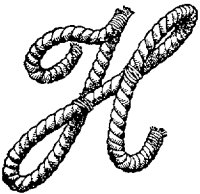
Mario PALAO TABOADA





EL PAGAMENTO DE HABERES POR BANCO E INFORMATIZADO

Antecedentes.



ASTA hace muy poco tiempo la mayoría de las Habilitaciones realizaban el pago en metálico. En la Jurisdicción Central, para dar cumplimiento a un real decreto en el que se obligaba a las empresas a pagar por banco y de esa forma evitar atracos a los portadores de las nóminas, había algunas dependencias que percibían sus haberes bancariamente.

El sistema que se seguía, visto actualmente, era bastante rudimentario. En síntesis consistía en lo siguiente: había una entidad privada de ahorro, que recibía el montante de la nómina. Los habilitados enviaban a dicha entidad un listado mecanografiado en el que se reseñaba a cada individuo su cuenta corriente y la cantidad a entregar (bien por cheque o por transferencia). Se confeccionaban tantos listados como bancos elegidos por los perceptores. La entidad gestora sellaba y rubricaba los listados y certificaba que los ingresos habían sido efectuados. De esa forma el habilitado justificaba que el pago de la nómina se había realizado.

Como he indicado antes, este laborioso sistema, de cuya eficacia en aquel momento no dudo, con los medios informáticos de que dispone actualmente la Armada comenzaba ya a estar obsoleto.

A raíz de una queja del Banco de España, en el sentido de que nuestros habilitados retiraban de sus ventanillas fuertes sumas de dinero, el Ministerio de Defensa ordenó que se diese a la mayor brevedad posible cumplimiento al decreto que disponía el pago de los haberes mensuales por banco.

Inicios.

No quiero profundizar en la fase de la contratación del servicio puesto que fue otro departamento el que realizó las mencionadas gestiones, por lo que desconozco las vicisitudes que atravesaron.

Al CPTDG se le encargó la labor de informatizar dicho pago. Inmediatamente se contactó con el centro de cálculo de la entidad que iba a gestionar el pago.

La experiencia y la información que se tenía de este tipo de pago era nula, de forma que a medida que se avanzaba aparecían situa-

ciones y casos que no se habían previsto al comienzo del trabajo, pero que al final se resolvieron.

Recogida de datos individuales.

En cualquier trabajo informático este es el primer paso que se da y es decisivo para la obtención de las metas que se persiguen. La dificultad de este punto es, en general, la falta de conciencia informática de los individuos.

Para dar este paso se rellenó, por parte de los interesados, un modelo determinado de impreso.

Se dieron tres opciones:

- Cheque nominativo extendido por la entidad gestora del pago.
- Transferencia a cuenta corriente de cualquier banco o caja de ahorros en cualquier lugar de España.
- Transferencia a libreta de ahorro en las mismas condiciones que el punto anterior.

Como dato interesante, la mayoría de los perceptores se han inclinado por el cheque nominativo, no siendo ésta la más cómoda.

Para rellenar los modelos citados hubo, por parte de los interesados, cierto desconocimiento, ya que muchos errores que se originaron en esta toma de datos se podrían haber subsanado: Por ejemplo, en el número de la cuenta hay diez casillas. Hay bancos que emplean menos dígitos que campos hay. En ese caso deberían haber rellenado las casillas de derecha a izquierda y completando las vacías con ceros.

Por el contrario, hay bancos que emplean doce números en sus cuentas, pero de ellos sólo diez son significativos, habiendo gente que, por su cuenta y riesgo, ampliaba el número de casillas. La solución en este caso era ir a su banco y preguntar cuál era el verdadero número de la cuenta.

Todos estos problemas, cuya solución *a posteriori* salta a la vista, surgieron una vez comenzó la recogida de datos.

Otro fallo que hubo fue el de creer que el número de sucursal es el que aparece en la fachada del banco, por ejemplo, urbana 42..., y no el que se pretendía que se pusiese, que es el asignado por el Consejo Superior Bancario a dicha sucursal.

Como anécdota curiosa, una contratada que llevaba quince años en la Armada *no se dio cuenta* de que en la nómina el nombre lo tenía mal y cuando fue a cobrar su cheque nominativo no se lo quisieron abonar, puesto que ella no era *ella*. Hubo que actualizar muchos documentos nacional de identidad que estaban incorrectos.

Recogida de datos por parte de las Habilitaciones.

La Ordenación de Pagos abrió a las Habilitaciones las cuentas del tesoro antes mencionadas como paso previo. El siguiente paso fue colaborar con la recogida de datos, es decir, con el rellenado del impreso. Para ello se les proporcionó un listado ordenado alfabéticamente por bancos y, dentro de éstos, direcciones de sucursal para facilitar la búsqueda de las claves correspondientes a estos dos conceptos.

A la Habilitación General del Cuartel General de la Armada se le dio las claves de bancos y sucursales de todo el territorio nacional y al resto de las Habilitaciones se les envió únicamente las de la provincia de Madrid, para facilitar el manejo de los listados.

Una vez recogidos todos los impresos de su personal, se enviaron al CPTDG. Aquí se grabaron con un diseño de registro que previamente se había creado y se reservó la línea 14 para contener esta información (claves de modalidad de abono, banco y sucursal, si procede, y número de cuenta o libreta, si procede).

Ahora, con el trabajo ya hecho, hubiese sido más fácil el que los habilitados hubieran codificado la línea 14 a la vista del impreso.

De hecho, ahora, cuando embarca un individuo en cualquier Habilitación de la Jurisdicción Central ya se les codifica obligatoriamente la línea 14.

Por otra parte, si alguien quiere cambiar de forma de cobro, o de banco, lo único que hay que hacer es modificar la línea 14.

Entrega de datos por el CPTDG.

Una vez puesto en contacto con el centro de cálculo de la entidad pagadora se acordó enviar la información en un soporte magnético (cinta).

La información se podía presentar de dos formas distintas:

- Diseño de registro propio de la entidad gestora del pago.
- Diseño de registro del Consejo Superior Bancario.

La información que, en síntesis, contiene la cinta por cada Habilitación es la siguiente:

- Registro de cabecera.
- Fecha de envío de la cinta.
- Fecha de emisión de la orden de pago.
- Datos de la cuenta del habilitado (número de cuenta, banco y sucursal).
- Nombre y domicilio de la Habilitación.

- Registros individuales:
 - Código de la operación que se desea.
 - Número de identificación y nombre y domicilio del beneficiario.
 - Datos del abono
- Registro de totales:
 - Suma de todos los importes.
 - Número de individuos.
 - Número total de registros que contenga la cinta.

Una de las dificultades que se encontró fue la de rellenar el domicilio. Dificultad que surgió a la hora de presentar la cinta de retenciones del I. R. P. F. al Centro de Cálculo del Ministerio de Hacienda. En el caso que contemplamos se resolvió poniendo el domicilio de la dependencia a todos aquellos que no tenían codificado en la línea $\phi 3$ su domicilio particular.

Como la Informática es cosa de *meigas*, los programas, siempre que se procesan por primera vez, suelen salir con ciertos errores (como está mandado). Como era de esperar, se cometió un error bastante *pequeño*: la cantidad a abonar, en el registro individual, había que ponerla con céntimos, cosa que la Armada ya no utiliza. Se pasó por alto ese insignificante detalle y cuando se fue al centro de cálculo de la entidad gestora a entregar la cinta de la prueba se encontró con que todos cobrábamos de 2.000 a 18.000 pesetas, aproximadamente, y como afortunadamente han podido comprobar los perceptores, ese *despiste* ha quedado rápidamente subsanado.

Recepción de la nómina.

A los habilitados se les envía, junto con la nómina, un listado. En la columna de *Liq-Corregido* se escriben a máquina aquellos líquidos que varían, dejando el resto en blanco. En el listado está reflejado el código de banco, sucursal y cuenta de cada individuo.

Al final del listado hay una relación de las asociaciones. Para ello se tuvo que dar de alta en la nómina los correspondientes asientos. También se autorizó a dar de alta cuantos asientos considerasen oportunos los habilitados; tales como: Suministros Diversos, Editorial Naval, Damas del Carmen...

En el *Liq-Corregido* referente a las asociaciones se pone la cantidad que se debe transferir a cada una de ellas, con la que desaparece la figura del comisionado de cobros y giros y la carpeta C. Las modificaciones correspondientes se reciben en el CPTDG.

Una vez procesada la cinta se les envía a los habilitados un listado con la cantidad que va a percibir cada individuo. Al final de dicho lis-

tado viene un resumen que coincide con el que la entidad gestora envía a los habilitados: de esa forma se puede detectar con mayor facilidad la existencia de supuestos errores.

Pagamento.

El día en que la entidad se comprometió a efectuar los ingresos, alrededor del 27 de cada mes, se efectúa la entrega de los cheques en las Habilitaciones y estos perceptores firman en un listado que envía la entidad gestora, para justificar la entrega del mencionado nominativo.

Previamente se habían instalado sucursales de la entidad gestora dentro de algunas dependencias de la Armada para facilitar la percepción en metálico de los mismos.

Aquellos que optaron por transferencia reciben en su domicilio, la mayoría, la nota del abono, y lo único que han de hacer es recoger su hojilla de pagamento en la Habilitación.

Sin ánimo de hacer propaganda, aquellos cuya cuenta pertenece a la entidad gestora tienen el ingreso en cuenta el mismo día que se entregan los cheques; al resto les tarda un poco más, dependiendo de la diligencia del banco que ellos, libremente, han elegido.

Para las asociaciones con cuenta en el Banco de España se indicó el código 3.000. En realidad no es éste sino el 9.000, por lo que se transfirieron alrededor de 57 millones de pesetas a un banco privado, que agradeció ampliamente el detalle de generosidad, pero dijo que no eran suyos, por lo que se recuperaron y volvieron a transferirse, esta vez correctamente.

A consecuencia de este fallo hubo algunos habilitados que hicieron talones contra su cuenta del Banco de España y grande fue su sorpresa cuando se enteraron que dicha cuenta está con números rojos.

Conviene aclarar que los descuentos y los haberes de marinería y tropa se transfieren a la cuenta de la Habilitación en el Banco de España.

Justificación del pagamento de la nómina.

Con el certificado y listados de la entidad gestora se han confeccionado los cheques por valor de tal cantidad de dinero y se ha transferido tal cantidad de dinero a tales cuentas. Coincidiendo la suma de ambos conceptos con el íntegro de la nómina.

Desaparece la carpeta C, ya que es la entidad gestora, con su certificado de la transferencia efectuada a la asociación, la que justifica los pagos.

Actualmente sólo hay que recoger la hojilla de pagamento, a excepción de los perceptores por cheque, que la recogen y firman en el listado mencionado antes.

Esto es, en síntesis, la historia y ejecución del pagamento bancario informatizado.

Posibilidades futuras.

Cuando se optó por el diseño de registro del Consejo Superior Bancario se pensó que si alguna vez se quería cambiar de entidad gestora el programa no habría que modificarlo.

Por otra parte, se posibilita el poder realizar el pago por banco informatizado, para cualquier zona marítima, bien grabando el CPTDG el soporte magnético y enviarlo a la entidad escogida, bien utilizando los 8.100 de los CPTDG's de las zonas o bien gestionándolo directamente desde Madrid.

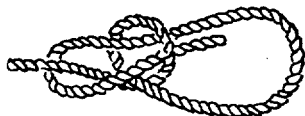
La utilidad del pago bancario aumenta en los buques, ya que no importa dónde esté a fin de mes, que puntualmente recibirán sus ingresos. Que, además, no necesitan pedir anticipos a los intendentes de las zonas para pagar antes de salir a la mar, ni tampoco transferirles a un puerto el importe de la nómina.

En el plano individual el personal de dichos buques no se ve obligado a transferir a fin de mes, si el barco no está en su base, el dinero para los gastos familiares.

También pueden desaparecer las asignaciones familiares, etc.

No quiero entrar en discusiones de si es mejor o peor el pago informatizado, pero en cualquier caso es más avanzado y con mayores posibilidades.

Esteban MARTINEZ SENDRA



NOTA INTERNACIONAL



Líbano: de un Gemayel a otro.

Tenía treinta y cuatro años, una sonrisa ancha y un noble deseo de unificar y pacificar su país, desgarrado por guerras internas, invasiones exteriores y campo de batalla superpuesto. No pudo ser. Bechir Gemayel, cristiano maronita, antiguo alumno de los jesuitas, abogado de profesión, veterano comandante de las milicias cristianas libanesas y presidente electo, cayó un martes negro ante la sede de su partido en Beirut, víctima más que de doscientos kilos de dinamita, de la barbarie y la intolerancia próxima y de la incomprensión o indiferencia lejana. Había anunciado tras su elección su intención de ser “presidente de todos los libaneses”, de “salvaguardar la integridad territorial del Líbano y su soberanía” y de pedir la retirada “de todos los ejércitos extranjeros en el Líbano”. Demasiadas cosas para contentar a todos, y a la tercera fue la vencida, pues el joven presidente electo había salido ileso de dos anteriores intentos en 1979 y 1980.

El futuro del Líbano quedaba de nuevo tras un interrogante pavoroso y la reacción no se hizo esperar. Las fuerzas israelíes, columnas blindadas de sofisticado armamento, penetraron profundamente en Beirut oeste, cortando en dos el camino que atraviesa el sector musulmán, desde la línea divisoria hasta la costa. Y con los judíos de nuevo dentro, el horror de la masacre de indefensos palestinos cuyas espeluznantes escenas han dado la vuelta al mundo. Nunca podrá saberse, o no querrá decirse, la siniestra mano que impulsó los gatillos de las metralletas. El asesinato de Gemayel se atribuye a las facciones musulmanas más radicalizadas, sin descartar a algún grupo palestino extremista rezagado en Beirut; la matanza de palestinos fue imputada en principio a una venganza de las falanges libanesas por la muerte de su jefe, pero, casi de inmediato, se ha visto al menos una complicidad israelí, tachada por una opinión generalizada como incalificable. Hay demasiados intereses

exteriores gravitando sobre el Líbano. Hay demasiada sangre y anarquía sobre un país modélico años ha. Las guerras de fronda lo enmarcaron en la tragedia. Derecha cristiana e izquierda musulmana, irreconciliables en sus actitudes, propiciaron duros años de confrontaciones, y la presencia palestina, cada vez más numerosa, no fue precisamente un arma disuasoria. Después, sirios e israelíes en las esquinas terminaron



Bechir Gemayel, una sonrisa rota.

de completar un cuadro no precisamente edificante, en un Líbano convulso y desarmado paradójicamente, porque a falta de un ejército eficaz, disgregado y extinguido presupuestariamente, cada grupo creó su propia fuerza armada empleada en una guerra implacable, casi tribal. Y la intervención extranjera se movió como pez en el agua.

Pero quizá no esté perdido todo. Quizá haya un resquicio para la esperanza del pequeño país de los cedros, acosado por todos. Un nuevo Gemayel, Amin, hermano mayor del desaparecido Bechir, considerado como menos pro-israelí y menos antipalestino, fue elegido presidente libanés por amplia mayoría de votos. Pocos días antes Camille Chamoun, antiguo presidente, había retirado su candidatura, en un gesto interpretado como un símbolo de buena voluntad,

en un intento de agrupar todas las corrientes políticas libanesas y superar los intentos de división en un esfuerzo unitario. Y con el camino despejado, en un ambiente tenso, reflejo de las trágicas circunstancias en que tuvo lugar la elección, el nuevo Gemayel juró su cargo. “La guerra que otros libran en el Líbano, a expensas del Líbano, debe terminar, y esto sólo lo conseguirá un Estado soberano independiente y fuerte, capaz de salvaguardar las libertades públicas y de conseguir la retirada de todas las fuerzas extranjeras de suelo libanés”, fueron las primeras y alentadoras palabras del nuevo presidente, que de momento —y ello es también dato a anotar— ha conseguido el apoyo de la casi totalidad de las fuerzas políticas libanesas. Pero su posible actitud hacia Israel —contumaz invasora de sus tierras— es todavía una incógnita, que el tiempo se encargará de despejar.

Sobre el telón sangriento de la tragedia colectiva se ha escrito el drama familiar de los Gemayel, digno de un épica antigua o versión mediterránea de la saga de los Kennedy, el problema del Líbano y de su reconstrucción se plantea con toda su crudeza. La pequeña y hermosa república, invadida, repartida y arruinada, tiene derecho a encontrar una paz duradera que la permita reincorporarse al quehacer cotidiano de una esperanza cierta.



Oriente Medio: entre la cumbre de Fez y el plan Reagan.

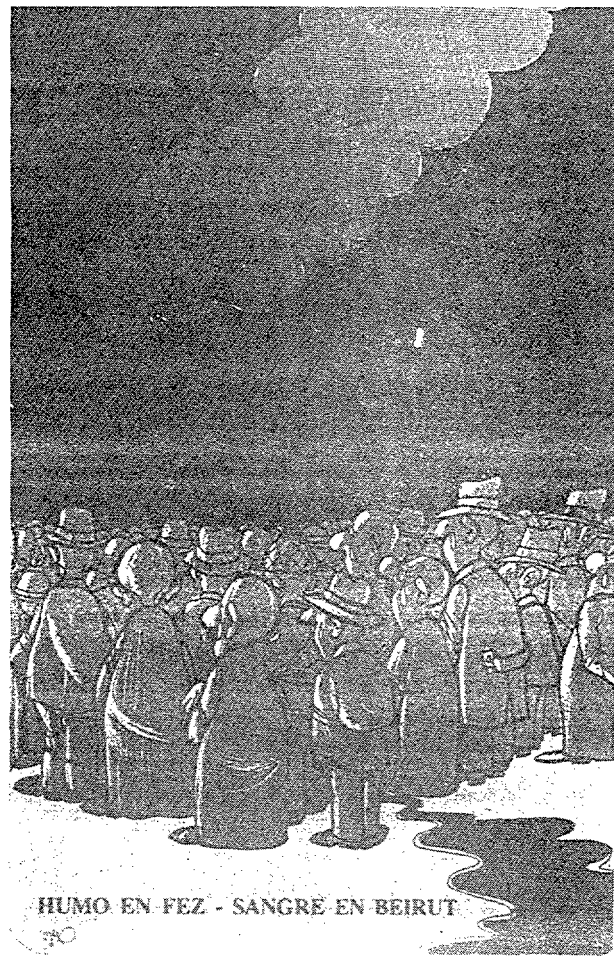
Los teletipos dieron escuetamente la noticia, ensanchada más tarde por las opiniones y análisis de los comentaristas políticos. Los jefes de Estado de los países árabes, asistentes a una conferencia “en la cumbre” en la ciudad marroquí de Fez, en la primera semana de septiembre, habían llegado a un acuerdo, por unanimidad, sobre un plan respecto al Oriente Medio. Fuentes próximas a la conferencia señalaban que el plan se había basado en las propuestas de Túnez y Arabia Saudí; la primera de ellas asentada en la resolución de las Naciones Unidas de 1947 de crear Estados independientes árabe y judío en lo que era entonces territorio palestino bajo el dominio británico, resolución que no se cumplió nunca, dicho sea de paso; mientras que el plan de Arabia Saudita, al que ya se opusieron los países árabes “partidarios de la línea dura” cuando fue formulado el pasado año, reconoce implícitamente el derecho a la existencia de Israel dentro de sus límites fronterizos anteriores a 1967.

De esta reunión de Fez pueden extraerse consecuencias de primera mano. La primera de ellas, que es evidente que el camino de unión entre los árabes parece más despejado. El mayor número de representantes que en la ocasión anterior (las delegaciones han sido muy nutridas) y el hecho de que el presidente sirio Hafez el Assad se haya sentado

en la misma mesa que su irreconciliable enemigo el presidente iraquí, Saddam Hussein supone un éxito notable en las circunstancias presentes, como igualmente la presencia del jefe de la OLP, Yasser Arafat, que no estuvo en noviembre. Naturalmente, no todo ha sido orégano en el monte y los debates del hotel "Bahía" fueron agitados e impregnados

de fuerte carga de apasionamiento pero el hecho es que los países que propugnaron en noviembre pasado actitudes más radicales, o no quisieron estar presentes en la reunión, han participado ahora y han dialogado sobre líneas calificadas como moderadas en un nuevo plan de ataque.

El llamado plan Fahd, hoy rey de Arabia Saudí, se presentó, en su momento, como una forma de llamamiento a los Estados Unidos y a Europa occidental, y y en sus aspectos principales proponía la retirada de Israel de todos los territorios árabes ocupados en 1967, incluida la parte árabe de Jerusalén; el desmantelamiento de todas las colonias creadas por los judíos en los territorios ocupados de



Una caricatura que se comenta sola.

Gaza, Cisjordania y Golán; la garantía de acceso a los lugares santos de todas las religiones en Jerusalén; el reconocimiento del derecho del pueblo palestino al retorno a sus tierras; la creación de un Estado palestino, con Jerusalén como capital; el reconocimiento del derecho de todos los Estados de la región a vivir en paz —punto este importante,

ya que lleva implícito el reconocimiento de la existencia del Estado de Israel por los árabes y de un Estado palestino por los judíos— y otras imposiciones secundarias. Es de suponer que la reacción judía al conocer la propuesta arábiga estuviese próxima a la carcajada, ya que invade un campo que para el sionismo es irrenunciable. Sin embargo, la tesis presentada por la delegación tunecina parte de una posición más antigua; la decisión aprobada en su tiempo por la ONU, y de la que como se ha dicho no llegó a materializarse, de la creación de dos Estados, uno palestino y otro israelí, en los territorios del antiguo mandato británico; plan también de escasos visos de aceptación por parte de Israel.

Una tercera vía de mediación en el problema la ha propiciado el presidente norteamericano Ronald Reagan con su plan de paz para Oriente Medio, que de inmediato irritó sobremedida a Menahem Begin, aunque en contrapartida fuese considerado como portador de “ciertos aspectos positivos” por Yasser Arafat. Pero lo cierto es que el plan ha sido recibido con satisfacción en todas partes, menos en dos, que son las que realmente pueden influir en su aceptación o su rechazo; los israelíes, que ya han hecho pública su postura de rechazo, y la línea más dura árabe (las ideas de Reagan encontraron desde el principio la comprensión de la Arabia Saudí y también de Egipto) que lo ha ignorado, adelantando su propio plan, que sólo reconoce a Israel y defiende la creación de un Estado palestino, a lo que Reagan se opone.

La inquietud oficial americana ante la reacción de los principales protagonistas es comprensible, y de hacerla patente se ha encargado el secretario de Defensa Schultz, en una serie de exposiciones y discursos sobre el plan de su presidente, que va sólo hasta una autodeterminación palestina dentro de una Cisjordania asociada a Jordania. Pero Hussein no quiere correr más riesgos en su impuesto papel de garante de los palestinos, y aceptará ese papel sólo si la Liga Árabe —y no el presidente Reagan— se lo adjudica, lo que hasta ahora no ha sucedido. Porque volviendo a la reunión de Fez, allí ha quedado claramente expuesta la posición de que el que habla por los palestinos es solamente Arafat. El plan Reagan se ve así en peligro por ambas partes, aunque en cualquier caso tenga ya un aspecto positivo, el de valer como clarificador.



<p>Elecciones en Europa: socialistas, en Suecia; conservadores, en Holanda.</p>
--

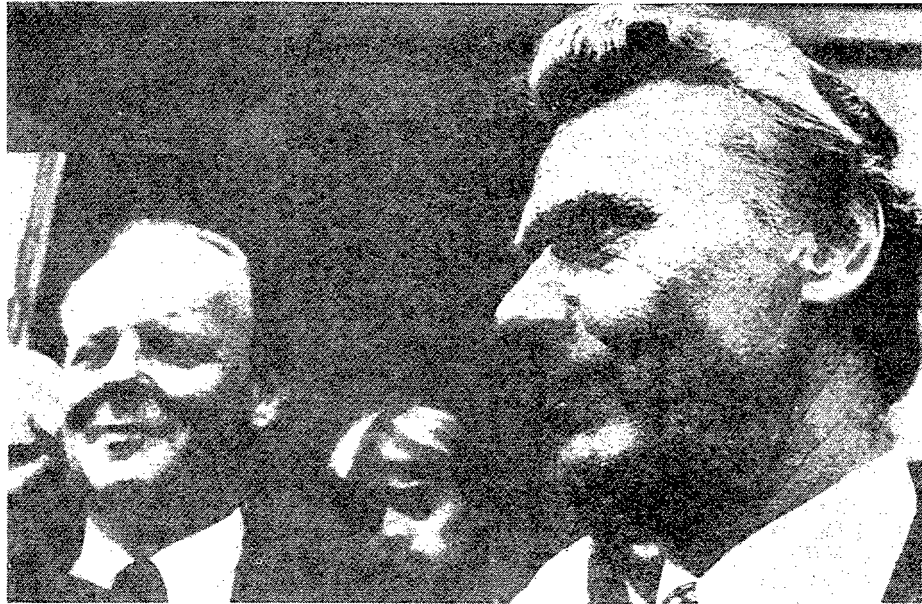
El equilibrio en la actual política europea parece decantarse en dos últimos ensayos electorales: Mientras que en

Suecia vuelven los socialistas de nuestro viejo conocido Olof Palme, esta vez condicionado con un fuerte apoyo comunista, los conservado-

res holandeses llegan al poder, al frente de una coalición cristiano-demócrata-liberal. Es la ley de las compensaciones.

En Suecia, los resultados preliminares dieron al bloque socialista 186 escaños frente a los 163 logrados por los partidos burgueses, con lo cual los primeros lograban así más escaños que sus tres antagonistas juntos. Y como la izquierda comunista obtenía 20 votos, el giro a la izquierda del país nórdico es evidente, siendo los dos partidos del anterior gobierno, el centro y los liberales, los grandes derrotados en estas elecciones. El partido liberal, sobre todo, ha perdido casi la mitad de los escaños parlamentarios que poseía, y por otra parte, ninguno de los pequeños partidos moderados lograron alcanzar el cuatro por ciento necesario para tener representación en el Parlamento.

Los socialdemócratas de Palme jugaron fuerte sus bazas ante las elecciones. Los fondos de los asalariados fueron el tema dominante en los últimos debates de la campaña electoral. Los socialistas hicieron frente con éxito a una agresiva campaña del bloque burgués en relación con este controvertido proyecto del fondo de asalariados, y lograron convencer más que sus oponentes. La realidad es que están mejor situados que los partidos de derecha para hacer aceptar a los sindicatos y a los trabajadores los sacrificios de una política de restricciones en los gastos públicos y una mayor austeridad general, porque, a pesar de que Suecia es uno de los países menos perjudicados por la crisis económica, el porvenir no se presenta de color de rosa precisamente. El regreso de Palme al



Poul Schluter, jefe conservador, al frente del Gobierno danés.

puesto de primer ministro, tras seis años de gobierno conservador, estará rodeado de serias dificultades, y existe la gran incógnita a despejar de hasta dónde llegará en la implantación de sus fondos del asalariado, que según una encuesta previa a las elecciones, "sólo cuenta con el apoyo del 15 por 100 de los votantes". La declaración de intenciones del nuevo gobierno será, por tanto, un factor clarificador.

En el otro platillo de la balanza, veinte partidos políticos holandeses, de los que sólo diez estaban representados en la asamblea saliente, participaron en el escrutinio de las últimas elecciones en el país de los tulipanes. Holanda, después de la crisis del pasado año, estaba gobernada por una coalición de centro-izquierda, inviable ya tras el resultado de los comicios, porque no respondía a los deseos de los holandeses ni es factible la coexistencia entre socialistas y liberales de la derecha, dada la oposición visceral entre los puntos de vista relativos a la política económica y al polémico despliegue de los euromisies de la OTAN en Holanda. Naturalmente, Van Agt ha recibido el nuevo encargo de formar gobierno tras los resultados de las urnas, pero esta vez será el primer ministro de un gobierno mayoritario de centro-derecha, en vez de un gabinete minoritario de centro-izquierda. Con ello dispondrá de una mayor libertad de acción para afrontar los problemas económicos y sociales planteados en Holanda desde hace dos años, y sin resolver por la sucesión de gobiernos de centro-izquierda, en los que los socialistas hicieron prevalecer sus tesis sobre las conservadoras.

Con la imagen de un nuevo gobierno conservador en Dinamarca —sin que hayan sido precisas elecciones para ello— se completa el cuadro. Tras diez años de gobierno, el socialista Anker Joergensen presentó su dimisión a la reina Margarita, y la solución de la crisis ha sido espectacular. Al encargarle constituir el nuevo gabinete a Poul Schlüter, se da la circunstancia de que por vez primera desde 1901 es un conservador el que figura a la cabeza del gobierno. De todas formas, Joergensen no ha querido utilizar el recurso de apelar a nuevas elecciones anticipadas, no sólo por la corta distancia con las anteriores, sino también porque la derrota encajada hubiera sido aún mayor. Y ahora con los diputados del bloque conservador y el eventual apoyo de las formaciones menores, Schlüter se dispone a encarar la aventura de una nueva imagen de gobierno, al que la coalición minoritaria en el Parlamento le puede crear alguna complicación que otra.

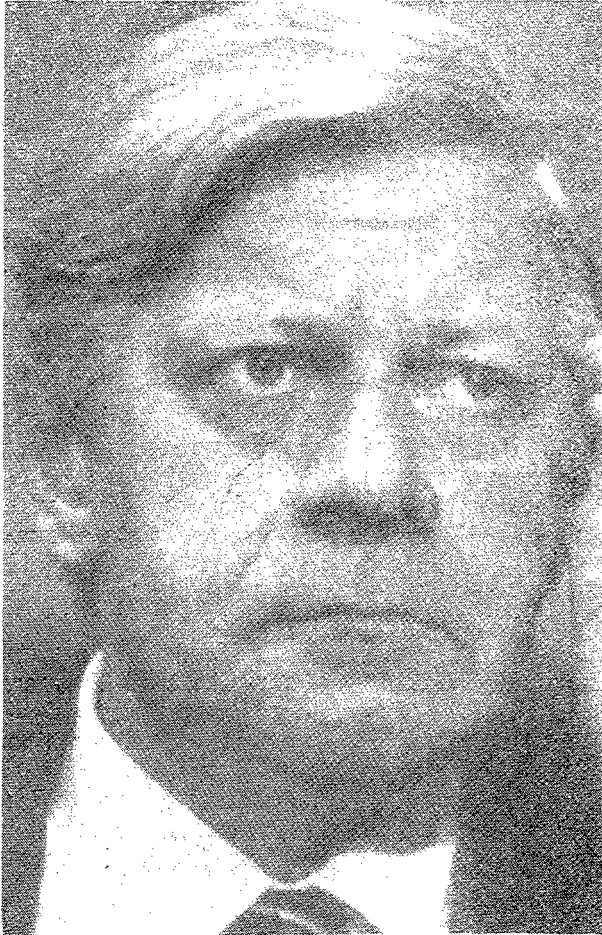


**República Federal Alemana:
el fin de una coalición.**

Con la dimisión de los ministros liberales (FPD) del gabinete federal alemán se ponía fin a trece años de coalición socialdemócrata-liberal y

ocho años de gobierno del canciller Helmut Schmidt, renqueante en sus intentos de hacer llegar una coalición muy tocada del ala desde hace

casi dos años, hasta las elecciones de 1984 al Parlamento Federal (Bundestag). En un discurso cargado de directas acusaciones para sus aliados, Schmidt anunció la imposibilidad de seguir adelante en las tareas de gobierno conjuntas, pues su capacidad de maniobra se veía fuertemente limitada por la falta de claridad de los liberales en cuanto a su fidelidad



Helmut Schmidt, adiós a las cavilaciones.

al programa de gobierno de coalición. De esta forma —y sin tenerse que recurrir a unas elecciones generales que se preveían desventajosas para todos—, el presidente de la Unión Cristiano Demócrata (CDU) y jefe de la oposición de la República Federal Alemana, Helmut Kohl, se convierte virtualmente en el nuevo canciller del país, a falta sólo de una elección de fórmula conveniente.

La caída del gobierno del canciller Schmidt pone fin a trece años de política socialdemócrata - liberal de apertura al Este, de reformas sociales, de estabilidad del marco, de liberalización de las costumbres y de dura lucha antiterrorista, que han convertido actualmente a la RFA en uno de los países europeos más segu-

ros. El presumiblemente canciller del relevo, Helmut Kohl, se encuentra, pues, ante la continuación de una tarea importante y a la que tendrá que dedicar no pocos esfuerzos de imaginación y horas de trabajo. Su biografía también es prometedora. Nacido el 3 de abril de 1930 en el Estado de Renania-Palatinado, estudió Derecho, Ciencias Políticas,

Comercio y Retórica, comenzando en 1954 su carrera política como líder de las juventudes cristianodemócratas de la RFA, para en 1955 entrar como miembro de la dirección del CDU en el Estado de Renania-Palatinado y cuatro años más tarde ser elegido parlamentario en este Estado federado. Desde 1960 hasta 1967 desempeñó sus funciones como consejero de la dirección del CDU y en 1969 accedió al presidium del mismo al Parlamento de la RFA, ocupando además el cargo de jefe del gobierno del Estado federado Renania-Palatinado. Elegido en 1973 líder del CDU en el Congreso federal, para ser presentado dos años después como candidato democristiano a la cancillería, y en 1976 es nombrado presidente de la fracción CDU-CSU en el Parlamento federal, cargo que ha desempeñado hasta los momentos actuales, en los que se le da como posible sucesor de Schmidt.

Seis cancilleres se han contabilizado desde la proclamación de la República Federal Alemana el 23 de mayo de 1949, dando por hecho de que este último número será el de Kolh. Cuatro demócratas cristianos y dos socialdemócratas. El primero de todos, el histórico Konrad Adenauer gobernó de 1949 a 1963 y fue el canciller de la "reconstrucción". Durante su mandato, la RFA se adhirió a la Comunidad Europea y a la OTAN. Alemania adquirió su soberanía total, reanudó relaciones diplomáticas con la URSS y estrechó lazos con Francia. Le siguió Ludwig Erhard, antiguo ministro de Economía de Adenauer, que en su mandato, desde 1963 a 1966, recibió el sobrenombre de "padre del milagro económico", retirándose tras la ruptura de la coalición por parte de los liberales. Su relevo fue otro hombre de su partido, Kurt-George Kiesinger, que desde 1966 a 1969 gobernó la gran coalición cristianodemócrata-socialdemócrata. Durante su mandato, su ministro de Exteriores Willy Brandt trazó las líneas de la "ostpolitik", y desde 1969 a 1974 sería el primer canciller socialdemócrata a la cabeza de una coalición con los liberales, firmándose durante su gobierno el acuerdo cuatripartito sobre Berlín y el tratado de no agresión con la URSS y Polonia. Dimitió a consecuencia del asunto Guillaume y fue sustituido por el actual Helmut Schmidt, que continuó con la política de distensión y amistad con EE. UU., y que ha tenido al final de su gestión una política económica discutida, que acaba de provocar la ruptura con los liberales de Genscher.

Y así las cosas, el camino parece expedito para que Helmut Kolh redondee el número de la media docena de cancilleres desde el nacimiento de la RFA y su integración en la Comunidad de naciones libres. La sustitución habrá de producirse automáticamente tras que el nuevo canciller reciba el nombramiento de manos del presidente de la República, Cartens. Se produce el relevo sin que en ningún momento haya vacío de poder. Se va un canciller socialdemócrata y llega para sustituirle un canciller demócratacristiano, con la garantía del normal funcionamiento de las instituciones, por encima de diatribas y apasionamientos.

Moscú: visita de Indira Ghandi.

Aparentemente todo ha ido muy bien en la reciente visita de la primera ministra hindú, Indira Gandhi, a la Unión Soviética, y las principales agencias de Prensa se han hecho eco de las cordiales conversaciones que ha mantenido en el Kremlin con los dirigentes soviéticos, porque el segundo país más poblado de la tierra es ahora, después del Vietnam, el primer amigo soviético en Asia, y la amistad especial entre Moscú y Nueva Delhi puede salir aún más reforzada de esta visita.

¿Qué ha ido a buscar la señora Gandhi a la Unión Soviética? Es evidente que a la India le preocupa, y no poco, la situación de sus fronteras con China y Pakistán, y que habrá sido tema central en las conversaciones. En el Tíbet, según datos aparecidos en la Prensa hindú y recogidos en los medios soviéticos, funcionan ya nueve bases aéreas y quince radares, y las Fuerzas chinas cuentan con medio millón de hombres equipados con misiles de alcance medio; y en cuanto a Pakistán, que construye su bomba nuclear y no ha renunciado a sus pretensiones sobre Cachemira, constituye un enemigo tradicional de la India. Y esta temática habrá estado más, lógicamente, sobre el tapete que la situación en Afganistán —valga el ejemplo—, problema sobre el que algunos observadores esperaban roces verbales y que sólo ha sido tocado brevemente en las conversaciones, ya que ni es del agrado de los soviéticos ni ofrece excesivo interés para la India, más preocupada, como se ha dicho, con la situación de sus fronteras con China y Pakistán.

Apoyando plenamente las tesis soviéticas sobre el desarme y la distensión, y sin que hayan faltado los más cálidos elogios al jefe del Estado soviético, Leónidas Breznev, el bagaje de vuelta de Indira se ha visto agradablemente incrementado de promesas complacientes, muy en juego a su papel de aliado sumiso.



OTAN: el área iberoatlántica al mando de la Armada portuguesa.

Por primera vez desde la creación de la OTAN en 1949, Portugal —país creador de la Alianza Atlántica— asumirá la jefatura

de un importante mando, ya que será la Armada portuguesa la encargada de desempeñar la comandancia general del área iberoatlántica de la Organización (Cinciberlant), con sede en Oeiras, en las afueras de Lisboa. Dicha área estaba bajo el mando Iberlant, dependiente del mando supremo, con sede en Norfolk (Virginia), y era desempeñado por un almirante norteamericano, pero con su elevación a jefatura de mando propio, el Iberlant se convierte, ajustándose al sistema de no-

menclaturas de la OTAN, en Cinciberlant, y la transmisión de poderes al almirante portugués Elías Da Costa, nuevo titular del mismo, fue realizada con las solemnidades de rigor en presencia del jefe de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas lusas, general Melo Egidio, del viceprimer ministro y ministro de Defensa, Freitas do Amaral, así como del comandante supremo aliado en el Atlántico, almirante Harry Train, y los representantes diplomáticos de los dieciséis países que integran la Alianza Atlántica.

Desde ahora Portugal tendrá a su cargo la importante responsabilidad, conforme a sus deseos, de un área cuya importancia es fundamentalmente geográfica, por tratarse de una encrucijada a través de la cual pasa gran parte del petróleo destinado al norte de Europa, además de servir de "contacto del mando aliado del Atlántico con el mando aliado de Europa, cuya frontera común es el estrecho de Gibraltar". Pero hay algo también muy necesario de tomar en cuenta: Con la incorporación de España a los sistemas defensivos de la OTAN, el Cinciberlant tendrá la responsabilidad de la defensa de las costas atlánticas de España, concretamente las provincias de Cádiz y Huelva y el archipiélago de las Canarias, coincidente así con las aspiraciones lusas, que desde que se comenzó a hablar del ingreso de España ha pretendido que sus fuerzas armadas se vuelquen hacia la defensa del Atlántico, manteniendo el cordón umbilical de la OTAN con el mando supremo de Norfolk, mientras que las españolas se orientasen hacia el Mediterráneo, con una jefatura de mando dependiente del mando supremo de Bruselas. Esta idea, mantenida constantemente y divulgada en publicaciones militares o estratégicas lusitanas, se ha visto por tanto, convertida en realidad (1).

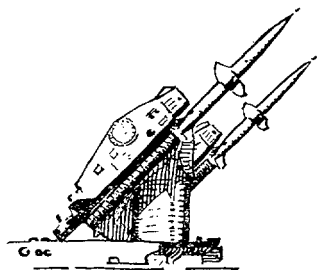
¿De qué manera debe asumir la Armada portuguesa el mandato de sus nuevas responsabilidades? En principio, la misión de la jefatura de mando encomendada a Portugal es de vigilancia en todo momento y en época de paz de planificación y ejecución de ejercicios y proyectos para operaciones en caso de guerra, disponiendo para ello de un centro de comunicaciones y un centro meteorológico exclusivo, y sólo en ejercicios tácticos o en caso de guerra el Cinciberlant tiene el mando directo de tropas, limitándose el resto del tiempo a coordinar las actividades de vigilancia ejercidas por los países miembros de la Organización que se hallen dentro de su zona de responsabilidad.

Para algunos expertos, las nuevas responsabilidades atribuidas a las Fuerzas Armadas portuguesas dentro de los esquemas de la OTAN tropiezan con la falta de armamento moderno y, sobre todo, de unidades

(1) En 1979, la "Revista Militar" de las Fuerzas Armadas portuguesas ya publicaba un interesante trabajo del brigadier Mario Firminio de Miguel titulado "Portugal a Espanha e a NATO", en el que se abundaba en las teorías recientemente sostenidas por Portugal para lograr su objetivo

navales, siendo esta carencia de medios, y la necesidad de que Portugal reciba ayuda económica de la OTAN para la puesta al día de sus efectivos militares y navales, la base de las conversaciones mantenidas por el jefe del Estado Mayor de las Fuerzas Armadas lusas con su colega norteamericano durante una rápida visita que éste realizó a Lisboa.

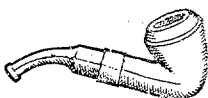
J. C. P.



MISCELANEA



21.017.—Contraseñas.



La Compañía General de Tabacos de Filipinas, fundada en 1881 y hermana de la Compañía Transatlántica, tenía para sus buques contraseña igual a la de ésta, pero con fondo rojo; y la Tabacalera SS. Co., que fue a su vez filial de la General de Tabacos de Filipinas, cruzó la de ésta con una franja diagonal blanca de derecha a izquierda.

Existió otra naviera a fines de siglo con contraseña parecida a la de Transatlántica y era la llamada "La Bandera Española", de Manuel María Arrótegui, que tenía una línea de carga y pasaje desde Liverpool a las Antillas. Sobre fondo negro llevaba un disco y en él campeaban los colores de la antigua bandera mercante española.

R. G. E.

21.018.—Colonos.



No todos los españoles que marcharon al Nuevo Mundo en los primeros años del descubrimiento eran aventureros ambiciosos, proclives a destripar y descuartizar indios —como se propala en los libelos de la *Le-yenda negra* y alguna que otra historia amañada para desprestigiar la obra española— sino que desde un principio hubo el propósito de enriquecer los descubrimientos mediante proyectos de desarrollo y auténtica colonización de las tierras incorporadas a la Corona.

El 23 de mayo de 1493, con vistas a incorporarlos a la segunda expedición de Colón, los Reyes Católicos promulgan un cédula ordenando a Fernando de Zafra que busque *veinte hombres de campo, para que después que en las dichas islas sea llegada el armada descubran la tierra, porque en poco tiempo lo sabran ellos hacer me-*



...jor que otros, é que asimismo vaya un hombre que sepa hacer acequias (...) á los cuales se les pagará á treinta maravedis de sueldo al día, é mas el mantenimiento de sus personas, los cuales vayan á Sevilla para veinte de Junio que viene, á donde hallarán al Almirante don Cristóbal Colón é don Juan de Fonseca, é hagan lo que los dichos Almirante é D. Juan de Fonseca de nuestra parte les dijeren é mandaren.

R. C.

21.019.—Queja.



Unidas en alianza ofensiva - defensiva las repúblicas de Chile y Perú, año 1866, la situación de nuestra Escuadra era por demás precaria: “Desde Magallanes hasta Guayaquil, es decir, en una extensión de 3 a 4.000 millas, no quedaba un solo puerto donde la Escuadra española

podiera abastecerse de elemento alguno de subsistencia o de guerra... Ni el tesoro, ni las fuerzas marítimas de España podían sostener por algún espacio considerable de tiempo una guerra semejante...”, de esta forma se expresaba un escritor peruano.

Para colmo, muchos periódicos españoles contribuían con sus artículos “á infundir mayores alientos y soberbia á los pueblos americanos”; a estos se refería el brigadier don Casto Méndez Núñez, lamentándose de ello, en una comunicación reservada se expresaba así: “El Gobierno de Chile á no dudarlo conoce la escasez de nuestros recursos y no cederá en nada á nuestras exigencias, teniendo parte no pequeña en ello el convencimiento en que está de que la Hacienda de España se halla en tal estado, que no le permite sostener una campaña tan costosa como sería preciso, convencimiento que viene á fortalecer la prensa española de todos, absolutamente de

todos los partidos. Cuanto hace la oposición, se ocupa de este asunto de una manera que coloca á nuestro crédito por los suelos, y en términos que no pueden dejar lugar á dudas; por lo que no ven en nuestro país más que motivos para deprimirle y escarnecerlo”.

Exactamente igual ocurriría años más tarde, cuando Cuba y Filipinas, en 1898.

J. F. G.

21.020.—Menorca.



Como continuación de la miscelánea 20.986, en la que una

vez más tratábamos de don Juan de Silva, Conde de Cifuentes, gobernador y comandante general de Menorca, añadimos ahora que al bando de 13 de mayo de 1782, sobre la situación de la marinería en aquella isla, siguieron en el mismo mes, días 14 y 15, dos. El primero de éstos ordenó a los capitanes de los puertos de Ciudadela, Fornells, Cala-Caufa (Alcaufar) y Mahón *“tengan riguroso cuidado de no dexar desembarcar a polizón o pasajero que viniere en cualesquiera embarcaciones que aportasen a no ser para presentármelo y dar razón de quienes son; ni permitan embarcar ni desembarcar por ninguna de las otras calas de la isla a persona ni cosa alguna, según se halla establecido en bandos anteriores atendiendo a la muy suficiente proporción que tienen para hacerlo en los quatro puertos referidos.*

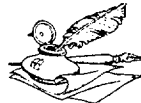
Aunque don Juan, único nombre de pila pese a posibles trueques de copistas, solía firmar *Conde de Cifuentes* puso en la cabecera de dichos bandos trece apellidos (Silva, Pacheco, Girón, Ruiz de Alarcón, Meneses, Ayala, Orellana, Zapata, Alvarez de Toledo, Pa-

dilla, Gaytán, Monte-Mayor y Fernández de Córdoba). Unos investigadores le citan con su primer apellido, y así figuró en dos inscripciones latinas, mientras que otros difieren en el segundo (Pacheco, Meneses o Rabbatta) justificadamente, según el documento utilizado.

El XIV Conde de Cifuentes y IV Marqués de Alconchel ingresó en la Real Armada en 1752 y algo más de dos años después pasó a Dragones para proseguir en Ejército su brillante historial militar al servicio de las armas de S. M. Católica.

J. G. I.

21.021.—Agregados.



Una R. O. de 19 de noviembre de 1776 dispuso que los Regimientos de Valladolid y del Príncipe, fuesen baja en el Ejército y pasasen al servicio de la Armada.

J. M.^a B.

21.022.—Puente.



En un artículo publicado, en “Naval Forces” número VI/1981 sobre la necesidad de colaboración entre la Alianza Atlántica y los países sudamericanos, el autor concluye:

Quizá, después de la inminente entrada de España en la OTAN, España y Portugal —países que conservan tantos lazos de sangre, tradición, cultura y comercio con América del Sur y tiene territorios e intereses marítimos que se extienden lejos en el Atlántico, hacia el Sur— podrían ser la “cabeza de puente” europea que uniera el esfuerzo combinado de las Mari-

nas de los países (sudamericanos) que deseen firmemente defender la libertad de Occidente.

R. C.

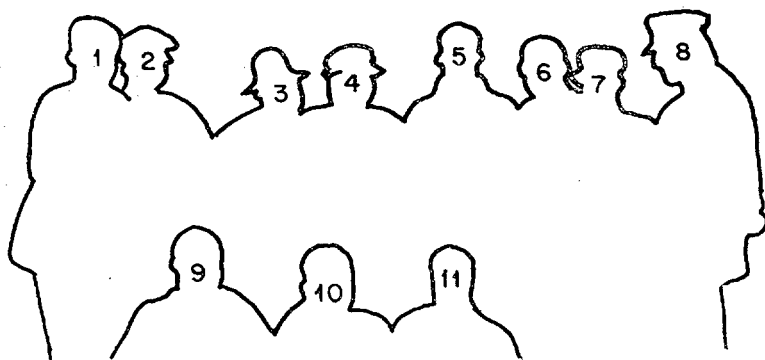
21.023.—Viejas fotos.



En la fotografía, tomada en el aeródromo del Prat, en los últimos meses del año 1921, figuran instructores extranjeros —los primeros que tuvo la Escuela de Aeronáu-

tica y alumnos y también el médico de la Escuela, doctor Figueras, tan ligado a las actividades de toda especie, de nuestros aviadores navales:

1. Instructor de motores Mr. Gallagher.
2. Alférez de navío Sierra.
3. Mayor Leone, instructor de aerostación.
4. Teniente de navío Flórez, profesor.



5. Instructor de aviación, Mr. Monxon.
6. Alférez de navío Cervera.
7. Alférez de navío Montes.
8. Comandante médico Dr. Figueras.
9. Instructor de aviación Mr. Brown.
10. Alférez de navío, Durán.
11. Alférez de navío Gómez-Ceballos.

R. G. P.

21.024.—Sanidad.



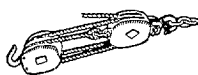
Don Manuel Ballesteros Gabrois, en su Historia de América, volumen IX, *Descubrimiento y conquista del Perú*, nos cuenta el primer combate de Pizarro, en el puerto que luego se llamó Quemado.

“Los indios, juzgando que los españoles que habían quedado en el campamento debían ser los más viejos, los débiles y los enfermos —en lo que no andaban errados— los atacaron, pero ignoraban que con ellos estaba Francisco Pizarro que, sin que haya exageración en ello, puede decirse que equivalía a un ejército. El era capaz, con su solo ejemplo, de enardecer a una tropa de cobardes, y los españoles no lo eran. Lucharon con denuedo y valor, que es posible no le hubiera servido de mucho, si no regresa Montenegro, con refuerzos. Ahuyentados los indios pudo verse el trágico balance; dieciséis muertos, cinco heridos y el capitán de todos ellos —Pizarro— «ferido de siete heridas dellas peligrosas de muerte», que fueron curadas con la terapéutica primitiva del aceite hirviendo arrojado en ellas, desinfección dolorosa y mutiladora”.

Se salvó porque no se había inventado el colza.

R. B. M.

21.025.—Proa.



El proís, proíoz, proil o proiza no sólo es el cabo o amarra que se da en tierra a un objeto firme cuando se fondea cerca de ella, sino también ese mismo cuerpo u objeto, sea árbol, piedra, estaca, noray, ancla o cañón. En este último sentido lo usa Sarmiento de Gamboa cuando escribe:

hallaron un puerto muerto muy bueno, que se puede amarrar a proís de una parte y de otra..., con la nao volvió a este dicho puerto, donde amarraron la nao a dos proíses.

Se hace a este término hijo de proa (que pasó por el romance *proda*, por el latín *prora* y por el griego *prôra*) y se le apuntan distintas voces hermanas: la catalana *prois*, las italianas *provesa* y *prodeggio* (o *prodese*), la bajolatina *prohicius* y la latina vulgar *prodesium*, adaptación de la griega *primnesion*, derivada de *prymna*, proa.

¡Vaya usted a saber!

A. L.

21.026.—Nombramiento.



El de Almirante, según el *Código de las Siete Partidas*, del rey Alfonso X *el Sabio*. —Tit. XXIV, Ley III, 2 *Partida*—, se hacía de la siguiente forma:

“El que de esta guisa fuere escogido para ser Almirante, quando lo quisieren faer, deue tener vigilia en la Iglesia, como si ouiese de ser Cauallero. E otro dia venir desde delante del Rey, vestido de ricos paños de seda. E el hale de meter una sor-

tija en la mano derecha. por señal de honrra, que le faze. E otrosí vna espada, por el poder que le da. E en la izquierda mano vn estandarte, de la señal de las armas del Rey, por señal de acabellamiento que le otorga. E estando assi, deuele prometer, que non escusara su muerte, por amparar la Fe, e por acrescentar la honrra, e el derecho de su Señor, e por pro comunal de su tierra; e que guardara, e fara lealmente todas las cosas que ouiere de fazer segund su poder. E desde que todo esto fuere acabado, den de adelante ha poderio de Almirante en todas estas cosas, segund dicho es.”

J. F. G.

21.027.—Peluquería.



Decían las viejas ordenanzas de la Tratatlántica que “El practicante barbero debe auxiliar al médico en todo lo concerniente al servicio de higiene del buque y en la asistencia de los enfermos, sin exigir retribución de éstos.

Debe también prestar los servicios de peluquería a los individuos que lo soliciten, dando preferencia al pasaje de cámaras y pudiendo exigir por ello retribución, que deberá ser muy módica respecto a los individuos de la dotación”.

La severidad de la compañía en esto de los cortes de pelo era muy rígida. En otro artículo se decía así:

“Ningún camarero podrá usar bigote; sólo se permiten patillas; cuidarán de tener el cabello peinado al uso corriente, no consintiéndose peinados de capricho”.

...Si el Marqués de Comillas levantara hoy la cabeza y viera lo de “Vacaciones en el mar”...

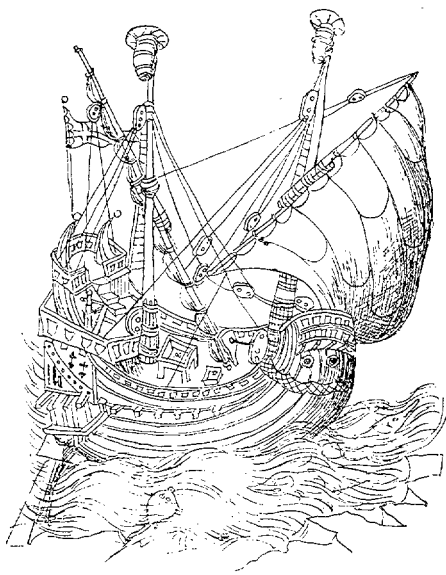
R. G. B.

21.028.—Naves.



En la segunda mitad del siglo XIV, en las villas cantábricas de

Castilla, se construyeron naves que alcanzaron a tener 176 pies de eslora, 46 de manga, elevándose el castillo de popa hasta 96 pies sobre el agua. No



Aquafala.

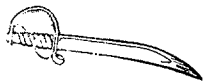
Natur. C. et. s. m. melius exco. nō amara. Jauamtiā. Solur corpus. namētum puniti effiat. Renouo namētū. Cū bono lacto m. balneo.

parecían bajeles sino castillos o ciudades, relata el napolitano Colenuci. Así se explica que en la baja Edad Media los marinos castellanos fuesen requeridos como aliados por Francia e Inglaterra en su larga guerra de los Cien Años.

R. C.

[Noviembre

21.029.—Corregidor.



Puede parecer extraño que don Casto Méndez Núñez, jefe de la escuadra española en el Pacífico por 1866, buscado como posible regente del Reino tras el destronamiento de Isabel II, héroe nacional por antonomasia, contralmirante y vicepresidente del almirantazgo, tuviese una aspiración muy modesta, aunque entrañable: ser alcalde de Marín.



Efectivamente, en dos cartas que le dirige su buen amigo el capitán de fragata Antonio Maymó y Roig, en el verano de 1866, se leen estos párrafos:

Te doy con toda el alma la más sincera enhorabuena, recordando con satisfacción mi presentimiento que más de una vez, al oír tu modesta ambición de presidir el Ayuntamiento de Marín, presagiaba lo que tus especiales dotes y buena estrella te tenían reservado.

Creo inútil expresarte la parte de satisfacción y orgullo que en ello habrá tomado el Cuerpo General, y muy particularmente tus buenos amigos, realizándose pronto mi presentimiento de que no llegarías a reemplazarme en la Alcaldía de Marín.

De las causas de la devoción marinense de don Casto ya hemos escrito en otro lugar. Ahora se trata sólo de recordar la frustrada vocación consistorial del héroe del Callao.

A. L.

21.030.—Hospitales.



Los Hospitales que se hallaban a cargo de la Marina, a finales del siglo pasado, eran: El de San Carlos, en el Departamento de Cádiz, y el de El Ferrol, uno y otro regidos por la Ordenanza de 8 de abril de 1739.

El servicio interior de estos hospitales se hallaba a cargo de la Administración del ramo, bajo la inmediata autoridad de los intendentes de los departamentos.

Para la asistencia facultativa existía un número de individuos del Cuer-

po de Sanidad de la Armada, un boticario mayor y el personal subalterno de practicantes de medicina, de cirugía y de farmacia, y para la asistencia espiritual la conveniente dotación de capellanes de la Armada nombrados por el capitán general del Departamento a propuesta del teniente vicario general castrense.

Los fondos, enseres, ropas y demás efectos necesarios para las atenciones del establecimiento se hallan a cargo del Administrador y de sus dependientes; los medicamentos y utensilios de las boticas al del boticario mayor respectivo; los instrumentos de cirugía al del profesor de Sanidad más moderno y los utensilios al del practicante más antiguo, los cuales debían cuidar de su perfecta conservación.

La plana menor de estos hospitales, compuesta de mancebos de botica, guardarropas, despenseros, mozos de dispensa y cocinas, enfermeros, cabos de sala, topiqueros,... desempeñaban las funciones subalternas del servicio interior bajo la autoridad inmediata del Comisario subinspector y del Jefe local facultativo.

Los destinos de boticario, practicante de farmacia y mancebos, se proveían por los inspectores de Sanidad de los departamentos; los de sacristanes por los subdelegados castrenses, y los de la plana menor restantes, por los intendentes, a propuesta de los respectivos comisarios subinspectores, de acuerdo con los controladores y administradores, debiendo merecer la confianza de este último los que hayan de desempeñar las plazas de despenseros y guardarropa.

A. R. D.

21.031.—Canadá.



Es palabra polémica para filólogos; para unos procede de que cuando los marinos españoles recorrieron el río San Lorenzo, no encontraron nada de provecho y exclamaron entre otras frases gruesas “acá nada” que luego repetida por los indios derivó en Canadá.

Otros aseguran que procede del vocablo indio Kebeck, que se traducía por cañadas y que la letra Ñ perdió, con el uso, la tilde o virgulilla que tenía encima y quedó reducida de ñ en n, de ahí Canadá.

Sin tanta imaginación, otros tienen por seguro que es la etimología de la palabra india kanatta, significa grupos de chozas, aldea o pueblo y que así está la raíz de Canadá.

Las tres opiniones muy curiosas pero no creemos en ninguna de las tres.

R. B. M.

21.032.—Cuerpos.



Hasta 1931, los cuerpos de la Armada se clasificaban en los siguientes grupos:

Primero, militares:

General, Ingenieros, Artillería, Infantería de Marina, Contra maestres, Condestables y Contra maestres de puerto.

Segundo, político-militares:

Administrativo, Sanidad, Eclesiástico, Jurídico, Maquinistas, Archiveros y Auxiliares de Oficinas.

Tercero, sin equiparación militar:

Guardalmacenes y Vigías. Los citados en primer lugar eran considerados político militares en sus relaciones con los demás cuerpos, hallándose a las órdenes del cuerpo Administrativo.

No formaban cuerpo los astrónomos—con consideración político militar—ni los buzos.

J. M.^a B.

21.033.—Guerra.



La fuerza naval organizada por la *Royal Navy* para hacer frente al conflicto de las Malvinas estaba constituido por 28 buques de la Marina regular:

Portaviones: *Hermes* (insignia), *Invincible*.

Destructores: *Antrim*, *Glamorgan*, *Broadsword*, *Brilliant*, *Sheffield*, *Glasgow*, *Coventry*.

Fragatas: *Antelope*, *Ardent*, *Arrow*, *Alacrity*, *Yarmouth*, *Plymouth*.

Buque de desembarco: *Fearless*.

Buques de apoyo logístico: *Sir Galahad*, *Sir Geraint*, *Sir Lancelot*, *Sir Percival*, *Sir Tristram*.

Petróleos: *Olmeda*, *Tidepool*, *Appleleaf*, *Brambleleaf*, *Pearleaf*.

Buques de apoyo logístico: *Resource*, *Stromness*.

Y diez buques requisados:

Transatlánticos: *Queen Elizabeth*, *Canberra*, *Uganda*.

Portacontenedores: *Atlantic Conveyor*.

Ferris: *Europic Ferry*, *Norland*.

Petrolero: *Amoco Charger*.

Vigilancia fiscal: *Hydra*, *Hecla*, *Heard*.

R. C.

21.034.—Disputa.



El Jefe de Escuadra, don Buenaventura Moreno, al que respetaron las balas en la rendición del castillo de San Felipe de Mahón y en el sitio de Gibraltar 1781-82, vino a morir desastrosamente en Madrid.

“Pasando por la calle del Espejo el 16 de mayo de 1784, por disputa, sobre ceder o no la acera con un caballero de Salamanca, llamado Manzano, sacaron las espadas y Moreno cayó mortalmente herido.

Cuéntase que al dar la noticia al Rey del triste accidente, exclamó: Moreno tenía condición de general; pero ha muerto como un Guardiamarina.”

Es mala suerte; mira que llamarse Buenaventura.

R. B. M.

21.035.—Sanidad.



En 1728, siendo ministro de Marina don José Patiño, se instituyó el Cuerpo de Cirujanos para el servicio de la Armada. Su sucesor, el Marqués de la Ensenada, autorizó al doctor don Pedro Virgili para establecer un colegio de Medicina, en Cádiz, que proporcionase profesores a la Marina de guerra, y del mencionado colegio, modificado por la Ordenanza de 1791, salieron los que componían el Cuerpo de Médicos Cirujanos, los cua-



les dependieron de la jurisdicción de los intendentes hasta el año 1800, en que se incorporaron a la militar de la Armada a consecuencia de la nueva organización administrativa del ramo, establecida por la Ordenanza económica de 1799, por la que pasó el Cuerpo del Ministerio a las órdenes de la vía reservada de Hacienda en todo lo relativo al sistema económico de la Marina.

En 11 de abril de 1883, pasó aquella escuela a depender del ministro de Fomento y desde esta fecha se estableció el ingreso en el Cuerpo, mediante oposición pública entre los individuos que se presentan a ella con

el título de licenciado en Medicina y Cirugía; y el Cuerpo tomó el nombre de *Sanidad de la Armada*, que en la actualidad lleva.

A. R. D.

21.036.—Elogio.



“... y por cierto que es cosa digna de grande admiración

que unos jóvenes en la clase de Guardias marinas, sin haber aún salido del noviciado y hallándose completando su instrucción en el colegio de Cádiz, saliesen de él para ir a alternar por sí solos con los más célebres académicos de la Francia, en una de las empresas científicas más delicadas y más importantes que jamás han podido ocupar la atención de los sabios; y, sobre todo, que se distinguiesen en este honrosísimo encargo con tal aplicación, celo y profundidad de conocimientos como respectivamente acreditaron en sus escritos. Quizá será éste un ejemplar único en su especie, o, por lo menos, habrá muy pocos hombres en el mundo de quien pueda citarse tan relevante título para su gloria y para la del Cuerpo y la Patria que logran la fortuna de contar entre el número de sus hijos sujetos tales...” Se refería don Luis María de Salazar, en su *Discurso sobre los progresos y estado actual de la hidrografía en España* (año 1809), a los Guardias Marinas don Jorge Juan y don Antonio de Ulloa que, como es sabido, fueron como tenientes de navío, con el fin de ostentar algún rango ante los científicos franceses, acompañando a una comisión de éstos, de la Academia de Ciencias de París, a la medición de un arco de meridiano en el Ecuador, año 1735.

J. F. G.

[Noviembre

21.037.—Sabuda.



Esta isla alargada, con alturas de 163 metros y una longitud de once kilómetros, corresponde al grupo de las Pisang, también llamado de *Bananas* por los malayos, frente a la costa occidental de Nueva Guinea. Fue descubierta por la expedición de Luis Váez de Torres el 3 de noviembre de 1606.

Aquí encontraron nuestros navegantes las primeras señales de su proximidad a las Molucas: loza china, anzuelos metálicos, arpones, fuelles de bambú para trabajar el hierro y otros objetos propios de una civilización más avanzada que la neoguineana.

A. L.

21.038.—Identificación.



Un lector de nuestra REVISTA nos comunica que la vieja foto inserta en la miscelánea núm. 20.965, del mes de julio, debe ser de finales de 1929 o principios de 1930 y corresponde a la entrega de mando del *Almirante Ferrándiz*. Consultados los Estados Generales correspondientes a esos años parece ser que el capitán de fragata don Juan Carre es el saliente y don Jesús Chereguini el entrante. El capitán de fragata Miguel Fontenla es comandante del *Sánchez Barcáiztegui* y el capitán de navío don Luis de Castro, jefe del estado mayor de la Escuadra.

En opinión de nuestro amable informante los personajes y los números se corresponden como sigue:

Número 2: Alférez de navío Fabio Bueno Chereguini.

Número 6: Alférez de navío Federico Fernández de la Puente.

Número 13: Alférez de navío Emilio Fernández Segade.

Número 15: Alférez de navío Francisco Arvez García.

R. C.

21.039.—Decisión.



Sabíamos que uno de los marineros de la expedición de Magallanes se quedó en una isla de las que nombra *de los ladrones* o de *las velas latinas*. Cinco años más tarde lo encontró la Armada de Loaysa; Alonso de Santa Cruz, nos lo cuenta de un modo curioso en su *Islaio*:

Llegó el comendador Loaysa, desde las islas de los Pintados (a la de los ladrones) y en ellas halló un cristiano que el Capitán Magallanes avía dexado por estar condenado a muerte, y andava desnudo como los de la tierra el cual era ya buena lengua de ellos y fue intercesor para que la Armada se proveyese muy bien de las cosas necesarias pero pareciendo que era mejor vida la de las islas que la que tenía en la Nao, un día antes de que la Armada se partiese se echó a nado y se volvió a las islas que mas no le vieron ni supieron del.

Comodón que era el Fando, se sabe que era gallego.

R. B. M.

21.040.—Ilustres.



Sabidas son las circunstancias en que fueron fusilados los bravos marinos españoles Santiago Liniers y Juan Gutiérrez de la Concha

(Cabeza de Tigre, en la Córdoba argentina, 1810). Pasado medio siglo, se exhumaron sus restos y se gestionó su traslado a España, a lo que se opusieron la hija mayor y un nieto político de Liniers, Carmen y José Manuel Estrada, residentes en tierra americana. Sin embargo, desde nuestra península, otros descendientes directos de ambos marinos, cuyos restos se habían depositado en una urna común, abogaron por el traslado.

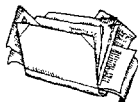


Finalmente, Joaquín Fillo, vicecónsul español en Rosario, logró el acuerdo entre los deudos de ambas orillas y él mismo se trajo a Espada, a bordo del vapor *Dolorcitas*, la fúnebre caja. La Armada recibió en 1864 las cenizas,

que luego descansarían para siempre en el gaditano Panteón de Marinos Ilustres.

A. L.

21.041.—Noticias.



Da don Jerónimo de Barrionuevo, en sus *Avisos* (1654 - 1658).

las siguientes, entre otras, referentes al día 31 de julio de 1655:

“Todavía el inglés es señor del mar, barloventeando de una parte á otra y que le han llegado 20 navíos más de socorro, no obstante que, con la dilación y mucho tiempo que há que navegan, le ha faltado mucha gente de enfermedad. Gran cosa sería si acabase con todos. Y más se dice como Portugal los tiene á la vista, también paga sus recelos, estando todos los puertos y costas con grandes prevenciones, que de esta gente nadie se fía y tiene razón.

Orán se defiende. Entráronle dos galeras, municiones, pólvora y balas y algunos víveres. Los campos están llenos de moros, y al paso que les dan en la cabeza, parece salen y brotan de la tierra como hongos. Confúndalos Dios. Amén.

Espacio lleva el salir el socorro de la armada. Si nuestra flota están en seguro, hacen bien. Si acertase á venir por desgracia nuestra, se perderá todo. El de Medina (1) diligencia lo que puede, y no puede más. El de Molina lo hace valentísimamente. Todos se ingenian haciendo cada cual el deber de noche por instantes diversas embarcaciones á tomar lengua.”

(1) Duque de Medinaceli.

J. E. G.

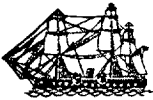
21.042.—Quasares.



Estas *casi estrellas* —de ahí su nombre— son unos extraños objetos celestes situados fuera de nuestra galaxia que emiten señales radioeléctricas. Actualmente se tienen catalogados unos 200 *quasares* pero se ignora su naturaleza; por una parte su tamaño es menor que el de una pequeña galaxia, de otra, su masa es 100 millones de veces superior a la del Sol y la energía que emiten es superior a la de una galaxia gigante. Al parecer se hallan entre los objetos más remotos de la Tierra. Ultimamente se han descubierto *quasares* silenciosos que emiten luz azul y ultravioleta pero no radioseñales. Su número es muy superior al de los *quasares* emisores de señales de radio.

R. C.

21.043.—Oidor.



En ausencia del virrey, o del capitán general, según los casos, el oidor más antiguo ocupaba el primer lugar en la administración de ultramar. En la Española el doctor don Francisco de Montemayor se encontró en esta tesitura en 1653.

Y supo actuar como capitán general: los filibusteros se habían fortificado en el islote de La Tortuga, seis millas al noroeste de la Española y desde allí atacaban nuestras costas y nuestro comercio marítimo.

Reunió don Francisco de Montemayor una escuadra formada por cinco naves mercantes y embarcó en ellas 500 hombres de mar y de guerra, mandados por don Gabriel de Rojas. De-

sembarcaron en La Tortuga, a una legua del castillo que habían levantado los filibusteros. Los españoles abrieron trinchera pues el ataque era difícil, y emplazaron la artillería en una altura que dominaba el fuerte. Los filibusteros hicieron una salida pero fueron rechazados. Se les concedió una capitulación que no merecían, cobrando de ellos 86 cañones, tres navíos y 11 embarcaciones menores. Se les dejó dos barcos para que se trasladasen a Francia, con arreglo a lo estipulado.

No cumplieron su palabra y volvieron mandados por Monsieur de Tonnenay, un coronel de los ejércitos de Francia, pero fueron rechazados con grandes pérdidas. Los prisioneros hubieron de pagar con sus vidas el faltar a la capitulación anteriormente concertada.

Improvisaciones como ésta, de la reacción de la Española —no aconsejables para confiar en ellas—, necesarias al no poderse guarnecer convenientemente nuestras posesiones tan extendidas por la geografía americana y filipina, fueron frecuentes y en algunas otras jugaron el principal papel de mando Oidores como el animoso don Francisco de Montemayor, defensor de la Española.

C. M.-V.

21.044.—Intrusión.



Al tratar de la fauna que prolifera en los buques, Fernández

Duro recuerda sus tiempos de navegación en Filipinas, destinado en el *Ligero*, y concretamente la invasión de que fue objeto este bergantín por parte de varios regimientos de hormigas rojas y negras:

Quando se preparaba la mesa en la cámara, se cubría instantáneamente de hormigas el mantel, y sin ningún respeto disputaban el pan a los legítimos propietarios. Antes de servir la sopa, se espumaba la capa de hormigas que sobrenadaba en el caldo, y lo mismo había que practicar con el café, porque el azúcar tenía más de negro que de blanco.

A. L.

21.045.—Escuelas.



Una ley de 24 de noviembre de 1931 dispuso que los alumnos de los distintos cuerpos de la Armada, para su promoción a oficiales, habrían de formarse en la misma Escuela Naval en que cursaban sus estudios los aspirantes y guardias marinas del Cuerpo General. Con anterioridad cada cuerpo tenía su academia propia. Así la de Artillería y la de Infantería de Marina radicaban en San Fernando; la de Ingenieros y Maquinistas, en Ferrol. El cuerpo Administrativo tuvo durante cierto tiempo una escuela en cada Departamento; posteriormente formaba a sus alumnos en la Escuela Naval y por último

en la Escuela de Intendencia e Intervención de Cartagena. Los que ingresaban en los cuerpos de Sanidad, Jurídico y Eclesiástico, tras aprobar las correspondientes oposiciones, pasaban como tenientes a ocupar los destinos que se les asignaban en buques y dependencias.

J. M.^a B.

21.046.—Veteranía.



Como nos recuerda José Merino Navarro en su meritísimo estudio *La Armada española en el siglo XVIII*, los arsenales gaditano y cartagenero se surtieron copiosamente, para la construcción naval, de la madera talada en los montes próximos a Segura de la Sierra (Jaén).

Los troncos se enviaban a la costa por los ríos que nacen en aquellas alturas: Guadalimar, Guadalquivir y Segura, si bien el viaje sufría no pocas dilaciones a causa de atoramientos, desviaciones y varadas. Puede decirse pues, que, ya antes de su botadura, aquella madera había hecho muchos "días de mar".

A. L.



MARINOGRAMA NUMERO 185

Por DOBLAN

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

DEFINICIONES

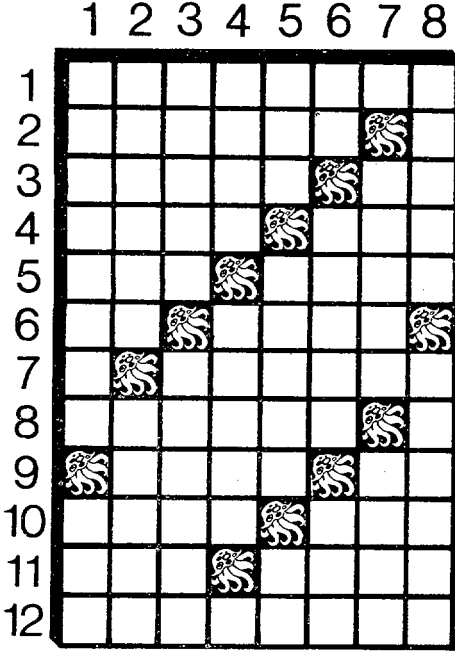
PALABRAS

A.—Cada uno de los dos cabos o cadenas que se hacen firmes en la pala del timón, para gobernar en casos de avería en la caña	43 77 33 58 14
B.—Navegante holandés, nacido en Egmont y fallecido en la mar el 31 de diciembre de 1616	25 90 45 88 59 21 3
C.—(Derecho Marítimo.) Cada uno de los días que transcurren después del plazo estipulado para la carga o descarga de un buque	64 97 49 30 82 76 17
D.—Leváis anclas	60 93 29 31 69 2 36
E.—Aparejo hecho con hilos, cuerdas o alambres trabados o anudados formando mallas, que se usa para pescar, cazar, cercar, etc.	91 9 19
F.—Almirante norteamericano (1858-1936). Ingresó en la Armada, saliendo oficial en 1880. Fue agregado naval en las embajadas de París y San Petersburgo	85 63 41 5
G.—(Marina.) Pieza para fijar una alidada del círculo de reflexión	34 96 28 47 11 86 24
H.—Red de pesca parecida al sardinal	15 73 1 56 87 79 7 62 52
I.—(Arquitectura naval.) Haga en una pieza la concavidad necesaria para su ajuste con otra	54 89 50 23 38
J.—Divinidad marina en la mitología babilónica, hija de Ea, el dios del mar, el tercero de la triada de dioses, con Anu y Eulil	94 35 57 67
K.—Bola de madera que, ensartada con otras iguales en un cabo, forma el racamento de las vergas	92 84 65 37 39 80 12 42
L.—(Arquitectura naval.) Pequeña embarcación que apenas emerge sobre el nivel del agua y era portadora de un torpedo, construido por los confederados durante la guerra de Sección americana (1861-65)	66 71 16 44 78
M.—Gaza del puño de una vela latina	55 22 48 83 40 18 81
N.—(Arquitectura naval.) Marcad la pieza que se ha de labrar según la plantilla o gálibo	72 70 20 13 51
O.—(Marina.) Bordada corta	75 26 68 46 61 8 32 95 10
P.—Armador noruego (1857-1933). De simple marinero consiguió elevarse, por su inteligencia y laboriosidad, a uno de los puestos más altos del comercio marítimo de su país	74 53 27 6 4

(La solución, en el próximo número.)

PAÑOL DE VOCES NUMERO 105

Por J. y A. M.



Horizontales:

1. Relativo al movimiento.—2. Introduzcan.—3. Artes de pesca. Letra griega.—4. Agarraderas. Util para dormir a bordo.—5. Recipiente. Uno de los extremos del cañón.—6. Existe. Velta que toma un cabo.—7. Hidróxido potásico.
8. Ciertos barcos de principios de siglo.—9. Cocinen. Se dice del proven-

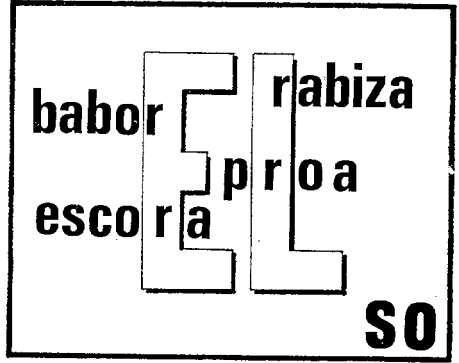
- zal.—10. Alero. Mujer bíblica.—11. Monja. Antigua Persia.—12. Planta que produce bayas comestibles.

Verticales:

1. Antigua embarcación de vela. Jugo que brota de ciertas plantas.—2. Sin lesiones (plural). Importancia.—3. Relativo a la intersección de dos ondulaciones. Hollara.—4. Varillas que sirven para un movimiento giratorio. Unir con hilo.—5. Consonantes. Yema de los vegetales. Marchad.—6. Preposición inseparable. Embarcaciones usadas en la Edad Media. Espacio donde se hace la trilla.—7. Peñascos. Desovan.—8. Cesta del andarivel. Secreto.

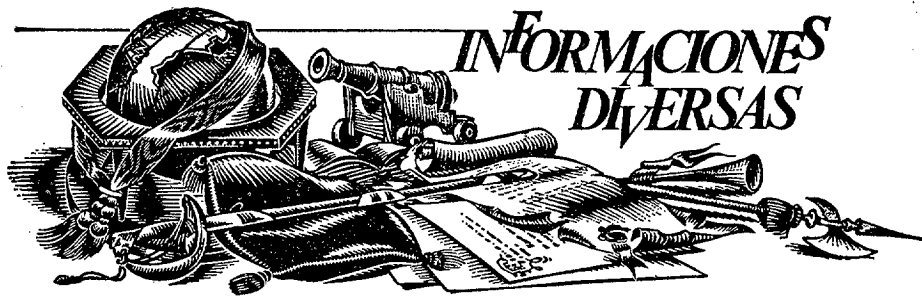
NAUTRAPELIA NUMERO 105

Por J. y A. M.



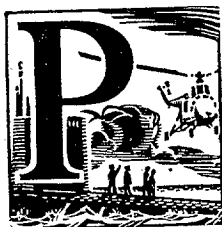
¿Dónde embarca?

(Las soluciones, en el próximo número.)



INFORMACIONES DIVERSAS

ENTREGA DE DIPLOMAS DE ESTADO MAYOR EN LA ESCUELA DE GUERRA NAVAL

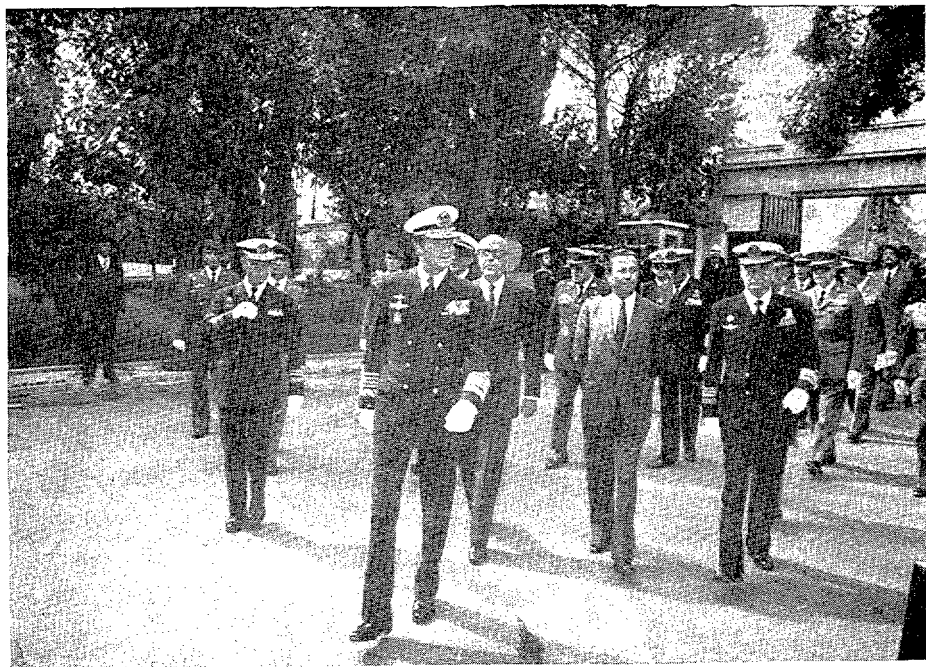


RESIDIDA por S. M. el Rey, tuvo lugar el pasado día 4 de octubre, en el salón de actos de la Escuela de Guerra Naval, la entrega de diplomas de Estado Mayor a los componentes de la XXXIV promoción, compuesta por 20 jefes y oficiales de la Armada española y ocho pertenecientes a Marinas de naciones extranjeras.

Don Juan Carlos fue recibido a la entrada de la Escuela de Guerra por el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, presidente del Gobierno, ministro de Defensa, jefes de los Estados Mayores de Tierra y Aire, almirante director de la Escuela de Guerra Naval.

Una compañía de honores de Infantería de Marina le rindió los honores de ordenanza, pasando a continuación S. M. revista a la fuerza acompañado por el AJEMA.

El almirante director de la Escuela, excelentísimo señor don Salvador Moreno de Alborán y Reyna, pronunció la última lección del curso, después de agradecer la presencia de S. M. en la Escuela, así como la de las autoridades civiles y militares y los representantes diplomáticos de las naciones que habían enviado jefes de sus Marinas a dicha Escuela. El almirante director centró la última lección del curso en analizar las analogías y diferencias entre los Ejércitos de Tierra, Aire y Armada ante los problemas de la guerra moderna, porque —dijo— *solamente con la justa valoración de la razón de ser de nuestras analogías y dife-*



S. M. el Rey, acompañado de las primeras autoridades de la nación, se dirige al Aula Magna de la Escuela de Guerra Naval.

rencias, y con el mutuo conocimiento de nuestras respectivas posibilidades, lograremos alcanzar los cometidos que la nación nos ha confiado.

Analizó a continuación las analogías y diferencias, así como las peculiaridades del soldado, aviador y marino, resaltando las diferencias individuales de cada combatiente, pasando a continuación a analizar las diferencias entre el poder terrestre, naval y aéreo, pero dijo: *Los tres poderes son necesarios, los tres son complementarios, y de su desarrollo armónico, congruente con las singulares características geoestratégicas de nuestro territorio nacional —península proyectada sobre el “Mare Nostrum” y el océano Atlántico— derivará nuestro verdadero potencial bélico, de forma que el producto “situación geográfica por fuerza” alcance el valor que nos permita ser temidos por nuestros enemigos y deseados por nuestros aliados, a los que debemos aportar algo más tangible y contundente que nuestra envidiable geografía.*

El almirante director añadió: *Esta no sería una lección válida si de ella no obtuviésemos conclusiones positivas que enriquezcan vuestra formación como oficiales de Estado Mayor.*

La primera es la confirmación de que cada Ejército tiene unas misiones y formas de actuación específicas regidas por diferentes parámetros de espacio, tiempo, maniobrabilidad y objetivos. De aquí se de-

riva la necesidad de conocer perfectamente, como he expresado repetidamente a lo largo de esta conferencia, las diferencias funcionales y peculiaridades de cada uno, sus posibilidades y limitaciones, sus anhelos y frustraciones, sus responsabilidades específicas dentro de la responsabilidad general compartida de la defensa de España y la convicción de la absoluta necesidad de la existencia de todos y cada uno de ellos, conscientes de que nuestras funciones específicas se complementan en la consecución de nuestra finalidad superior común.

La segunda conclusión es lo absurdo de efectuar comparaciones simplistas, tratando de establecer preponderancias de uno u otro, cuando todos son necesarios y tienen su campo de actuación —individual o conjunta— en las distintas facetas de la guerra moderna. Por otra parte, ¿cuál es el término de comparación?:

¿Número de hombres?

¿Tecnología y precio del material que maneja?

¿Capacidad de proyección exterior?

¿Utilidad en maniobras de crisis?

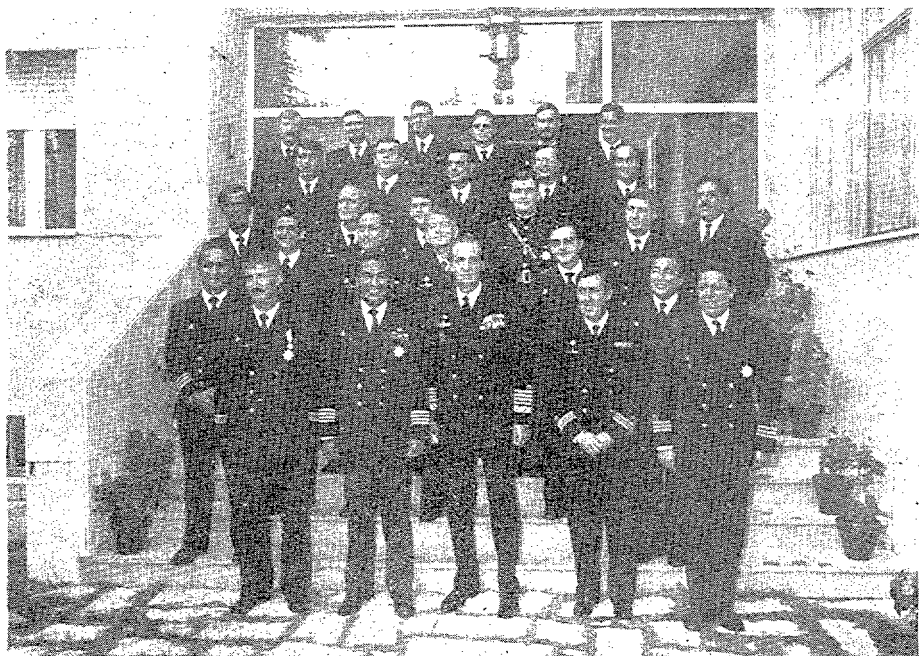
.....

Meditad la respuesta y os daréis cuenta de la ligereza con que muchas veces se ha intentado responder y extrapolar consecuencias.



El almirante director de la Escuela de Guerra Naval pronuncia la última lección del curso.

Finalmente, el vicealmirante Moreno dedicó un emocionado adiós a la promoción XXXIV: *Que Dios os guíe en vuestro camino; que sepáis anteponer el bien de la Patria, con oportunidad y acierto, a cualquier otra motivación. Sed conscientes de que la condición de diplomado de Estado Mayor no lleva consigo ningún privilegio ni prebenda, antes bien, pensad que habéis elegido un camino de sacrificio; que vuestra vida profesional transcurrirá muchas veces en el anonimato del trabajo en equipo, sirviendo a vuestros superiores con absoluta lealtad, sin que vuestros éxitos sean en muchos casos reconocidos, y que vuestra trayectoria profesional tendrá quizá más dificultades de lo que os hayáis imaginado.*



S. M. el Rey con los componentes de la XXXIV Promoción de Guerra Naval.

Manteneos permanentemente al día, a fin de no dejaros rebasar por el progreso táctico y tecnológico en continua evolución. No os adocenéis en la comunidad de la monotonía y la rutina; así, cuando desempeñéis los destinos de Mando, intercalados —como es preceptivo en la Armada— con los de Estado Mayor, sabréis hacer la debida abstracción de la compleja tecnología que os rodee, captando con perfecto conocimiento de causa las esencias de los problemas, reservándoos, sin descender a detalles innecesarios, la servidumbre y grandeza de la decisión

Y a vosotros, oficiales de otras Marinas que nos habéis acompañado a lo largo de este tiempo, cuando os reintegréis a vuestros países de origen, de los que habéis sido magníficos embajadores, sabed que dejáis en España unos compañeros y unos leales amigos. Esforzaos, así como nosotros lo haremos, en que estos lazos de unión que inconscientemente existen entre los componentes de todas las Marinas del mundo, se extiendan a los otros Ejércitos y a todos los ámbitos y estamentos de nuestras naciones en busca de la amistad y de la paz.

Construyamos entre todos un mañana mejor, aprendiendo del pasado y mirando hacia el futuro, ya que, como dijo el poeta:

Hombres de España ni el pasado ha muerto, ni está el mañana en el ayer escrito.

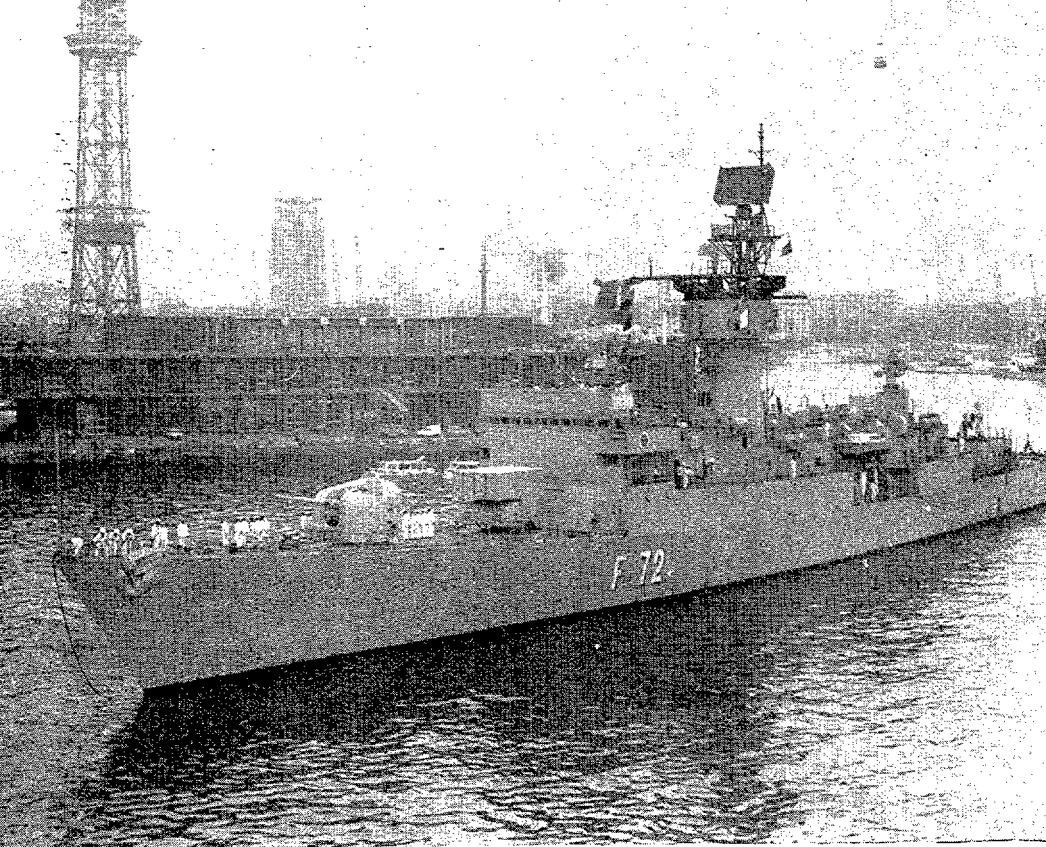
He dicho. A las órdenes de V. M.

Finalizada la última lección del curso, se procedió a la entrega de diplomas a los alumnos de la XXXIV promoción e imposición de condecoraciones al capitán de corbeta González Fernández y a los jefes extranjeros que concurrieron al curso.

Por último, en los jardines de la Escuela, se ofreció a S. M., autoridades e invitados una copa de vino español.

C.





“La fragata *Andalusia*, hacia la revista naval”.
Autor: Francisco Estorch García.

CONFERENCIA DEL CONTRALMIRANTE SALGADO ALBA EN EL CLUB "SIGLO XXI"



El pasado día 14 de octubre, el contralmirante Salgado Alba pronunció en los salones del Club "Siglo XXI" una conferencia sobre el tema "El poder naval ante la realidad política española". El acto, que contó con la asistencia del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada y de numerosos compañeros, fue seguido de una cena-coloquio sobre el tema. A continuación ofrecemos un extracto de la conferencia:

"Nuestras vidas son los ríos que van a dar a la mar, que es el morir."
Con esta cita de Jorge Manrique arranca la disertación que analiza las teorías geopolíticas de Mahan sobre el *poder naval*; de Mackinder, sobre el *poder continental*, y la síntesis de Henry Pirenne sobre la existencia en el mundo de dos tipos antagónicos de mentalidad y de civilización: el mundo continental, cerrado, fanático, intolerante y cuyo poder se basa en el dominio de la tierra, y el *mundo marítimo*, abierto, comunicativo, liberal, tolerante y cuyo poder se basa en el dominio del mar. El dictamen de Pirenne al comparar estos dos tipos de sociedades es claro y concluyente.

El tipo más evolucionado de civilización corresponde a los pueblos marítimos, "siempre que el mar sea para ellos una puerta abierta a los otros pueblos y no una frontera que los aisle del mundo exterior".

Sobre este tejido conceptual analiza el conferenciante los momentos culminantes de la Historia de España, comenzando en la Reconquista, en la que Castilla, forjadora del espíritu nacional, adquiere al principio una forzada mentalidad continental, mientras Aragón y Portugal adoptan acertadamente una clara concepción marítima.

La continentalidad de Castilla es recogida por Jorge Manrique en su copla en la que los ríos son la vida y el mar es el morir, Grave error pues toda el agua de todos los ríos viene del mar, que en realidad es el vivir.

Fernando el Santo, conquistador de Sevilla gracias a las naves norteñas de Ramón Bonifaz, crea la Marina de Castilla y toda España se hace marítima, lanzándose al mar que, con los Reyes Católicos, nos traería el milagro de América.

En la figura del Emperador Carlos se produce un conflicto geopolítico de grandes proporciones del que, a la larga, será víctima España.



El contralmirante Salgado Alba en un momento de su conferencia.

Carlos I de España ciñe la corona de un imperio de base marítima centrado en América. Carlos V hereda un imperio de base continental, centrado en Flandes. España tiene que aguantar el inmenso esfuerzo de ser, simultáneamente, una gran potencia marítima y una gran potencia continental. Aguantó lo inaguantable durante los reinados de los Austrias Mayores, Carlos I y Felipe II; pero se agota con los Austrias Menores y se desploma con el desdichado Carlos II.

Una frase popular indica este fenómeno. *Poner una pica en Flandes*, un esfuerzo inmenso para llevar nuestros tercios desde España a Flandes por tierra. Mucho

mejor hubiera sido transportarlos por mar; pero ya el mar era el *morir* porque España había perdido su dominio frente a las flotas de Inglaterra, Francia y Holanda.

La España de los tres primeros Borbones ha sido la más marítima de nuestra historia. Tres geniales estadistas crean un modesto pero

importante Poder Naval: Patiño, con Felipe V; Ensenada, con Fernando VI, y Aranda, con Carlos III. El más eficaz y clarividente fue el Marqués de la Ensenada, creador de la fórmula geoestratégica por la que España, con una marina competente y un ejército adecuado, debía ser el árbitro de la paz o de la guerra interviniendo en la enconada rivalidad franco-británica. Esta política, seguida por Floridablanca y Aranda, da magníficos resultados hasta que se produce el desastre de Trafalgar, en el que se inicia la decadencia española que se consuma cuando Inglaterra y Francia, unidas, deciden en el año 1834, mediante el pacto de la Cuádruple Alianza, aislar a España. España ha perdido por completo su poder naval y se deja atrapar entre el dogal del aislamiento y la losa de una errónea mentalidad continental.



El Jefe del E. M. de la Armada, almirante Suanzes; el subsecretario de Defensa, almirante Liberal; los ex ministros, almirante Pery y Sr. Solís Ruiz, y el director del Instituto de Historia y Cultura Naval, vicealmirante Moreno de Alborán, asistieron a la conferencia del contralmirante Salgado Alba.

De espaldas al mar y sumida en un tenebroso aislamiento, la España del siglo XIX y la primera mitad del XX se autodestruye. El aislamiento del exterior provoca un quizá más grave aislamiento interior provocador de todas nuestras calamidades nacionales: guerras civiles, algaradas, cuartelazos, luchas fratricidas y la salida de España de emigrantes y exiliados.

La única solución a esta situación angustiosa era romper el aisla-

miento, siendo la primera acción en este sentido la firma de los Tratados hispano-norteamericanos de 1953. Por esa primera brecha, la primera que sale del funesto aislamiento es la Marina española, que tras recibir de la Ayuda Americana barcos y material de una nueva generación se pone en contacto con otras Marinas de la OTAN y consigue modernizarse en el material y sobre todo en el personal. Hoy la Marina española se encuentra profesionalmente preparada para integrarse sin el menor problema en la Organización del Tratado del Atlántico Norte.

El golpe definitivo y acertado para romper el dogal de nuestro aislamiento y sacudirnos la losa de nuestra impotencia naval ha sido la integración de España a la Organización del Tratado del Atlántico Norte, que reúne a todas las naciones libres y marítimas de Occidente para defenderse de la amenaza del mundo cerrado, fanático y continental del Este soviético.

El mayor acierto de nuestra entrada en la OTAN, aparte de sacarnos del pozo del aislamiento, consiste en el afortunado hecho de que los objetivos de nuestra defensa nacional coinciden exactamente con los objetivos defensivos de la OTAN, tanto en el aspecto estratégico como en el táctico y en el logístico.

España se defiende mejor a sí misma estando dentro de la OTAN que fuera de ella.

Además, dentro de la OTAN España está mucho mejor situada para alcanzar los otros dos objetivos que acabarán abriéndonos el mundo de par en par: el ingreso en el Mercado Común y la recuperación del peñón de Gibraltar.

La salida de España de la OTAN impondría el retorno al aislamiento, la pérdida de prestigio, la posible anulación de nuestro incipiente, pero prometedor, Poder Naval y dificultaría gravemente nuestra entrada en el Mercado Común y las negociaciones para la recuperación del peñón de Gibraltar.

Centrando nuestra atención sobre el futuro, nos encontramos con una España abierta al mundo marítimo, en una situación prometedora y estimulante.

El mar es un reto que se nos presenta para su conquista. Una conquista que exige esfuerzos técnicos, científicos, industriales, comerciales, deportivos y militares.

Todos esos grandes esfuerzos deben ser coordinados mediante una política integral de altos vuelos, que el conferenciante denomina: Política Oceánica.

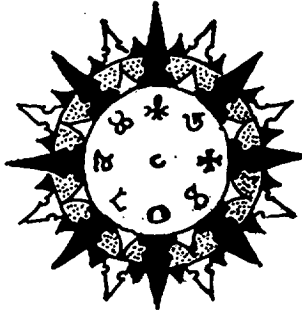
Estamos en un momento de profunda crisis económica que azota duramente a todos y cada uno de los elementos integrantes de nuestro poder marítimo: a la Marina mercante, a la de pesca, a los astilleros y a la Marina de guerra. Hay que hacer un gran esfuerzo para salir de esta crisis coordinando acciones mediante dicha política oceánica.

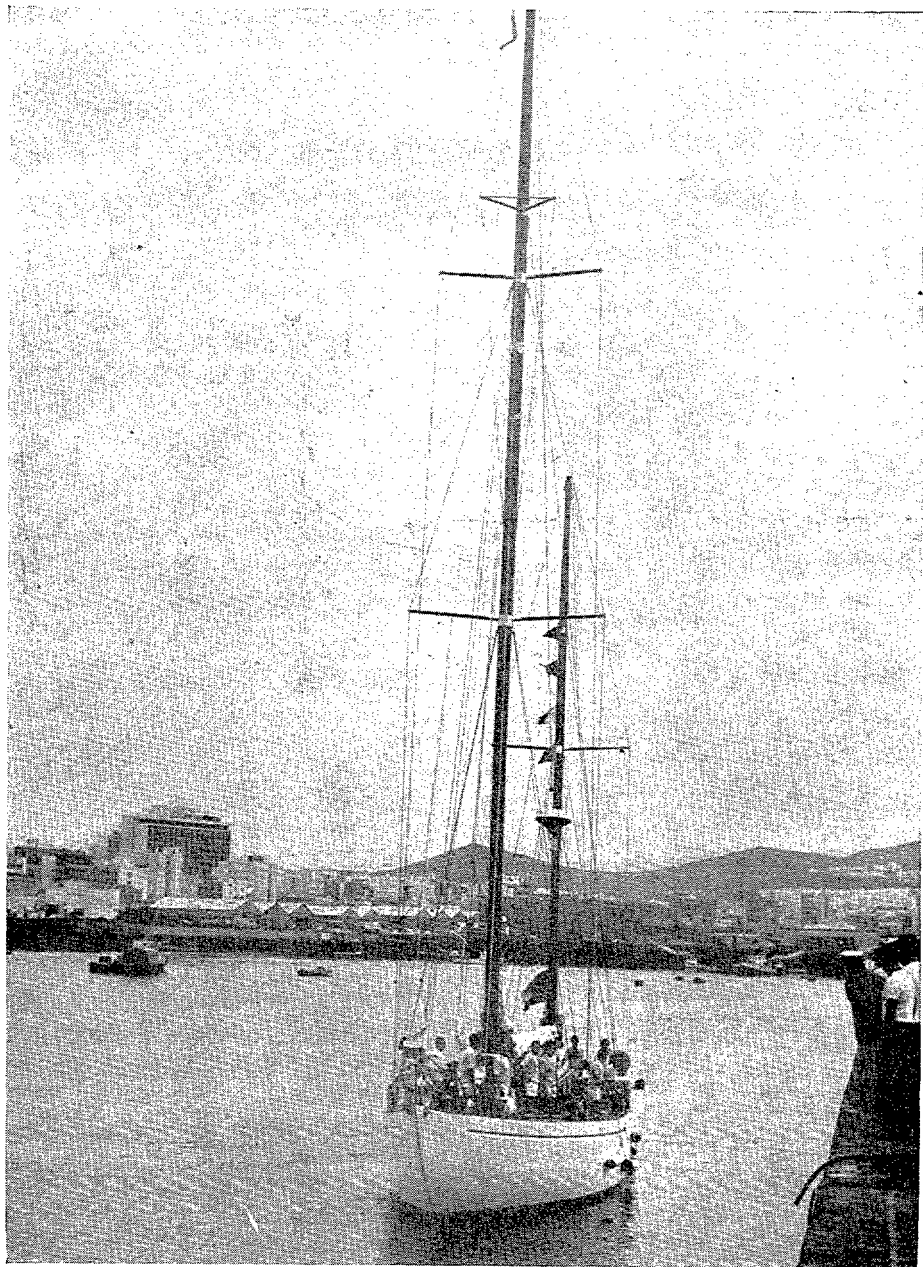
No partimos de cero. Contamos con poderosos factores favorables. El mar que nos rodea por los cuatro costados, un gran regalo de Dios a España, nuestra secular experiencia en las ciencias y las artes marítimas y el entusiasmo de muchos españoles atentos a la llamada del mar y a cuya cabeza se sitúa, por derecho propio, S. M. el Rey, otro regalo de Dios a España.

El conferenciante termina recordando el grito de guerra de nuestra Reconquista: *Santiago y cierra España* y proponiendo uno nuevo para el futuro:

Santiago y abre España a los caminos del mar, que es el vivir.

J. S.





NOTICARIO



AERONAUTICA

Pruebas del "Super Harrier".—Los pilotos del avión **Super Harrier** (AV-8B, en los Estados Unidos, y GR Mk-5, en Gran Bretaña) confirmaron, tras los vuelos de prueba, que este aparato representa el progreso más grande en las operaciones militares de este tipo de avión desde que el **Harrier** original comenzó a prestar servicio hace más de diez años. El programa de pruebas de vuelo se inició en 1979 con dos aparatos **Harrier** parcialmente transformados en unidades AV-8B, que tenían el ala nueva, pero carecían de nuevo fuselaje y de los complejos dispositivos electrónicos. Las mejoras se deben principalmente a la adopción de un ala supercrítica de fibra de carbono, cuyo perfil permite cargar un gran volumen de combustible. Esto, unido a varios dispositivos que mejoran la sustentación aerodinámica, le permiten al AV-8B transportar una gran carga de armas. El primer avión de fabricación en serie se entregará a los Marines norteamericanos en 1983, y la introducción operativa tendrá lugar en 1985.



Ventas a China.—El ministro de Defensa galo ha anunciado que Francia va a vender a la República Popular China el caza-bombardero **Mirage 2.000**,

el avión militar francés más moderno. El contrato de esta venta contempla también una determinada transferencia de tecnología y un acuerdo para la producción común de dicho avión.



Malas perspectivas para Europa.—Los gobiernos de Europa occidental, preocupados por el marasmo de la economía mundial, se muestran cada vez más precavidos sobre el respaldo a desarrollos aeroespaciales cooperativos, tales como un reactor Airbus avanzado y un nuevo caza táctico. El beneficiario principal es la industria americana, que está acelerando sus propios proyectos de exportación en los sectores civiles y militares.



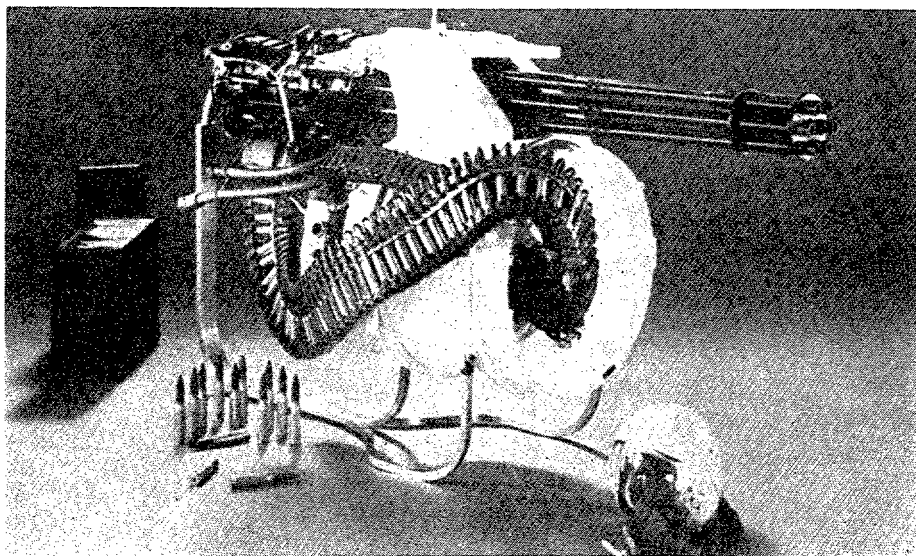
Prospectiva para un nuevo avión.—Las Fuerzas Aéreas inglesas han editado hace algún tiempo unas especificaciones genéricas, a las que habrán de responder los nuevos tipos de avión para un futuro próximo. Estas especificaciones técnicas son las "AST-409", que serán satisfechas por el **Harrier**, "GR Mk 5 ("AV-8B") y la "AST-403", que contempla un aparato de ataque contra objetivos terrestres y para el ataque aéreo, y con unas excelentes características de maniobrabilidad. Este

avión sustituirá al actual **Jaguar**. La denominación de este futuro avión de combate responde a las siglas ACA (Agile Combat Aircraft). Asimismo, la Aviación británica desea seguir disponiendo de aviones de despegue muy corto y aterrizaje vertical, para lo que ha preparado las especificaciones "AST-10".



El cañón del "F-18/A".—En la fotografía, podemos apreciar el cañón

perfeccionando en forma conjunta el primer sistema completo, totalmente automático e "inteligente" de señuelo de misiles teleguiados para buques. Este sistema, denominado SYBYL, contraataca a los misiles antibuque, pero no reemplaza a ningún elemento de ataque del sistema de defensa a bordo. Los elementos principales consisten en un dispositivo de lanzamiento de cohetes multitubular sobre cubierta, siete tipos de municiones propulsadas por cohete que comprenden todos los tipos



"M61A1" Vulcan, en la configuración adoptada para armar al avión "F-18/A" **Hornet.**



Fuerzas aéreas belgas.—Según la revista "Interavia", Bélgica reemplazará sus aviones **Mirage 5** por el **F-16**, caso de que se llegue a un acuerdo satisfactorio en lo que se refiere a contrapartidas por parte de los Estados Unidos.

ARMAS

Sistema de defensa para buques.—Un grupo anglofrancés de técnicos está

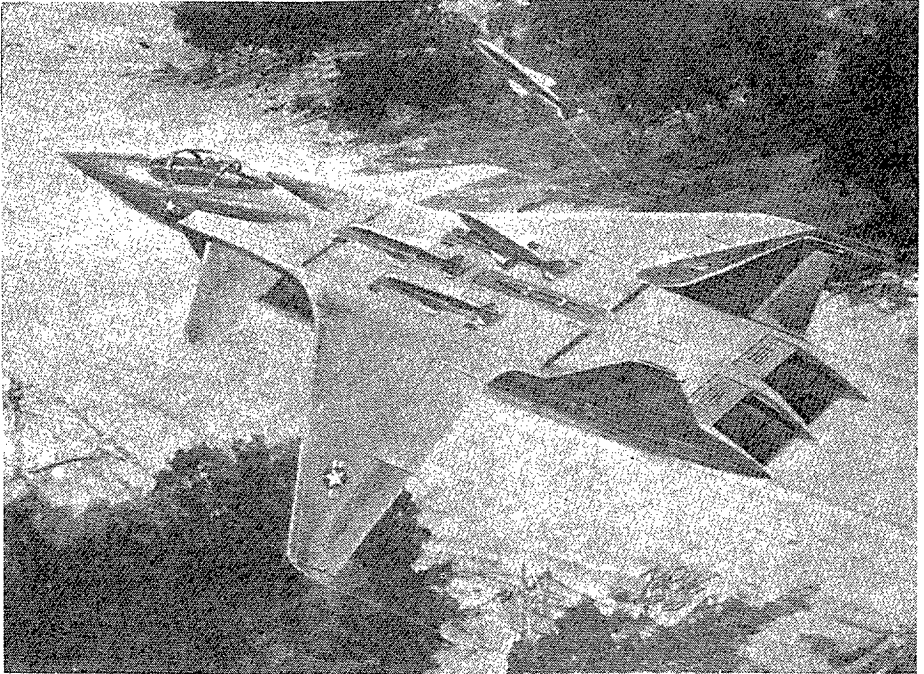
de señuelos y una consola de mando automático, bajo cubierta, que guía el sistema de forma totalmente automática.



Nuevo sistema de lanzamiento de armas.—El Laboratorio de Desarrollo de Armas de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos está estudiando la viabilidad de un nuevo sistema de lanzamiento de armas a baja altitud, sistema éste, una aeronave, que transportaría las armas en su parte superior. Una vez que las armas han sido lanzadas del avión, en una altitud del orden de los 60 metros, las estructuras

ascienden a la altura más propicia de ataque para desplegar o bien un conjunto de bombas múltiples o bien bombas individuales que serían guiadas hacia el blanco. En la fotografía, podemos apreciar la concepción artística

Exportaciones brasileñas. — Brasil, que se ha convertido en el curso de los últimos años en uno de los más importantes de los modernos fabricantes de armamento, junto con Israel, ha exportado armas durante el año pasa-



del avión portador de tales sistemas a baja altitud.



Nuevo torpedo.—La empresa italiana Whitehead Motofides está trabajando desde hace más de un año en la realización de un torpedo ligero de nueva generación, designado provisionalmente "A-290". Debido al empleo de una batería de gran potencia, el motor eléctrico de que irá dotado puede proporcionarle una velocidad de 50 nudos. Las primeras pruebas de esta nueva arma están previstas para los primeros meses de 1984.

do por valor de unos mil millones de dólares. Esta nación ha exportado a una treintena de países de Hispanoamérica, Africa y Oriente Medio aviones de entrenamiento y de transporte, blindados y misiles.



Defensa de punto.—Una de las mayores novedades en la "Mostra Navale 82" de Génova ha sido el sistema de Defensa de Punto **Seaguard**, que como todos sus similares está compuesto por un módulo de radar, otro de seguimiento y el arma propiamente dicha, consistente en un montaje cuádruple de 25 milímetros. Este sistema puede



cumplir dos cometidos, uno de ellos para el que ha sido diseñado, es decir, para la destrucción cercana de misiles anti-buque, y el control de armas de superficie a bordo. En la fotografía, vemos el montaje cuádruple antes mencionado.

ASTILLEROS

Actividad de la Empresa Nacional "Bazán".—Las distintas factorías de la Empresa Nacional "Bazán" mantienen una intensa actividad. Así, la de San Fernando (Cádiz), ha entregado a la Marina marroquí el último patrullero de una serie de cuatro unidades de este tipo. Entre los buques en curso de construcción y cuya entrega se efectuará en los primeros meses del próximo año, se encuentran tres patrulleros ligeros para la República del Congo. Asimismo, está prevista la construcción de seis patrulleros para Egipto, a la vez que la Empresa mantiene negociaciones con otras naciones, como Indonesia y Filipinas, para la construcción de unidades de guerra.

ASTRONAUTICA

Nuevo mando específico.—La Aviación militar norteamericana acaba de constituir el "Space Command" o Man-

do del Espacio, que será responsable de todas las misiones de carácter militar asignadas al transbordador espacial y a satélites, así como todo lo relativo al empleo de las armas antisatélite. El jefe de este nuevo mando es el general Lew Allen, quien en unas declaraciones manifestó que la USAF espera dirigir más tarde las actividades espaciales del Ejército y la Marina.



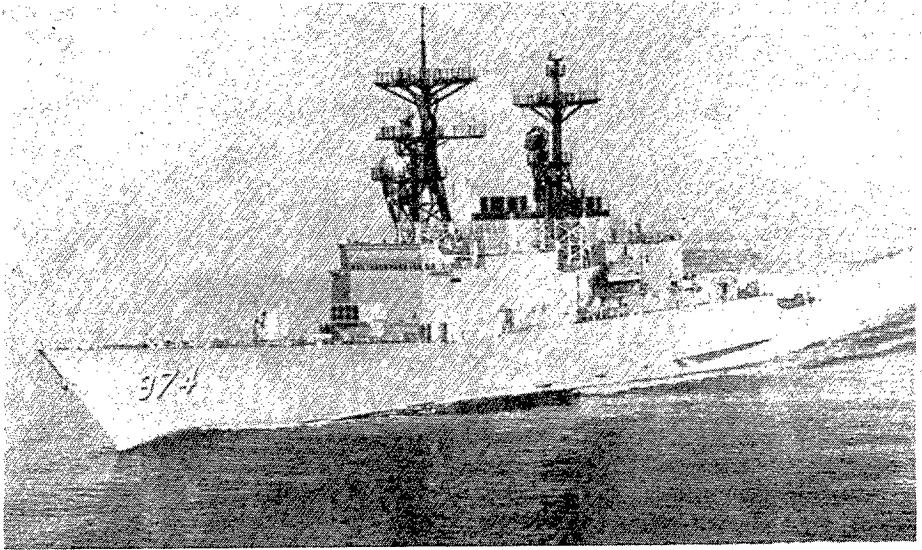
El fallo del "Ariane".—Las investigaciones iniciadas tras el fracaso de la tercera fase del vehículo de lanzamiento Ariane L-5 indican que dicho fallo fue debido a un problema con la turbobomba de aquella fase que afectó a elementos mecánicos del sistema de lubricación. Los sistemas eléctricos funcionaron correctamente a través de toda la fase.

BUQUES

Nueva fragata inglesa.—El gobierno de Londres ha aprobado las especificaciones generales de la nueva fragata Tipo 23, cuyo presupuesto asciende a unos 90 millones de libras, cuando la estimación inicial no rebasaba los 70 millones. Este buque tendrá un hangar y una plataforma para un helicóptero EH-101 de lucha ASM. Está previsto que la primera serie de este nuevo tipo de fragata sea encargada en 1984, para empezar las primeras entregas a partir de 1988. Los planes actuales prevén la construcción de tres unidades al año. Estarán equipadas con sonar de casco y VDS, dos radares para guía de los misiles Sea Wolf ligeros de lanzamiento vertical para defensa a corta distancia. Su armamento, además, comprenderá misiles Su-Su, torpedos y un cañón de mediano calibre.



Modernización de los "Spruance".—La Marina americana ha revelado algunos detalles acerca de la modernización que van a sufrir los destructores del tipo Spruance. Fundamentalmente,



comprende la instalación del sistema LAMPS III, sonar AN/SQR-19 TACTAS, lanzadores blindados del misil de crucero, sistema de defensa de punto **Phalanx**, sistema de contramedidas y guerra electrónica SLQ-32, lanzadores de señuelos o **chaffs** SBROC, así como modificación de los pañoles de municiones para el empleo de munición guiada y, finalmente, conversión para el sistema de lanzamiento vertical (VLS) de misiles. También, en lo referente a estructuras, se prevé la instalación de mamparos resistentes al fuego y sustitución de elementos de aluminio, así como la instalación de extintores "Halon" en las cámaras de máquinas. En cuanto al blindaje, se hará con materiales del tipo "Kevlar", en vez de las convencionales planchas de acero, con objeto de no incrementar demasiado los pesos.



Próximo desguace.—El antiguo trasatlántico español de 16.000 TRB **Cabo San Roque**, que fue vendido a una empresa estatal cubana y rebautizado como **Africa Cuba**, va a ser desguazado próximamente en Barcelona.

Transporte de automóviles. — Unos astilleros suecos han hecho entrega de un buque, el **Medea**, especialmente diseñado para el transporte de automóviles. Su propietario, el armador Wallenius, tiene una importante flota para este único fin, y se calcula que transporta alrededor de 600.000 automóviles al año, mediante buques propios y otros arrendados.



Transporte de agua potable.—El petrolero sueco **Selma** recaló recientemente en el puerto de La Coruña para proceder a la carga de 35.000 toneladas de agua potable con destino al puerto de Nouadhibou (Mauritania). Esta agua va destinada al uso doméstico y es la misma que recibe la ciudad gallega diariamente. En principio, este envío de agua es único, no habiendo hasta ahora acuerdo para otros. Es posible que después de una valoración de los gastos se llegue a la conclusión de que dicho transporte ha resultado rentable. Un ingeniero naval español ha efectuado una serie de estudios sobre posibles envíos de agua desde Muros y Corcubión, ya que dichas aguas permiten navegar a petroleros de hasta

400.000 toneladas, con lo que se podría suministrar agua potable a Canarias, países del golfo Pérsico y de África.



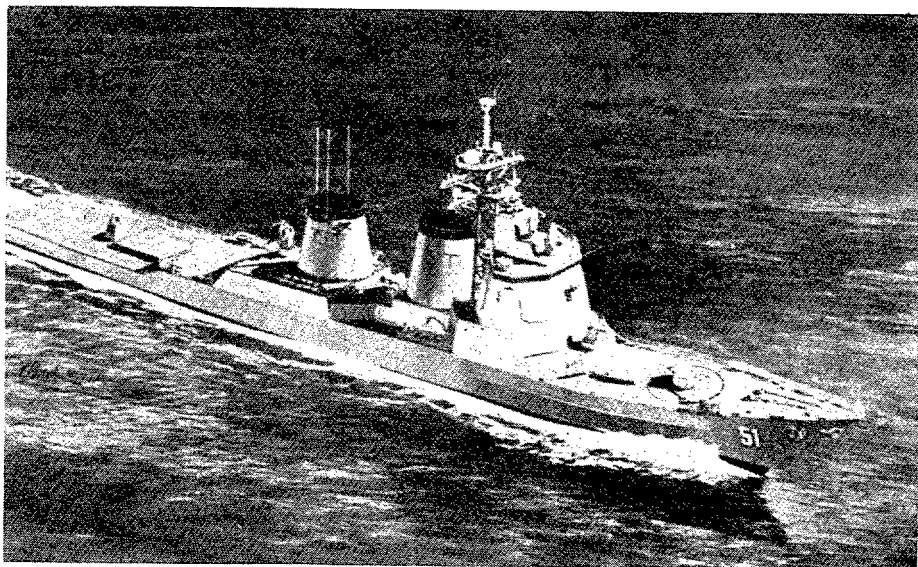
Complemento de Defensa Aérea.—

En la fotografía que ilustra estas líneas podemos apreciar la concepción artística de los nuevos destructores de la Marina americana **DDGX**, considerados como el complemento de Defensa Aérea de la Flota, cuya capacidad

que. El amarre masivo de buques “en paro” se produce en aquellos puertos que ofrecen mayor seguridad y mejores precios, y, por ello, resulta paradójico que los buques de la flota petrolera española que han de amarrar se dirigen a puertos noruegos para esta espera de mejores tiempos.



Nueva patrullera.—Se está finalizando en unos astilleros británicos la

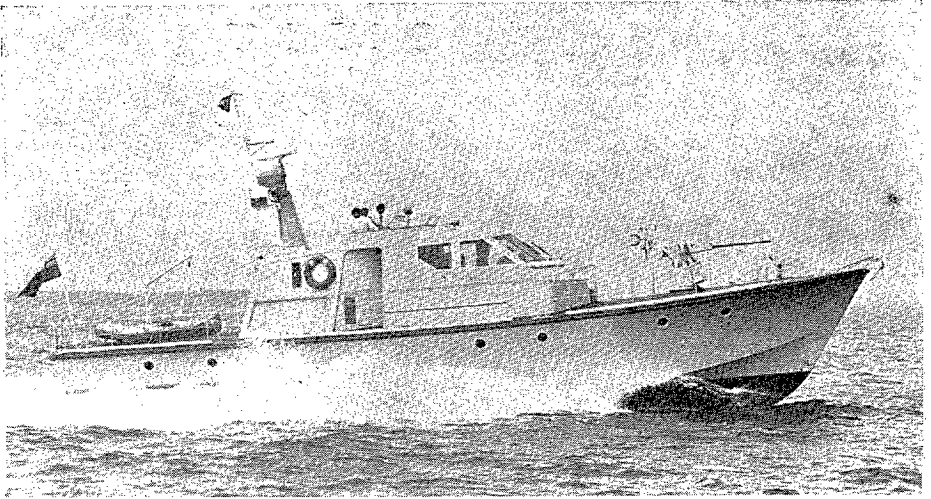


defensiva aérea también será incrementada con el sistema AEGIS de los buques clase **Ticonderoga**.



Amarre indefinido.—Según informan diversos órganos de Prensa nacional, el Puerto Autónomo de Bilbao ha autorizado el amarre, sin limitación de tiempo, a tres cargueros griegos, procedentes de puertos de los Estados Unidos, desde los que han navegado en lastre hasta la capital vizcaína hasta que varíen las actuales circunstancias de falta de ocupación. Los gastos de estadía se cifran, aproximadamente, en unas 800.000 pesetas mensuales por bu-

construcción de una serie de nuevas patrulleras del tipo **Tracker**, especialmente diseñadas para prestar sus servicios en misiones de guardacostas, policía y aduanas. El casco de estas embarcaciones se caracteriza por llevar costados discontinuos, roda aguda y amuras abiertas, con lo que, incluso a altas velocidades de crucero, se consigue un suave corte del agua y se evita que el agua deflectada llegue a cubierta. Con respecto al tipo del cual procede esta nueva generación, se han realizado algunas modificaciones en la obra viva como en el pie de la roda, que no es plano, y en el codaste, que se ha reducido, logrando así mayor estabilidad durante la marcha y mejora



en el comportamiento general en la mar. Todos sus habitáculos y puentes están climatizados. A proa lleva un cañón de 20 milímetros y a ambos costados se pueden montar dos ametralladoras de 12,7 milímetros. Con una eslora de 20 metros puede alcanzar una velocidad máxima de 24 nudos, con una autonomía de 650 millas a la máxima velocidad de crucero.

COMBUSTIBLES

Petroleros almacenadores.—Actualmente, y según fuentes inglesas, existen 56 petroleros dedicados a almacenar crudos, de los cuales 35 son japoneses.



Fletes primados.—Los armadores de fletes petroleros dispuestos a realizar carga en la terminal petrolífera iraní de la isla de Kharg deben pagar ahora sobre las tarifas de flete una prima de 20 puntos más que en las demás terminales de carga del Oriente Medio, como consecuencia de la decisión iraní de considerar a dicha terminal como zona de guerra. Como resultado de todo ello, varios gobiernos han aconsejado a sus armadores que se absten-

gan de cargar en Kharg, aunque las autoridades iraníes han garantizado la seguridad de carga para tal zona.



Sondeos en el mar de Barents.—El buque soviético **Juril Shasjin** se está preparando para iniciar la primera perforación en el mar de Barents. Como es sabido, Noruega y la Unión Soviética mantienen un contencioso en esta región marítima que abarca una extensión de aproximadamente 155.000 kilómetros cuadrados. La última ronda de conversaciones entre las dos naciones no produjo ninguna señal evidente de un pronto acuerdo, y este sondeo, que se producirá próximamente, puede servir, desde el punto de vista político, para ver hasta dónde llega el pulso entre ambas naciones, ya que precisamente la zona potencialmente más prometedora a este respecto de la posible existencia de crudos es la del litigio, y desde el aspecto económico se podrá conocer esta cuantía en una primera aproximación.



Menor consumo.—El fuerte descenso en el consumo nacional de petróleo ha rebajado la adquisición del último tri-

mestre: de 100.000 barriles contratados con México, solamente se han retirado 80.000, y del contrato con Arabia Saudita, que estipulaba 140.000 barriles, se han retirado solamente 110.000.



Consumo de los pesqueros.—Los modernos pesqueros consumen tanto combustible que las pesquerías se han convertido en uno de los sectores que solicitan más gas-oil dentro de la producción de alimentos. Expertos de las pesquerías nórdicas afirman que ahora podrá capturarse el mismo volumen de pescado con la mitad de combustible, merced a un proyecto específico para estos fines que han desarrollado, al parecer satisfactoriamente, y que consiste en una hélice de gran diámetro que suministra una velocidad tan elevada como las anteriores, pero con la cual, dadas sus características técnicas, el consumo del carburante se reduce entre un 20 y un 30 por 100.

COMUNICACIONES

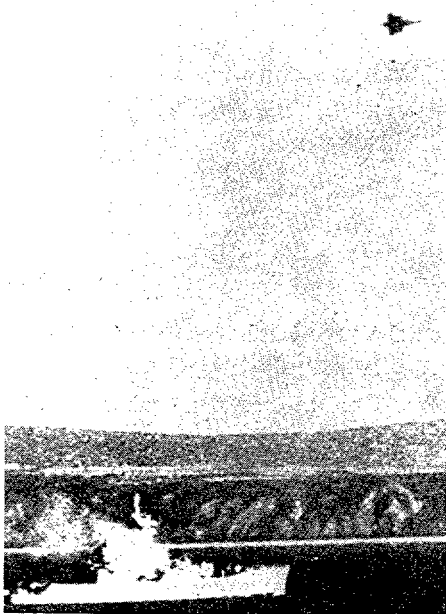
Programas informáticos traductores. Los mensajes tácticos navales pueden ser traducidos en lenguaje claro merced a un nuevo sistema de conjuntos de programas informáticos, denominado sistema GRACIE, que puede, al parecer, "entender" las descripciones generales de sobrevuelo de buques, ataques o encuentros con barcos enemigos. El sistema en cuestión forma frases gramaticales basándose en lo que "comprende" del mensaje.



Cabinas telefónicas a bordo.—En los transbordadores franceses que efectúan la travesía a Córcega se han instalado por primera vez unas cabinas de teléfonos públicos que pueden ser utilizar en alta mar. Tras esta experiencia se instalarán en otras líneas, especialmente en las que cruzan el canal de la Mancha.

CONFLICTOS

Impacto en un fragata.—En esta fotografía, vemos el dramático momento en que un avión argentino **Mirage** lo-



gra un impacto, durante el pasado conflicto de las Malvinas, sobre una fragata del **Tipo 42** durante las operaciones de consolidación de la cabeza de playa británica en la bahía de San Carlos.

CONMEMORACIONES

Bodas de plata con la Armada.—A mediados de septiembre pasado se reunieron en la Escuela Naval Militar un grupo de 45 jefes de la Armada, acompañados de sus esposas, con el fin de celebrar el XXV aniversario de su promoción a oficiales, pertenecientes a las promociones 357 del Cuerpo General, 20 de Infantería de Marina, 8 del Cuerpo de Máquinas, 33 del Cuerpo de Intendencia y de los Cuerpos de Sanidad y de Intervención.

Por la mañana, y en la avenida del Generalísimo, formaron los integrantes de las citadas promociones, en unión del batallón de Caballeros alumnos con bandera y banda de música. Se iniciaron los actos con la celebración del Santo Sacrificio de la Misa. A continuación, se hizo la ofrenda al pie del altar de una corona de laurel en memoria de los compañeros fallecidos. El comandante-director, capitán de navío Sánchez de Ocaña y Erice les dio la bienvenida y felicitó a los que celebraban las bodas de plata con la Armada y les agradeció esta lección de ejemplo y moral militar que daban a los alumnos al haber escogido la Escuela Naval para esta efemérides, exhortándoles a que sigan en la misma línea de entrega y total servicio a la Patria como lo han hecho a lo largo de este cuarto de siglo en los destinos que han desempeñado en la Armada.

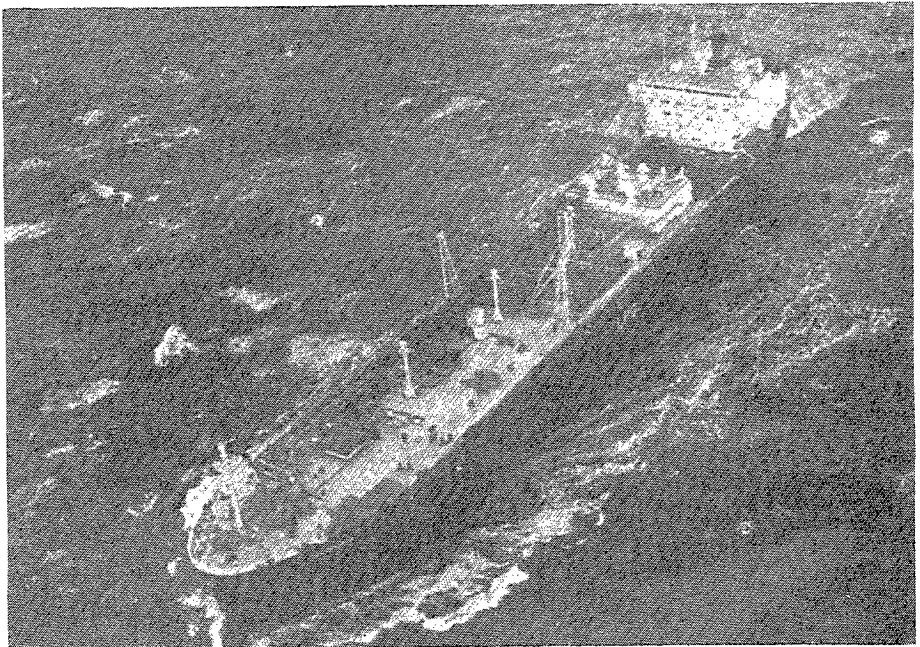
Seguidamente, y al frente de su antiguo comandante de brigada, capitán de navío Torralbo Mercader, se efectuó el homenaje a la Bandera por parte de los componentes de la promoción, bendiciéndola a continuación. El capitán de

fragata Romero Caramelo (Juan José), en nombre de la promoción, dirigió unas palabras en las que puso de manifiesto la significación de este solemne acto y el recuerdo emocionado de encontrarse nuevamente en este Centro donde habían recibido la formación profesional y militar, siguiendo con las mismas ilusiones y afán de servicio desde aquel día ya lejano de su juventud, cuando recibían el despacho de oficial, confiriéndoseles el primer destino.

Posteriormente, se cantó el himno de la Escuela Naval y desfiló el batallón de Caballeros alumnos. Al día siguiente de este acto, peregrinaron a Santiago de Compostela para ganar el jubileo de este Año Santo.

CONSTRUCCION NAVAL

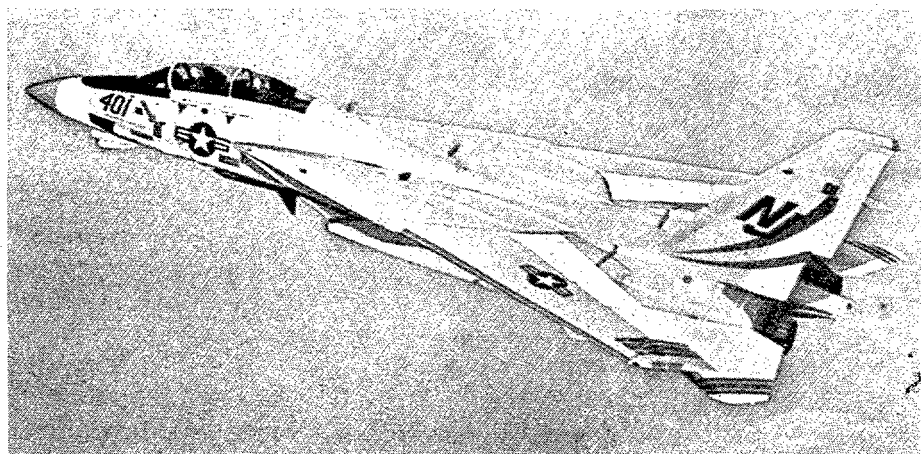
Transporte de gas licuado.—Hace poco ha sido puesto en servicio uno de los mayores buques para el transporte de gas petrolífero licuado, propano y butano, el **Isomeria**, que prestará sus ser-



vicios de transporte en uno de los yacimientos del mar del Norte. Se trata de un buque monohélice, con una capacidad de carga de 59.000 metros cúbicos de gas mediante cinco cubas de acero, previstas para una presión atmosférica y una temperatura que va desde los -48° para el propano y -6° para el butano.



Sociedad estatal china.—El órgano del partido comunista chino ha anunciado que la nueva sociedad estatal de la construcción naval de la República



Popular China construirá 234 buques con algo más de dos millones de toneladas de peso muerto antes de finalizar el año 1985. Estas nuevas construcciones supondrían un aumento del 25 por 100 de la Compañía Marítima China, que alcanzará así los diez millones de toneladas de peso muerto.



Tanques de acero inoxidable. — Un estudio recientemente completado indica que para la mayoría de los compradores en perspectiva de nuevos buques de transporte de productos químicos, los tanques de acero inoxidable tendrán importantes ventajas económi-

cas globales sobre los tanques revestidos, a pesar de su mayor coste inicial. La principal excepción corresponderá a los navieros que invierten fundamentalmente por razones fiscales y buscando beneficios en una rápida reventa.

DEFENSA

Defensa de la amenaza aérea.—En la fotografía, vemos a un avión F-14A Tomcat de la Marina americana, considerado como el avión naval de combate más avanzado capaz de combatir con varios blancos a la vez, no sólo

gracias a su cañón **Vulcan M-61**, sino también a un amplio margen de misiles aire-aire, tales como los **Sidewinders**, **Sparrow** o **Phoenix**.



Reposición de pérdidas.—El pasado primero de julio, el ministro de Defensa británico hizo públicas las previsiones de reposición de unidades aeronavales, al presentar el Libro Blanco de la Defensa. Estas reposiciones corresponden a las pérdidas sufridas en las Malvinas, y consisten en la adquisición de 14 **Sea Harrier**, siete para reposición de pérdidas propiamente dichas, y los otros siete para satisfacer,

en parte, una petición de la Marina que lleva dos años solicitando en sus "trípticos" diez aviones adicionales. Igualmente, serán pedidos 16 helicópteros **Sea King**, ocho del modelo **Mk-5** de lucha antisubmarina, y ocho **Mk-4** para transporte de tropas. Asimismo, se van a adquirir tres **Chinook**, tres **Lynx** y cinco **Gazelle**.

También serán reemplazadas las dos fragatas y los dos destructores hundidos, aunque no necesariamente con buques de idénticas características. Es de señalar que la Marina británica sigue estimando que precisa contar con 70 destructores y fragatas para estar en condiciones de llevar a cabo su misión en el Atlántico norte; pero en contra de ello, el gobierno ha reducido a 42 el número de escoltas operativos, además de una flotilla de reserva de ocho unidades que precisaría de cierto tiempo para estar lista operativamente.

DEMOGRAFIA

El problema soviético.—Al parecer, la Unión Soviética padece un descenso demográfico que podría incidir seriamente en la mano de obra durante este decenio. Igualmente, el número de hombres para las Fuerzas Armadas va a disminuir por debajo de los límites convenientes para aquel país, lo cual se va a corregir, según fuentes norteamericanas, aumentando el período de permanencia en filas, para mantener el nivel actual, de unos 4,8 millones de soldados.

DEPORTES

La gran regata.—La regata "Cutty Sark", de los grandes veleros, hizo escala en Vigo en su recorrido hacia la meta inglesa de Southampton. El nombre de esta ya famosa regata corresponde al velero **Cutty Sark**, construido en 1869 en Escocia y que todavía puede visitarse fondeado en Greenwich.

ECOLOGIA

Nuevo procedimiento de desalinizar. Parece que se ha llegado a resultados

positivos, desde el punto de vista económico, en la realización de un nuevo sistema para desalinizar las aguas marinas. El proceso de ósmosis inversa que se da en la Naturaleza, se ha venido desarrollando desde hace unos quince años. Actualmente, en un estado todavía primitivo de desarrollo la ósmosis del agua requiere solamente la mitad de la energía necesaria en la destilación convencional para producir la misma cantidad de agua potable. Las instalaciones de purificación de agua basadas en este proceso pueden construirse en la mitad del espacio y tardan los dos tercios del tiempo que es preciso para construir plantas de destilación comparables. El desarrollo de este nuevo sistema se acelerará mediante un acuerdo de colaboración entre las Universidades de Toronto y Ryad.

ECONOMIA

Informe del F. M. I.—El Fondo Monetario Internacional, en su informe anual recientemente publicado, afirma que el desarrollo económico mundial no puede considerarse de forma optimista, a pesar de los progresos realizados en la lucha contra la inflación. El Fondo advierte seriamente en este informe sobre los peligros, tanto del proteccionismo como de una tendencia gubernamental hacia el expansionismo fiscal y a un desequilibrio monetario que, como consecuencia del desempleo, están presionando gravemente sobre la política financiera antiinflacionista.



Un imperio en quiebra.—Achille Lauro, el armador que llegó a disponer de más de cien buques y cinco mil marineros, que fue llamado el "rey de Nápoles", figura muy popular que llegó a alcanzar un auténtico imperio de poder y riqueza desde su humilde origen de simple grumete, ha ofrecido todos sus bienes para que sean subastados ante las abrumadoras deudas, originadas por el sector de cruceros marítimos de su organización empresarial,

así como en el retraso del pago a sus empleados. Cuenta actualmente noventa y cinco años, y ha manifestado que ya que las deudas fueron contraídas en su nombre, deben de ser satisfechas.

ELECTRONICA

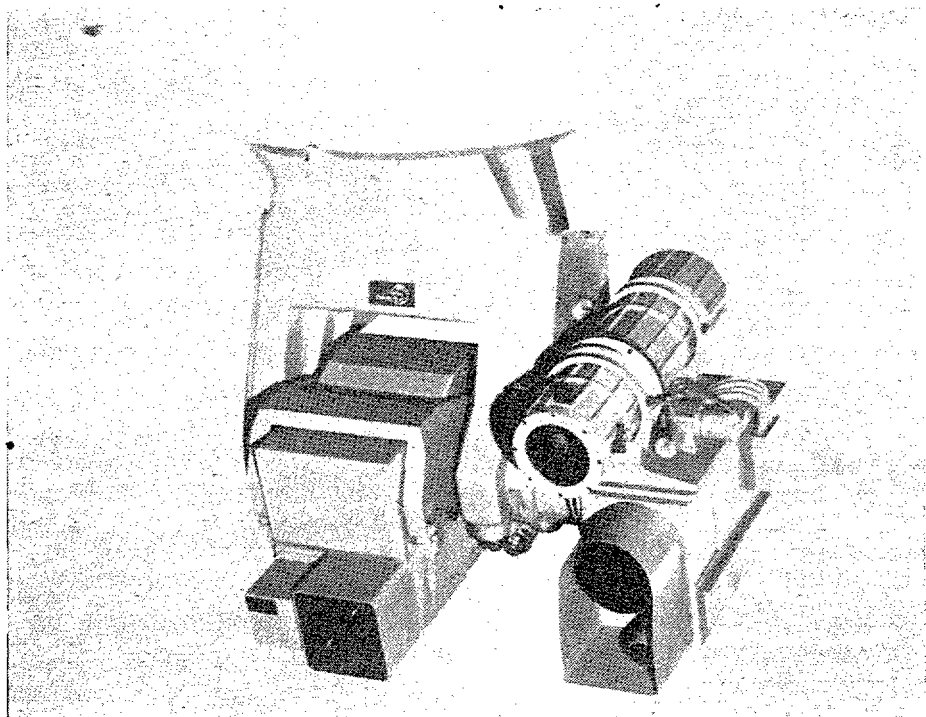
Detección de objetivos.—En ensayos efectuados en los Estados Unidos se ha podido demostrar que un autodirector de misil aire-superficie puede detectar objetivos militares, fijarse en los mismos y seguirlos de forma totalmente autónoma. En efecto, durante unas pruebas en vuelo cautivo, el autodirector de un misil **Wasp** “descubrió” repetidas veces carros y otros objetivos, pese a una gran concentración de ecos en el suelo.



Perturbadores antimisil.—Los ingleses están experimentando un nuevo sistema de perturbación con objeto de evaluar su eficacia para la protección de los helicópteros contra los misiles **SAM** con autodirector **IR** en la zona de posible frente de combate. Este nuevo sistema crea un “ruido” en el autodirector del misil, lo que le hace desviarse de su rumbo de ataque.



Sistemas de control de armas.—En el suplemento especial de marketing de la “Revista Internacional de Defensa”, leemos una interesante información acerca de nuevas generaciones en el sistema de control de armas. La industria italiana está desarrollando un programa completo en este campo, aplicando la técnica de “multi-processing” y distribución, lo cual implica una cadena de proceso-computadores en actividad. A base de este tipo de construc-



ción, se ha estudiado una nueva filosofía de sub-montajes de integración de bloques, que tiene su raíz en algunos pocos módulos básicos, como, por ejemplo, el sistema **ELSAG NA30**, que consta de un radar rastreador —que vemos en la fotografía—, un director oprónico, unidad procesadora de datos y unidad servotransformadora y, finalmente, la consola para el operador. Las ventajas de esta técnica de composición de bloques radican principalmente en la facilidad de mantenimiento para instalación a bordo, sencilla reparación o modificación y la flexibilidad de reconfiguración del sistema.



Vídeo por sistema "Tevelex".—Durante las pasadas regatas trasatlánticas entre La Rochelle y Nueva Orleans, se han efectuado con éxito las pruebas de transmisión de imágenes de televisión por medio de la radio, según un sistema denominado **Tevelex**, que consiste en que la señal de vídeo procedente de la cámara se convierte en una señal de

audio en la banda de los 300-3.000 Hz. A la recepción de esta señal radio, y en un proceso inverso de reconversión, la imagen puede verse en un aparato corriente de televisión.



Radars de compresión de pulso.—La industria francesa ha desarrollado varios radares basados en la técnica de compresión de pulso, tales como los **Iguana**, **Varan** y **Agrion-15**, que difieren entre sí solamente en las funciones para las que han sido diseñados. La técnica en la cual se basan hace posible no solamente la transmisión de energía en valor considerable para la detección a grandes distancias, sino también el empleo de un pulso muy corto con objeto de eliminar el fenómeno llamado **clutter**. La transmisión del pulso es diez veces más corta que la de los radares de magnetrón, con una potencia instantánea 35 veces mayor. En la fotografía, vemos un helicóptero **Dauphin** equipado con el radar **Agrion-15**.



ENERGIA

Otro gasoducto soviético.—Los funcionarios encargados de la planificación energética soviética creen que su capacidad de construcción en la industria del gas podría ser suficiente para tender un séptimo gasoducto de gran envergadura procedente de Siberia occidental. Efectivamente, los funcionarios indican que se está estudiando la posibilidad de añadir otro gasoducto a los seis previstos para 1986. Por otra parte, la construcción de la red de gasoductos interiores no estará afectada por la decisión de Moscú de completar la red para la Europa occidental.



Ventajas del carbón.—En la Universidad Internacional "Menéndez Pelayo" de Santander se ha efectuado un cursillo-seminario acerca de la energía y el medio ambiente, propugnándose cambios estructurales de la energía, sustituyendo la dependencia del petróleo y del gas por el carbón, que ocupará un papel equivalente al que tuvo el petróleo desde 1940 hasta la crisis del 73. Las ventajas del carbón residen en aspectos tecnológicos de mercado y de importantes reservas, además del precio, que supone la mitad del costo del petróleo.



Modelo mundial de energía.—La OPEP va a desarrollar un modelo mundial de energía que permitirá analizar el efecto de diversos escenarios energéticos sobre la economía de los países de la OPEP. El sistema está construido con una estructura modular y es un modelo global integrado, de equilibrio entre la oferta y la demanda de energía, con incorporación de todas las variables económicas relacionadas con el tema.

ESTRATEGIA

Reservas estratégicas.—El Gobierno americano ha anunciado la creación de

dos comisiones asesoras de funcionarios de la industria y de científicos para estudiar la calidad de las reservas estratégicas norteamericanas. El objetivo principal de este programa de asesoramiento es el de determinar si los materiales existentes en las reservas son adecuados y si se dispone de una combinación idónea de otros materiales.

FLOTAS

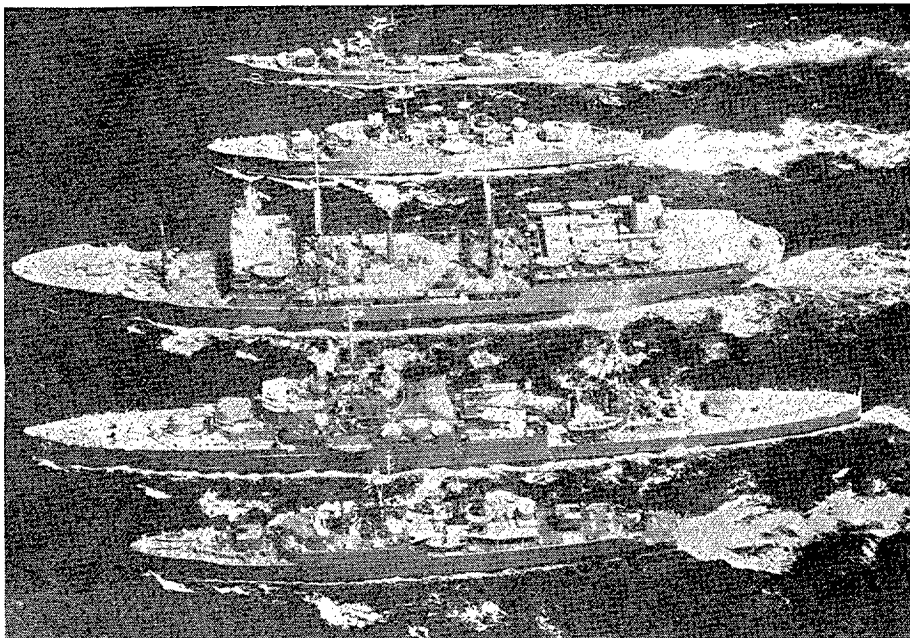
La Marina hindú.—En la interesante fotografía de la página siguiente podemos apreciar una **Task Force** empeñada toda ella en aprovisionamiento en la mar. Los buques son los siguientes: Buque-tanque **Shakti** (A-50), crucero ligero **Mysore** (C-60), dos fragatas de la clase **Brahmaputra** y una fragata antisubmarina de la clase **Kadwatt**, procedente de la Unión Soviética, de la clase **Petya**.

HELICOPTEROS

Visor para helicópteros.—El Ejército norteamericano va a dotar a un determinado número de sus helicópteros de un visor de observación y localización de objetivos de procedencia británica. Estos visores están concebidos para su instalación en el techo de la cabina, y son similares a los empleados por el Ejército británico en los aparatos tipo **Gazelle**. Los norteamericanos se interesan por este modelo británico, poco costoso y rápidamente disponible, como sustituto definitivo de los visores instalados en el morro o en la cabeza del rotor de sus helicópteros.



Helicópteros "EH-101".—Los helicópteros **EH-101**, aún en proyecto, reemplazarán en su día a los **Sea King** de la Marina británica. Esta nueva unidad responde a un proyecto anglo-italiano, y llevará tres motores "T700-401", de 1.650 HP/eje que moverían un rotor principal de cinco palas, siendo su peso máximo de despegue y aterrizaje de unas 13 toneladas. En vuelo de cruce-



ro, sólo utilizará dos motores, lo que le permitirá ahorrar un 8 por 100 de combustible, incrementando así su autonomía. Aun cuando no disponemos de información al respecto, parece ser que llevará un radar **Blue Krestel** e irá armado con el misil antibuque **Sea Eagle** o su sucesor.



Perfeccionamientos electrónicos.—En Gran Bretaña se ha perfeccionado un sistema de control electrónico que aumentará considerablemente la eficacia de los helicópteros en el combate. Dicho sistema permitirá al piloto observar el terreno de noche y también asegura que el aparato no lleva una carga excesiva, facilitando un dispositivo de aterrizaje de radar de vuelo bajo.



Helicópteros navales alemanes.—La Marina alemana —República Federal— ha adquirido varias unidades de heli-

cópteros **Sea Lynx** para mejorar la capacidad antisubmarina de las fragatas del tipo **Bremen**. Sin embargo, estos buques están diseñados para poder albergar helicópteros superiores a las diez toneladas. Ilustra esta noticia la fotografía superior de la página siguiente.

LOGISTICA

Aprovisionamiento en vuelo. — Un avión **KC-10**, de la Fuerza Aérea americana, ha realizado con éxito las operaciones de reabastecimiento en vuelo a un avión **A-37** utilizando para ello el sistema de atracadero flotante y manguera. Esta ha sido la primera vez que un avión cisterna de este tipo ha empleado tal sistema de manguera, hasta ahora usado por la Marina y la Infantería de Marina de los Estados Unidos y los aviones de la OTAN. El avión **KC-10** es el primer avión cisterna con la capacidad de reabastecimiento en un solo vuelo, tanto con el sistema de atracadero flotante como el aguilón de aprovisionamiento aéreo avanzado. Las



pruebas con el **A-37**, el avión de combate más pequeño del arsenal de las fuerzas aéreas, se continuaron con el bombardero **B-52**, el avión de combate más grande.

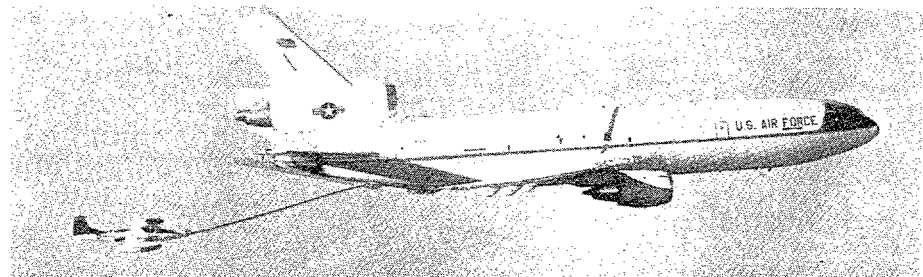
LANZAMIENTOS

Una goleta para la Antártida. — En unos astilleros asturianos ha sido botada la goleta **Idus de Marzo**, destinada a la primera expedición científica española a la Antártida. La expedición estará mandada por el jefe del Depar-

tamento de Geología Marítima del Instituto Español de Oceanografía.

MARINA MERCANTE

La gran crisis.—El “Boletín Informativo” de ANAVE se hace eco de la gran crisis naval que atraviesa la flota mercante española, la mayor desde hace medio siglo. Las fuertes elevaciones de los costos de explotación, el hundimiento de las cotizaciones de los fletes y el exceso de tonelaje disponible convergen sobre este importante sector



de la economía nacional con cifras abrumadoras. Por otra parte, esta crisis no tiene límites, y, lo que es peor, no se le ve ni una fácil ni inmediata salida. En casos desesperados como el actual, aunque de menores proporciones, se especulaba con la capacidad productiva generadora de comercio internacional, verdaderamente excepcional, del Japón, Alemania Federal y los Estados Unidos que tirasen del tráfico mundial y plantease un resurgir del mercado. Pero Japón, afectado por una falta de demanda del acero, está obligado a reducir su producción, con la consiguiente baja de importaciones de hulla de los Estados Unidos, y Alemania ya no es locomotora, y la recesión americana no termina. Por tanto, el panorama es sombrío y sin perspectivas, como hemos dicho, de una solución de este problema.



Crisis de petroleros.—En unas declaraciones a la Prensa nacional, el ex director general de la Marina Mercante manifestó que la situación de la Marina Mercante en España es muy mala, debido, entre otras causas, a la crisis mundial del flete, y esta situación va a obligar a amarrar un millón de toneladas de petroleros. Asimismo, resaltó la muy crítica situación del transporte a granel.



Buques soviéticos.—En unas declaraciones hechas recientemente, el ministro soviético de la Marina Mercante manifestó que los buques rusos no están amarrados, como ocurre con otros muchos de las flotas occidentales, porque el desarrollo de su flota se hace de acuerdo con las necesidades de la economía. En cuanto a las previsiones del actual plan de construcción naval soviético, se efectuarán considerables cambios cualitativos con nuevos diseños de buques de técnicas recientes, como el buque-tanque **Pobieda**, ecológicamente limpio; el transportador de gas tipo **Mossoviet**, con capacidad de carga de 75.000 metros cúbicos. Para

1985 se habrán botado 250 buques, con unos tres millones de toneladas de peso muerto. Asimismo, manifestó que se presta una especial atención a la flota para navegar por aguas heladas, para lo cual se están construyendo buques de 20.000 TPM capaces de atravesar aguas con más de un metro de grosor de hielo, conduciendo las caravanas o convoyes lineales de otros mercantes. Para las rutas siberianas se están construyendo portagabarras atómicos, con una capacidad para 13 gabarras de 500 toneladas ó 1.300 contenedores.



Reducción de plantillas.—Los sindicatos de marinos japoneses están estudiando diversas propuestas, que suponen, en esencia, la reducción de plantillas de tripulación. Estas medidas significan que la ya desigual competencia de los buques japoneses ante los europeos aumentaría en perjuicio de estos últimos.

MISILES

Misil antiblindaje. — Una empresa norteamericana ha anunciado que un sistema de transmisión por fibras ópticas podría dar lugar a la realización de un misil antiblindaje, que ofrecería la ventaja de poder ser disparado sin que el lanzador se expusiera a la reacción del enemigo. Dicho misil estaría provisto de un autodirector con tomavistas, que transmitiría señales al tirador por un alambre de vidrio que se iría devanando por detrás del misil. De este modo, el tirador podría elegir el objetivo a batir, y se fijaría en el mismo según la imagen presentada en su pantalla de televisión.



Fallo del "Pershing II".—Pese al fallo, calificado de estrepitoso, de las pruebas de lanzamiento del misil **Pershing II**, se está trabajando activa e intensamente para terminar el programa de ensayos dentro del calendario previsto, de forma que estos misiles puedan ser

desplegados en Alemania Federal en la fecha prevista, esto es, a partir de diciembre de 1983.



Adquisiciones japonesas.—El Japón ha adquirido veinte sistemas de misiles **Stinger** en virtud de un contrato firmado con el Gobierno norteamericano a través del Missile Command. Se trata de la primera nación que adquiere este arma individual fabricada desde 1979 para el Ejército y la Infantería de Marina estadounidenses.



Misiles "MX" desde aviones.—El Gobierno norteamericano ha rechazado el proyecto CPA (Continuos Patrol Aircraft) que preveía mantener constantemente en el aire aviones armados con

misiles balísticos **MX**. Como hasta julio del año que viene no será tomada una decisión relativa a la modalidad de despliegue de estos misiles, el Gobierno de los Estados Unidos cuenta con este plazo de tiempo para considerar las otras soluciones en estudio, tales como el empleo de silos o pozos de lanzamiento reforzados, protección de los emplazamientos con armas antimisiles, o, según el proyecto "Desempack", acondicionamiento de los silos de lanzamiento muy próximos entre sí.



Misiles anti-buque.—En la fotografía, podemos apreciar la dotación de misiles **AS 15 TT** de mediano alcance anti-buque que porta un helicóptero **Dauphin SA 365 F**, dotado también del radar de compresión de pulso a que hemos hecho referencia en el apartado "Electrónica" de este "Noticuario".



Acuerdo Europa - Estados Unidos.—Compañías clave europeas y americanas han firmado un acuerdo que tiende a armonizar el desarrollo de la próxima generación de misiles aire-aire de alcances corto y medio.



Nuevo dispositivo de lanzamiento.—El actual sistema **Sea Wolf** se proyectó inicialmente para la Armada británica, pero las Marinas de otros países consideran que su dispositivo de lanzamiento de seis tubos es demasiado grande y costoso. Actualmente, se está perfeccionando una versión de lanzamiento vertical. Los misiles teleguidados se colocarán en un recipiente de doble función: contenedor de transporte y almacenaje y dispositivo de lanzamiento. Estos contenedores, livianos y económicos, sin piezas móviles pueden almacenarse individualmente en grupos o en refugios sobre o bajo cubierta. En su consecuencia, se suprime la necesidad de cargar los proyectiles en un dispositivo de lanzamiento tradicional.



Nuevo "TOW" mejorado.—Se ha obtenido una mejora en la eficacia del misil guiado **TOW**, mediante el perfeccionamiento del sistema de conducción y dotándolo de un motor más potente. Aunque la ojiva permanece invariable, en este misil mejorado aumenta la capacidad de penetración mediante una carga en hueco y la aplicación de un asta en la parte anterior, que tiene la finalidad de adelantar el encendido.

NAVEGACION

Propulsión vela-motor.—Un carguero griego, el **Mini Lace**, de 3.200 TPM, ha sido equipado con una vela de 300 metros cuadrados, parte del motor correspondiente. En un recorrido de 5.000 millas, dicho buque ha economizado un 20 por 100 de combustible. La vela está envergada en la parte de proa del

buque y se controla automáticamente desde el puente.



Rentabilidad japonesa.—La rentabilidad de todos los sectores de la industria japonesa de navegación va a descender durante el año financiero que termina en abril próximo, según un informe de una firma especializada en estas cuestiones marítimas. Este informe señala también que las seis principales compañías japonesas de navegación han registrado un descenso de un 30,6 por 100 en sus beneficios en el segundo semestre del año fiscal de 1982, que terminó en marzo próximo pasado.



Restricciones en las Malvinas.—El Ministerio de Defensa británico ha anunciado que han sido levantadas las restricciones de navegación para todos los buques en aguas de las islas Malvinas, excepto para los argentinos, que han de respetar una zona de 150 millas.



Transbordadores Península-Melilla.—La actual línea de transbordadores Almería-Melilla será sustituida a finales del próximo diciembre por una nueva línea Almería-Málaga-Melilla con los modernos buques del tipo **Canguro**, de la compañía Trasmediterránea.



¿Un segundo canal de Panamá?—El ministro de Transportes del Japón pedirá 100 millones de yens del presupuesto del próximo año para efectuar un estudio de la posibilidad de construcción de un segundo canal en Panamá. El proyecto, cuyo coste se cifra en 13.000 millones de dólares, propone la construcción de un canal de 98 kilómetros de longitud, 200 a 400 metros de ancho y 33 metros de calado, lo cual permitiría el paso de buques de 500.000 TPM. El canal existente es

demasiado estrecho para que pasen buques de más de 65.000 toneladas. Precisamente en este mes de noviembre se ha celebrado una reunión de expertos de Panamá, Estados Unidos y Japón, que han propuesto la creación de un comité para un estudio preparatorio de posibilidades.



Nuevas normas de tráfico marítimo en Calais.—Desde el pasado verano la OMI (Organización Marítima Internacional) ha simplificado la navegación en el canal de la Mancha y paso de Calais. Según los expertos en este tema, tal modificación, que afecta a la zona Calais-Les Casquettes-Ouessant constituye una mejora fundamental y hará disminuir el número de accidentes de abordajes que se producen con harta frecuencia en aquellos concurridos pajes marítimos.

OTAN

Nuevos cargos.—Después de haber recibido del presidente de los Estados Unidos una carta en la que invitaba a los gobiernos de los países miembros de la OTAN a relevar al almirante Train de su cargo de comandante supremo aliado del Atlántico (SACLANT), el Comité de Planes de Defensa del Consejo del Atlántico Norte ha designado para sustituirle al también almirante norteamericano Wesley L. McDonald.

Asimismo, el general Rogers, jefe supremo aliado en Europa (SACEUR), anunció también el nombramiento del teniente general inglés Richard Lawson para el puesto de jefe de las Fuerzas Aliadas en Europa del norte (AF-NORTH).

POLITICA

Plataforma continental de los Estados Unidos.—Casi la totalidad de la par-

te exterior de la plataforma continental estadounidense quedará a disposición de las empresas que quieran pujar por obtener las correspondientes concesiones que por un período de cinco años dará el gobierno tras la aprobación por la Secretaría del Interior norteamericana de un programa acelerado de concesiones marinas federales.

Según la compañía Shell, la investigación de hidrocarburos que se realizará como consecuencia de esta apertura de la plataforma exterior podrá suponer el descubrimiento de nuevos campos que pueden dar un total de unos 35.000 millones de barriles de cru- dos y unas reservas de gas del orden de más de 100 billones de pies cúbicos de gas. Esta exploración posibilitará a Estados Unidos a conocer con exactitud sus posibilidades futuras de producción.

PUERTOS

El gran puerto sudafricano.—El puerto de Richards Bay, en Sudáfrica, se convertirá en menos de dos décadas en el gran puerto de la nación africana, si nos fiamos de la creciente evolución que ha sufrido en los últimos tiempos. Este puerto se inauguró en 1976, y desde esa fecha hasta 1980, el número de barcos que atracaron allí fue desde 82 a 661, respectivamente. Asimismo, para 1986 se espera que la capacidad de carga de carbón podrá alcanzar la cifra de 44 millones de toneladas anuales, además de otros productos, tales como ferroaleaciones, ácido fosfórico y diversos minerales, para lo cual se están acondicionando tres muelles más de dicho puerto.



Ventajas de Tarragona.—Aprovechando unas condiciones excepcionales que la Naturaleza ha puesto a su disposición, la autoridad portuaria de Tarragona ha elaborado un amplio plan de expansión y ampliación de todas sus

instalaciones mediante el desarrollo de ambiciosos proyectos, algunos ya realizados y otros en vías de ejecución, que una vez finalizados situarán a este puerto mediterráneo entre los puertos con mayor futuro en este ámbito. Una completa red de autopistas y ferrocarril asegura con holgura las comunicaciones terrestres con el litoral, interior de la nación y resto de Europa.



Construcción de Bandar Abbas. Una importante compañía japonesa ha llegado a un acuerdo con las autoridades del Irán para reanudar la construcción de un muelle y de diversas instalaciones de carga en el puerto de Bandar Abbas, en el estrecho de Ormuz. Los trabajos de construcción del proyecto estaban prácticamente terminados cuando se suspendieron las actividades hace dos años como consecuencia de la iniciación de la llamada guerra del golfo entre Irak e Irán.

TACTICA

Cooperación táctica.—La Marina y la Aviación norteamericanas se han puesto de acuerdo para una cooperación táctica, según la cual las Fuerzas Aéreas participarán en la protección de las vías de comunicación marítima. Este acuerdo táctico ha sido elaborado bajo las órdenes del secretario de Defensa, y según su contenido, los aviones **B-52** deberán actuar contra buques y bases enemigas; los aviones de combate **F-15** darán protección a los buques propios, a la vez que la Marina cooperará con una detección aérea lejana.

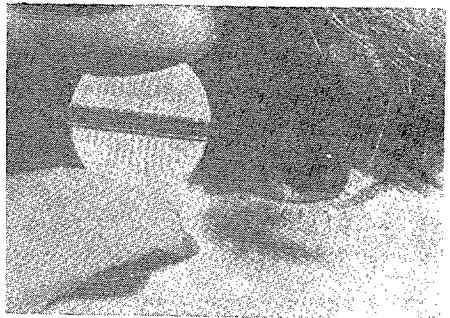
TECNICA

Magnetómetro para pesqueros.—Los restos de naufragios en los fondos marinos, a menudo habitados por grandes bancos de peces, pueden ser delimita-

dos por los buques pesqueros rápida y exactamente mediante un equipo electrónico fabricado por una compañía británica. Instalando un magnetómetro registrador, los pesqueros pueden detectar restos de embarcaciones no descubiertas o explotadas anteriormente, sin necesidad de prolongadas búsquedas con sonares o ecosondas. Un resto de naufragio típico, de unas 10.000 toneladas, puede ser localizado a más de 450 metros de cualquier costado de un buque pesquero.



El ojo infrarrojo.—Recientemente ha aparecido en el mercado un nuevo "ojo" infrarrojo, similar al ojo humano durante el día y muy superior en nie-



bla u oscuridad a otros sistemas existentes. Este "ojo", especialmente aplicable a dispositivos de visión nocturna, tiene una superficie reticular de un compuesto de cadmio, mercurio y telurio, y ha sido desarrollado por la industria de la República Federal Alemana.



Remolque convertido en bote. — La parte superior e inferior de un remolque especial de camping hecho con plástico, reforzado con fibravidrio, se pueden abrir para convertirse en una

embarcación de recreo para tres personas. Ambas mitades de dicho remolque se unen por medio de dos tornillos y tuercas de mariposa fijados por placas metálicas suadas sobre la línea de flotación. Una vez en el agua, cada una de las dos mitades forma una sección autónoma y estanca.



Motor revolucionario.—Una institución científica alemana ha conseguido construir un motor totalmente revolucionario, cuyos pistones o émbolos del motor están unidos directamente con pistones hidráulicos, careciendo, por tanto, del cigüeñal. De esta manera transforman la energía del combustible en energía hidráulica, sin que se produzca ninguna pérdida mecánica de la misma. Esta nueva técnica ha sido experimentada para el sector militar, aunque ahora se va a aplicar a camiones y vehículos pesados.

VISITAS

Visita del AJEMA a Méjico.—Entre los días 12 y 18 de septiembre último, el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada efectuó una visita a la República de Méjico para asistir a la celebración del CLXXII aniversario de la independencia de aquella nación, invitado por el secretario de Marina y ostentando la representación del ministro de Defensa. El día 14 el almirante Suanzes visitó al secretario de Marina, almirante Cházaro Lara, en su despacho oficial, y a continuación asistió al almuerzo oficial ofrecido por dicho almirante, y en el cual le fue impuesta la condecoración del Mérito Especial que le fue concedida por el presidente de la república. Al día siguiente realizó una ofrenda floral en el monumento a

los “Niños Héroes”, firmando seguidamente en el libro de honor. Más tarde, y como acontecimiento fuera de programa, el presidente de la república, señor López Portillo, tuvo la deferencia de concederle una audiencia especial en su residencia oficial de “Los Pinos”.

Por la noche, fue invitado a presenciar desde el Palacio Nacional, construido por Hernán Cortés, la ceremonia de “El Grito”, sucesión de “vivas” a los héroes nacionales y a Méjico, que el presidente de la república pronuncia desde el balcón principal de Palacio, ante más de un millón de mejicanos congregados en la preciosa plaza de la Constitución, popularmente llamada “El Zócalo”, enfervorizados por una bien fundamentada conciencia nacional y amor a su bandera, que son solamente una muestra de las multitudes que, a la misma hora, se congregan en los Distritos de la populosa ciudad de Méjico —más de 14 millones de almas— y ante los distintos ayuntamientos de todas las ciudades y pueblos de la república. El día 16 presenció desde un balcón del Palacio Nacional el desfile militar, de unos setenta minutos de duración, que evidenció el alto grado de preparación del Ejército y de la Armada mejicanos, y en el que cabe destacar la nota de colorido dada por la participación de los charros a caballo. Al finalizar el desfile, el general Galván, secretario de Defensa, ofreció una copa de despedida a las distintas delegaciones que habían asistido a esta efemérides.

El día 17, en la Embajada de España, impuso al señor Gárate Murillo la Cruz del Mérito Naval de primera clase, con distintivo blanco, como reconocimiento a su labor en favor de la promoción de la industria naval española en el extranjero, circunstancia ésta que afecta decisivamente a la economía nacional y a la Armada. A continuación, ofreció un almuerzo al secretario de Marina, almirante Cházaro, que iba acompañando por el comandante general de la Ar-

mada, almirante Gómez Ortega, y por el jefe del Estado Mayor de la Armada, vicealmirante Ramírez de Arellano. Al día siguiente emprendió regreso a España por vía aérea.



**SOLUCION AL MARINOGRAMA
NUMERO 184**

Para los altos mares no llevas cautelosa, ni velas de mentiras, ni remos de linsojas.

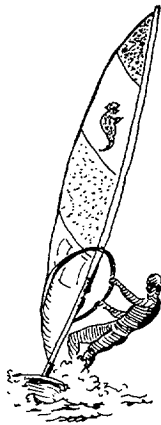
LOPE DE VEGA.

**SOLUCION A LA NAUTRAPELIA
NUMERO 104**

Ha venido con averías.

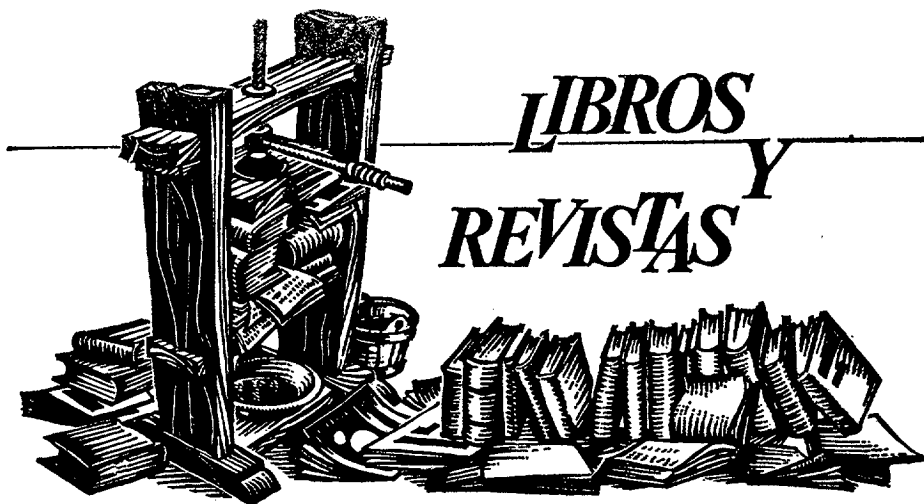
**SOLUCION AL PAÑOL DE VOCES
NUMERO 104**

1. Tronadas.—2. Rapase. A.—3. Adobo. Cl.—4 Nino. Cri—5. Que. Alud.—6. Uc. Apodo.—7. I. Acero.—8. Lúpulo. R.—9. Inane. Be.—10. Dira. Sed.—11. Ada. Cote.—12. Dársenas.



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.
-



LIBROS Y REVISTAS

COMENTARIOS

MASSO Y GARCIA-FIGUEROA, José María: **Barcos en Galicia, de la Prehistoria hasta hoy y del Miño a Finisterre.**—Diputación Provincial de Pontevedra, 1982; 198 págs.

José María Massó, inspirador del ejemplar museo marinerero que lle- su apellido en la villa pontevedresa de Bueu, así como promotor incansable del deporte náutico en las rías gallegas, consagró muchos años de su vida al estudio del origen y evolución de las embarcaciones cos- teras de aquella zona. Pero no tuvo la satisfacción de ver impresos los resultados de su trabajo en este libro póstumo, admirablemente editado en gran formato por la Diputación Provincial de Pontevedra.

Si el texto de la obra es un testimonio veraz e inapelable, especial- mente en lo que se refiere a los barcos gallegos de los siglos XIX y XX, sus dibujos y fotografías, sacadas estas últimas de los archivos más in- sospechados, constituyen una valiosísima aportación a la historia de la construcción naval en la región, herida de muerte en su rica variedad desde que nuevas técnicas provocan una “estandarización” general y la desaparición de curiosísimos tipos de embarcaciones de bajura, como los trincados, gamelas, xeiteiros, dornas y galeones.

El autor no ha pretendido agotar el tema, sino ofrecernos una sugestiva panorámica general, adobada con personalísimos hallazgos. Fidedísimo modelista, construyó con sus propias manos una minúscula, documentada y preciosa flotilla de los barcos del Atlántico gallego, cuyas fotografías se reproducen en sus páginas, si bien su modestia le haya llevado a ocultar la paternidad de tales modelos.

El lector no olvidará las demostraciones de Massó sobre la técnica para construir barcos de cuero, y recordará también su paciente dedicación al estudio de la evolución de la gamela de La Guardia (incluida la composición de la pintura de carena); sus conocimientos sobre el desarrollo de la vela; sus hallazgos de antiquísimos pilones de salazón en la playa canguesa de Nerga y de marcas o signos familiares en las embarcaciones costeras; sus averiguaciones sobre el uso del roble, el aliso, el castaño, o el alcornoque en el enramado y banceado, así como sus identificaciones semánticas en términos dispares (lanchas, pinzas, faluchos, volanteiros) que respondía a una misma embarcación de doble proa, con palo y vela al tercio, hoy sólo viva en las aguas de la historia y de los cancioneros.

Particular atención reclamaron de José María Massó los barcos contruidos en tingladillo, técnica de claro origen escandinavo, consistente en colocar las tracas, hiladas o bances del forro superpuestos, y no a paño, y que perduró hasta hoy mismo en el barco del Miño y en la dorna. De esta última, especialmente en su versión "polveira" o puipeira de la isla de Ons, nos habla por largo el autor, como también lo hace de la elegante y viril trainera, de vida efímera en las rías gallegas,

También podrá advertir el lector cómo los saberes del recientemente fallecido José María Massó le llevan a tratar de la mayor influencia fenicia y mediterránea en los barcos portugueses, de las insculturas navales en las lajas de los castros morrazanos, de las exenciones portuarias de los barcos de Pontevedra en el lisboeta Mar da Palha y de los viejos galeones y pataches muradanos que, hasta no hace mucho tiempo, daban una pincelada romántica a nuestras rías y nuestros puertos.

Sería grave injusticia, al tiempo que se exaltan los valores de esta obra —digna de imitación en otras zonas costeras de España—, no reiterar su excepcional calidad tipográfica. Desde la sobrecubierta de Rafael Ubeda hasta las magníficas ilustraciones, desde las guardas hasta la pulcritud de los tipos, desde la exquisitez del papel hasta la notable encuadernación en piel, todo revela el cordial interés vertido en este

trabajo por la Diputación de Pontevedra y por su excelente taller de artes gráficas.

A. L.



D'ORS, Eugenio: **La vida de Fernando e Isabel**.—Editorial Juventud. Barcelona, 1982; 222 págs.

El 28 de septiembre se cumplieron los cien años del nacimiento de Eugenio D'Ors en Villanueva y Geltrú. Doctor en Derecho y Filosofía es uno de los talentos españoles contemporáneos que destaca por su vasta cultura y universalidad de pensamiento.

A los veintitrés años aparece en los círculos literarios de Barcelona afines al movimiento estético-romántico *noucentista* colaborando en *La Renaixença*, *La veu de Catalunya*, *La Creu del Montseny*, *Lo Pensament Catalá*, *El Poble Catalá* y otros periódicos y revistas, adquiriendo singular renombre su seudónimo *Xenius* en el *Glossary* habitualmente publicado en la *Veu de Catalunya*.

Pero se define y depura en su ejemplar pensamiento estético como secretario general del *Institut d'Estudis Catalans* —nombrado en 1911— época en la que aparecen sus glosas de *La Ben Plantada*, *Gualba la de mil veus*, *La oceanografía del tedi* y *La vall de Josafat*. Nombrado director de *Instrucció Pública* en 1917 y presidente de *L'Associació de la Premsa Diaria de Barcelona* en 1920, principia a escribir en castellano en *Las Noticias*, en el que aparece publicada su nueva obra *Tres horas en el Museo del Prado*, sin duda la que le dio mayor prestigio como crítico de arte.

Trasladado a Madrid en 1923, publica su *Glosario* en *ABC*, *El Debate*, *Arriba España* y *Arriba*, siendo elegido miembro de la Real Academia Española en 1928. Durante la guerra civil, en 1939, asume la secretaría de Bellas Artes e inicia las gestiones para devolver a Madrid los cuadros del Museo del Prado. En 1953 se le asigna la cátedra de Historia de la Cultura, un año antes de su fallecimiento.

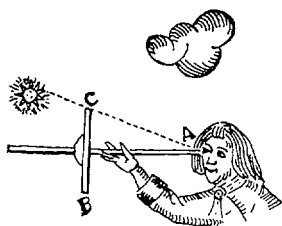
Para conmemorar el centenario del nacimiento de este polígrafo —plurilingüe— parece acertada la reedición de *La vida de Fernando e Isabel* —escrito en 1934 por encargo de una editorial londinense— porque se refleja ya en él, quizá como primicia, la línea de pensamiento con que madura su personalidad artística, literaria y filosófica, como

escritor de habla hispana: *Europa*, *Poussin* y *El Greco*, *Teoría de los estilos*, y *Picasso* son buenos ejemplos de ello.

Filósofo, ensayista y crítico de arte, en *La vida de Fernando e Isabel* no se limita D'Ors a presentar una biografía de los Reyes Católicos, como puede deducirse del título de la obra o del motivo de su redacción, sino que ofrece una secuencia concatenada de vivencias históricas, presentadas a modo de ensayo, en las que su talante filosófico y su sensibilidad artística ofrecen al lector un original retazo de la historia de España en la época en que principia a forjarse como nación e irrumpe unitariamente en la historia del mundo. Por ello, los actores de este *glosario* no tan sólo Fernando e Isabel, sino también quienes con ambos colaboraron en el despegue histórico de España: Colón, como pionero en la forja del imperio ultramarino; Gonzalo de Córdoba, mostrando las ejemplares formas de la acción militar, y el cardenal Cisneros, realizando la reforma religiosa a la par que se cimenta la unidad nacional.

No es este libro de Eugenio D'Ors una biografía más de los Reyes Católicos, sino una esencia de biografías escritas con su peculiar estilo, que pueden ilustrar al profano, aportándole conocimientos generales, y al erudito, ofreciéndole nuevas vías de pensamiento para enjuiciar su saber, con el ingenio, profundidad y gracia que le caracterizan.

R. C.



RESEÑAS

ARMAS

WOLFGAN, Flume: **El nuevo fusil "G-11" y su munición.**—*Military Technology*". Vol. VI, tomo 4, 1982.

Los costes de investigación, desarrollo y venta de nuevas armas son, hoy día, extraordinariamente elevados. Por ello, sólo se justifica el desarrollo de un nuevo sistema si representa una mejora considerable con respecto a sus predecesores.

Hasta ahora, las innovaciones introducidas en esta clase de armas se habían circunscrito a nuevas tecnologías electrónicas y, verdaderamente, las novedades revolucionarias eran excepcionales. Esta es la razón de que el nuevo fusil de asalto **G-11**, de la casa Hecler-Roch's, represente tan notable innovación. Desde la década de los 60 se está ensayando en la República Federal Alemana con munición sin casquillo.

La producción en serie de este arma pequeña y ligera no comenzará antes de 1986 Como ventajas adicionales ofrece una gran resistencia a las distintas condiciones ambientales y altas posibilidades de impacto, tanto en la modalidad de tiro a tiro como tiro automático.

El autor del artículo hace un profundo estudio del desarrollo del diseño del fusil de asalto **G-11** y de su munición aproximada de $4,42 \times 21$ mm, que, en definitiva, ofrece las ventajas de reducir el peso y las dimensiones, tanto del fusil como de la munición, mejorar la operatividad, posee alta posibilidad de impacto en campaña y precisa un período de adiestramiento muy corto.

Sin embargo, presenta un inconveniente: la OTAN ha decidido un segundo calibre para su munición, el $5,56 \times 45$ mm.

Adoptar este fusil de asalto sería te-

ner un tercer calibre en los países de la OTAN; aunque estos países ya han tomado contacto sobre una eventual cooperación en el proyecto, es todavía muy pronto para conocer sus decisiones en cuanto a que el fusil de asalto **G-11** sea el futuro fusil europeo de la OTAN.

C.

HYMAN, Alan: **Nuevo desarrollo de misiles anti-buques.**—*Naval Forces*". IV, 1982. Alemania Federal.

En el conflicto entre Argentina y Gran Bretaña se ha comprobado, por ambos bandos, el éxito alcanzado en la utilización de los misiles contra buques. Los misiles **Exocet** y **Sea Skua** han mostrado su capacidad para hundir y averiar buques de guerra de un solo impacto. El autor analiza los resultados obtenidos en los combates y la actual situación de los principales programas de misiles. Así analiza los misiles anti-buque de los países de la OTAN y del Pacto de Varsovia, así como los nuevos misiles que se están desarrollando, incluyendo los trabajos realizados en otros países, como Japón y China.

C.

ARTE

YOUNG, Eric: **Todas las pinturas de Murillo.** — Editorial Noguer, Sociedad Anónima. San Sebastián, 1982; 96 págs.

Con una introducción de Alfonso E. Pérez Sánchez, la Biblioteca Gráfica Noguer nos ofrece un nuevo volumen de la colección de bolsillo "Todas sus pinturas", en el que el profesor Young traza la semblanza humana y artística de Bartolomé Esteban Murillo. Como es habitual, el librito consagra la mayor parte de sus páginas al catálogo gráfico de las obras del pintor sevillano, con excelentes reproducciones en color de obras tan sugestivas como las

que representan los niños mendigos, las preciosas vírgenes, Jesús niño, las santas Justa y Rufina o el nacimiento de María.

El lector recordará o advertirá en el texto cómo la obra de Murillo, en la que brillan un dibujo y un colorido excelentes, representa una premonición de los gustos dieciochescos, así como un modelo para los seguidores del romanticismo pictórico. Cierta que no le faltaron al pintor —tan influido por Ribera, Zurbarán, Rubens y los napolitanos— reproches de vulgaridad y dulzonería; pero estudios muy recientes, como los de Angulo y Gaya Nuño, reivindicaron su técnica, su ingenio, su naturalismo, su vitalidad, su lirismo y la emoción de sus composiciones religiosas y profanas.

X.

TEN HOLT, Friso, y SMITH, Stan:

Manual del artista.—H. Blume Ediciones. Madrid, 1982; 320 páginas.

Friso Ten Holt, director del Departamento de Pintura en la Real Academia de Bellas Artes de Amsterdam, y Stan Smith, director de estudios en el oxfordiano Colegio de Arte Ruskin, en esta obra prologada por Paul Hogarth y a la que prestaron una valiosa colaboración dos decenas de expertos, han querido ofrecernos una atractiva y muy completa síntesis en torno al equipo y materiales indispensables para distintas artes.

Convengamos en que el actual imperio de la electrónica, lejos de apagarlas, parece haber renovado las aptitudes artísticas individuales. De ahí el interés, especialmente del aficionado, por libros como éste, capaces de ayudar y estimular sus posibilidades creativas. Cierta que sus páginas se consagran más a lo técnico que a lo artístico, no sólo porque éste es un campo vastísimo, influido por la experiencia y la estética personal, sino también porque los autores han querido que sus orientaciones cubriesen un buen número de actividades plásticas.

En efecto, con la ayuda de excelentes ilustraciones en color, la obra nos

inicia en los materiales y procesos elementales de la pintura, el dibujo, el diseño gráfico y la escultura, deteniéndose en particularidades tan interesantes como las que se refieren a las realizaciones en óleo, temple, acrílicos, acuarela, pastel, tinta, fotoimpresión, tallas en diferentes materiales, vaciados, fundición, etc.

X.

BIOGRAFIA

FILGUEIRA VALVERDE, Xosé:
Fray Martín Sarmiento.—Edición patrocinada por el Banco del Noroeste. La Coruña; 95 páginas.

Como dice el prologuista de estas páginas, el doctor Domingo García Sabell, actual delegado del Gobierno en Galicia, nadie tan indicado como el profesor y académico José Filgueira Valverde para componer este erudito y didáctico estudio sobre el P. Sarmiento, incluido en la colección bibliográfica **Hombres que hicieron Galicia.**

Filgueira ama y conoce como nadie la figura del excepcional y famoso benedictino, al que consagró también su discurso de ingreso en la Real Academia de la Historia. Aquí discurre sobre fray Martín y articula su trabajo en diferentes capítulos que conciernen a su nacimiento y familia, los primeros años, su muerte y enterramiento, el curiosísimo inventario de su celda —en el que no falta un telescopio, un astrolabio y un **estuche matemático**—, su obra (casi toda inédita), sus relaciones con el P. Feijoo, su pontevedrismo, su plan de estudios gallegos, su inclinación por las ciencias de la Naturaleza, la farmacognosia, la medicina, la filosofía, la botánica, la náutica, el arte, la pesca, la toponomástica, la literatura y la pedagogía.

El libro sobre el monje enciclopedista se completa con dos excelentes apéndices: uno que contiene el catálogo de los documentos salidos de su pluma y otro con su obra impresa y la

bibliografía relativa a la polifacética personalidad del ilustrado benedictino.

X.

BIOLOGIA

CURT MARTINEZ, José, y GALAN REGALADO, Pedro: **Esos anfibios y reptiles gallegos.**— Pontevedra, 1982; 166 págs.

El comandante de Intendencia de la Armada José Curt, aparte de sus inclinaciones profesionales, tiene dos devociones metidas en el tuétano del alma: Galicia y la Naturaleza. En este nuevo libro, escrito en colaboración con el notable dibujante Pedro Galán, se dan la mano ambos amores, ya testimonios en títulos anteriores, como **La fauna gallega y algo más; Más allá de la corredoira, y Treinta y un gallegos y pico.**

Partiendo de los ya superados trabajos del naturalista Víctor López Seoane, publicados en La Coruña hace casi un siglo, los autores han querido ofrecernos un catálogo completo y actual de herpetología galaica (estudio de reptiles y anfibios). Para ello, y aparte de utilizar el obligado arsenal bibliográfico, consumaron muchas jornadas de campo hasta exprimir todas las posibilidades que les ofrecía el ecosistema del noroeste peninsular.

Para los interesados en el tema de los sapos, lagartijas, culebras, galápagos o víboras, así como del restante cortejo de reptiles y anfibios, no serán un estorbo, ni mucho menos, los didácticos dibujos de Galán, el buen castellano de estas páginas y el "curtiano" sentido del humor que se cuele en muchas de ellas.

X.

COPPS, Dale: **El tiburón. Una historia de 300 millones de años.**— Editorial Juventud, S. A. Barcelona 1981; 141 págs.

El autor nos ofrece aquí un ameno resumen de los conocimientos huma-

nos sobre el tiburón, ese pez admirablemente diseñado, cuya inalterable morfología atravesó sin modificación un período no inferior a trescientos o cuatrocientos millones de años. Acaso sorprenda saber que ni conocemos aún todo acerca del tiburón, ni hasta hace un cuarto de siglo sabíamos más de cuatro cosillas elementales.

Dale Coops discurre aquí sobre curiosas particularidades de estos peces fusiformes: En su mayoría no constituyen un peligro para el hombre (el enorme tiburón-ballena, por ejemplo, se alimenta casi exclusivamente de plancton). Son animales sin huesos ni espinas, ya que su esqueleto es cartilaginoso. Alguno de ellos, de un solo mordisco, podría cortar un cable de acero de dos centímetros y medio de diámetro. Su oído, y hasta su cuerpo, pueden percibir sonidos originados a varios kilómetros de distancia, y pueden oler a centenares de metros.

La somera referencia a las principales especies pasa por el temible tiburón blanco (cuyo hígado llega a pesar media tonelada), el pez tigre, el pez martillo, el tiburón zorro, el tiburón toro de agua dulce y el pez perro espinoso. Finalmente, el autor escribe sobre los enemigos del tiburón (delfín, cocodrilo, pulpo, pez puerco espín), sobre la leyenda en torno a los escualos y sobre la problemática defensa del hombre contra los ataques de este temible animal.

X.

CANICULTURA

PACHECO, Alfonso: **Cómo adiestrar al perro de guarda.**—Editorial De Vecchi, S. A. Barcelona, 1982; 96 págs.

El adiestramiento (que no amaestramiento) del perro de guarda plantea un problema de conocimiento de la psicología canina y de adaptación humana a tal psicología. A este fin resulta indispensable la acumulación de largas experiencias en ese menester, tomando como base ciertos instintos comunes a todos los perros, así como las

particularidades de cada raza y de cada individuo.

Alfonso Pacheco, presidente del Club Español del Perro Policía y expertísimo adiestrador, nos habla de aquella psicología y, por otra parte, nos instruye en los sistemas de enseñanza para lograr un eficaz animal capaz de colaborar con el hombre en tareas de guardián. Así, trata de extremos tan interesantes como el habitar al perro a dominar determinados impulsos, a no aceptar alimentos de gente extraña, a no comer nada que se encuentre en el suelo, a contener sus ladridos, a inspeccionar el terreno, a reptar o atacar por sorpresa.

X.

ROBERTI, Marina: Los setter: inglés, escocés, irlandés. Cría, cuidados y adiestramiento.—Editorial De Vecchi, S. A. Barcelona, 1982; 143 págs.

La simple lectura del título y subtítulo nos da exacta idea del contenido de este libro. La autora evidencia, a lo largo del texto, no sólo su amplio conocimiento sobre los perros de esta raza, sino también su gran amor a estos animales.

En sus páginas recoge las características de las tres clases de setter, con sus distintas variantes, cómo debe adquirirse este animal, sus características y defectos principales, la alimentación adecuada y la higiene y limpieza, las cualidades venatorias y su adiestramiento, la reproducción y crianza de los cachorros y, por último, unos extensos consejos para el criador que comprenden las distintas enfermedades que pueden padecer, sus formas de manifestarse y el tratamiento adecuado para su curación.

Es un libro que expone de forma clara, con gran acierto y enorme sentido práctico cuanto debe conocerse acerca de este animal, uno de los perros de caza, más capaces y dotados que existen, y también uno de los perros de posición más codiciado por la suavidad y brillantez de su pelo, la ele-

gancia de su figura, su docilidad y alegría natural.

Interesante texto, no sólo para los amantes de esta raza, sino también para todos aquellos que amen a los animales, y, en especial, a los perros.

C.

DEFENSA

PAPARELLA, Ivo: El sistema de Defensa yugoslavo. — “Défense Nationale”. París, agosto-septiembre 1982.

El autor de este artículo ha nacido en Yugoslavia. La redacción de “Défense Nationale” lo publica como testimonio de un sistema de defensa que se basa, de hecho, en una concepción de la vida política y económica que es particular a este país de constitución bastante reciente, y cuya historia se ha visto casi siempre complicada por su situación a caballo entre el Imperio Otomano y el Imperio Austro-Húngaro; entre la tradición latina de Croacia, la ortodoxa de Servia y la influencia musulmana en Albania y en Montenegro. Desgraciada antes de 1914 por la rivalidad entre los Karagevitch y los Obrenovitch, ¿ha salido ya de estas divisiones que han creído resolver con un sistema federal de repúblicas copiado del modelo soviético? El artículo se enmarca en el cuadro de las investigaciones llevadas a cabo por el Grupo de Estudios de Problemas Internacionales de Defensa (GEPIDE), en el cual el autor es el responsable del sector económico.

Comienza su trabajo definiéndonos y explicándonos los principios en los que se basa la defensa nacional yugoslava, que en el momento actual son: **La autogestión, la unidad-fraternidad y el no-alineamiento.**

Se ocupa, a continuación, de las opciones estratégicas para estudiar en seguida las estructuras político-estratégicas, operativas y auxiliares. Para definir el sistema de defensa reseña los factores socio-históricos, los socio-económicos y evalúa la eficacia del mismo.

En la conclusión nos dice que es difícil pronunciarse sobre la eficacia de

tal sistema; sin embargo, su utilidad es real, constante, para el poder establecido, porque le permite la movilización de la población y su vigilancia.

C.

DERECHO

ESTEBAN, Jorge de; LOPEZ GUERRA, Luis, y otros: **El régimen constitucional español.** — Editorial Labor. Barcelona, 1980; dos volúmenes, 352 y 425 págs., respectivamente.

Esta obra, producto de un trabajo colectivo, se ha concebido para asistir a una necesidad docente proporcionando a los estudiantes de Derecho un sumario completo del contenido de la actual Constitución española y su desarrollo hasta la fecha de publicación, comentado conforme a la formación doctrinal del Derecho político de los autores.

Tres partes conforman el primer volumen: una introductoria dedicada a los antecedentes, origen e institución del sistema constitucional, y otras tres, orientadas al conocimiento del Estado, política, jurídica y socialmente.

El segundo volumen, ordenado en dos partes —una destinada a la descripción y estudio de la monarquía parlamentaria y otra a la gestación del Estado autonomista—, estudia la organización y funcionamiento de la estructura del Estado, analizando sus órganos fundamentales: Corona, Cortes, Gobierno, Administraciones central y local, y comunidades autónomas.

El trabajo, escrito de forma clara y estilo sobrio, es asequible y útil a quienes interesen conocer el ordenamiento político español, tanto por motivos profesionales, didácticos o simplemente de formación cultural.

Q.

ESTRATEGIA

WILLIAM HIGHLANDER, R.
(teniente coronel de la U. S. Ar-

my): **La Fuerza de Intervención Rápida de U. S. A.** — “Military Technology”. Vol. VI, tomo 4, 1982.

La necesidad de los Estados Unidos de estar dispuesto a enviar rápidamente a puntos conflictivos una fuerza de combate, es el precedente del Concepto Fuerza de Intervención Rápida. En Fort Brogg —Carolina del Norte—, una compañía aerotransportada está recluida en una zona acuartelada, con el equipo de combate listo, capaz de estar volando en dos horas. El resto del batallón puede despegar en dieciocho horas y a continuación una fuerza de combate de cerca de 4.000 hombres.

Todas las compañías de Infantería de la 82 División aerotransportada rotan en este sistema de alerta constante desde hace años. Esta capacidad para intervención rápida, con soldados listos para el combate y altamente adiestrados, es la clave para reaccionar ante cualquier amenaza a los intereses vitales norteamericanos en cualquier parte del mundo. Como parte de la Fuerza Conjunta de Intervención Rápida (RDJTF) las fuerzas aerotransportadas deberán ser las primeras que tomen contacto con una Unidad Anfibia de Infantería de Marina (MAU) después de un asalto anfibio.

El autor del artículo estudia la organización de la RDJTF, su localización, táctica de empleo, el equipo y el control de la fuerza.

Es de destacar que el comandante de esta fuerza es el teniente general P. X. Relly, de la Infantería de Marina estadounidense, que cuenta con un Estado Mayor de 261 oficiales.

La Fuerza de Intervención Rápida, sin duda, se convertirá en la más formidable fuerza para proteger los intereses vitales americanos.

C.

MARIOTT, John: **Diario del conflicto de las Malvinas.**—“Naval Forces”. IV, 1982. Alemania Federal.

El autor hace una breve narración cronológica de los sucesos ocurridos

durante la crisis de las Malvinas y las acciones de las fuerzas navales. El diario abarca desde el viernes 19 de marzo de 1982, día en que el transporte argentino **Bahía del Buen Suceso** desembarcó a 42 hombres en Puerto Leith, Georgia del Sur, para retirar los restos del apostadero ballenero abandonado en 1964, hasta el domingo 14 de junio en que se rindieron todas las fuerzas argentinas estacionadas en las Malvinas.

A continuación, el autor estudia los medios navales británicos y argentinos en presencia, los combates efectuados y las pérdidas sufridas por ambos bandos y finaliza el artículo con unas conclusiones a manera de lecciones a tener en cuenta para el futuro.

Si bien el autor reconoce que es demasiado pronto para sacar conclusiones, destaca el celebrado éxito de los aviones **Sea Harrier**; ningún **Harrier** o **Sea Harrier** fue abatido en combate aéreo, pero el bombardeo del aeropuerto de Port Stanley por los **Harrier** y ocasionalmente por los **Vulcan** no tuvo un resultado muy efectivo, puesto que los argentinos continuaron recibiendo suministros, incluyendo el aterrizaje de dos **C-130**, por lo menos. Un piloto de **Harrier** dijo por televisión que durante un bombardeo al aeropuerto, observó en su radar que había sido enganchado por un radar **Roland**, pero fue capaz de evitar el misil con violentas maniobras, para lo que los **Harrier** son excelentes.

Interesante trabajo para todos los que quieran conocer lo que ocurrió en las Malvinas, cómo y cuándo sucedió y las conclusiones que de su estudio se derivan.

C.

FISIOLOGIA

BROW, Hugh: **Cerebro y comportamiento**.—Paraninfo, S. H. Madrid, 1982; 416 págs.

Según expresa el prefacio, la obra está escrita para que los estudiantes con escasos o nulos conocimientos de **Biología** comprendan la importancia

de la Fisiología para cualquier estudio de Psicología.

Basado en las conferencias pronunciadas por el autor en el St. Paul's College, de la Universidad de Manitoa, el libro se divide en cinco partes. La primera trata de situar la **Psicología fisiológica** en el contexto de la **Biología** y la **Psicología**, partiendo del concepto filogenético de la conducta. La segunda parte describe los aspectos fisiológicos, anatómicos y químicos del funcionamiento del sistema nervioso. La tercera, que con la anterior desarrolla los aspectos principales del tema, presenta la relación entre la **Fisiología** y el comportamiento humanos. La cuarta parte se refiere a los aspectos fisiológicos del comportamiento social, incluida la acción de las drogas. Y la quinta es un resumen de las teorías contemporáneas sobre la naturaleza de la mente.

Con esta presentación se comprende la posición que ocupa la **Psicología fisiológica** dentro de las ciencias que tratan de dar a conocer al hombre y a la naturaleza humana.

Q.

FUERZAS ARMADAS

SALAS LOPEZ, Fernando de: **Español, conoce a tus Fuerzas Armadas**.—Madrid, 1982; 286 págs.

Llega a nuestra redacción un ejemplar de este interesante libro, cuando anda ya por su quinta edición, hecho que por sí mismo destaca, tanto su acogida como su importancia. Es importante el trabajo del coronel Salas, por cuanto llena un vacío total en el tema que desarrolla para su divulgación entre quienes han de cumplir el servicio militar, razón por la cual debería hacerse lo asequible en las escuelas para que tomasen conciencia de la importancia que tiene para su propia formación y para la Patria.

Con retraso, nuestra enhorabuena al coronel Salas por su acierto, con una sugerencia, que suponemos innecesaria, porque el propósito ya habrá sido tenido en cuenta por el autor: que no

se interrumpa su publicación y que su contenido acoja las variaciones que se produzcan en el transcurso del tiempo.

Q.

GRAFOLOGÍA

XANDRO, Mauricio: **Grafología para todos**.—Editorial Paraninfo. Madrid, 1982.

Presentamos en este apartado una obra que creemos de indudable interés y utilidad para nuestros gabinetes psicotécnicos y psicológicos, para nuestros grandes centros de formación de personal y, en fin, para todos aquellos que quieran adentrarse en los valiosos secretos que encierra la escritura.

Grafología para todos intenta ser una técnica divulgada con lenguaje claro, que todos pueden entender a poco que se interesen.

La conveniencia de tener ideas claras sobre el alcance, las posibilidades y los aciertos del método propuesto por esta obra, la hacen muy aconsejable.

La armazón de la obra, estructurada en seis partes, es la siguiente: Introducción al tema, los ocho grandes gestos de la escuela francesa, complementos simbólicos y firmas, grafología inductiva alfabética y, por último, análisis exhaustivo de la letra D mayúscula, y consideraciones finales del autor.

Aporta como ejemplos el autor 37 grafismos famosos, entre los que pueden encontrar los del Papa Juan XXIII, Felipe V, Menéndez y Pelayo, Marañón, Azorín, Ortega y Gasset, etc.

B. N.

HIDROGRAFÍA

PASQUAY, Jean-Nicolás: **Gigantes de la mar: navegar seguros**. "Revue Maritime". París; junio-julio 1982.

El ingeniero jefe Pasquay, nos ilustra en este artículo sobre los modernos trabajos hidrográficos conducentes a conseguir la máxima seguridad en las derrotas de los imponentes petro-

leros modernos que han multiplicado por tres, en treinta años, el calado máximo de los mercantes (de 11 a 30 metros).

Comienza su trabajo haciendo historia de las misiones realizadas desde que finalizó la segunda guerra mundial, para localizar el enorme número de naufragios habidos, y que engrosaron el ya alto de la primera.

La Comisión Hidrográfica de Mar del Norte (NSHC), en la que participan desde 1962 Inglaterra, Holanda, Alemania y los países nórdicos, y a la que se agregó Francia en 1975, consciente de que no se podía garantizar, con la cartografía existente, la seguridad a los enormes petroleros que comenzaron a proliferar al principio de los sesenta, se dedica a definir en dicho mar derrotas completamente seguras.

Se ocupa luego el autor de los trabajos efectuados por el Servicio Hidrográfico y Oceanográfico de la Marina (SHOM) para la localización de pecios y de los cambios que sufren éstos con el paso de los años, así como de los cálculos, en función de la antigüedad de los mismos, del calado probable.

Estudia los problemas derivados de los buques de gran calado y de los esfuerzos que debe realizar la moderna Hidrografía para solventarlos, así como de los planes del SHOM, en este sentido, tanto en futuras misiones como en adquisición de material para las mismas.

Además, el artículo está ilustrado con una serie de interesantes recuadros explicativos de los siguientes conceptos:

- El dragado hidrográfico.
- La investigación de pecios con sonar.
- La investigación de pecios con magnetómetro.
- La investigación de bajos y pecios con sondador lateral.
- El sonar.

C.

HISTORIA

DIEGO VALLEJO, Victoria María de: **Pequeño recorrido histó-**

rico por las que fueron llamadas "Reducciones del Paraguay": Su fundación, su organización y sus restos fundamentales. — "Índice Cultural Español", núm. 9. Dirección General de Relaciones Culturales del Ministerio de Asuntos Exteriores. Madrid, mayo 1982.

La Junta de Restauración y Conservación de Monumentos en el Exterior, dependiente de la Dirección General de Relaciones Culturales, decidió contribuir a la restauración de las Reducciones Jesuísticas de la Santísima Trinidad del Paraguay. Con tal motivo, en el "Índice Cultural" se publica el trabajo de la profesora Victoria María de Diego Vallejo, acerca de dichos monumentos hispánicos, que ha investigado *in situ*, y cuyas impresiones resume.

Remontándose a aquellos lejanos tiempos, cuando el Paraguay no era todavía República y contemplándolo con ojos de hombres de este siglo, recorre una de las maravillas sociales y artístico-históricas que posee el Paraguay: las ruinas jesuísticas, enclavadas al sur del país, que componen un conjunto de reliquias monumentales que son testimonio claro y patente del caudal civilizador, cultural y espiritual llegado a estas tierras a finales del siglo XVI.

La autora nos explica la fundación de las importantes misiones, la organización interna y externa de las reducciones, los restos monumentales que de ellas quedan, todo ello con ameno estilo que hace de lo más agradable su lectura.

C.

FLEM, Jean-Paul Le, y otros: **Historia de España** (tomo V). **La frustración de un imperio (1476-1714)**. — Editorial Labor, S. A. Barcelona, 1982; 508 págs

Estamos ante un nuevo volumen de la obra que para la Editorial Labor

dirige Manuel Tuñón de Lara, catedrático de la Universidad francesa de Pau. Su marco histórico se sitúa entre la derrota infligida en Toro por Fernando e Isabel al portugués Alfonso V, defensor de la Beltraneja, y las tristes secuelas de nuestra guerra de sucesión. Y aunque, como el título pregona, se trata, en definitiva, de la crónica de una frustración, comprende años desbordantes de hechos admirables e inusitados.

El espíritu de cruzada, el deseo de buscar nuevos mercados y el ansia de imperar por caminos terrestres y marítimos moverán el par de siglos que va desde 1492 hasta el advenimiento de los Borbones. Los problemas morisco y judío, así como la expansión en todas las direcciones de la rosa (Flandes, Africa, Mediterráneo y Atlántico) se conjugan con la cara y la cruz de Lepanto y la Invencible. Los textos de los diferentes capítulos de este tomo, confiados a los profesores Jean-Paul Le Flem, Joseph Pérez, Jean-Marc Pélorsson, José María López Piñero y Janine Fayard, discurren sobre los aspectos económicos, políticos, sociales, ideológicos, científicos y bélicos de la España moderna, contrastando los acontecimientos y la significación de los siglos XVI y XVII, tan desigualmente analizados hasta hoy por el común de los historiadores.

Índices y apéndices muy cuidados contribuyen al valor consultivo de este nuevo volumen, en el que no deja de enfocarse objetiva y sintéticamente el tema de la leyenda negra, aquel producto, aún sin apuntillar, configurado por pugnas religiosas, conflictos entre incipientes nacionalidades, emulaciones posesivas, generalizaciones sistemáticas y actitudes de desquite nada ajenas a nuestra radical postura en pro de un catolicismo inmaculado.

X.

LITERATURA

ALDECOA, Ignacio: **Gran Sol**. — Editorial Noguer, S. A. Barcelona, 1982; 237 págs.

Los que aúnan en su zurrón el amor al mar y el amor a la literatura, por

[Noviembre

fuerza aplaudirán esta nueva edición (la undécima) de una de las mejores novelas marineras españolas de nuestro siglo. Y también agradecerán el excelente estudio preliminar de Fernando Arrojo, profesor del Oberlin College, de Ohio, que interpreta, clarifica y revela muchos encantos literarios de la narración del malogrado Aldecoa.

El lector del texto novelesco irá ratificando muchas de las consideraciones de Arrojo: esteticismo, conocimiento de la vida y del léxico marineros, voluntad de estilo, preocupación ético-social, análisis de un estoicismo casi fatalista, predominio de la observación sobre el enfoque conceptual, recreación del lenguaje popular, profunda percepción visual del relato, economía verbal, **reportaje trascendido a literatura**, temperamento poético y concepción de la vida en el mar como síntesis o pugna de libertad y de opresión.

Prosa para leer y releer morosamente si queremos extraer todo su jugo y paladear sus hallazgos formales y esenciales. El rancho —minúsculo alojamiento de a bordo— huele a sudor, a tabaco, a ropa húmeda, a gasoil, en suma, a humanidad estabulada. La "mamparitis" es una servidumbre endémica, si bien compensada por fugaces momentos de una paz sólo conocida sobre la mar. Y es que Aldecoa hizo la marea del Gran Sol y supo atravesar la epidermis de la vida marinera para llegar, con una enorme carga de comprensión y de lirismo, a su mismísimo tuétano.

X.

QUEVEDO, Francisco de: **Antología poética**.—Prólogo y selección de Jorge Luis Borges. Alianza Editorial, S. A. Barcelona, 1982; 143 págs.

Aquí volverá a recrearse el lector que guste de la poesía elaborada, musical e ingeniosa de don Francisco de Quevedo y Villegas. A su lirismo y a su estoicismo nos acercan composiciones de tema religioso, político, satírico o amoroso, como las que hablan de la irrealidad del tiempo, **ayer se fue, mañana no ha llegado, hoy se está yendo**

sin parar un punto; las que hurgan en las razones éticas, **¿siempre se ha de sentir lo que se dice?, ¿nunca se ha de decir lo que se siente?**; las que desentrañan las esencias del hombre, cuyas cenizas tienen sentido, **polvo serán, mas polvo enamorado**; las que satirizan al calvo que se le volvió nalga la cabeza, al glotón cuya meta es el pesebre o al adorador de ese poderoso caballero que es don Dinero.

Pero este volumen tiene, además, el aliciente de las palabras introductorias y luminosas de Jorge Luis Borges. Para el poeta bonaerense, en Quevedo lo intrínseco es la palabra, fin en sí misma; la forma es todo en don Francisco; sus sentencias están más impregnadas de estructura verbal que de sentido. Así como Cervantes o Goethe quedaron identificados con nombres como Quijote o Fausto, Quevedo sólo evoca la imagen de sí mismo.

Y el propio Borges (que califica nuestro tiempo como **devoto de la ignorante superstición de la originalidad**) equipara a Góngora y a Quevedo, hermanos-enemigos, ya que culteranismo y conceptismo son dos especies antagónicas del barroco, género en el que el arte propende a ser su parodia, a desdeñar la expresión de un sentimiento y a fabricar artificios capaces de suscitar el asombro.

X.

GOMEZ OJEA, Carmen: **Otras mujeres y Fabia**.—Editorial Arques Vergara, S. A. Barcelona, 1982; 109 págs.

Bastaría esta novela corta para acreditar las experiencias literarias de la gijonesa Carmen Gómez Ojea, cuyos merecimientos en este campo han sido recientemente reconocidos con el Premio Tigre Juan, de Oviedo, y con el Naval que consiguió en diciembre de 1981 por su **Cantiga de agüero**.

En un relato carente de diálogos, la viveza narrativa no está ausente por ello, lo que habla claramente del ingenio y de la jugosidad mental de su autora, una autora intimista, abierta a la realidad social, irónica, popular y culta, sincera y delicada a la vez. Por

sus páginas pasan Fabia y todas las mujeres de su pequeña constelación; pero pasan tal como son, admirables, compatibles o detestables, llenas siempre de una caliente verdad que nada tiene que ver con feminismos militantes: **Todas las mujeres de la rama materna habían llevado muy mal ser eso, mujeres, ... ninguna pudo hablar del tema sin acalorarse, sin sufrir, en fin, bruscas alzas de su presión arterial, y siempre terminaban por culpar al padre o al marido.**

El realismo de muchas de sus páginas, cercano al costumbrismo, revela una singular capacidad de observación, apta para situar al lector en esa vecindad tan entrañable como hastiosa del olor a tortilla de patata, del resoplido automático de las puertas del autobús, del sueño con que caminan los transeúntes mañaneros o de las alpargatas por las que asoma el dedo gordo.

X.

UNAMUNO, Miguel de: **Niebla.**—

Edición de Mario J. Valdés. Ediciones Cátedra, S. A. Madrid, 1982.

Esta nueva edición de **Niebla** es algo más que reedición, pues el autor hace un estudio previo de las anteriores, de las vicisitudes de la obra y a lo largo de la misma va, en sucesivas notas marginales, mostrándonos las diferencias sufridas en el texto en las diversas ediciones. Unamuno escribió **Niebla** en 1907, calificándola de “novela malhumorada” y de **rechifla amarga**. La novela está muy ligada en forma y estilo a **Amor y Pegadogía** (1902) y se publicó por primera vez en Madrid, por la Editorial Renacimiento, en 1914.

La realidad supuesta de **Niebla** es la de un caso patológico en busca de su ser a través del diálogo, pero el autor ha organizado esta anécdota en un laberinto de apariencias y simulacros donde al final lo único real es el propio acto de lectura que estamos realizando.

Al interés propio de la obra de Unamuno une Mario J. Valdés el indudable de la cuidadosa e importante investi-

gación que ha efectuado en torno a la misma, la Bibliografía extensísima que aporta es una buena prueba de ello.

La cuidada edición de Cátedra creemos será acogida con muchísimo interés.

B. N.

FELIPE, León: **Ganarás la luz.**—

Edición de José Paulino. Ediciones Cátedra, S. A. Madrid, 1982.

Ediciones Cátedra, en su colección “Letras Hispánicas”, no se limita a reeditar interesantísimas obras de nuestros consagrados literatos, sino que sus autores, en el caso que nos ocupa José Paulino, hacen un profundo trabajo monográfico sobre la obra en cuestión, aportando gran cantidad de datos novedosos y listas bibliográficas exhaustivas. León Felipe, que escribió esta obra en el destierro, la definió como una **autobiografía poemática, una antología biográfica**. Con esta afirmación se inserta y eleva en la humanidad.

Según José Paulino, la vida de León Felipe parece estar partida en dos por la guerra civil y la salida hacia el exilio y bajo este prisma del destierro aparece la forma la representar la Patria y el modo de espacializar la experiencia y ordenar el universo de la representación poética.

B. N.

RULFO, Juan: **El gallo de oro y otros textos para el cine.**—

Alianza Editorial, S. A. Madrid, 1982; 151 páginas.

El mejicano Juan Rulfo, nacido y crecido en un ambiente de revolución, muerte y desolación, vierte en sus pocas y excelentes obras —**Pedro Páramo, El llano en llamas**— gran parte de su lastre de escepticismo y desconcierto. En los breves relatos que integran este volumen también se advierte el tema de la desorientación espiritual del hombre de hoy.

La magnífica prosa del autor jaliscience nos envuelve en su casticismo, su colorido y su viveza, y gratifica so-

bradamente al lector con su amenidad y hasta con su concisión. Porque Rulfo dibuja su drama costumbrista y misterioso de una manera palpitante y esquemática, sin detenerse en momentos muertos, en arabescos innecesarios, valiéndose de unos diálogos desbordantes de expresión.

La gente habla como lo hacen los paisanos de Rulfo y anda a tientas por la vida, desconcertada a veces por la norteamericanización de un país de arcaicas estructuras al que se pretende vitalizar mediante transfusiones de coca-cola. Los guiones cinematográficos de Juan Rulfo son tan heterodoxos como líricos, y tratan de exaltar a un pueblo olvidado por el destino y desplazado por una tecnología que ignora sus humanas esencias.

X.

LOGISTICA

MAZZA, Ugo: **El mercado naval; tendencias y prospectiva.**—"Military Technology". Vol. VI, tomo 3, 1982.

El autor de este artículo está en la mejor posición para estudiar el mercado naval mundial desde su interior; no en vano es secretario general de EPIN (Ente de Promoción de la Industria Naval), institución que organizó la exhibición naval italiana en Génova.

Dado que el incremento de la exportación de buques puede llegar a ser la llave para la supervivencia de muchos astilleros europeos y la herramienta adecuada para poner freno a los precios y permitir series más numerosas de buques construidos en cada país, no es necesario recalcar la importancia de este estudio.

Profundiza el autor en las tendencias que ha registrado el mercado desde los portaviones hasta los hidrofoils, pasando por cruceros, DDG, y destructores, fragatas, submarinos, corbetas y lanchas portamísiles, a su juicio, el tipo de buques "best seller" en los últimos doce años.

Analiza las principales zonas de mercado internacional, dividiéndolas en Europa occidental y Norteamérica, Iberoamérica, Asia y Oriente Medio, presentando cuadros por zonas y naciones, el año de la orden de construcción, país constructor, número de unidades, astillero y tipo de buque.

Termina su artículo significando que la principal característica del mercado de construcciones navales en la década de los 80 será, sin duda, el aumento de la importación de los recursos del mar y la correspondiente demanda de buques para proteger estas fuentes de recursos y su explotación.

C.

MEDICINA

DORIA, Laura: **La manzanilla, cura y sana.**—Editorial De Vecchi, Sociedad Anónima. Barcelona, 1982; 112 págs.

En este libro, adaptado por Gustavo Pau, jefe de estudios del Instituto Naturista Europeo, se nos habla de las larguissimas virtudes de la modesta manzanilla, tan estimada por las remotas medicinas china, egipcia o fenicia y también por el arte curativo de hoy mismo. Si el empleo de las plantas medicinales es un hábito no desmentido por el transcurso de los siglos, no hay duda de que la camomila o manzanilla ocupa un lugar de excepción en la herbolaria de todos los tiempos.

Cierto que la manzanilla —dulce o amarga, de Urgel o del Moncayo— tiene algunas contraindicaciones (medicamentos a base de quina, nogal, gelatina o sales de plata, plomo o mercurio), y cierto también que, según Laura Doria, puede aliviar o curar casi dos centenares de distintas dolencias.

Preparando la manzanilla de diferentes modos (cataplasma, cocimiento, infusión, pomada, aceite, etc.), pueden con ella encontrar remedio quienes sufran, por ejemplo, de anemia, asma, bronquitis, cálculos de riñón, ciática, estomatitis, estreñimiento, flatulencia, gota, hipertensión, insomnio, jaqueca,

lumbago, obesidad, orzuelos, oxiuriasis, panadizos, paperas, prostatitis, raquitismo, sabañones, sinusitis, tortícolis o varices.

¿Hay quien dé más por tan poco?

X.

PAREMIOLOGIA

GELLA ITURRIAGA, José: **Las monedas en el refranero.**—Edita

Juan R. Cayón. Madrid, 1982; 131 páginas.

Quienes gustamos de la sabiduría popular, de su gracejo y su casticismo idiomático, sabremos paladear esta obra del notable paremiólogo, miembro numerario de la Real Academia de la Historia y general inspector de Intervención de la Armada don José Gella Iturriaga. En ella se recogen, de fuentes bibliográficas y verbales, nada menos que mil setecientos proverbios y locuciones relativos a la moneda o el dinero.

Pero el libro trasciende en su interés de la jurisdicción del numismático y aun del recolector de refranes. Porque, como apunta su autor, aquí están la tradición oral de un pueblo, la filosofía vulgar y, en suma, el genio de nuestra estirpe. La copiosa relación, sistematizada en más de un centenar de temas, concluye con un curioso análisis de la expresión **a toca teja** y con un práctico vocabulario comprensivo de términos incluidos en la obra.

Inevitablemente, de la espléndida cosecha de Gella Iturriaga quedan algunos proverbios danzando en la memoria del lector: “Lo superfluo nunca es barato”; “conciencia ancha, la bolsa ensancha”; “dar limosna no mengua la bolsa”; “dinero en mano, todo es llano”; “sólo el sabio es rico”; “el dinero, buen esclavo y mal amo”; “doblonces pintan blasones”; “asno con oro no tiene orejas”; “el oro hace poderosos, pero no dichosos”; “no desees y serás el más rico del mundo”...

Sabiduría, filosofía, casi teología.

X.

PSICOLOGIA

HARING, Claus: **El entrenamiento autógeno.** — Editorial Herder. Barcelona, 1982.

El interés por el entrenamiento va en aumento de año en año. Lo publicado recientemente sobre este tema, numerosos trabajos, artículos y libros, lo demuestran.

En este libro se nos ofrece, por primera vez, la didáctica específica para la enseñanza del entrenamiento autógeno. La descripción de los ejercicios sólo será plenamente comprensible para los ya iniciados en el entrenamiento. Los principiantes, por su parte, necesitan que se les ayude a despertar la sensibilidad para la experiencia única del entrenamiento. Por esta razón, el libro persigue una doble finalidad: explicar la experiencia que está en la base del entrenamiento autógeno y exponer el método más adecuado para la tramitación de esa misma experiencia.

El libro consta de nueve lecciones, cada una de las cuales corresponde a una hora de enseñanza. Al comienzo de cada lección se dan algunas indicaciones didácticas que, juntas, constituyen una didáctica del entrenamiento autógeno. El cuerpo de las seis primeras lecciones lo ocupa la descripción de los ejercicios básicos del entrenamiento.

Las dos lecciones siguientes se refieren, respectivamente, a la técnica de la formación de propósitos y a las diversas aplicaciones del entrenamiento. En la lección final se da una panorámica de los métodos afines al entrenamiento autógeno.

C.

RELIGION

PEGUY, Charles: **Palabras cristianas.**—Ediciones Sígueme. Salamanca, 1982; 142 págs.

¿Poesía? ¿Breviario de meditación? ¿Teología? Difícil es definir esta antología de efragmentos escogidos de las

obras de Peguy: **El pórtico de la segunda virtud** y **El misterio de los Santos Inocentes**. Las tres virtudes —fe, esperanza y caridad—, el Padrenuestro, el examen de conciencia, María, Eva, entre otras evocaciones, son pensamientos surgidos de un alma creyente que se transmiten al lector como mensajes de fe, en los que lo sobrenatural se poetiza en lenguaje llano, convertido, sencillamente, en doctrina.

La selección, incompleta, presenta, no obstante, una valiosa muestra de la contribución de Peguy al pensamiento cristiano de nuestros días.

Q.

ESCRIVA DE BALAGUER, Josemaría: **Vía Crucis**. — Ediciones Rialp, S. A. Madrid; 135 págs.

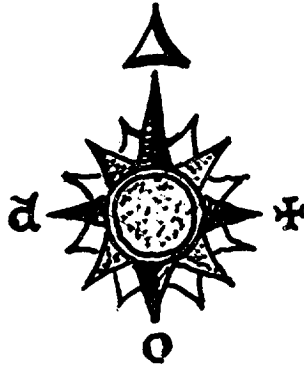
Monseñor Escrivá, fundador del Opus Dei, repetía, con machacona convicción, que el secreto de la auténtica vida cristiana se reduce a seguir a Cristo. La persona de Jesús, más que todas las teologías humanas, explica y con-

densa la esencia de su doctrina. Fiel a ese pensamiento, el autor ha querido acompañar al Dios hecho hombre hasta la cima de su entrega, hasta su pasión y muerte, para extraer de aquel acontecimiento todas las enseñanzas posibles.

El **Vía Crucis** del P. Escrivá no pretende ser una crónica lacrimógena o apocalíptica, sino una meditación serena del drama del Calvario. Quiere desvelar hasta donde es posible aquel misterio de amor y de humildad, preludio de la gloria de Cristo y de la rendición de cuantos en él confían.

Acaso el lector encuentre en estas páginas, tan hondas como bien escritas, una ayuda para aceptar con entereza penas y contrariedades, para atisbar el valor de la mansedumbre, para ver en la cruz no el símbolo del castigo, sino la señal de la victoria, para advertir que María es el camino hacia Jesús, para confiar en un Padre que está siempre deseando perdonar y, en fin, para saber dónde está la luz y la salvación del mundo.

X.



REVISTA GENERAL DE MARINA

AÑO 1982

TOMO 203

DICIEMBRE



DIRECCION
Y ADMINISTRACION

Montalbán, 2
Cuartel General
de la Armada
MADRID-14

TEMAS GENERALES

- Contralmirante Jesús Salgado Alba
CARTA DEL DIRECTOR 521
- Capitán de Navío Ingeniero Pedro Menchén Benítez
ARMAS DISUASIVAS PARA EL FINAL DE ESTA DECADA 523
- Capitán de Navío Mateo Mille Campos
LA MINA, PERMANENTE AMENAZA OCULTA 531
- Capitán de Navío Francisco Obrador Serra
SEGURIDAD 545
- Capitán de Intendencia de la Armada Rafael Romero Díaz del Río
CAMPEONATOS DEPORTIVOS DE LA MARINA 561

TEMAS PROFESIONALES

- Capitán de Navío Enrique González Romero
SOBRE UNA MODERNA FILOSOFIA EN LOS SERVICIOS DE PRACTICAJES 565
- Capitán de Navío Ingeniero Ramón López Muñoz
ALETAS ESTABILIZADORAS 569
- Comandante de Intendencia de la Armada Agustín Reyes Collado
REFLEXIONES SOBRE EL PROFESOR Y LA FUNCION DOCENTE 579
- Teniente de Navío Fernando de la Cuesta Oñate
EL AVION, COMO PLATAFORMA DE SENSORES Y ARMAS 583

NOTA INTERNACIONAL

HISTORIAS DE LA MAR

- Capitán de Navío Francisco Segura Lacruz
¿INVENTAR?... ¡PERO SI ES MUY FACIL! 605

MISCELANEA

INFORMACIONES DIVERSAS

- J. C. P.
LOS PREMIOS "VIRGEN DEL CARMEN", CONVOCADOS 623

NOTICARIO

LIBROS Y REVISTAS

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

Depósito legal: M. 1.605-1958

ISSN 0034-9569

CARTA DEL DIRECTOR



QUERIDOS y respetados lectores:

Mes de diciembre, mes de fiestas, de felicitaciones, de alegría de Pascuas, de esperanzas de año nuevo. Y, también, mes de añoranzas familiares. La Marina somos una gran familia dentro de otra más grande, las fuerzas armadas, y dentro, a su vez, de otra aún mayor, España. Ojalá sea cada vez más así. Sería el mejor regalo de Navidad que Dios pudiera hacernos: que todos los españoles nos sintiéramos cada año más familia. Todos los españoles, absolutamente todos. Sin excluir a ninguno; absolutamente a ninguno.

La Navidad es también tiempo de historias y de cuentos. Y de cartas. Los cuentos de Navidad que nos hablan de nuestros abuelos y bisabuelos, a veces con un punto de ternura agridulce. Allá va mi historia, mi cuento de Navidad naval, en torno a dos cartas de un glorioso bisabuelo de la Marina de hoy.

Hace doscientos años un alférez de navío veinteañero, embarcado en el navío *San Vicente*, de la escuadra del desventurado don Luis de Córdoba, a la sazón fondeada en Cádiz, escribía a su padre y a su hermano, en fechas próximas a la Navidad, sendas cartas. Unos cuantos párrafos de estas cartas nos van a contar cómo se presentaban las fiestas de Navidad a nuestro alférez de navío en el año del Señor de 1782.

A su padre le decía:

Padre y muy Señor mío. Por el contenido de la carta de vuestra merced que recibí ayer he sabido que V. m. se halla bueno... En cuanto a mí, seis meses hace que el Rey (la Hacienda) no me da un cuarto (ni piensa en darme)... No puedo quedarme un solo día a bordo porque todas las tardes tengo que ir a tierra a dar parte al General de las ocurrencias del día en la escuadra, con que ya el recurso de estar encerrado a bordo sin ir a tierra, que era el que me podía ahorrar los gastos, ni lo hay ni lo puedo tener... Para ir todos los días decente a tierra he de usar zapatos, peinarme, hacer el gasto de polvos, el de barbero, el de medias, que es preciso sean de seda, y me hallo muy pobre de ellas. Y bajo la pena de quedar al sereno y sin tener que comer, si entra un viento fuerte que no nos permite venir la noche al navío, como sucede cada ocho días aquí con los vientos levantes; también tengo que gastar en una posada y ¿de dónde podrá salir todo esto en seis meses que hace que no cobro?, con que preciso es que me haya empeñado..., pero ya me va faltando el papel y el asunto no tiene remedio, con que no hay si no bajar la cabeza a cuanto venga... Besa la

mano de Vuestra merced su más humilde hijo.—FIRMA.—A mi padre y Señor.

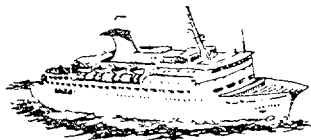
La carta del alférez de navío del *San Vicente* a su hermano dice, entre otras cosas:

Querido hermano: En el correo de ayer recibí una tuya llena de juiciosas reflexiones..., yo también las hago como hijo que tanto debe a su padre, procurando al mismo tiempo disminuir todo lo posible los gastos y no hacer ninguno supérfluo, de los que tú dices son tan comunes en nuestra profesión, y no olvidando nunca los enormes que ha hecho padre y tú para mi subsistencia..., pues hace siete meses que no cobro un cuarto, ya que parece no hay en el día ni un real vellón en la tesorería de Marina... Supe ayer que acaba de llegar la orden para que se echara mano del dinero del convoy inglés que nosotros apresamos para pagar las gratificaciones de mesa a los comandantes, porque no llegue al caso de que no tengan con qué darnos de comer. Ya ves cómo van las cosas... No quiero que trascienda (a padre) que tú me gratificas con cuatro pesos mensualmente, los que no dejarán de ayudarme para no tener que andar pidiendo para un par de zapatos...

Las dos cartas, fechadas en noviembre de 1781, un mes antes de la Navidad, y veinticinco años antes de Trafalgar, van firmadas por el más honrado, sufrido y ejemplar de nuestros héroes: Cosme Damián Churruca.

Muy felices Pascuas a todos de todo corazón.

Jesús SALGADO ALBA



P. D.—En el interior de este número encontrarás una Nota de la Dirección que se refiere a la encuesta de opiniones que os pedimos sobre la REVISTA. Os ruego que la leáis con atención y os agradeceré mucho vuestra ayuda rellenando el cuestionario.

ARMAS DISUASIVAS PARA EL FINAL DE ESTA DECADA

Pedro MENCHEN BENITEZ



(Ing.)

Introducción.



perpotencias.

En los párrafos que siguen intentamos exponer algunos de esos hechos, conceptos y perspectivas que configuran el momento presente, los cuales, a juzgar por el dinamismo con que este tema viene evolucionando, seguramente quedarán invalidados dentro de poco tiempo.

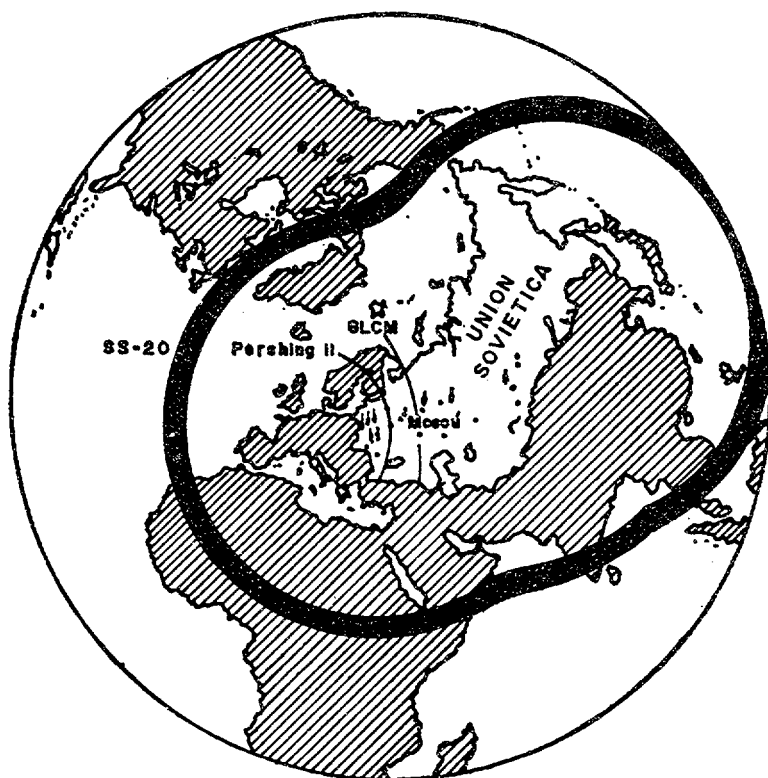
Las conversaciones START.

Como es sabido por las múltiples noticias sobre el tema aparecidas en los medios de comunicación, han dado comienzo las conversaciones START (*Strategic Arms Reduction Talks*) el pasado junio, en Ginebra. Estas conversaciones vienen a ser, en cierto modo, continuación de las SALT I y SALT II, en las cuales se alcanzaron acuerdos que, a juicio de la mayor parte de los comentaristas, condujeron a una situación de desequilibrio de fuerzas a favor de la Unión Soviética.

En realidad, el mundo se encuentra en este momento ante un vacío, en lo que se refiere a compromisos formales de control, de las armas estratégicas nucleares, por cuanto los acuerdos SALT I ya han expirado y los acuerdos SALT II, firmados por el presidente Carter en junio de 1979, no han sido ratificados por el Senado de los Estados Unidos. No obstante, parece que ambas partes se esfuerzan en mostrar que siguen haciendo honor a lo acordado.

La filosofía que presidió las conversaciones SALT tenía su fundamento en el principio de la *destrucción mutua asegurada*. En base a este

principio, fue congelado el desarrollo de sistemas de misiles antimisil (ABM) capaces de interceptar a los misiles balísticos intercontinentales (ICBM). La eficacia de los ABM estaba demostrada contra misiles de cabeza nuclear única, es decir, contra los existentes antes de aparecer los misiles con cabeza múltiple (MIRV). Si se tiene presente que la interceptación de un ICBM por un ABM hubiese tenido lugar en la segunda mitad de la trayectoria del primero, se concluye que tal interceptación habría sido después de que se hubiesen desplegado las múl-



- ! Situación de los SS-20
- Situación de los ICBM

Cobertura de los misiles SS-20 soviéticos y de los *Pershing* GLCM de la Alianza Atlántica.

tiples cabezas nucleares y sus engaños. Todo ello nos lleva a considerar lo difícil que hubiera sido conseguir una defensa aceptable contra los ICBM, a base de sistemas ABM. Esto, a su vez, nos lleva a otra conclusión: el principio citado de *destrucción mutua asegurada* es hoy un hecho indiscutible.

La situación de desequilibrio de fuerzas a favor de la URSS, que hemos señalado, unido a la imposibilidad de defensa de ambas partes, ha creado un malestar creciente en los Estados Unidos, puesto de manifiesto en el debate sobre control de armas del Senado americano en el pasado mes de abril. Las conversaciones START que entonces se preparaban, para llegar a ese control, iban a tropezar con el deseo lógico soviético de comenzar las reducciones partiendo de la situación actual de supuesta superioridad.

Al mismo tiempo que aparecía esa preocupación por la superioridad rusa, surgía en los Estados Unidos otro amplio movimiento de preocupación, si cabe mayor, por la posibilidad real de una guerra nuclear. El científico atómico Marvin Goldberger se expresaba así: *Las iniciativas para llegar a una congelación del armamento nuclear son un intento del pueblo para hacer algo que llame la atención de nuestros líderes e indicarles que debemos poner fin a esta locura que se ha estado realizando en los últimos treinta y cinco años. Nadie piensa que la congelación es un fin; es el comienzo del plan que debe seguirse inmediatamente para una reducción de armas nucleares y para prevenir su expansión en el futuro.* El arzobispo católico de San Francisco, Jhon Quinn, decía lo siguiente: *Cualquier arma que pueda producir un daño irreversible al sistema ecológico de grandes porciones de la Tierra, o daños de tipo genético a las generaciones futuras, o que pueda destruir en forma masiva a la población no combatiente, es totalmente inmoral. La misma posibilidad real de la destrucción de la vida en nuestro planeta, es una cuestión fundamentalmente religiosa y moral.* Otras muchas personalidades, pertenecientes a muy diversos estamentos de la vida americana, se expresaron en forma similar. Este movimiento ha disminuido el apoyo a los planes de adquisición de armamento del presidente Reagan, entre los cuales se incluye la fabricación de 17.000 elementos (misiles, municiones, torpedos, minas) con explosivos nucleares.

En relación con el tema de la superioridad nuclear soviética, existen opiniones autorizadas muy diversas. Parece lo cierto que tal superioridad lo es en algunos aspectos, mientras que en otros aparece todavía una superioridad americana. Si nos atenemos a la observación escueta de las cifras de megatones, es obvia la ventaja de la URSS: frente a 7.900 megatones de potencia explosiva nuclear total con que cuenta la Unión Soviética, sólo tienen los americanos 3.500; y frente a 2.550 vehículos portadores (misiles, bombarderos, tubos de submarinos) de la Unión Soviética; tiene Estados Unidos 1.950. Sin embargo, si fijamos nuestra atención en el número de cabezas nucleares y en el de bombarderos intercontinentales encontramos que frente a 9.500 cabezas americanas sólo tienen los soviéticos 8.000; y frente a 350 bombarderos americanos, sólo tiene Rusia 150.

Otros aspectos de este tema de la superioridad rusa pueden ser considerados como muy importantes. Por ejemplo, es obvia la ventaja americana en cuanto se refiere a la dispersión de sus lanzadores: mientras

que la URSS tiene el 70 por 100 ubicados en silos en tierra, más de la mitad de las cabezas americanas están en submarinos de muy difícil detección por ser muy silenciosos.

En base a lo expuesto en estos últimos párrafos, muchos comentaristas estiman más equitativo hablar de paridad, en lugar de supremacía soviética.

Si en lugar de considerar, en general, el tema de la supremacía nuclear, fijamos nuestra atención en las armas nucleares de alcance intermedio en Europa, entonces sí aparece más clara la ventaja de la URSS, tal como se encuentran hoy las cosas. La réplica americana a esta evidente ventaja consiste, como es sabido, en la futura instalación en los países occidentales europeos del nuevo misil *Pershing II* y del *Cruise*. No parece probable que Estados Unidos acepte una congelación de la situación sin que se haya efectuado el despliegue de estos nuevos sistemas americanos.

En el mes de mayo pasado, el presidente Reagan expuso en el *Eureka College* de Illinois su plan de reducción de armas estratégicas, que apunta a eliminar la mitad de los misiles de largo alcance y a reducir las instalaciones en tierra a un total de 2.500 cabezas nucleares por cada una de las dos grandes potencias. En este mismo discurso se mostró dispuesto a negociar todo, incluso los misiles *Cruise* y los bombarderos. Era el lanzamiento de las conversaciones START, que habrían de comenzar el pasado mes de junio en Ginebra.

No parece probable que el Plan Reagan sea aceptable para los soviéticos; más bien se espera que sea rechazado, como lo fue la propuesta del presidente Carter en 1977. No obstante, existe una realidad evidente, cual es la celebración de las conversaciones. El mundo entero tiene la esperanza de que ambas potencias tengan conciencia de que la situación actual es enormemente peligrosa para todos y en particular para ellos mismos.

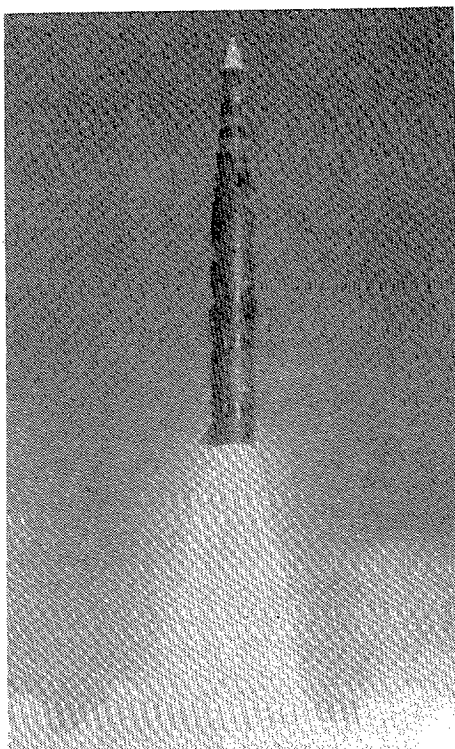
Las noticias publicadas sobre el resultado de los primeros contactos entre los negociadores de ambas superpotencias no dan, en verdad, mucha cabida a tal esperanza. La negociación se presenta confusa y delicada. De una parte, el presidente Reagan ha sido un detractor de los acuerdos SALT I y SALT II desde su campaña electoral, y no puede patrocinar ahora la ratificación por el Senado del SALT II —el SALT I ya ha expirado, como se dijo antes—; pero, de otra parte, no puede dejar de considerar el presidente que el olvido de los acuerdos SALT podría conducir a una aceleración de la carrera de armamentos nucleares sin ningún control y con un resultado que situase a la Unión Soviética en una posición más favorable aún que la actual. La ratificación de los acuerdos SALT II se presenta, por consiguiente, como un obstáculo importante que viene a enturbiar y a dificultar los primeros pasos de las conversaciones START.

El proyecto HIGH FRONTIER.

En este clima de incertidumbres y dificultades, que se deduce de lo expuesto anteriormente, ha surgido un nuevo proyecto en los Estados Unidos que, en el caso de llevarse a cabo, podría causar una auténtica revolución en lo referente a la vulnerabilidad de los misiles balísticos intercontinentales (ICBM), con lo cual quedaría neutralizado el esfuerzo para la producción de esos ingenios, desarrollado principalmente por la URSS en los últimos años, y llevaría a los americanos, por el momento, a una situación de auténtica ventaja. Se trata de abandonar el principio de *destrucción mutua asegurada*, que hemos expuesto anteriormente, para dar paso al principio de *supervivencia asegurada*. En definitiva, sería como un retorno al comienzo de la era de las armas nucleares, cuando se confiaba en los misiles antimisil (ABM) para defensa contra los ICBM.

En síntesis, el proyecto HIGH FRONTIER se fundamenta en las siguientes ideas básicas:

- La utilización de satélites portadores de armas convencionales para interceptar los misiles antes de que se produzca el despliegue de las múltiples cabezas o bien interceptar las propias cabezas, después de su despliegue.
- La vulnerabilidad de los misiles en su fase de propulsión y la facilidad de su detección, en esa fase y en su lanzamiento, con sensores de infrarrojos. (De hecho en la actualidad se detectan los lanzamientos de misiles por los satélites SAMOS.)
- La vulnerabilidad de las cabezas —desprendidas ya de los misiles— en su trayectoria balística de entrada en la atmósfera.
- La utilización del cohete diseñado para el lanzamiento del moderno misil balístico intercontinental móvil M-X, para poner en órbita los satélites portadores de armas y con capacidad de vigilancia continua para detectar los lanzamientos de ICBM's.



Misil Pershing II.

El citado proyecto, que se hizo público el día 3 de marzo pasado, ha sido concebido por un grupo de prestigiosos militares y científicos americanos, presidido por el general Graham, los cuales estiman que el proyecto es viable y que su coste no excedería los veinticinco mil millones de dólares en un período de cinco años. El número de satélites necesarios para contrarrestar la amenaza rusa se estima en unos quinientos.

La primera objeción que puede tener el lector al considerar esto es la posibilidad de un proyecto paralelo redactado por la Unión Soviética, con lo cual quedaría neutralizada la supuesta ventaja americana. A este respecto, se piensa en Estados Unidos que su ventaja proviene de la superioridad actual en las técnicas espaciales; es por ello por lo que antes apuntábamos que tal ventaja podría ser transitoria. No cabe la menor duda de que la URSS trataría de equiparse en el menor tiempo posible con armas similares, o de dirigir su investigación al diseño de otra arma que anulase la eficacia de aquellas. En cualquier caso, la filosofía de la destrucción mutua asegurada, también conocida como filosofía del terror, quedaría modificada en alguna manera.

De todo lo expuesto parece deducirse, con claridad, que la preparación para la guerra espacial, iniciada hace tiempo por las dos grandes potencias, va a entrar en un período de aceleración.

La inseguridad del momento presente.

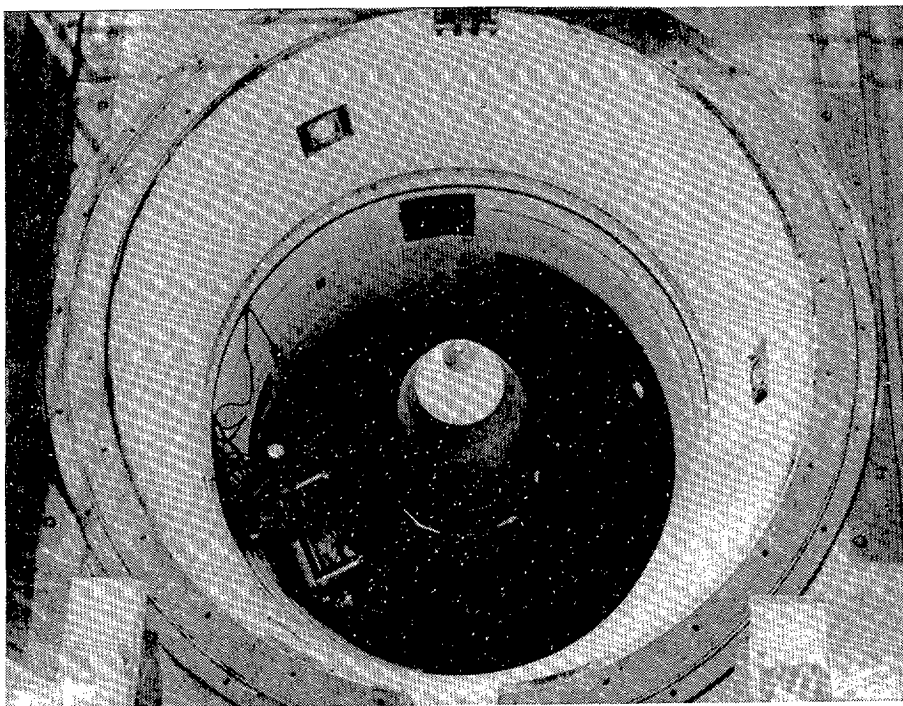
La Humanidad ha padecido, a lo largo de su historia, multitud de guerras devastadoras de muy diversos tipos, pero nunca, hasta ahora, ha sufrido la amenaza de destrucción total. La existencia de tal amenaza es aceptada por casi todos los estrategas, intelectuales y científicos del mundo. Por ejemplo, Jonathan Schell especula en su libro reciente *The fate of the Earth* sobre las consecuencias de una detonación múltiple de armas termonucleares y admite la posibilidad de que desapareciese la capa de ozono que nos protege contra los rayos ultravioleta; la vida en nuestro planeta no sería posible después.

Otro pensamiento que atormenta y angustia a las gentes es la posibilidad del error o de la locura de un hombre en el control del mecanismo que desencadenaría la guerra nuclear. Es verdad que las seguridades adoptadas por los grandes responsables son muchas, pero siempre es posible el fallo o el error. Con respecto a tales seguridades, se sabe que el presidente de los Estados Unidos cuenta permanentemente, donde quiera que esté, con un oficial que es portador de un maletín —conocido en la jerga de la calle como *el football*, por eso de que sólo debe soltarse para darlo a un compañero—, en cuyo interior se encuentran las claves que permitirían al presidente iniciar la acción desencadenante. En cada buque, avión o base de lanzamiento el jefe y su segundo recibirían y descifrarían, por separado, el mensaje recibido y abrirían la caja de seguridad que uno solo nunca puede abrir, procediendo a la

autenticación del mensaje con los documentos allí existentes. Las acciones subsiguientes, siempre realizadas por los dos jefes, conducirían finalmente al disparo.

Resumen.

Los Estados Unidos de América y la Unión Soviética han acumulado una potencia explosiva nuclear impresionante, que nada tiene que ver con el concepto tradicional de defensa. Por el contrario, la defensa contra esa enorme fuerza ofensiva no es posible, en la actualidad, por ninguna de las dos partes.



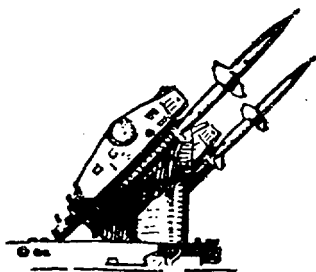
Silo de misiles *Minuteman III*.

No existe hoy ningún tratado en vigor para el control y desarrollo futuro de las armas nucleares. Las conversaciones START, iniciadas el pasado junio, intentan reducir el arsenal existente y evitar que en el futuro se llegue a una situación como la actual.

En paralelo con las conversaciones START, ha surgido un proyecto de defensa mediante satélites portadores de armas convencionales que podría cambiar la filosofía, actualmente en vigor, de "destrucción mutua

asegurada" por otra filosofía de "supervivencia asegurada". La preparación de la guerra del espacio, ya iniciada, puede acelerarse. Las armas disuasivas del final de esta década, serían, probablemente, armas espaciales.

La Humanidad ha tomado conciencia de la inseguridad preocupante del momento presente. Por primera vez en su historia existe la posibilidad de que el estallido de una guerra pueda acabar con la vida del hombre en nuestro planeta. En definitiva, sólo queda un pensamiento consolador: antes, ahora y siempre, todo está en las manos de Dios.



LA MINA, PERMANENTE AMENAZA OCULTA

Mateo MILLE CAMPOS



El minado de las aguas disputadas al enemigo o controladas por él, el minado ofensivo, ha jugado un papel preeminente y efectivo en la moderna guerra naval.

Desde el instante mismo de su aparición en la panoplia de armamentos, la mina creó un impacto psicológico, ya que agazapada en un medio, en gran parte desconocido, se ocultaba a los navegantes bajo la capa del misterio. Como arma defensiva complementa la defensa antisubmarina alejando al submarino de la plataforma continental y obligándole a permanecer en zonas que mejoran la actuación de nuestros sensores. En el aspecto ofensivo modifica la geografía, perturba el tráfico marítimo, y, focalizándolo hacia zonas preseleccionadas, hace peligrosas las recaladas y salidas sobre y desde los puertos enemigos.

En los ciento cincuenta años largos que lleva utilizándose, su estructura general básica no ha variado: no es más que una carga explosiva inmóvil al acecho del paso de su blanco, y cuya eficacia es determinante sólo en el caso de inmediata proximidad o de contacto con el mismo.

Y, sin embargo, a pesar de los terribles efectos que en estos ciento cincuenta años ha producido, es un poco la *cenicienta* de las armas navales y no tiene casi partidarios. El hecho de dejar caer al agua, de una forma generalmente clandestina, unos bultos de dos toneladas carece del espectáculo que produce, por ejemplo, el duelo artillero entre dos formaciones, las operaciones de toma y despegue de aviones en sus flotantes aeródromos móviles, un ataque torpedero de una escuadrilla de destructores o un reabastecimiento masivo de una fuerza naval, con sus relevos en la cortina al ir entrando y saliendo de petroleas las unidades de la misma, al tiempo que los helicópteros suministran a *domicilio* a las demás los restantes efectos de consumo mediante eslingadas de tres o cuatro toneladas en cada viaje; comparado con los hechos anteriores, el de dejar caer al agua unas envueltas que se hunden en seguida, ya sea desde un avión, un barco de superficie o un submarino, carece

de alicientes espectaculares y emotivos, máxime si se tiene en cuenta que su acción, de producirse, no será vista y sentida más que por el que la sufre, y que a lo mejor el efecto final no será nunca conocido, o lo será a guerra terminada.

El origen de la mina submarina actual se remonta a la guerra de independencia americana, cuando David Bushnell, con su rudimentario submarino *Tortuga*, intenta depositar una carga explosiva de algodón pólvora en las proximidades de un navío inglés; los cuatro intentos realizados terminaron en cuatro fracasos.

En los tiempos de la guerra de Crimea, los rusos empiezan a mostrar su proclividad por la mina —proclividad que aún les dura, pues la inmensa mayoría de los barcos de superficie, incluso cruceros, disponen en su popa de tren de minado— y usan la mina de orínque, con un nuevo sistema de fuego consistente en una ampolla de vidrio, que al romperse por contacto derrama el producto químico líquido que contiene, el cual provoca la detonación de la carga explosiva; pero no fue en el mar Negro, sino en el golfo de Botnia donde consiguieron producir graves averías en dos navíos ingleses (1854).

Durante la guerra de Secesión americana, los sudistas, el bando más débil, utilizaron ampliamente la mina. Su primera victoria fue el blindado federal *Cairo*, hundido cerca de Vicksburg, en el río Yazoo, en 1862, y una mina hizo saltar a la fama al célebre *damned torpedoes, full ahead*, del menorquín americanizado Farragut. Al final de la guerra, los sudistas habían hundido con minas 23 barcos federales, mientras que al cañón —principal arma naval del tiempo— sólo hundieron nueve.

La guerra ruso-japonesa de 1904-05 fue la primera en que la mina fue ampliamente utilizada. Esta guerra se desarrolló principalmente alrededor de la principal base rusa de Port Arthur, en la península de Kuang Tung, aunque la batalla decisiva, Tsushima, fuese el desenlace final. Esta guerra fue la primera importante del siglo xx y tuvo hondas repercusiones técnicas y tácticas en el aspecto naval; de sus resultados y consecuencias nacieron los acorazados monocalibre, la velocidad como arma naval, la legendaria figura del almirante Togo y el principal del fin del zarismo, y durante ella las minas causaron a los nipones la pérdida de cuatro de sus seis acorazados, cuatro cruceros y tres destructores; mientras los rusos veían cómo se les hundían un acorazado, tres cruceros, tres destructores, un cañonero y un minador, este último sobre una de las minas que acababa de sembrar. Los rusos las emplearon prevalentemente en la defensa, mientras los japoneses lo hicieron ofensivamente, pero en una u otra modalidad los resultados fueron impresionantes para la época. Tan impresionantes que ya se habla de ellas en la Convención de La Haya de 1907, con el fin de restringir su uso y pretender regular sus características.

Como suele suceder en esta clase de convenios, su articulado quedó redactado de forma que pudiese interpretarse de la forma más conve-

niente para que pudiera justificarse cualquier acción de tiempo de guerra, y así los éxitos de la mina en la guerra de Extremo Oriente sirvieron para renovar los ímpetus en la investigación del material a emplear y de su táctica de empleo. Había que adaptar al arma las nuevas necesidades.

La guerra mundial, 1914-18, vio su empleo en cantidades que ya se contabilizan en cientos de miles; sigue siendo básicamente la mina de orinque, con aditamentos para ampliar su campo de acción, como, por ejemplo, la antena: producir más cosecha con el mismo terreno.

Alemania fue la primera que empezó, como si quisiera ratificar el manido tema de que la mina es el arma del menos poderoso, existente desde los tiempos de la guerra de Secesión americana. Su primer campo minado fue colocado en la costa oriental inglesa por un mercante habilitado como minador el mismo día en que empezó la guerra y que, obviamente, ya estaba en la mar al declararse ésta, con él llegaron las primeras bajas en sitios insospechados.

Durante los cuatro años largos que duró la guerra, Alemania fondeó más de 43.000 minas en todo el mundo (las hubo incluso en aguas de Nueva Zelanda, en las antípodas), y sobre ellas se perdieron más de 900 barcos, de los que 54 eran de guerra y 225 auxiliares, correspondiendo el resto a los mercantes, sin discriminación de beligerantes o neutrales. Y para contrarrestar esta amenaza, los aliados hubieron de hacer fuertes inversiones en medios, en hombres y económicas, en detrimento del esfuerzo de ataque directo a Alemania.

Inicialmente, la reacción inglesa a este minado masivo sobre sus costas fue indignación y repugnancia. ¿Cómo un firmante de un convenio internacional podía faltar al mismo? ¿Qué ética presidía el hecho de hacer peligrosas las aguas que controlaba la *Royal Navy*? Pero muy pronto, erigida en celosa guardadora de su insularidad, procedió a cerrar e impermeabilizar el acceso de Alemania al océano mediante las densas obstrucciones de los estrechos de Dover y la entrada septentrional del mar del Norte, con la gigantesca Gran Bretaña entre Escocia y Noruega, sin grandes consideraciones al hecho de que dentro del espacio cerrado quedasen las neutrales Dinamarca, Suecia y Noruega. Nunca ha sentido excesivos escrúpulos por los derechos ajenos, y no era cosa de empezar ahora.

La entrada en guerra de los Estados Unidos reforzó grandemente la capacidad material de los aliados, y al terminar la guerra se habían fondeado en todo el mundo 196.000 minas, de las cuales 72.000 sólo en la citada obstrucción en la entrada septentrional del mar del Norte.

Este esfuerzo de material tuvo su foco principal en el mar del Norte, seguido del Mediterráneo, y, dentro de éste, al canal de Otranto, que da acceso al Adriático. Habiendo sido yugulado desde el principio el tráfico mercante marítimo de los imperios centrales, las pérdidas navales de éstos fueron principalmente en barcos de guerra, llegando a totalizar

154 de éstos, de los cuales 51 fueron submarinos. Ya terminada la guerra, la tarea de volver a neutralizar los campos minados y dejar las rutas de navegación expeditas exigió, durante algo más de un año, el trabajo de unos 250 rastreadores.

Veintiún años más tarde la humanidad abre otra guerra, la más brutal de las que en su larga existencia ha desencadenado. De nuevo Alemania empieza una terrible guerra de minas, en la que las nuevas técnicas han introducido innovaciones en sus sistemas de fuego que hacen difícilísimo contrarrestarlas: la mina reposa en el fondo actuando por influencia, ya sea ésta magnética, acústica o de presión (esta última aún hoy inrastreable); se hace activa o pasiva según se regule; dispone de mecanismos cuentabarcos e incluso selecciona sus blancos, y por último, el avión surge como minador y como rastreador. Ahora bien, la mina magnética, recién salida de pruebas, contaba con pocas existencias en los depósitos y arsenales (al parecer, cuando empezaron a utilizarse había menos de 200), y la precisión en el minado por aviones no era tan cuidada como la de los barcos de superficie o los submarinos. Cuando una de ellas quedó sobre el fango en la localidad de Shoeburyness, en la orilla norte del estuario del Támesis, y fue desactivada por el teniente de navío O'Shaughnessy, quedó desvelado el misterio de muchos hundimientos misteriosos y rápidamente encontrado su antídoto.

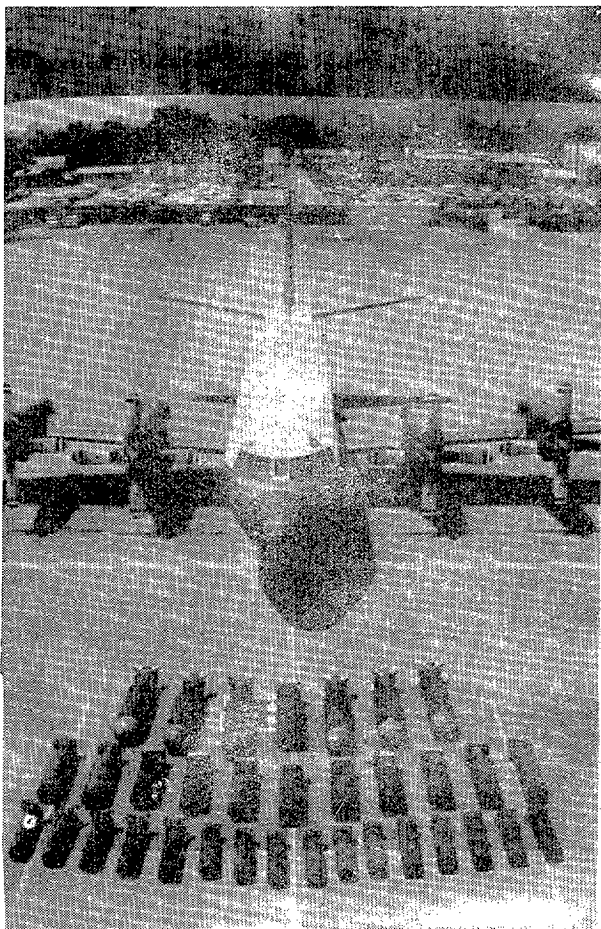
A lo largo de la prolongada sangría los alemanes fundearon unas 130.000 minas, casi tres veces las que emplearon en la primera guerra mundial, y hundieron 300 barcos de guerra (aunque ninguno mayor que un destructor) y más de 500 barcos mercantes. Especial significación tuvo un minado en la costa este de Estados Unidos por un submarino de sólo 11 artefactos, de los cuales todas hundieron un barco, permaneciendo el puerto cerrado durante un mes, cuando no quedando ya ninguna siguió el rastreo hasta la comprobación definitiva.

Los ingleses lanzaron en las aguas europeas (incluidas vías fluviales, como el Danubio) del orden de 76.000 minas; 55.000 con aviones, 17.500 con elementos de superficie y 3.000 con submarinos. En total, los aliados, y sólo en el teatro europeo, lanzaron 260.000 minas. Las pérdidas que éstas causaron fueron 1.050 barcos hundidos y más de 500 averiados. Y observemos que, siendo el tráfico marítimo aliado muy superior al del Eje, la proporción de las pérdidas fue a la inversa.

La guerra en el Pacífico fue distinta. Mientras en Europa los frentes avanzaban por tierra y el cordón umbilical logístico venía por mar, aquí tanto el frente como la logística avanzaban sobre las olas. Teatro esencialmente marino, cabía suponer que los japoneses continuasen con la experiencia adquirida contra Rusia en 1905, experiencia de la que los Estados Unidos estaban completamente ayunos. No fue así, y aunque éstos últimos partieron de cero, sus aliados ingleses pronto les cubrieron sus lagunas, tanto en material como en táctica. El peso del minado recayó principalmente sobre la aviación, con alguna contribución de los submarinos.

Una vez que la marea japonesa alcanzase su pleamar en la batalla de las Midway, comenzó la lenta contraofensiva de su reflujó, y durante su progreso hacia el SW se sembraron unas 2.000 minas, de las cuales 650 no eran sino torpedos cuyas puntas de combate habían sido sustituidas por aparatos de fuego correspondientes a minas de influencia, utilizando para ello los torpedos más viejos; de ellas existe una curiosa estadística, según la cual una de cada ocho produjo hundimiento o graves averías.

Durante el período de avances, de isla en isla, los aviones embarcados lanzaron unas 700 con fines tácticos. Pero el tráfico mercante japonés disminuía conforme se acortaba su perímetro vital, y en 1944 sólo tenía relevancia el que había entre las islas y las costas de China y Corea y el siempre intenso del mar interior del Japón, por el que discurría el 75 por 100 del tráfico doméstico. Una vez que aquél quedó dentro del alcance de la aviación, basada en las últimas islas conquistadas (Guam, Okinawa), en marzo de 1945 se inició la operación de yugularlo, y que recibió el nombre de *starvation*, durante la cual las superfortalezas volantes B-29, en cinco meses, con 1.529 salidas, plantaron 12.232 minas (ocho



Alternativas minadoras de un P-3 Orión. En primera fila, seis minas Mk-53 y diez Mk-50, todas de 500 libras; en la fila intermedia, cuatro Mk-36 y siete Mk-52, de 1.000 libras; al fondo, siete minas Mk-55, de 2.000 libras. Las distintas opciones las determina más la distribución de las chilleras portabombas que el peso total de la carga.

por avión); esta acción representó el 6 por 100 de la total efectuada por la Fuerza Aérea y llevó consigo la pérdida de 15 aviones, pero se inutilizó el 77 por 100 de los mercantes que les quedaban a los japoneses (673 barcos).

El total del minado efectuado por los americanos en el Pacífico fue de 23.000 minas, que hundieron 515 barcos (nueve destructores y cuatro submarinos) y averiaron 560 más, con 2.300.000 toneladas, dos tercios de los cuales lo fueron en los seis meses finales. A título comparativo diremos que en toda la guerra, los submarinos americanos torpedearon 4.800.000, a costa de que se perdieran 40, con 3.000 de sus tripulantes.

El Japón fue mucho más parco en realizaciones, olvidando por completo sus éxitos de treinta y cinco años antes. Todo su esfuerzo fue defensivo, y habiendo empleado 51.000 minas, hundió 15 barcos de guerra y 23 mercantes.

Terminó la terrible sangría con la rendición del Japón, pero no por ello la humanidad se decidió a vivir en paz; con cierta analogía a lo que le sucede al planeta en que vivimos después de una gran catástrofe sísmica, en que los estratos alterados en su equilibrio por la sacudida tardan algún tiempo en recobrarlo, en la humanidad quedan subyacentes los rencores que producen los análisis de acontecimientos recién vividos. La polvareda levantada por las explosiones tarda en volver a sedimentarse y las puertas desencajadas por la violencia del seísmo no devuelven su intimidad a los habitantes de una misma casa. Y así van sucediéndose los incidentes de Corea, de Vietnam y de Oriente Medio, ninguno de ellos completamente zanjado e incluso aún ardiendo.

El de Corea duró de 1951 a 1953, y ya casi en sus postrimerías vio renacer la guerra de minas, si bien con carácter defensivo: un extraño campo minado de unos 2.500 artefactos puestos por los coreanos frente a Wonsan, extraña mezcla de la mina más sofisticada de las producidas por los rusos con otras que databan de cien años antes y de simples bidones de gasoil con aparatos de fuego artesanales, contuvieron el desembarco de toda una división de marines durante diez días, y cuando por fin lo neutralizaron y desembarcaron... se encontraron con que la zona ya estaba ocupada por las fuerzas terrestres, siendo recibidos con la inevitable rechifla que produce la no menos inevitable rivalidad entre cuerpos y servicios.

El terrible drama de la península de Indochina, abierto en 1940 con la caída de Francia y cerrado en 1978 con la salida de los Estados Unidos, pero cuyo baño de sangre sigue, vio un tremendo auge del minado ofensivo. A partir de mayo del 72, unas 8.000 minas, sembradas en su totalidad por los aviones USA, consiguieron yugular completamente el tráfico de armas desde China a las zonas dominadas por Hanoi. De su impermeabilización al tráfico y de la neutralización subsiguiente al final de la guerra, operaciones ambas ejecutadas por los americanos, existe una curiosa valoración: el minado en sí, valorando el coste de las minas

fondeadas y de los aviones perdidos durante el mismo, representó un gasto de nueve millones y medio de dólares; el rastreo *a toro pasado* (operación en sí, mantenimientos durante ella y coste de los rastreadores y helicópteros perdidos) tuvo un costo final de veinte millones y medio. Ahora bien, el minado se efectuó en aguas enemigas, con oposición armada, mientras que durante la limpieza esta oposición no existió, y si no puede decirse que se ejecutó en aguas y ambiente amigos, ambas cosas por lo menos no eran hostiles.

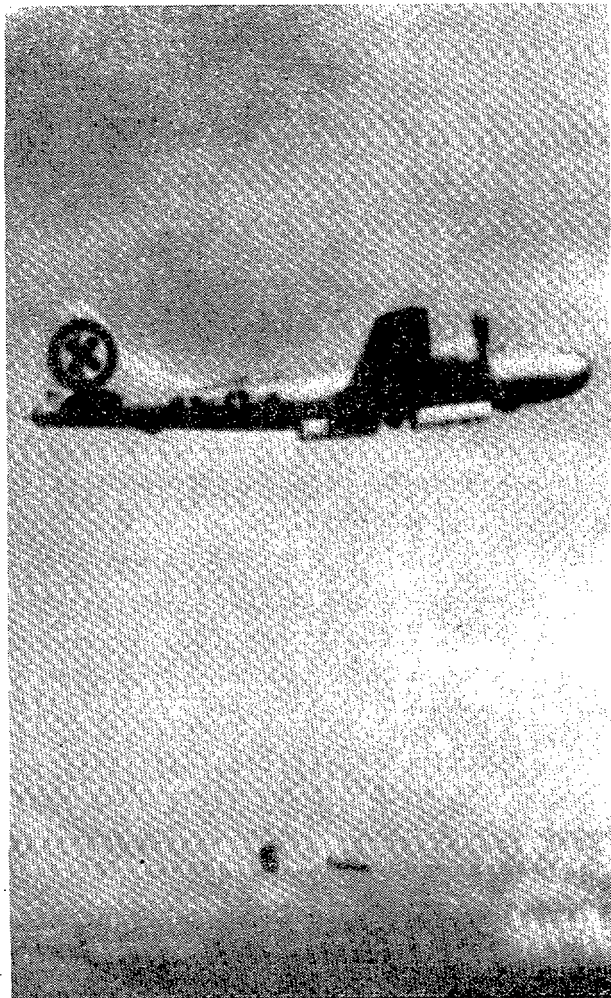
De toda esta historia de la guerra de minas, muy sucinta pero expresivamente expuesta, un episodio destaca sobre todos por lo clamoroso de las implicaciones que pudo tener: el minado masivo del litoral norvietnamita. Ordenado por Nixon en un intento desesperado de concluir una guerra que amenazaba con arrollar la economía, el orden interno y el prestigio internacional de los Estados Unidos; se trataba de hacer capitular a un enemigo cuya capacidad y voluntad de combatir no se habían visto doblegadas por años y años de bombardeos aéreos, que estaban destruyendo esas junglas que, a su vez, habían destruido las seculares ruinas de Angkor-Vat. Pero también fue un peligrosísimo gesto dirigido contra otras naciones, amigas o potencialmente enemigas, al impedirle su comercio marítimo con el Vietnam del Norte. Sólo los esfuerzos de la diplomacia internacional lograron evitar un desarrollo peligroso mediante las seguridades dadas a los países más directamente interesados (China y la URSS) de la voluntad estadounidense de terminar el conflicto cuanto antes.

En este episodio fue en el que la mina jugó un papel preponderante de arma *activa*. Como todos recordamos se hizo del asunto un despliegue propagandístico descomunal, presentándolo ante el mundo como poco menos que un arsenal enorme sumergido y que estaba activado y desactivado a distancia por un alto oficial cómodamente sentado en Honolulu, a fuerza de tanto hablar de armas perfeccionadísimas y extremadamente sofisticadas. Ya, a guerra pasada y limpieza de las aguas efectuada, se supo que las minas empleadas ni siquiera eran de las del último tipo de que disponen los arsenales, cosa perfectamente comprensible si se considera la escasa capacidad de dragado de que disponían los viets y el peligro de que una mina de último modelo pudiese caer en manos de sus "padrinos".

Fue también un acto *político*, y ello no sólo por el fin con que fueron sembrados los campos minados, sino por las reacciones que las minas habrían podido suscitar, con independencia de los daños que provocasen. Como se recordará ninguna mina detonó, pero nadie intentó forzar la barrera, y las únicas respuestas a este gesto (habida cuenta de las consideraciones anteriores) no pasaron de las verbales, más o menos violentas y corrientes en estos casos. Y fue, desde luego, menos susceptible de llevar a una confrontación directa de lo que lo fue el bloqueo en su forma clásica de Cuba, cuando la crisis de los misiles.

Hoy día las minas se han perfeccionado para responder mejor a las exigencias de la guerra en la mar, y de la vieja boya fondeada, con mecanismos de fuego actuados mecánicamente, pasó a los activados por la acción eléctrica provocada químicamente, hasta llegar a ser un arma depositada en el fondo y detonada por la acción de diferentes excitaciones físicas.

Casi se puede decir que *nota* su objetivo: escucha sus ruidos, ve su sombra, mide las variaciones que su paso produce en el magnetismo terrestre o en la presión que ejerce sobre el fondo y quizá registre las



1944.—Un B-29 de la USAF durante la saturación del mar interior del Japón. Operación *starvation*.

variaciones térmicas del agua en que flota; contemporáneamente puede contar los barcos que responden a determinados requisitos de desplazamientos y velocidad o a todos ellos sin discriminaciones, activarse y desactivarse durante períodos de tipo establecidos, y, en una palabra, elegir su blanco con arreglo a la sensibilidad con que han sido regulados los sensores con los que activa su aparato de fuego.

Un arma de este tipo ofrece, como es natural, una amplia gama en la variedad de combinaciones, que hacen extremadamente flexible el uso que de ellas se puede hacer, creándole al mismo tiempo grandes problemas al que tenga por misión neutralizar. Piénsese en la dosificación de los distintos *ingredientes* en un campo

minado, especialmente en los de desgaste o interdicción, en las variables que pueden introducirse en las secuencias de activación y desactivación. Por lo pronto, aun sin haber sido empleadas en la realidad sus últimas realizaciones, vemos cómo aparece un nuevo tipo de buque, el cazaminas, que está haciendo desaparecer el antiguo tipo de dragaminas, sin que tampoco hayamos visto trabajar como tales en gran escala ni al helicóptero rastreador, ni al dragaminas de efecto de aire ni al catarán.

No es difícil prever las medidas contraminas divididas en dos formas de actuación: primero la localización y después la neutralización, recurriendo para ambas cosas a ingenios teledirigidos. Es de prever que los dragaminas clásicos, conjuntamente con los helicópteros y los "hovercrafts", sirvan preliminarmente para la neutralización de las minas menos "inteligentes" y más peligrosas para los cazaminas, para seguidamente dejar a éstos que, con sus sonares especializados y sus medios televisivos, completen la tarea. Desde luego, no parece tarea de un solo día la de dejar expeditos los accesos a solo un puerto, y la actual mina, aunque ya no sea tan barata, siempre lo será más que los daños que inicialmente pueda causar, y costará menos que lo que el enemigo se verá obligado a gastar hasta considerar segura la arribada a sus puertos de un cargamento que puede serle vital. Tampoco podrá nunca la mina sustituir a un barco de superficie en la acción de interdicción y bloqueo, pero las ventajas derivadas de su empleo inteligente y oportuno también nos permitirá alargar sin desgaste la vida del segundo, mucho más costoso de mantener en su plenitud.

Volviendo al material de minas, todas las consideraciones hechas hasta ahora quizá fuera necesario sintetizarlas para llevarlas a un terreno concreto y hacerlas más comprensibles. Es, desde luego, punto menos que imposible conocer gran parte de sus detalles técnicos, pero sí resumir sus más corrientes formas de empleo y tratar de reflejar las características de las realizaciones no corrientes conocidas.

En primer lugar, las minas pueden quedar clasificadas en cuatro grandes grupos:

- Minas de orinque.
- Minas de fondo.
- Minas flotantes.
- Minas nucleares (todavía no empleadas).

Cada uno de estos grupos es susceptible de subdivisiones, según su mecanismo de fuego, que, sin embargo, puede no ser exclusivo de uno u otro.

Entre las minas de orinque encontramos:

— Minas de contacto con aparato de fuego químico (ampolla con ácido), de inercia o por tiralector, subgrupo éste el más elemental, de

las que existe una gran variedad, que podemos encontrar en fondos de hasta 2.000 metros, a partir del veril de los 15.

— Minas de contacto, con aparato de fuego eléctrico y con antena para ampliar su campo de acción, principalmente contra submarinos, y que encontraremos prácticamente en los mismos fondos.

— Minas de influencia que detonan por la excitación de un fenómeno físico que produce el blanco al pasar a unos 30 metros de ella. Se fondean en fondos de hasta 400 metros, principalmente en lugares con mareas o corrientes, y son más frecuentes en el grupo de las de fondo.

— Minas direccionales, inertes en sí, pero con aparatos de detección que denuncian la presencia de objetivos móviles y dirigen la acción contra ellos, y que encontraremos en fondos medios costeros.

Las minas de fondo las podemos agrupar en cinco clases (una más):

— Minas de influencia magnética, detonadas por la variación que en el campo magnético terrestre (vertical u horizontal) introduce el paso de la masa magnética de un barco. El aparato de fuego puede ser *sensibilizado* para distintas intensidades de variación.

— Minas de influencia acústica (alta o baja frecuencia), detonadas por los ruidos que produce el barco que pasa por sus proximidades. También admite sensibilizaciones en ambas frecuencias.

— Minas de influencia de presión, detonadas por la reducción de la presión hidrostática que el paso de un barco produce sobre el fondo, que prácticamente desaparece por encima de los 20 metros.

— Minas de influencia combinada, que detonan bajo los efectos de dos o más de las excitaciones anteriormente citadas, aumentando la selectividad del objetivo y dificultando su rastreo.

— Minas de influencia móviles, que antes de posarse sobre el fondo efectúan una cierta trayectoria que la lleva a lugares inaccesibles para el lanzador.

Todas las minas anteriormente citadas pueden llevar mecanismos cuentabarcos, retardadores de activado, mecanismos antidesactivado, de activado y desactivado intermitente y de autodestrucción, pero las de fondo, en particular, por ser detonadas cuando el blanco pasa a distancias de hasta 50 metros de ellas, ven su empleo limitado a fondos entre los 4 y 70 metros. Cuando van dedicadas a submarinos pueden estar en fondos de 1.000 metros.

Las minas flotantes pueden ser, tanto de contacto como de influencia, y pueden ser sembradas en cualquier profundidad; mediante la acción de lastres o de mecanismos hidrostáticos quedan a profundidad predefinida, siendo arrastradas por la corriente local. En rigor, su empleo está prohibido.

La gran incógnita la constituyen las minas nucleares, hasta ahora nunca empleadas, ya que en las experiencias de Bikini sólo hubo una

explosión submarina. Se especula que con una potencia entre 5 y 10 KT, su efecto es destructor o productor de gravísimas averías en un radio de 700 metros y grave hasta los 1.500. De ser empleada en zona costera, de fondo intermedio, habría que añadir a los efectos sobre los barcos los que produjese sobre la fauna y la flora marina e incluso en el litoral, según la distancia.

La panoplia de minas existente en los distintos arsenales es completamente imposible de reseñar y mucho menos de particularizar. Hay, sin embargo, algunas realizaciones de las que se conocen ciertas particularidades dignas de mención.

Está en primer lugar la mina italiana MR-80, en sus tres variantes, A, B y C (850, 600 y 400 Kg. de explosivos), naturalmente de largo distinto, pero de calibre uniforme, de 533 milímetros, para lanzarla por los tubos lanzatorpedos, y cuya envuelta es de resina sintética y fibra de vidrio, lo que la preserva de la corrosión. Naturalmente es de fondo y admite cualquier aparato de fuego de los citados.

Como mina especial, con objetivos perfectamente definidos, tenemos otra realización italiana, la *Manta*, de 220 kilogramos de peso total (100 de explosivo), que es un casquete esférico de 980 milímetros de radio en la base y 380 de altura, y aparato de fuego de contacto o de influencia, en cuya base van unas ventosas. Adheridas al fondo en zonas de posible varada de los buques de desembarco en operaciones anfibas, contra ellos está dedicada, adhiriéndose al fondo, a pesar de la resaca habitual de esas zonas.

La mina norteamericana *Captor* (*enCAPsulated TORpedo*) no es sino un torpedo MK 46, modelo 4 (por lo menos el empleado en las pruebas), acoplado a un artefacto llamado DCU (*Detecting Control Unit*). El torpedo lleva en su cabeza de combate 44 kilogramos de explosivo PBXN 103, y el DCU (que se lleva el 70 por 100 del costo total del arma) detecta los posibles blancos, analiza y clasifica los distintos impulsos que éste emite, los compara con los datos que tiene almacenados en su memoria, y si coinciden con los que tiene programados, lanza el torpedo al estar el blanco dentro del alcance eficaz de aquel.

Aún tienen los italianos otra realización extraña: las minas TAR 6 y 16. La designación corresponde a *Torpedine* (= mina) A Rosario, y en realidad son eso, dos rosarios de 6 y 16 minas dispuestas a distancias variables sobre el orinque; en el tipo 6 la boya superior es también explosiva para poder averiár un barco de superficie, pero en el tipo 16 la boya superior sólo tiene por objeto disponer verticalmente las 16 hijas unidas al orinque. Como es lógico, es ante todo una mina antisubmarino.

Recientemente ha visto la luz en Inglaterra el libro *The hidden menace* (La amenaza oculta), de la que es autor Mr. Maurice Griffiths (1981, *Conway Maritime Press, Greenwich*). El libro en sí no es, en realidad, sino una historia de la mina submarina, pero en sus especulaciones finales sobre el futuro de la mina es donde llega a visiones alu-

cinantes: una mina química (sic), fondeada por un avión en los embalses de agua potable de cualquier población importante pone fuera de combate (en el grado que se quiera, desde trastornos gástricos hasta aniquilación) a toda la población usuaria, y una mina nuclear a la deriva destruye esa obra gigantesca de ingeniería que constituye la barrera del Támesis para preservar a Londres de las tremendas galernas y mareas del mar del Norte, y provoca la catastrófica inundación de la cuenca de dicho río y el arrasamiento de Londres.

Los alemanes, para artillar su muralla del Atlántico en el último conflicto mundial, recurrieron a cuanto estaba o cayó en sus manos, desde los cañones de sus primeros acorazados de 1878 hasta los de los guardacostas noruegos capturados en Uarvik; desde los de los acorazados franceses desguazados a la aparición del *Dreadnought*, capturados en Tolón y Brest, hasta los recuperados en Danzig del inutilizado *Gneisenau*. ¿Habrà en un futuro, quiera Dios lejano, que luchar simultáneamente contra la *Tortuga* de Bushnell y contra la mina *Captor*? ¿Y con qué?

La mina hoy día se ha hecho extremadamente compleja, estribando su fuerza en la discreción, ya que sólo hace patente su presencia en el momento de la explosión. La sola posibilidad de su aparición es de por sí disuasoria, y, sobre todo, obliga a una continua vigilancia. La acción psicológica hace de ella un adversario misterioso, evasivo e incontrastable. Es un enemigo traicionero, pero inerte, al que se puede neutralizar únicamente cuando se dispone de los medios y los hombres adecuados, constituyendo un compromiso, según el cariz alternativo de la dosificación permanente entre ataque y defensa, entre minado y rastreo.

Si se observan los anuarios navales veremos que prácticamente todos los barcos de guerra soviéticos importantes disponen de tren de minado en sus popas, aparte de que la versatílísima mina puede ser colocada hasta por un bote de remos, como es el caso de la italiana *Manta*; la lección que aprendieron los americanos en Wonsan la olvidaron muy pronto, hasta el punto que en este momento no disponen prácticamente de buques contraminas, aunque ya tengan en marcha su revitalización. Posiblemente, los que en este momento más sepan de guerra de minas sean los belgas y los daneses, pero es porque todavía están rastreando en sus costas los restos de lo que allí había en mayo de 1945 que, aunque sea material obsoleto, lo es menos que la *Tortuga* o que la *Vickers Elia*, que nosotros hemos modernizado. ¿No trajeron los rusos durante nuestra guerra aquella diabólica mina cuyo sumergidor parecía un baño de asiento de fines del siglo pasado?

No olvidemos que si los rusos disponen de muchos minadores, el presente trabajo se termina con un cuadro estadístico, según el cual los soviéticos y afines disponen del 42,8 por 100 de todos los dragaminas existentes en el mundo.

DRAGAMINAS EXISTENTES EN SUS DISTINTAS VARIANTES

	Oceánicos	Costeros	Cazaminas	Interiores	Lanchas
Africa del Sur ...	—	10	—	—	—
Albania	2	—	—	4	11
Alemania D.	—	33	—	—	—
Alemania F.	—	40 (+ 10)	—	20	—
Arabia Saudí	—	4	—	—	—
Argentina	—	4	2	—	—
Australia	—	3 (+ 2)	—	—	—
Bélgica	7	4 (+ 10)	2 (+ 5)	14	—
Brasil	—	6	—	—	—
Bulgaria	2	4	—	—	12
Corea del Sur	—	8	—	—	—
Cuba	—	2	—	5	1
China	—	23	—	80	—
Dinamarca	—	8	—	—	—
Egipto	10	—	—	2	—
España	4	11	—	—	—
Francia	17	16 (+ 9)	—	—	—
Grecia	—	14	—	—	—
Holanda	—	12	4 (+ 15)	16	—
India	6	4	—	4	—
Indonesia	4	1	—	—	—
Inglaterra	2 (+ 12)	16 (+ 9)	17	4	—
Irán	—	3	—	2	—
Irak	2	—	—	3	—
Italia	4	24 (+ 4)	3 (+ 6)	5	—
Japón	—	35 (+ 1)	(+ 2)	—	—
Libia	2	—	—	—	—
Malasia	5	—	—	—	—
Noruega	—	10	—	—	—
Pakistán	—	6	—	—	—
Polonia	24	—	—	—	25
Portugal	—	4	—	—	—
Rumania	—	4	—	20	6
Siria	1	2	—	1	—
Suecia	—	12	—	18	—
Tailandia	—	4	—	—	5
Taiwan	—	14	—	—	9
Turquía	—	22	9	4	—
URSS	144 (+ 3)	128 (+ 3)	—	83	50
USA	25 (+ 14)	—	(+ 17)	—	4
Yugoslavia	—	4	—	10	29
Totales	262 (+ 29)	510 (+ 39)	53 (+ 54)	295	159

NOTAS:

1. Las cifras entre paréntesis indican las unidades en construcción o proyectadas.

2. De los 1.400 dragaminas existentes, en construcción o proyectados, 412 (el 29,4 por 100 del total) son rusos y 184 (el 13,4 por 100) pertenecen a naciones filo-rusas.

CONCURSO DE PORTADAS PARA LA «REVISTA GENERAL DE MARINA»

A partir del número correspondiente al mes de enero de 1983, las portadas de la "Revista General de Marina" serán diferentes cada mes y consistirán en una ilustración en color de tema marítimo español. Dicha ilustración podrá ser una fotografía del natural, un cuadro, un grabado o un dibujo.

Para poder contar con el mayor número posible de ilustraciones se abre un concurso entre los suscriptores de la "Revista" con arreglo a las normas siguientes:

PRIMERA.—Para participar en el concurso, bastará con la condición de ser suscriptor de la "Revista".

SEGUNDA.—La participación consistirá en enviar a la Dirección de la "Revista" tres fotografías en color del tamaño 20 × 25 centímetros de un tema naval español, sin limitación de otras condiciones. Cuando se trate de cuadros, grabados, dibujos, etc., se enviarán las fotografías en color correspondiente del tamaño mencionado. Las fotografías vendrán acompañadas de un "pie" explicativo. Por razones de formato se prefiere que la dimensión vertical de la fotografía corresponda a la mayor de la portada.

TERCERA.—Se establecerán diez premios de la misma categoría, correspondientes a las diez fotografías que un jurado, nombrado al efecto por la Dirección de la "Revista", considere las más adecuadas para ser publicadas como portada de la "Revista".

Los premios consistirán en la publicación, en la contraportada, del nombre del autor, con el pie correspondiente, y la entrega de 5.000 pesetas a los ganadores.

CUARTA.—La "Revista" bonificará con la cantidad de 500 pesetas a los autores de las fotografías no premiadas, quedándose con la propiedad de ellas, así como de las premiadas.

QUINTA.—La recepción de fotografías se cerrará el día 31 de diciembre de 1982.

SEGURIDAD

Francisco OBRADOR SERRA



Introducción.



Se trata de divulgar este concepto, muy utilizado y, en cierto modo, poco comprendido. Se estudiará y analizará lo que representa la seguridad para un Estado-nación en función de la política general establecida por su gobierno. Se tratará la interacción que existe entre los factores internos y externos que de un modo u otro configuran la seguridad y la relación que existe con la seguridad de otro o más

Estados o coaliciones de Estados.

Política general de un gobierno.

Las elecciones legislativas de un Estado democrático señalan con el programa político votado y los dirigentes elegidos para ponerlo en práctica, la opción elegida por el pueblo soberano para la política general del Estado en sus líneas maestras y vertientes interna y exterior.

La seguridad es la garantía del gobierno de que, en cada cuadro circunstancial, su política general seguirá adelante, aunque matizada en ciertos aspectos por la oposición, manteniendo una misma estrategia de desarrollo, de la que derivarán las tácticas pertinentes.

La seguridad es una resultante o medida, en cada momento político, de un sistema de componentes con una relación permanente de interdependencia variable para cada cuadro circunstancial percibido por el gobierno, que es quien decide, en cada caso, la unidad de medida de la seguridad y calcula los efectos y riesgo de su decisión.

La interacción entre los componentes de la seguridad hace que la modificación de cualquiera de ellos influya, en mayor o menor grado, en la dinámica y armonía del sistema, y dé lugar a una alteración del valor de las componentes y del de su resultante que es la que se toma, en un sentido amplio, como unidad de medida de la seguridad. El proceso continuo y permanente de obtención de seguridad es muy delicado, por ser poco conocido y por influir en el mismo, en muchas circunstancias, factores espurios. La imposibilidad de analizar todos los posibles com-

ponentes, tangibles e intangibles, de la seguridad, hace imprescindible fijar una muestra de los mismos, cuyo análisis estimamos se puede considerar suficientemente indicativo de la totalidad.

Los componentes elegidos son: política exterior, política interior, política de defensa, política económica, política en ciencia y tecnología, opinión pública e inteligencia.

Política exterior.

La política exterior de un país es una componente de la general del Estado. La política exterior, elegida por un gobierno entre varias opciones válidas, incide en gran manera en la seguridad nacional, ya que, normalmente, se acuerdan convenios internacionales relacionados con la consecución de intereses nacionales en pugna con los de otros Estados o con los intereses colectivos de coaliciones de Estados.

Una política exterior neutralista, o, lo que es lo mismo, no pertenecer el país a coalición internacional alguna, implica o puede implicar matizaciones en su política interna, una estructura de defensa peculiar, una economía condicionada por los gastos de defensa y una preparación psicológica de su opinión pública para que acepten sacrificios en su bienestar social.

El gobierno que así haya definido su política exterior carecerá de las ventajas de seguridad colectiva que una coalición de Estados como la Alianza Atlántica, Pacto de Varsovia o cualquier otra pueda proporcionar a su seguridad nacional.

Los grandes gastos en defensa del Presupuesto General del Estado que conlleva una política neutralista incidirán desfavorablemente en los gastos sociales, ya que es obvio que lo que se invierte por más en defensa influirá negativamente sobre el bienestar social, educación, cultura, economía y otros correspondientes a ministerios distintos del de Defensa. En un sistema socioeconómico de recursos escasos hay que ponderar mucho el gasto, ya que lo que se invierte por más en una cosa deja de invertirse en otras. Es preciso un equilibrio, ya que demasiadas inversiones en el componente defensa de la seguridad para cubrir un espectro demasiado amplio de amenazas bélicas, pudiera, en un plazo más largo, incidir negativamente sobre la seguridad al deteriorarse paulatinamente, por interacciones, otros componentes de la misma. (Irán pudiera tomarse como ejemplo.)

El equilibrio entre las interacciones de las variaciones en los componentes de la seguridad para el desarrollo de una específica política general del Estado es un factor de capital importancia. La antigua expresión *cañones o mantequilla*, en la actualidad (década de los años 80), en lo que concierne a la seguridad, es demasiado simple.

Una componente de defensa desequilibrada por una excesiva inversión de recursos en la misma en relación a las inversiones en otros componentes daría como resultante una seguridad precaria e inestable que

repercutiría desfavorablemente en la política general del Estado para la que debe configurarse. Una inversión inferior a la necesaria en defensa pudiera producir los mismos resultados.

En consecuencia, hacen falta *cañones y mantequilla*, o lo que es lo mismo, una eficaz administración de los recursos escasos para obtener la seguridad necesaria para el logro de los intereses nacionales definidos en la política general, y soslayar las amenazas, militares y no militares, a que se encontrarán expuestos.

Un muestréo de los países europeos más significativos no encuadrados en la Alianza Atlántica y Pacto de Varsovia parece conveniente para un sómero análisis de sus particulares seguridades nacionales. Se incluirán al Reino Unido y Francia por sus posibilidades (aun perteneciendo a la Alianza) de políticas generales independientes, dado el poder potencial nuclear de que disponen.

Se mencionará el caso del Japón por ser una modalidad muy peculiar de seguridad que no se ciñe exactamente a la regla general. La casuística pretende señalar las diferentes modalidades de seguridad existentes y la incertidumbre en su eficacia el día que sean un obstáculo para una de las coaliciones en un período bélico o prebélico.

Albania tiene 2.750.000 habitantes. La componente defensa pudiera estar definida por unas Fuerzas Armadas de 43.000 hombres, cuyo presupuesto de defensa fue en 1980 de 199 millones de dólares. La componente económica fue en el año 1974 de 1.100 millones de dólares. La componente de política exterior se define por *no alineación*. La componente política interna, por unas fuerzas paramilitares de 13.000 hombres, servicio militar obligatorio de duración de dos y tres años, según Ejército, y unas reservas de 5.000 hombres.

El Gobierno de Albania se separó en 1968 del Pacto de Varsovia, al que se había adherido en 1955, y desde entonces ha sido, normalmente, considerado como un país no alineado. Ha recibido a partir de 1978 una ayuda militar muy escasa. Sus Fuerzas Armadas se estima tienen grandes problemas de armamento y de mantenimiento de sus sistemas por falta de respetos.

La Constitución de Albania prohíbe el establecimiento de bases extranjeras y el estacionamiento de tropas foráneas en su territorio.

El componente defensa de su seguridad nacional se basa en una extensa fortificación del territorio y en la movilización de efectivos para constituir guerrillas, tanto de tipo rural como urbano.

Su orientación y postura es marxista-leninista. Carece de frontera con la URSS. Las interacciones entre los componentes de su seguridad nacional parece están poco equilibrados y ser inestables. La realidad del pueblo albanés pudiera compensar de algún modo este punto de vista foráneo.

Austria tiene 7.500.000 habitantes.

La República de Austria, desde la firma por su gobierno del tratado de paz con los poderes aliados, ha quedado condicionada en su política

exterior, lo que implica condicionar la política general del Estado y la forma de consecución de su propia seguridad nacional.

Austria es un Estado neutral por definición de un tratado internacional firmado y aceptado por los dos bloques antagónicos. La neutralidad en paz es fácil de respetar, en períodos de crisis y guerra, es, la mayoría de las veces, dependiente de las necesidades del plan estratégico de los bandos contendientes.

Su orientación y postura son, normalmente, occidentales.

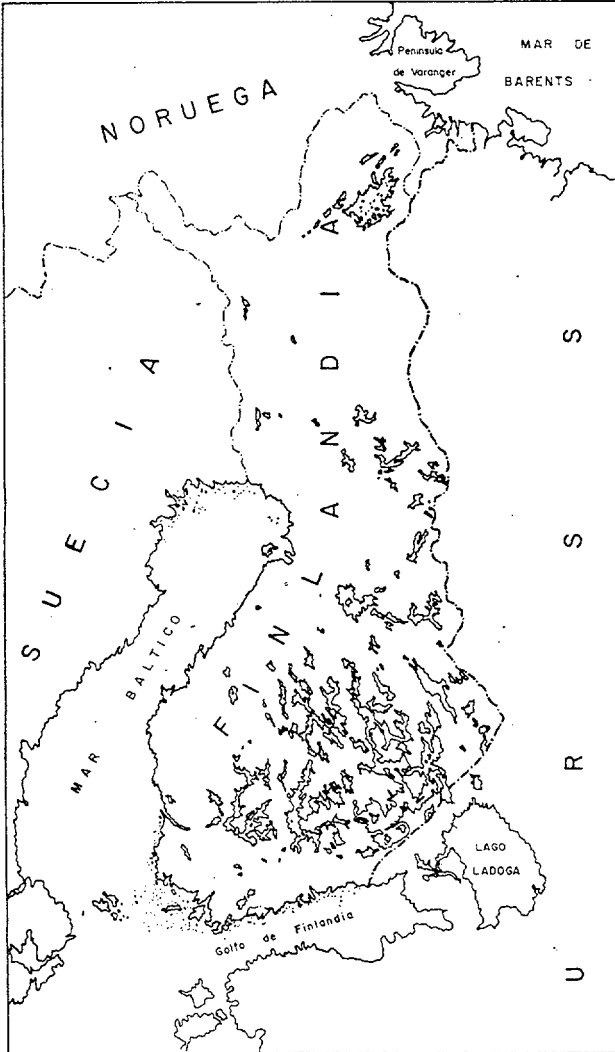
Su componente defensa pudiera ser definida por unas Fuerzas Ar-

matadas de 50.300 hombres y posibilidades de movilización hasta un total de 167.000. Un servicio militar obligatorio de seis meses y un período de doce años en los que se convoca a los reservistas para períodos anuales de instrucción y adiestramiento de sesenta días y a los especialistas de treinta a noventa días. Anualmente pasan por estas fases de preparación unos 70.000 reservistas.

El presupuesto de defensa para 1981 fue de 870 millones de dólares. La componente económica de la seguridad PNB para 1980 se estimó en 73.000 millones de dólares.

El componente de política interna parece está equilibrado con los restantes componentes.

El gobierno austriaco presta una importante colaboración



a las Naciones Unidas y despliega fuerzas en áreas foráneas conflictivas.

Las interacciones entre las componentes de su seguridad nacional parece no producen desequilibrios ni desestabilizaciones importantes. El factor que pudiera hacer peligrar su neutralidad es su posición geoestratégica.

Finlandia tiene una población de 4.800.000 habitantes. El país se independizó de la URSS, de la que formaba parte, en el año 1917. El gobierno de Finlandia, único territorio no recuperado por la URSS de los que fueron parte del Imperio ruso, firmó el año 1948 un tratado con la URSS, que ha definido y condicionado, desde entonces, su política exterior. El gobierno de Finlandia no ha podido acudir a formas de seguridad colectiva y tampoco ha podido aumentar el componente defensa de su seguridad nacional al ser demasiado grande el incremento necesario para poder enfrentarse, mal o bien, con posibles amenazas, ya que las interacciones con los otros componentes desequilibrarían y desestabilizarían la propia seguridad nacional del Estado-nación finlandés.

La razón es la abrumadora desproporción entre los poderes potenciales nacionales de Finlandia y la URSS. La componente defensa de la seguridad nacional de la URSS ha condicionado y probablemente seguirá condicionando por un plazo largo la evolución geopolítica y de política exterior del gobierno de Finlandia, y no permitirá el empleo de su geoestrategia al servicio de estrategias foráneas hostiles a la URSS.

La anécdota del presidente de Finlandia, Urho Kekkonen, expuesta a continuación, es muy expresiva de la peculiar situación entre ambas naciones:

El presidente conversaba con otro político que esgrimía ideas y conceptos poco acordes con la realidad fino-soviética: *Váyase a casa —le dijo el presidente— y analice en un mapa dónde está situada Finlandia.*

Este mismo presidente manifestó en 1974 lo siguiente:

No ofrecemos nuestro tratado con la URSS como modelo para otros Estados, pero ofrecemos como modelo sus consecuencias: una cooperación basada en la confianza mutua de dos Estados con diferentes modelos sociales. Esto es la verdadera "finlandización" y con esta interpretación puede ser empleado el término de forma general y sin discriminación para Finlandia.

El término *finlandización* se ha empleado y sigue utilizándose por los tratadistas de política internacional y de estrategia de forma peyorativa. En la actualidad (años 1981-82), se ha comenzado a emplear en los Estados Unidos de América para sugerir la dependencia en que

Europa occidental pudiera quedar con respecto a la URSS en el caso de una ampliación de la política de distensión entre Europa y la URSS. Se cita como ejemplo el gasoducto de Siberia a Europa, que se estima hará que un elemento fundamental de la seguridad nacional de los países contratantes del suministro de tal gas dependerán parcialmente de los suministros soviéticos. El componente energético podrá ser influido. La Alianza Atlántica se verá afectada en su seguridad colectiva en función de la de sus miembros.

Los dirigentes políticos americanos estiman que el gobierno de la URSS pudiera utilizar esta dependencia energética como instrumento para coaccionar políticamente a Europa. Los gobiernos europeos no han aceptado esta tesis americana.

La Conferencia de Helsinki (1973-75) empleó el término *finlandización* como sinónimo de neutralidad sometida y dependiente. La neutralidad modelo *finlandés* fue reconocida en el año 1960 por las potencias europeas y los Estados Unidos como un hecho real. Los estadistas finlandeses firmaron con la URSS el Tratado de 1948. Entendieron que para la desproporción existente entre las dos naciones, una opción aceptable y viable era una relación bilateral entre ambos gobiernos que no fuera opresiva ni demasiado dependiente.

El Tratado de 1948 entre Finlandia y la URSS es un compromiso histórico con el que se han podido reconciliar los intereses nacionales de dos países con distintos sistemas sociales, puntos de vista políticos y posibilidades económicas.

El candidato socialista triunfante en las elecciones del año 1982 a la presidencia de la República de Finlandia basará su política exterior en mantener la línea seguida desde la firma del tratado del año 1948 por sus predecesores en el cargo. El componente defensa está definido por unas Fuerzas Armadas con unos efectivos de 40.000 hombres y unas posibilidades de movilizar hasta unos 700.000. El servicio militar oscila desde ocho meses, para la tropa, hasta once, para oficiales y sub-oficiales. El presupuesto de defensa fue en 1981 de 715 millones de dólares. Finlandia tiene una larga frontera con la URSS.

El componente económico pudiera definirse por su PIB del año 1980, estimado en 47.000 millones de dólares. Las interacciones entre los componentes de la seguridad nacional no han producido desequilibrio ni desestabilización.

Suecia tiene una población de 8.400.000 habitantes. El gobierno de Suecia no es parte del Tratado del Atlántico Norte ni del Pacto de Varsovia. El año 1949 fue invitado a formar parte de la Alianza Atlántica. Denegó la invitación por considerar impracticable una defensa aliada de su territorio. Trató de convencer de su punto de vista a otros países escandinavos y no tuvo éxito. El gobierno y el pueblo de Suecia emprendieron la tarea de intentar resolver el problema de su seguridad nacional mediante la constitución del componente defensa de la misma

con sus propios recursos, a los que transformarían en medios bélicos sin acudir, más que lo indispensable, a fuentes foráneas.

Los comentaristas internacionales afirman que los gastos militares suecos están condicionados por la carencia, por decisión propia, de un poder potencial nuclear. El componente defensa sueco es de naturaleza y características convencionales, influido por lo nuclear en el desarrollo de una importante protección civil y otra no menos importante protección pasiva de sus medios bélicos. Los grandes gastos presupuestarios para constituir y luego mantener en un nivel aceptable de eficacia al componente defensa han incidido en otros componentes de su seguridad nacional y fundamentalmente en el económico y en el social. Se estima, no obstante, que el factor equilibrio entre las interacciones de todos los componentes de la seguridad nacional de Suecia y por sus peculiares circunstancias geográficas y políticas, se ha logrado y no se han producido tensiones graves que no pudieran ser controladas por el Estado.

La postura internacional y orientaciones del Estado sueco se estiman como prooccidentales. El gobierno de Suecia, considerado, en general, como el paladín de la neutralidad armada, postura concebida en el año 1948, está, al parecer, reconsiderando esta actitud al haber detectado una posible operación *Entebe* para el rescate del sumergible soviético 137 varado en sus playas.

La postura sueca de neutralidad armada no impidió la violación de sus aguas territoriales para operaciones soviéticas de inteligencia naval. La propuesta soviética de desnuclearización de Escandinavia y, en particular, del Báltico, con la que Suecia parecía estar de acuerdo, ha deteriorado su imagen.

El componente defensa está definido por: unas fuerzas armadas, con un total de efectivos de 65.000 hombres; unos efectivos de 120.000 soldados y 15.000 oficiales y suboficiales sujetos a un programa de instrucción y adiestramiento de once a cuarenta días. La Ley de Reserva dispone que cada reservista en edades comprendidas desde los veinte a los cuarenta y siete años está obligado a asistir a estos períodos de preparación de cinco a ocho veces durante estos márgenes de edad. Posee una capacidad de movilización de 800.000 hombres en setenta y dos horas, un servicio militar obligatorio de siete meses y medio a quince y un presupuesto de defensa que fue en 1981-1982 de 3.800 millones de dólares.

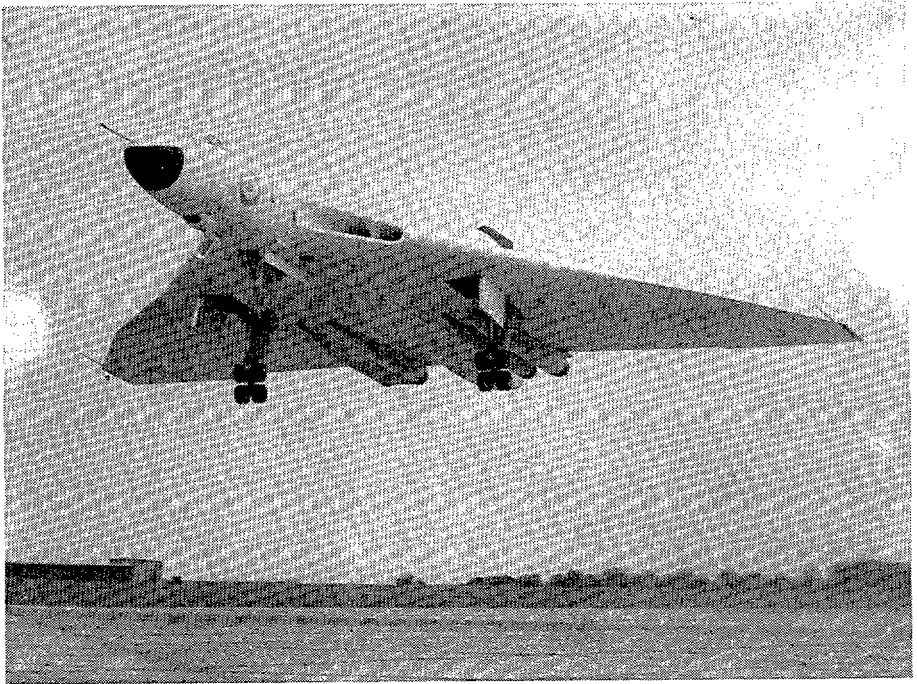
El componente económico pudiera definirse por un PIB, en 1980, de 113.000 millones de dólares.

Suiza tiene una población de 6.300.000 personas. La Constitución Federal confía a las Fuerzas Armadas:

- La defensa territorial contra toda agresión exterior que amenace la independencia del país, y

— La intervención en el interior de sus fronteras para mantener el orden y la paz.

El Estado federal suizo ha decidido una política de neutralidad armada. Esta neutralidad, garantizada por el Tratado de Viena de 1815, ha sido escrupulosamente respetada, hasta hoy, por las grandes potencias y observada por todos los gobiernos suizos.



Avión Vulcan Bomber.

El componente defensa está definido por: unas Fuerzas Armadas con unos efectivos de 20.000 hombres; un presupuesto de Defensa, que fue en 1981 de 1.850 millones de dólares; un servicio militar obligatorio de características peculiares. Hay cuatro situaciones: primera, un período en filas de diecisiete semanas para la instrucción básica; segunda, períodos de tres semanas anuales para la puesta a punto de reservistas durante ocho años, de los doce que comprende el período de primera reserva (veinte a treinta y dos años de edad); tercera, dos semanas anuales durante tres años de los que comprende la segunda reserva (treinta y tres a cuarenta y dos años); y al final, una semana anual durante dos años, de los siete que comprende la tercera reserva (cuarenta y tres a cincuenta años). Cuenta con una capacidad de movilización de 625.000

hombres en cuarenta y ocho horas. El componente económico pudiera definirse por un PIB, que en 1979 se estimó en 99.000 millones de dólares.

Las interacciones entre los componentes de su seguridad nacional han dado siempre un equilibrio estable. La postura del Gobierno federal suizo es (dentro de su neutralidad armada y dado su sistema socio-económico) de tendencia occidental.

Yugoslavia tiene una población de 23.000.000 de habitantes. El gobierno federal de Yugoslavia no ha sido miembro de ninguna de las coaliciones que configuran al mundo. La seguridad nacional la intenta resolver mediante una postura de no alineación con los bloques antagónicos. Un componente influyente y delicado en la seguridad es la variedad de idiomas y etnias que coexisten en el Estado.

La Constitución define al Estado como una integración de varias nacionalidades libres e iguales que conservan su autodeterminación plena y el derecho de secesión. Las Repúblicas de Serbia, Bosnia, Herzegovina, Croacia, Eslovenia, Macedonia y Montenegro, junto con las provincias autónomas de Kosovo y Volvodina constituyen el Estado federal yugoslavo.

El componente defensa está definido por: unas Fuerzas Armadas, con unos efectivos de 253.000 hombres; un servicio militar obligatorio de quince meses; un presupuesto de defensa, que fue en 1981 de 3.500 millones de dólares; unas fuerzas paramilitares de 20.000 guardias fronterizos; unas fuerzas de defensa territorial (partisanos) de uno a tres millones, y un personal de defensa civil (en caso de movilización), con unos efectivos de 2.000.000 de personas. Existen y están preparadas otras organizaciones al objeto de repetir una situación similar a la que se dio en la última contienda de una guerra de guerrillas.

El componente económico pudiera definirse por un PIB estimado en 1979 en 64.000 millones de dólares. La postura y orientación del gobierno yugoslavo son promarxistas.

Los casos de Chipre, Malta, Irlanda y España no se consideran en esta casuística.

Francia tiene una población de 54.000.000 de habitantes. El caso del gobierno francés es peculiar. Francia es miembro de pleno derecho de la Alianza Atlántica y se ha desvinculado del sistema de defensa (componente de la seguridad aliada) integrado en la OTAN, con cuyo sistema mantiene peculiares relaciones de enlace.

Francia es un poder potencial nuclear creciente y sigue o puede seguir una política y estrategia independientes a las de la Alianza Atlántica, como demuestran sus acciones en multitud de campos.

El componente defensa de su seguridad nacional en sus vertientes convencional y nuclear permite al gobierno de Francia el despliegue

más conveniente de sus medios bélicos para un proceso eficaz de su política general. Tres divisiones francesas, dotadas orgánicamente de sistemas nucleares tácticos de concepción y fabricación francesa, sin ayuda extranjera, se encuentran, por un acuerdo bilateral, independientemente a los de la OTAN, desplegadas en la República Federal Alemana (RFA).

El gobierno francés dispone en su territorio de misiles MRBM y bombarderos, y en los océanos de 96 SLBM, que en breve plazo serán 112, estibados en submarinos de propulsión nuclear, a razón de 16 por sumergible.

El presidente de la República, en función de una política de llegar a ser un interlocutor válido en Europa para un diálogo con la URSS y los Estados Unidos, ha anunciado la construcción de este séptimo submarino, que pudiera estar operativo con misiles mejorados a finales de la década de los años ochenta.

Una flota submarina de siete unidades permite tener tres permanentemente en la mar en patrulla, dos listas para zarpar en plazo breve y las otras dos en gran reparación o modernización. El gobierno francés se estima está financiando un programa de I/D tendente a la consecución de armamento *neutrónico*. La adquisición de esta clase de armamento incrementaría notablemente su libertad de acción al producir la utilización de su armamento nuclear táctico destrucciones menores del patrimonio de la República Federal Alemana.

Algunos comentaristas estiman que la estrategia del gobierno Mitterrand apunta hacia la obtención de un inventario nuclear integrado por la mayor gama posible de sistemas de armas nucleares al objeto de lograr una seguridad nacional aceptable en función de un componente defensa percibido como eficaz por ambos bandos en el caso de un conflicto Este-Oeste, en el que tomaría en todo momento partido por Francia.

La estrategia nuclear francesa es ambigua, ya que, por una parte, pondera la intimidación real del poder potencial, y, por otro, las intenciones de la URSS.

Los sistemas nucleares tácticos provistos de proyectiles neutrónicos que tenga en su día podrán emplearse en el teatro de operaciones bélico adelantado de Francia en el territorio de la República Federal Alemana para señalar a la URSS sus intenciones y voluntad de defender su integridad territorial, escalando al empleo de sus sistemas MRBM, SLBM y bombarderos.

Esta posibilidad de escalada específicamente francesa moderará los objetivos soviéticos en Europa, por lo menos durante un periodo de tiempo, y tendrá que tenerse en cuenta en cualquier clase de negociaciones. El gobierno de Francia, dada la situación geoestratégica y geopolítica de Europa, es junto con el del Reino Unido, los dos únicos países europeos que podrán desarrollar una estrategia convencional de

defensa adelantada en un posible conflicto Este-Oeste. Podrán pulsar las intenciones soviéticas en campos de batalla situados fuera de sus fronteras y actuar si así lo desean y conviene a sus intereses nacionales de forma independiente para la mejor salvaguardia de su propia seguridad nacional.

El componente defensa pudiera definirse por unos efectivos en sus Fuerzas Armadas de 505.000 hombres y mujeres, en los que están incluidos 10.300 de su EMACON; un presupuesto de defensa para 1981 de 21.300 millones de dólares; un servicio militar obligatorio de doce meses, y una triada nuclear euroestratégica compuesta por 80 SLBM, 18 MRBM y 200 bombarderos.

El componente económico pudiera ser definido por un PIB en 1980 de 127.000 millones de dólares.

Las interacciones entre los componentes de su seguridad han dado una resultante equilibrada y se estima que el gobierno socialista no pondrá en peligro ese equilibrio. La postura francesa es de tendencia occidental matizada por sus conveniencias.

El Reino Unido tiene una población de 56.000.000 de habitantes, y al carecer de fronteras terrestres en Europa continental dispone de una protección especial dada su condición insular.

El Reino Unido pertenece a la Alianza Atlántica y participa en el sistema de defensa integrado de la OTAN.

El Reino Unido es un poder potencial nuclear menor que el de Francia. Ha sido ayudado por el gobierno de los Estados Unidos en adquirir elementos importantes de su sistema de poder/potencial nuclear. Este sistema está constituido por bombarderos euroestratégicos ya casi obsoletos y cuya reposición es urgente y 64 misiles SLBM estibados en cuatro submarinos de propulsión nuclear.

Los medios del sistema de poder/potencial nuclear británico, y en virtud del acuerdo de Nassau, han sido puestos operativamente a disposición de la OTAN. Este acuerdo establece que el gobierno del Reino Unido, y en el caso de percibir amenazados los intereses de su seguridad nacional, dispondrá de los sistemas nucleares británicos de la forma que estime más oportuna.

El gobierno británico ha decidido en el año 1981, y en una primera fase, modernizar su sistema de misiles SLBM y en una segunda reemplazar el actual sistema de misiles SLBM *Polaris* por misiles SLBM *Trident* de procedencia americana. Estos nuevos misiles irían estibados en submarinos de propulsión nuclear de nueva construcción.

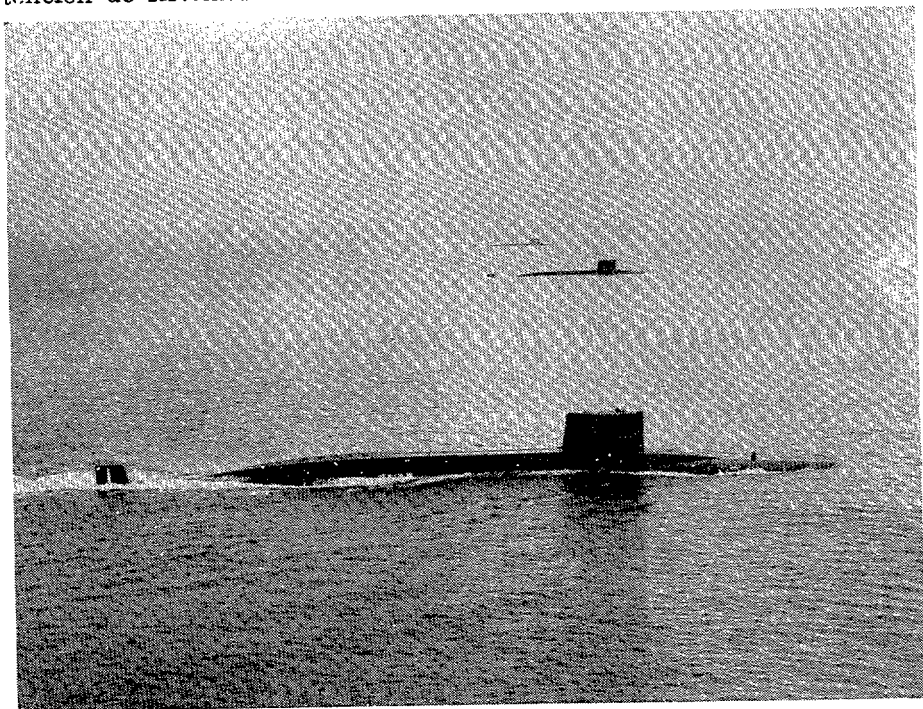
Se ignora a qué convenio se llegará con los Estados Unidos para la obtención del nuevo sistema SLBM, pero se estima que en lo fundamental será parecido al anterior que concernía a los *Polaris*.

El acusado interés del gobierno del Reino Unido por la instalación en su territorio de 48 GLCM o misiles de crucero superficie-superficie

como LRTNF del teatro europeo de la OTAN y otras medidas británicas recientes pudieran interpretarse, en un demasiado rápido análisis de las mismas, como sigue:

Estas tendencias del gobierno británico en relación al componente defensa de su seguridad nacional pudieran indicar el comienzo de un proceso, en cierto modo parecido al de Francia, al objeto de adquirir la posibilidad de una política y estrategia independientes a las de la OTAN.

Los gastos presupuestarios de defensa del gobierno británico no serán aumentados para este programa, y las mayores inversiones en sistemas de armas nucleares serán compensadas por reducciones en la obtención de sistemas de armas convencionales.



Submarinos nucleares franceses *Le Redoutable*, *Le Terrible* y *Le Foudroyant*.

El equilibrio entre las interacciones de los componentes de la seguridad nacional del Reino Unido se estima continuará siendo prácticamente el mismo, y la seguridad se habrá incrementado de forma notable.

El componente defensa puede ser definido por: unas Fuerzas Armadas, con unos efectivos de 345.000 hombres y mujeres; un presupuesto de defensa en 1981 de 28.000 millones de dólares; un servicio militar voluntario, y una fuerza nuclear de 64 misiles SLBM (MRV), que están

en un proceso de modificación denominado *Chevaline*, estibados en cuatro submarinos de propulsión nuclear.

El componente económico puede ser definido por un PIB en 1980 de 485.150 millones de dólares.

Japón tiene una población de 118.000.000 de habitantes. La posición del gobierno del Japón, en relación a su seguridad nacional, es única en el concierto internacional de naciones.

La seguridad nacional del Japón está garantizada, desde el armisticio de la última contienda, por un tratado con los Estados Unidos que la ha tomado a su cargo.

El componente defensa de la seguridad del Japón representa un caso asimétrico y límite en relación a los mismos componentes de otros países. Muchos comentaristas internacionales estiman cuestión de tiempo el que el gobierno del Japón adopte un papel más activo en su propia componente de defensa de su seguridad y, en particular, en el aspecto marítimo del mismo. Se considera que procurará proteger más activamente sus largas y vulnerables líneas de comunicaciones por mar al objeto de asegurar eficazmente las importaciones de crudos de los que depende en forma crítica. Su componente energética de la seguridad es grandemente desestabilizante.

La balanza comercial de Tokio arrojó en 1981 un superávit de cerca de 9.000 millones de dólares debido al incremento de un 17 por 100 en la exportación y un 2 por 100 en la importación. Esta desproporción es una amenaza que incide directamente en los componentes económicos de las seguridades nacionales de Occidente, cuyos presupuestos para defensa son muy superiores al del Japón.

Los Estados Unidos y la CEE se han visto particularmente afectados en su seguridad por el deterioro que produce en sus componentes económicos el peculiar equilibrio japonés entre sus componentes de seguridad nacional. Se estima que la CEE administra, en un sentido amplio, el componente económico de las seguridades nacionales de los miembros de la OTAN y, en consecuencia, la seguridad colectiva de la Alianza Atlántica.

El componente defensa puede ser definido por: unas Fuerzas Armadas, con unos efectivos de 250.000 hombres, que se pretende incrementar a 270.000; un presupuesto de defensa en 1980 de 9.000 millones de dólares, y un servicio militar de carácter voluntario.

El componente económico pudiera definirse por un PIB de 976.000 millones de dólares en el año 1980.

Política interior.

La seguridad nacional está en algunos países cada vez más preocupada por la protección del gobierno y del Estado de un esquema de

amenazas interiores a su orden constitucional y, en particular, contra el normal cambio, mediante elecciones, de los poderes legislativo y ejecutivo. La materialización de estas amenazas tienen su origen y son, normalmente, producidas por acciones de la estrategia indirecta de un probable antagonista.

Esta estrategia indirecta se estima es, en realidad, una gran estrategia que utiliza medios de presión y coacción políticos, económicos, sociales y psicológicos. Su finalidad es desequilibrar al antagonista antes de comenzar una estrategia directa en la que se empleen medios militares. La componente de protección interna, y por percibirse algunas amenazas o su materialización mejor y más inmediatas, pudiera encontrarse en una situación de privilegio en relación a otras componentes del sistema de seguridad nacional como el de las Fuerzas Armadas.

El gobierno puede asignar a este componente de protección interna una cantidad demasiado elevada de los recursos presupuestarios disponibles. Las interacciones producidas por esta decisión pueden afectar de forma desfavorable a la seguridad nacional.

Los gobiernos de algunos países iberoamericanos se inclinan por asignar a la componente defensa de su seguridad nacional una misión prioritaria de protección interna del Estado. Algunos gobiernos de África y Asia adoptan posturas parecidas. El mantener el debido equilibrio dinámico y armónico entre todos los componentes del sistema de seguridad nacional es difícil, pero necesario. El problema de los Estados Unidos no es el de implicar al componente defensa de su seguridad en la protección específica de su sistema político-socioeconómico al que percibe libre de amenazas internas. Su problema es la protección del sistema político-socioeconómico occidental.

El aumento espectacular de la amenaza global soviética, su materialización por estrategias indirectas y la percepción de una Europa cada vez más inclinada hacia una política de distensión y coexistencia con la URSS, es el cuadro circunstancial que ha puesto en marcha el proceso de incremento de la componente defensa de la seguridad nacional de los Estados Unidos.

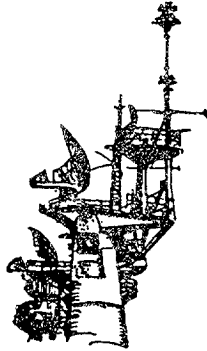
La opinión pública estadounidense y sus élites dirigentes parecen decididas a alejar un posible conflicto bélico de su territorio, y su gobierno a ganar en tierras foráneas el tiempo indispensable para unas negociaciones, cuyo resultado sea aceptable, o lo que es lo mismo, reconocer algunos hechos consumados por la URSS en Europa.

Conclusiones.

El tema es complejo y ha sido, únicamente, iniciado. Son necesarios más estudios y análisis concretos sobre el sistema de seguridad nacional

y otros de sus componentes fundamentales, así como sus interacciones en escenarios delimitados.

Consideraciones sobre políticas de defensa, científico-tecnológica, así como estudios de la opinión pública, élites dirigentes y, en particular, análisis de la inteligencia como componente fundamental de todo sistema de seguridad nacional, serán abordados en un trabajo futuro.



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 citar la bibliografía consultada, así como indicar o remitir los gráficos o fotografías que puedan ilustrar los artículos.

CAMPEONATOS DEPORTIVOS DE LA MARINA

Rafael ROMERO DIAZ DEL RIO



EN unas recientes declaraciones hechas por ese gran ídolo del fútbol de todos los tiempos que fue Pelé, decía:

El tenis es uno de los deportes más completos y que mantienen al que lo practica asiduamente en buena forma física durante mucho tiempo, yo procuro jugar dos horas todos los días.

He querido que este comentario del gran Pelé sirva de introducción a esta sencilla defensa del tenis, que desde estas páginas de nuestra querida REVISTA pretendo hacer. Trato de defender un deporte que practico desde mi infancia y que me ha proporcionado grandes satisfacciones y momentos de mucha emoción, pero que, desgraciadamente, en la Armada, y a nivel de competición, ha desaparecido.

Tristemente, para todos los que practicamos este deporte desde hace mucho tiempo, el tenis, como deporte-competición en la Marina y a nivel general, ha muerto. Y digo que es triste porque el nivel que se había logrado en los campeonatos deportivos de la Marina, en esta especialidad, era realmente alto.

¿Cuál es el problema para que estos campeonatos hayan desaparecido? El más grave, que dio la estocada de muerte a los prestigiosos campeonatos de tenis de la Armada, fue la falta de dietas para mantener a una serie de oficiales y suboficiales durante siete días disputando estas pruebas, durante los campeonatos anuales de la Armada. Normalmente coincidían con la semana del campeonato de vela y era una semana-competición muy agradable.

Estoy de acuerdo en que, tal vez, sea demasiado elevado el presupuesto que permita revivir estos tradicionales campeonatos en la Armada, por lo que quiero exponer una solución, mediante la cual se podrían volver a celebrar nuevamente.

Antes de proponer esa posible solución quiero dedicar un cariñoso recuerdo a todos esos fabulosos tenistas que hay en la Armada y que

gracias a ellos se pudo disputar durante muchísimos años ese título tan codiciado para los *marinos-tenistas*, que es poder ser *campeón de tenis de la Marina*. Seguramente, muchos se quedarán en el tintero, pero que todos sepan que están en este cariñoso recuerdo que los dedico.

El famoso coronel súper-Domínguez, que fue infinitas veces campeón y del que tanto aprendimos los que tuvimos el honor de tratarlo y conocerlo en las canchas; el general Páramo, gran organizador y gran jugador; el almirante don Juan Romero, amante del tenis desde siempre y excelente jugador, que hoy en días sigue conservando unas excelentes maneras tenísticas; el otro gran coronel de Sanidad Herrero, el incansable luchador, que no daba una pelota por perdida, y que fue un brillante ejemplo para todos los que practicamos algún tipo de deporte; el capitán de corbeta Osorio, otro gran campeón de la Marina, que con Domínguez alcanzaron una buena clasificación a nivel nacional, y tantos otros, como los hermanos Dolarea, José López-Cortijo, Llopis (también campeón de la Marina en una ocasión), Aguilar, García Núñez, Paco Rapallo, Joaquín Suanzes, Ramón Guevara, los hermanos Carlos Roca, Isasa, los hermanos Conejero y su padre, el coronel Conejero, Luis Espigado (un joven oficial de Marina, que conquistó el título de campeón el último año que se disputó), y un sinfín de jefes y oficiales, amantes del tenis, que desfilaban año tras año en busca de ese precioso galardón.

El tenis es un deporte en alza y cada día son más los que lo practican, lo que ha hecho que el nivel general de este deporte haya subido muchos enteros.

Hoy en día los clubs navales cuentan con unas magníficas instalaciones, donde se pueden organizar, y de echo se organizan buenos campeonatos, aunque éstos sean a nivel local.

¿Cuál es esa posible solución...?

Bien, creo que la solución que propongo es rentable, razonable y viable para que esta prestigiosa y tradicional competición no se pierda y podamos seguir viéndola y luchando por disputarla durante muchos años. Consiste en dos fases.

Primera fase o fase de las zonas marítimas.

Campeonatos individuales, eliminatorios y con cabezas de serie para todos aquellos oficiales, suboficiales y cabos que practiquen el tenis y deseen presentarse a esta prueba; en caso de ser un número de jugadores superior, por zona, a 64, se efectuaría una *fase previa* a esta *primera fase*.

Los campeonatos se celebrarían en los clubs navales, con el título de *Campeonatos Absolutos de la Marina de Tenis*.

Estos campeonatos se regirían por las normas y reglamentos de la Real Federación Española de Tenis.

Fase final.

A esta fase final accederían los campeones de las fases celebradas en las zonas, es decir: seis jugadores, representantes de:

- Zona marítima del Cantábrico.
- Zona marítima del Estrecho.
- Zona marítima del Mediterráneo.
- Zona marítima de Canarias.
- Jurisdicción Central.
- Flota.

Por la dificultad que encierra celebrar un campeonato entre los miembros de la Flota, el representante de la misma sería designado por el estado mayor de la Flota, entre aquellos jugadores que estuviesen más en forma en el momento de disputarse la *fase final*.

La fase final se disputaría por el sistema de liga, a un solo partido, lo que supondría un total de quince partidos.

Se celebraría coincidiendo con los *Campeonatos Deportivos de la Marina*, que se vienen celebrando anualmente.

Se proclamaría campeón el vencedor de esta liga en la *fase final*.

El número de jugadores que disputaría esta *fase final* sería de seis (campeones de las respectivas fases de zona marítima); con este sistema se conseguiría:

- 1.º Mantener un alto nivel en este campeonato.
- 2.º Crear un aliciente deportivo más, dentro de las zonas marítimas, ya que el premio para el campeón de zona sería representar a ésta en la fase final.
- 3.º La fase final, que se celebraría rotativamente entre las zonas marítimas, fomentaría el tenis entre los aficionados al mismo, ya que durante unos días podrían contemplar un tenis de alto nivel.
- 4.º Mantener la forma, tanto física como psíquica, de un gran número de miembros de la Armada, que sin duda alguna se prepararían para disputar estas pruebas.
- 5.º Aumentar el nivel tenístico dentro de los miembros de la Armada.

En resumen, y para concluir, diré que el tenis es un deporte que se puede practicar hasta una edad muy avanzada y que, hoy en día, en nuestra Armada hay un número muy elevado de practicantes y buenos jugadores que seguro les ilusionaría que este campeonato volviese a disputarse.





"Mantenimiento". Autor: Fco. Martínez-Cañavate Alarcón.

TEMAS PROFESIONALES



SOBRE UNA MODERNA FILOSOFIA EN LOS SERVICIOS DE PRACTICAJES



En la actualidad los servicios de practicajes están regulados por el *Reglamento General de Practicajes* de 28 de agosto de 1958, que derogaba al entonces en vigor de 9 de marzo de 1908.

En su artículo 1.º, d), define el practicaje como *El servicio que presta el práctico tanto para "conducir" a un buque desde la entrada de un puerto a seguro fondeadero o amarradero en el interior del mismo, así como la operación inversa desde que está el ancla a pique o largados los últimos cabos, hasta que quede en franquía.*

En su artículo 2.º dispone que *En los "puertos o en cualquier otro lugar de arribo o de tránsito de buques", donde se recomienda la necesidad del servicio de practicajes existirá el número de prácticos que se considere necesario para prestar servicio a los que lo necesiten en las entradas, movimientos interiores, amarrajes, desamarrajes y salidas, a fin de velar por la seguridad de los mismos y por la ordenación del tráfico dentro de aquéllos.*

En su artículo 20 se dice: *Los prácticos, salvo caso de fuerza mayor, están obligados a personarse a bordo de los buques en que fueron soli-*

citados sus servicios a la hora fijada por el peticionario. La petición será efectuada con la antelación que se exige en los reglamentos locales de practicaes, según las circunstancias y condiciones de cada puerto. Dicha petición se efectuará por escrito en hoja duplicada y entregando una de éstas en la oficina de corporación de prácticos, y la otra, en la comandancia de Marina, haciendo constar en cada una la hora para la que se solicita el servicio. En caso necesario se podrá hacer la petición verbalmente o por otros medios usuales, confirmandolas después por escrito.

La petición de prácticos para los practicaes de entrada se efectuará por medio de las señales reglamentarias.

En la actualidad existen zonas en las que se está reglamentando el tránsito de los buques, y por los países ribereños se hace el control de los mismos con el fin de aumentar la seguridad en la navegación y disminuir los riesgos de accidente. Este es, entre otros, el caso del canal de la Mancha y lo será el estrecho de Gibraltar, en el que por nuestro ministerio de Transportes y Comunicaciones se está instalando una estación de control de tráfico marítimo.

El espíritu del Reglamento General de Practicaes está bien claro. Se pretende velar por la seguridad de la navegación y la ordenación del tráfico, tanto en los puertos como en zonas de recalada y tránsito, y esto en los años en que se aprobó el actual Reglamento, hacía casi necesaria la presencia física del práctico a bordo, ya que los medios de comunicaciones con que se contaba eran lentos y poco fiables, y los medios de detección eran muy raros a bordo de los buques, siendo sólo un pequeño número de ellos los que contaban con radares. Esto hacía preciso que para mantener una seguridad en la maniobra hiciera necesaria la presencia física del práctico a bordo; como dispone el artículo 20 del Reglamento.

Hoy los medios de detección se han desarrollado notablemente, y están dotados de ellos todos los buques mercantes, y una gran parte de las flotas pesqueras y deportivas, e igualmente sucede en los medios de comunicaciones, por lo que al igual que en los aeropuertos es posible efectuar la conducción y control de la navegación desde torres diseñadas para este cometido, ya se está efectuando en mayor o menor escala en gran número de puertos europeos y americanos.

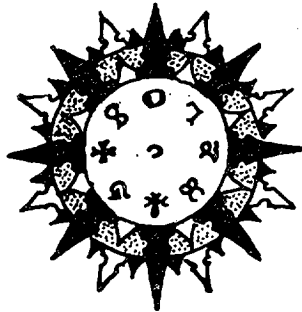
Ante esta inquietud nuestras autoridades responsables de la seguridad de la navegación, es decir, el ministerio de Transportes y Comunicaciones está iniciado una política de creación de la infraestructura necesaria para poder contar en un futuro próximo con una serie de torres de control normalizadas, de las que ya hay dos en tramitación, una para la bahía de Cádiz y otra para la de Algeciras, y que con la estación de control de tráfico marítimo del Estrecho en punta Carnero, asegurarán la navegación en esa encrucijada de gran tráfico marítimo y podrán controlar y dar más seguridad a la navegación en ambas bahías.

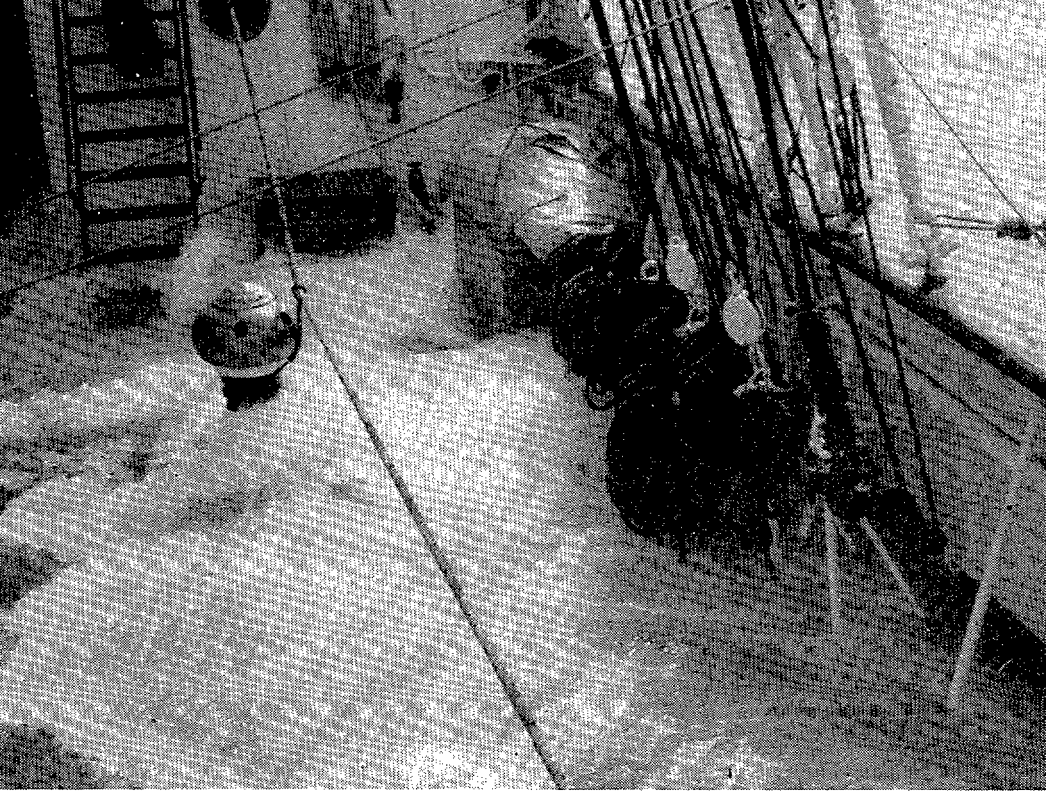
El proyecto de Algeciras fue presentado ante las autoridades compe-

tentes en la seguridad de la navegación, en enero del presente año, pensándose pudiera ser inaugurado en julio del mismo, pero ante una serie de dilaciones se está retrasando la construcción de un medio necesario para aumentar la seguridad en la bahía.

La creación de esta infraestructura deberá llevar en un futuro próximo a la reestructuración del Reglamento General de Practicajes, convirtiéndole en un Reglamento de Prácticos Controladores que efectúen su cometido de una manera acorde con los medios y necesidades actuales, y que nos permita en un próximo futuro hacer frente a las obligaciones internacionales tanto en el Estrecho como en los puntos de recalada, tales como Finisterre, Baleares, Canarias, etc., así como aumentar la seguridad en todos los puertos españoles que lo necesiten, dadas las características de su tráfico y geográficas.

Enrique GONZALEZ ROMERO





“Temporal en la Patagonia”. Autor: José Miguel Zea Pasquín.

ALETAS ESTABILIZADORAS

Movimientos del buque.



LOS movimientos de un buque por la acción de las olas son muy complejos. Sólo en raras ocasiones la mar presenta un tren de olas uniforme que puede dar lugar a movimientos simples de balance, si se navega con mar de través, o de cabeceo, si se hace con la mar de proa o de popa. Lo normal es que las olas sean irregulares y, consecuentemente, los movimientos que originan lo sean también. En un intervalo corto de tiempo, cualquiera de estos movimientos irregulares puede considerarse descompuesto en seis movimientos simples: tres desplazamientos a lo largo de otros tantos ejes ortogonales fijos al buque (longitudinal, transversal y vertical) y tres rotaciones alrededor de dichos ejes (balance, cabezada y guiñada). De todos estos movimientos simples, solamente el balance, la cabezada y el desplazamiento vertical pueden perturbar sensiblemente el bienestar del personal y el manejo de los equipos.

Desde los tiempos más remotos, los ingenieros navales han puesto un especial empeño en estudiar el modo de mejorar el comportamiento de los buques en mares agitados. Tales estudios han experimentado un notable avance en las últimas décadas al poderse acometer, con auxilio del ordenador, el cálculo numérico de las ecuaciones de movimiento del buque, planteadas a partir de una representación matemática de las olas irregulares lo más ajustada a la realidad.

Se ha llegado a la convicción de que no es fácil encontrar procedimientos prácticos para poder reducir de forma apreciable los movimientos de cabeceo y desplazamiento vertical. Por el contrario los movimientos de balance pueden reducirse con relativa facilidad, lo que supone una feliz circunstancia, pues son los que ocasionan un grado mayor de incomodidad al personal, y mayores restricciones en el manejo de los equipos. En caso de mal tiempo, los bandazos de gran amplitud y, sobre todo, si son de período corto, producen fatiga, malestar o mareo, cuando no dan lugar a accidentes por golpes o caídas; y, por otra parte, los aparatos y equipos sometidos a estos movimientos amplios y bruscos, sufren grandes aceleraciones en los cambios de sentido de los balances, que originan esfuerzos considerables en sus órganos internos, dificultando o impidiendo su funcionamiento.

Reducción del balance.

La reducción del movimiento de balance se consigue poniendo en juego una cantidad de energía relativamente pequeña. Un buque flotando entre las olas puede considerarse, a efectos del balance, como una masa rígida de forma oblonga, sometida a un movimiento oscilatorio alrededor de su eje mayor, amortiguado por la resistencia friccional del casco. Si su período natural es próximo al de las olas, éstas, con muy poca energía, inducirán en el buque balances sincronizados de amplitud angular considerable, los cuales, inversamente, se podrán anular o reducir mediante dispositivos sencillos que aumenten la resistencia friccional.

Uno de los primeros sistemas utilizados fue el de las quillas de balance situadas a lo largo del pantoque. Con él se obtienen resultados bastante apreciables si se tiene en cuenta su gran simplicidad y ello explica que se sigan utilizando actualmente en la mayoría de los buques, dispongan o no de otros medios de reducción de los balances.

A lo largo del tiempo fueron apareciendo distintos procedimientos más o menos complicados, unos de actuación pasiva y otros de naturaleza activa por crear un movimiento opuesto al balance. Algunos tienen hoy sólo un interés histórico y entre ellos citaremos el sistema de pesos móviles en un plano transversal y el sistema giroscópico.

En la actualidad, los sistemas que se utilizan, además de las quillas de pantoque, son los tanques antibalance y las aletas estabilizadoras. Los primeros constituyen un caso particular del sistema de pesos móviles y presentan dos ventajas interesantes: 1.^a) no requieren ningún elemento que sobresalga del forro exterior, y 2.^a) su funcionamiento es independiente de la velocidad de marcha, por lo que están indicados para los buques que, en ocasiones, deban operar casi inmóviles, como los cazaminas y los hidrográficos. Su rendimiento, sin embargo, no es muy brillante; además, ocupan mucho espacio en zonas centrales del buque y su peso es considerable.

El sistema de estabilización por aletas giratorias es, sin duda, el medio más eficaz para amortiguar los balances, alcanzándose con él rendimientos sorprendentes (no es raro llegar a un 90 por 100 o más de reducción en la amplitud de los balances). Estos resultados son muy valiosos porque permiten mantener la operatividad con estados de la mar muy duros.

Los buques de guerra actuales se proyectan con valores elevados de GM (altura metacéntrica), a fin de poder contar con una gran reserva de estabilidad para asegurar el cumplimiento de los criterios de estabilidad después de averías, muy rigurosos en todas las Marinas. Estos valores altos de GM significan períodos de balance cortos, es decir, movimientos muy bruscos que ocasionan los graves inconvenientes ya señalados, tanto para el personal como para el material. Para ello, re-

sulta necesario disponer de estos medios eficaces para reducir los balances y más en aquellos buques que operan con aeronaves en los que las maniobras de toma, despegue y traslado sobre cubierta deben realizarse con la mayor seguridad y rapidez. Por otra parte, la reducción energética del balance facilita la ejecución con mal tiempo de la manobra de aprovisionamiento en la mar.

Sistema de estabilización por aletas giratorias.

Las aletas estabilizadoras van colocadas en la obra viva, a banda y banda, y trabajan de un modo similar a los timones de gobierno. Si una aleta está en posición neutra con el buque navegando, es decir, si su plano está orientado según el flujo de la corriente del agua, no se produce otro efecto que una pequeña resistencia a la marcha debido a la fricción en sus dos caras. Pero cuando la aleta se gira un cierto ángulo, la presión dinámica del agua actuando sobre la superficie de la cara vista, origina una fuerza que tiene una componente vertical hacia arriba o hacia abajo, según el sentido de giro. Si al mismo tiempo la aleta de la otra banda se gira un ángulo igual, pero de sentido contrario, ambas componentes verticales constituirán un par que, si es aplicado correctamente, se opondrá al movimiento de balance.

El giro de cada aleta se obtiene por medio de un servomecanismo electrohidráulico gobernado por un dispositivo de control, el cual transmite sus señales en los instantes oportunos de cada período de balance para que ambas aletas, invirtiendo simultáneamente sus ángulos de giro, iguales y opuestos, produzcan el efecto antibalance.

Así, pues, las partes esenciales del sistema de estabilización por aletas giratorias son las propias aletas, la maquinaria de accionamiento y el dispositivo de control. Veámoslas con mayor detalle.

Las aletas.

Una aleta es semejante a una pala de timón, que se proyecta hacia la banda y cuyo eje penetra en el casco perpendicularmente a su superficie, a través de un cojinete con su correspondiente obturador. Las aletas se disponen por pares a ambos costados, en las proximidades de la sección media, y giran ángulos iguales, pero de sentido contrario. Su superficie ha de ser tal que el momento adrizante que produzcan sea el necesario para reducir la amplitud del balance en la medida prevista. Su sección es de perfil hidrodinámico con objeto de ofrecer la menor resistencia cuando se encuentren en posición neutra.

El ángulo de giro de cada aleta respecto a la posición neutra se llama ángulo de ataque y es relativamente pequeño (alrededor de 20° como máximo), pues ángulos mayores aumentarían considerablemente la resistencia a la marcha. Además, a partir de un cierto ángulo, apare-



Fig. 1.—Aleta fija en el costado de babor.

ce el fenómeno de la cavitación, que disminuye el efecto adrizante y produce erosión en la pala y ruido radiado. Cuando aumenta la velocidad del buque, la resistencia a la marcha aumenta en mayor grado y la cavitación aparece antes, por lo que debe disminuirse el ángulo de ataque.

En la actualidad, se utilizan dos tipos de aletas estabilizadoras: las fijas y las retráctiles. Las primeras permanecen siempre desplegadas, colocándose en posición neutra cuando el equipo no está en funcionamiento. Para evitar que toquen el muelle en los atraques, no deben sobresalir de la vertical del costado, lo que obliga a disponerlas formando un ángulo grande con la horizontal, del orden de 45° o más, y esto hace que el área de pala necesaria para producir el momento adrizante adecuado sea bastante mayor que si las aletas ocuparan una posición más horizontal. Si es posible, tampoco deben rebasar la horizontal de la quilla para evitar el peligro de que toquen el fondo. Por todo ello, las aletas fijas tienen que ser cortas y anchas. Normalmente, su forma es trapezoidal (fig. 1).

Con las aletas retráctiles no existe el riesgo de tocar el muelle, pues se pueden retirar hacia los costados alojándose en nichos apropiados que quedan a paño con el torro. De esta manera, las aletas pueden tener

una posición casi horizontal y sobresalir bastante de la vertical del costado, lo cual permite obtener pares adrizantes altos con áreas de pala menores (fig. 2). Estas aletas suelen ser largas, estrechas y de forma rectangular. Además, su borde posterior gira independientemente, formando una aletilla o *flap*, cuyo objeto es mejorar las condiciones hidrodinámicas de la pala y obtener mayores esfuerzos adrizantes. La anchura del *flap* es un 20 ó 25 por 100 de la anchura total de la pala. El sentido de abatimiento de estas aletas sobre los costados puede ser hacia proa o hacia popa, según el criterio de los distintos fabricantes (figuras 3 y 4).

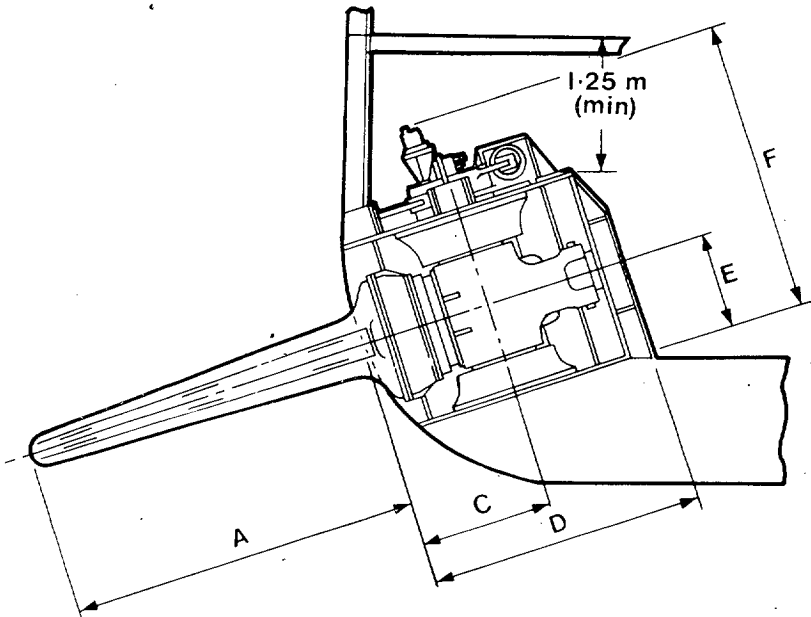


Fig. 2.—Disposición típica de aleta retráctil.

No todo son ventajas de las aletas retráctiles sobre las fijas, pues el sistema, en su conjunto, además de ser considerablemente más caro, es más pesado y ocupa un mayor volumen interior debido a los nichos de alojamiento de las aletas, los cuales también restan flotabilidad por estar en comunicación con el agua. Por otra parte, el sistema de aletas fijas es mucho más simple y robusto al carecer de los mecanismos de retracción de las aletas y de giro de los *flaps*, siendo también más resistente al choque y más silencioso. Por todas estas razones, en los buques de guerra se utilizan normalmente las aletas fijas.

Maquinaria de accionamiento.

Cada aleta es accionada por un mecanismo semejante a un servo de timón, pero cuyas condiciones de trabajo son mucho más duras, pues así como un timón tarda unos veinte o veinticinco segundos en su giro máximo de banda a banda, las aletas estabilizadoras tienen que invertir su ángulo de ataque en un tiempo del orden de un segundo. Además, tal operación se repite indefinidamente unas dos veces por período de balance; si, por ejemplo, dicho período es de unos ocho segundos, cifra bastante normal en destructores y fragatas, la inversión del ángulo de ataque debe realizarse cada cuatro segundos aproximadamente, o sea, unas quince veces por minuto.

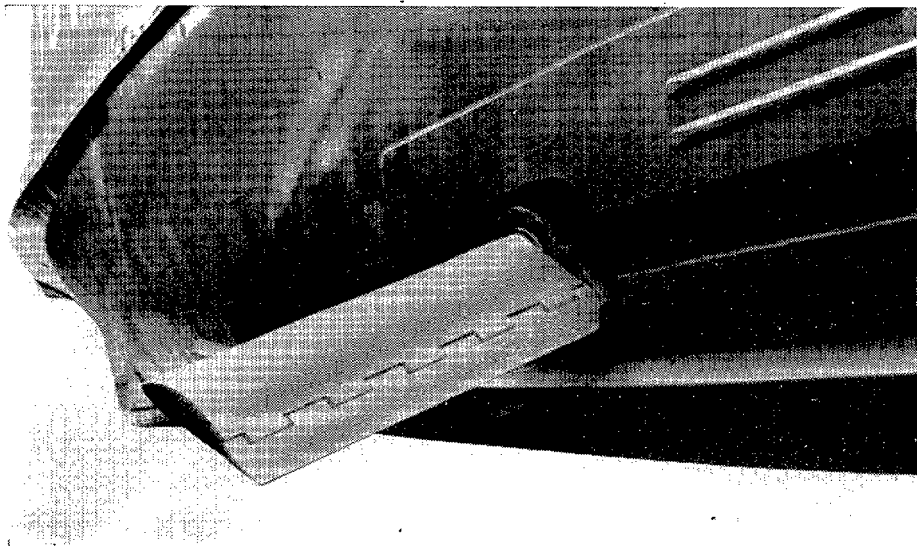


Fig. 3.—Aleta retráctil abatiendo hacia popa.

El giro del eje de la aleta se obtiene por la acción de un motor hidráulico, que en algunos modelos está constituido por una pareja de cilindros hidráulicos de doble efecto, que impulsan los brazos de una cruzeta firmemente acoplada a la cabeza del eje. La energía hidráulica la proporciona una bomba principal, movida por un motor eléctrico, la cual puede ser de descarga variable con el ángulo de ataque, o de descarga constante con acumulador. La admisión de aceite en las regiones correspondientes de los cilindros hidráulicos se regula por medio de una servoválvula gobernada por las señales procedentes del dispositivo de control del sistema.

En las aletas retráctiles, el eje del *flap* se hace girar mediante un mecanismo multiplicador accionado por el eje principal de la aleta, de forma que si ésta gira un ángulo α respecto a la posición neutra, el

flap girará, en el mismo sentido, un ángulo $2,5 \alpha$. Los movimientos de extensión y retracción hacia el costado se realizan alrededor de un eje vertical, cuyo giro se obtiene mediante un cilindro hidráulico alimentado por otra bomba de descarga constante. Un mecanismo de centrado asegura que estos movimientos se hagan con la aleta en su posición neutra.

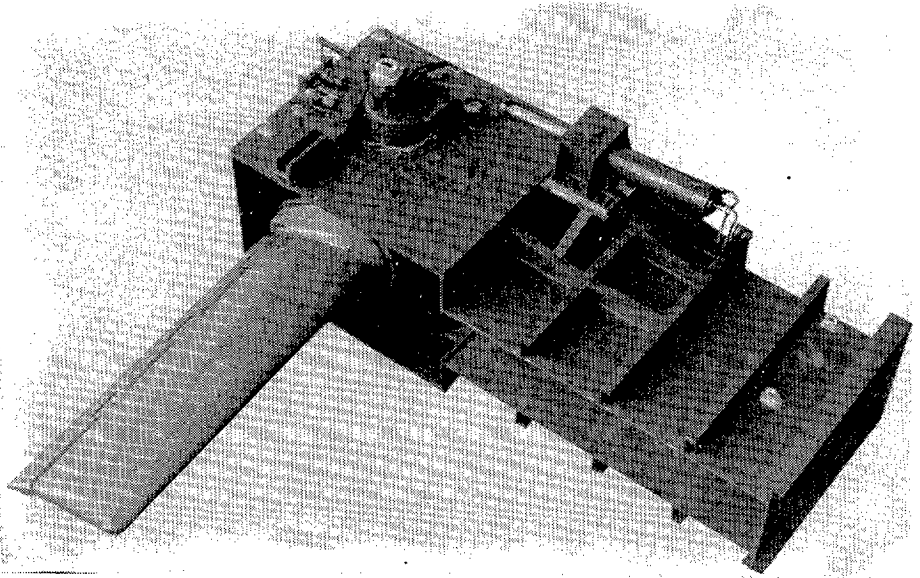


Fig. 4.—Aleta retráctil abatiendo hacia proa.

El sistema hidráulico de cada aleta incluye una bomba manual, que permite girar la aleta hasta su posición neutra en caso de avería. En estas condiciones aún puede obtenerse un grado de estabilización apreciable funcionando solamente la aleta de la otra banda.

Dispositivo de control.

Es el encargado de producir y transmitir las señales que regulan el valor del ángulo de ataque de las aletas y el instante, dentro del ciclo del balance, en el que ha de producirse la inversión del ángulo de ambas aletas. También debe prever la reducción del ángulo de ataque máximo al aumentar la velocidad del buque o cuando se desea un funcionamiento más silencioso de los estabilizadores.

Cada fabricante ha desarrollado su peculiar sistema, aplicando una determinada función de control en la que se hace intervenir, en mayor o menor grado, la amplitud del balance, su velocidad angular y su aceleración. Tales magnitudes se miden utilizando sensores apropiados

(dispositivos giroscópicos o acelerómetros) que varían de unos fabricantes a otros.

Un sistema de control ideal daría una respuesta instantánea al fenómeno perturbador, de forma que el buque permaneciese continuamente adrizado. Sin embargo, no es posible tal perfección debido a la irregularidad de los movimientos del buque (cuya representación matemática no deja de ser una mera aproximación), a la imprecisión de los sensores y a los retardos de la maquinaria hidráulica de accionamiento, en respuesta a las señales de mando.

Por otra parte, la información utilizada para generar estas señales debe obtenerse del propio movimiento de balance que, al estar en funcionamiento los estabilizadores, no es otro que el balance residual. Por ello, no sería posible la anulación completa de este movimiento.

De la sensibilidad del dispositivo de control depende la eficacia de todo el sistema de estabilización, por lo que los diversos fabricantes realizan sus mayores esfuerzos de investigación en este terreno.

Efectos de los estabilizadores.

Un sistema de estabilización por aletas se proyecta para cada buque en particular, fijando de antemano el grado de atenuación que se desea. Suele expresarse como un porcentaje de reducción de la amplitud de los balances suponiendo que el buque navega sometido por el través a la acción de un tren de olas regulares, cuyo período esté sincronizado con el del balance y cuyo ángulo de pendiente de ola no sobrepase un cierto valor. En la terminología de los estabilizadores, este valor se llama "capacidad de pendiente de ola" y suele fijarse alrededor de los 5° para la velocidad de crucero.

Son normales en las especificaciones cifras del 85 y del 90 por 100 de reducción de los balances en las condiciones indicadas. Naturalmente cuando el buque navega en otras condiciones, el porcentaje de reducción será menor pero siempre muy apreciable.

El área total de las aletas y la potencia de la maquinaria hidráulica se calculan en función del grado de atenuación especificado, el cual debe mantenerse dentro de valores razonables para evitar sobredimensionamientos innecesarios.

Como todos los apéndices de la obra viva, las aletas estabilizadoras dan lugar a un pequeño incremento de la resistencia a la marcha, que se traduce en una pérdida de la velocidad del buque cuando navega en aguas tranquilas. Experimentalmente, se ha comprobado que esta pérdida no supera el 1 por 100, o sea, que, por ejemplo, a 25 nudos no pasaría de un cuarto de nudo. Por el contrario, cuando se navega con estados de la mar regulares o duros, los estabilizadores producen una pequeña ganancia de velocidad, ya que se evita el aumento de resistencia ocasionado por los grandes balances.

Otro efecto observado con el uso de los estabilizadores es la reducción del período de balance residual respecto al del buque no estabilizado. Tal reducción puede oscilar entre un 10 y un 30 por 100, según los casos.

La principal servidumbre de los estabilizadores de aletas es que necesitan para su funcionamiento que el buque navegue por encima de una cierta velocidad. Si lo hace por debajo, el papel de aquéllos queda reducido al de simples amortiguadores pasivos como las quillas de balance. Tal velocidad, que podríamos denominar "umbral de eficiencia", más que un límite perfectamente definido es el centro de una zona de transición y su valor oscila alrededor de los doce nudos, dependiendo del tipo de buque de que se trate.

Ramón LOPEZ MUÑOZ



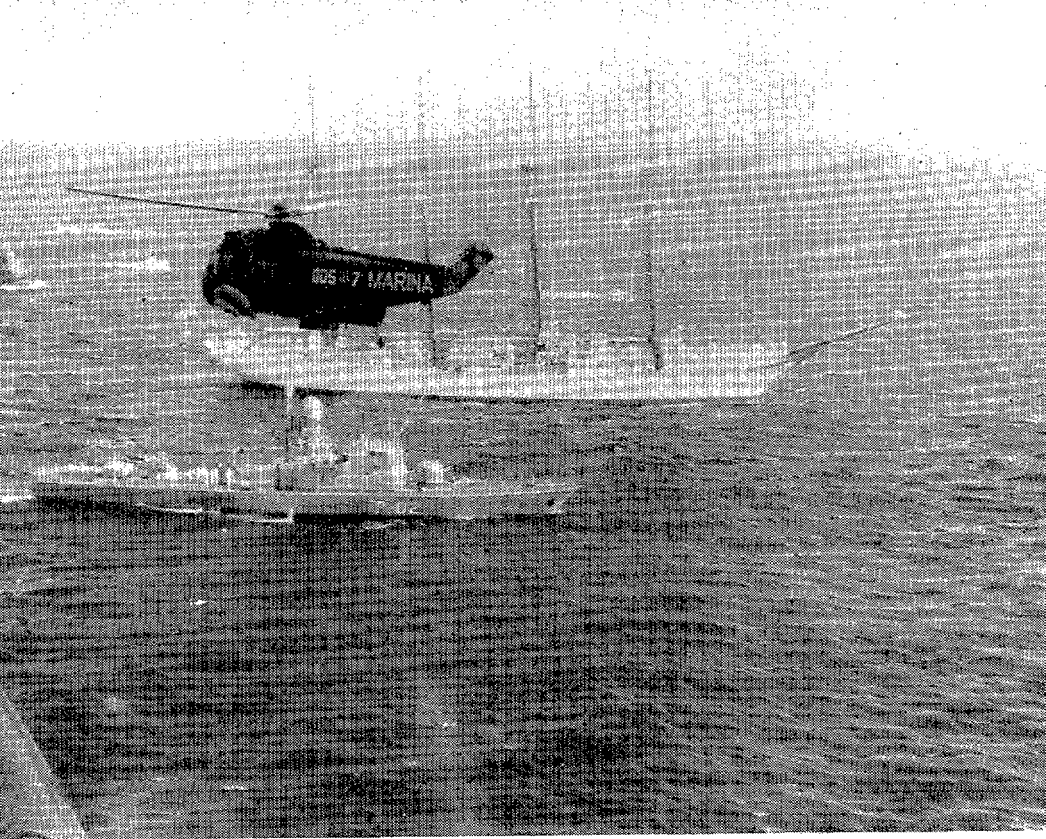
(Ing.)



BIBLIOGRAFIA

- Allan, J. F.: "The stabilisation of ships by activated fins", *Transactions INA*, volumen 87, 1945.
- O'Dogherty, P.: "La estabilización de los movimientos de balance por el sistema Denny-Brown", *Revista de Marina*, abril 1963.
- Conolly, J. E.: "Rolling and its stabilisation by active fins", *Transactions RINA*, 1969.
- Purvis, M. K.: "Post War RN Frigate and Guided Missile Destroyer Design 1944-1969", *Transactions RINA*, 1975.
- Gatzoulis, J., y Keane, R. G.: "Active fin stabilizers. Increased mission capabilities", A. S.E. Department of the Navy", *14th Annual Technical Symposium*, 1977.
- Folleto técnico de las firmas Vosper Thornycroft, Brown Brothers y Sperry Marine Systems.

NOTA.—El autor agradece a las firmas VOSPER THORNYCROFT, BROWN BROTHERS y SPERRY MARINE SISTEMAS su autorización para reproducir ilustraciones de su documentación técnica.



“Entrada del *Juan Sebastián de Elcano* en Cádiz”.
Autor: Rafael Martínez-Cañavate Alarcón.

REFLEXIONES SOBRE EL PROFESOR Y LA FUNCION DOCENTE



LO educaremos cuando aceptemos sin reservas al alumno. Por el solo hecho de ser nuestro alumno, estamos obligados a aceptarle plena y absolutamente. La aceptación incondicional del alumno, ese aceptar a los demás, debe complementarse con la aceptación de sí mismo. El profesor tendrá, por consiguiente, que aceptarse a sí mismo tal como es, reconociendo sus debilidades, sus fallos y no creyéndose un superhombre en sentido alguno. El profesor es, verdaderamente, un agente de la socialización, concepto éste que tanto se identifica con el proceso de educación. El profesor es, realmente, una combinación de psiquiatra, sociólogo, científico, humanista y hombre de acción, entre otras cosas.

En nuestro caso, el ser profesor suele ser una contingencia de la carrera, dedicación casual que, sin embargo, ejercemos con marcado grado de donación y satisfacción. El rango misional o vocacional que todos concedemos al ejercicio, aunque sea accidental, del profesorado, nace de una actitud comprometedora al elegir la carrera, teniendo conciencia de que la profesión militar implica un espíritu de servicio y de desinterés propio que nos lleva a aceptar cualquier tarea subsidiaria de la técnicamente profesional.

El militar es, por esencia, educador, lo que le confiere una postura ética de entrega a sus subordinados, de interés directo por cada individuo y por los valores que encierra. Siempre actuamos pensando que estamos formando futuros colegas nuestros.

La profesión militar tiene poco de objetiva, porque está muy fundada en las relaciones interpersonales, las cuales, de abajo arriba, no pueden ser ahogadas por la subordinación. Decía Unamuno que *es una idea arraigadísima y satánica —sí, satánica— la de creer que la subordinación ahoga la individualidad; que hay que resistirse a aquélla o perder ésta.*

El acto educativo está constituido, precisamente, por la relación interpersonal maestro-alumno, en la que el primero hace una donación de su capital intelectual al segundo, sin que ello implique un empobrecimiento por parte del donante. Es, por consiguiente, un influjo perfecto del profesor sobre el discípulo para enriquecer la personalidad

de éste y ayudarle en el proceso de su formación, que le llevará a la realización de su ser.

En el profesor han de darse, además de una sólida preparación técnica y buenas aptitudes docentes, una firme personalidad, enriquecida ésta por cualidades inherentes a la función social que ejerce: afectividad, riqueza de valores espirituales, y, en general, todos los factores que hagan de su persona un verdadero educador y no un enseñador escrupuloso y masticador de nociones.

Debemos educar armonizando energía con flexibilidad. En la educación, el exceso de prohibiciones agobia y mata la espontaneidad, la iniciativa y la libertad. Seamos enérgicos en los puntos esenciales, pero flexibles en lo que carezca de trascendencia importante. Tenemos que lograr que nuestros alumnos trabajen y procedan bien, no por imposición nuestra, no por temor, sino por propia iniciativa; lo bueno es que actúen de dentro hacia fuera. Si educamos en el rigor, con el permanente mandamiento impositivo, aparte de que no estamos educando, vamos a provocar con frecuencia, por una reacción explicable, justificada, que el coartado, cuando se vea suelto, caiga en el extremo opuesto: en el desprecio de toda disciplina, de toda autoridad, de todo criterio prudente. Porque en todo influjo educador no debe perderse nunca de vista lo que Cajal llama *ley de la inversión de los efectos*. *Esta ley que padres y maestros debieran tener muy presente para no extremar ciertas tesis ni imponer con exagerado celo determinados gustos e inclinaciones, explica cómo los pensadores más osados y los revolucionarios más temibles han salido tan a menudo del seno de las corporaciones religiosas. Al lado del dócil y del gregario, surge a menudo el rebelde. Y los efectos se invierten al modo del que, habiendo contemplado mucho tiempo un color, halla solaz y respiro en la visión del tono complementario. Sin temor a equivocarse, cabe afirmar que todo cerebro juvenil, dotado de poderosa individualidad, reacciona ante las exageraciones doctrinales o sentimentales adoptando el tono moral complementario.*

Tenemos que educar con la necesaria exigencia, pero sin la rigidez que excluye el diálogo y la comprensión. Debe concurrir en nosotros un criterio acertado para saber distinguir entre aquello en que realmente debemos ser inflexibles, sobre lo que debemos insistir constantemente, y aquello que sólo es algo accidental, en lo que no conviene desgastar la autoridad.

Tiene muchísima importancia en nuestra profesión el ejemplo. La autoridad se apoya en el ejemplo. Las palabras mueven —si es que llegan a mover—, pero el ejemplo arrastra.

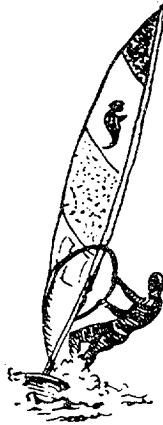
En la clase, tenemos que infundir un ambiente de lealtad, de comprensión, de confianza, de cooperación. Es esencial que el alumno tenga una habitual preocupación por la verdad, el orden, la obediencia y el trabajo.

Actualmente, los cambios son profundos y vertiginosos en todas las esferas del mundo y de la vida, y no lo son en menor escala dentro del

propio mundo de la educación, en donde la imagen clásica del profesor está en crisis.

Por una parte, el profesor está obligado a conservar y mantener las tradiciones y valores universales de siempre, los que nos enseñaron, aceptamos y aprendimos, pero, por otra, la sociedad nos exige sembrar y desarrollar entre nuestros discípulos un espíritu de crítica, reforma, renovación y progreso, fundando nuestras enseñanzas en la cooperación y en las relaciones afables y comprensivas.

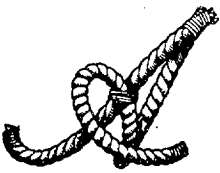
Agustín REYES COLLADO





“La bruja Nannie”, mascarón (reproducción) del clipper *Cutty Sark*.
Autor: Juan A. del Rivero.

EL AVION, COMO PLATAFORMA DE SENSORES Y ARMAS



ANTES de comenzar la descripción del avión como portador de sensores debemos efectuar un resumen de las características fundamentales que deben adornar a un avión antisubmarino y de patrulla marítima.

Fundamentalmente, el avión antisubmarino aportará a la LAS su:

- a) Velocidad: Por la cual el avión posee una capacidad de reacción superior a los restantes medios o elementos navales, lo que convierte a este elemento en indispensable para hacer frente al enemigo a largas distancias, reduciendo el *tiempo muerto* necesario para alcanzar el blanco.
- b) Movilidad: Capacidad de basar los aviones en puntos próximos al área de operación, haciendo más eficaz su empleo.
- c) Sorpresa: Los aviones son blancos difíciles de detectar por los submarinos, sin que éstos tengan que cometer indiscreciones de tipo electrónico (empleo del radar del submarino o exposición de su periscopio de observación).
- d) Sensores: Los aviones disponen de muy variados sensores, que al mismo tiempo pueden ser modificados según la misión asignada. (Cambio de configuración interna del avión.)

Ante estas ventajas hay que definir las principales desventajas innatas al medio aéreo:

- a) Permanencia: La autonomía es inferior a la de los buques de superficie y submarinos, por lo que será necesario realizar un esfuerzo aéreo (mantener más unidades operativas).
- b) Disponibilidad: Como consecuencia de la limitación de autonomía será necesario contar (disponer) de un número suficiente de aeronaves para mantener en el área de operaciones a un solo avión permanentemente.
- c) Capacidad de búsqueda: Los sensores utilizados están supeditados a las indiscreciones de los submarinos.

El avión antisubmarino debe considerarse como un sistema de armas al que se le ha incluido unos subsistemas sensores de navegación y de ataque.

Esa integración de sensores (suministradores de datos) y medios de ataque (armas) es el principio básico que definirá la eficacia del avión.

A bordo de un avión nadie trabaja desligado de los demás. La recopilación debe ser coherente y completa, y la suma de todos los datos obtenidos permitirá obtener los parámetros:

¿Qué?—Blanco que buscamos.

¿Dónde?—Situación.

¿Hacia dónde?—Rumbo y velocidad, y, por tanto, la posición avanzada para el ataque.

¿Cuándo?—Momento en el tiempo.

Por tanto:

La misión principal del avión antisubmarino es detectar (*¿qué?*), localizar (*¿dónde?*), seguir (*¿hacia dónde?*) y destruir, en su caso, submarinos enemigos en un momento determinado (*¿cuándo?*).

La misión secundaria sería una restricción de la principal: restrin-



gir los movimientos de los submarinos y el mantenimiento del contacto mientras se espera ayuda.

Sentadas estas premisas iniciales nos adentraremos ahora en los medios de *detección*:

1. *Visual.*
2. *Radar.*
3. *Acústica pasiva.*
4. *MAD.*
5. *Acústica activa.*
6. *ESM.*

Búsqueda visual.

La aparición de los modernos sistemas de detección no ha disminuido en absoluto la importancia capital de la búsqueda visual en las operaciones aéreas antisubmarinas. El mantenimiento de una vigilancia visual constante durante todas las operaciones aéreas antisubmarinas, como complemento de otros medios de búsqueda, permitirá obtener el *contacto inicial* del objeto buscado cuando éste haya pasado inadvertido para otros medios de detección, y fundamentalmente para la confirmación del blanco.

No se debe olvidar que se clasificará un contacto como *seguro* o *cierto* cuando haya sido avistado por la tripulación antisubmarina.

En la búsqueda visual son tres los factores fundamentales que afectarán a ésta:

- El tipo de blanco.
- Las condiciones ambientales.
- Los serviolas.

Para la vigilancia visual se deberán tener en cuenta las siguientes consideraciones:

1. La búsqueda visual es un complemento del radar, puesto que la búsqueda visual es eficaz a cortas distancias, a la contra del radar, eficaz en distancias medias y largas.
2. Es eficaz cuando la altura del sol es superior a 30°, en caso contrario se deberá mantener el sol en cola, si esta última condición de vuelo no es posible se deberá mantener una derrota abierta de 45° de la demora del sol.
3. Se evitará la monotonía de las operaciones de búsqueda visual rotando los serviolas, permitiéndoles unos períodos de descanso.
4. Cada serviola deberá tener un sector de búsqueda asignado.
5. La zona de búsqueda visual deberá ser la comprendida en el sec-

TEMAS PROFESIONALES

tor inferior a la línea del horizonte (dos dedos por debajo, con el brazo extendido).

6. Empleo de gafas de sol.
7. El empleo de prismáticos, dependiendo de las condiciones de visibilidad.
8. La búsqueda continua y sistemática nos derivará en el proceso de la exploración.

A estas condiciones diurnas le haremos unas modificaciones cuando la búsqueda se realice de noche, las siguientes reglas debemos de tener en cuenta:

- a) Acomodación de la vista a las condiciones de luminosidad.
- b) Luz roja a bordo.
- c) No fijar la vista en luces fuertes.
- d) Localizar los controles a oscuras.
- e) Limpiar los parabrisas antes del vuelo.
- f) Luces, identificación de rumbo y velocidad.
- g) Uso del oxígeno.

	MILLAS	1	2	5	10	15	20
ALTITUD	PIES						
	500						
	1000						
	1500						

Las tablas para la determinación de los alcances están confeccionadas según:

Tipo de blanco: (móvil) (pequeño).

Visibilidad meteorológica (millas)

A la detección visual pura debe unirse la detección por TVBNI (TV rayos infrarrojos de bajo nivel) e I. Rojos.

Radar.

El empleo táctico del radar de exploración de aeronaves viene determinado por los objetivos de la misión que tenga asignada, la situación táctica, las posibilidades de detección y las posibilidades de detección ESM.

Habrán de considerarse los siguientes factores:

1. Estado de la mar.—Debido al retorno de mar en la pantalla radar es difícil conseguir detectar a un submarino en un ambiente de mar muy agitada. Este inconveniente puede mitigarse en parte volando a pequeña altura, en la misma dirección del viento y con barrido sectorial. El estado de la mar *tres* es el límite de empleo.
2. Condiciones meteorológicas.—Las nubes densas y la precipitación pueden reducir el rendimiento de la búsqueda, ya que distraen la atención del operador y enmascaran los blancos.
3. Interceptación por los submarinos.—Los receptores de ESM de los submarinos están calibrados con ciertos niveles de alerta para determinados radares de aeronaves. Cuando la señal recibida del radar es igual o superior a una determinada intensidad suena una alarma y el SS puede determinar el peligro del radar.
4. Altura.—Cuanto mayor sea la altitud del vuelo, más fácil será la detección del avión por parte del submarino, sin que la recíproca sea de igual signo. La inversión de temperatura será el factor determinante de la altura a volar. Inmediatamente por debajo de la inversión.
5. Dimensiones de la zona.—Para asegurar una cobertura completa, las dimensiones de la zona deberán ser tales que el intervalo no exceda del tiempo que se espera esté en *snorkel* el submarino, más o menos treinta minutos.
6. Factor humano.—La habilidad de los operadores en reconocer y evaluar los contactos influirá decisivamente en el rendimiento de la búsqueda. Es conveniente, por tanto, un adiestramiento elevado y un relevo de 30/40 minutos para evitar el cansancio de los mismos.

Junto a estos factores se debe plantear el *régimen de emisiones radar* que se va a elegir. La selección de este régimen dependerá de:

- a) Objeto de la búsqueda.
- b) Misión que se le supone asignada al submarino.
- c) Dimensiones de la zona.
- d) Mar y meteo.
- e) Plan EMCON.

Estos regímenes, básicamente, pueden englobarse en:

Barrido omnidireccional continuo:

- Máxima cobertura.
- Facilidades al SS de puntear al avión.
- Se recomienda la patrulla aleatoria.
- Tácticas *Hold down* (hostigamiento).

Barrido omnidireccional intermitente:

- Al azar, niega la frecuencia.
- Derrota fija para el avión.
- Mejor probabilidad de contacto.
- Derrota al azar, más radar al azar da resultados muy positivos.

Barrido sectorial continuo:

- Sirve de aproximación.
- El SS se percata de la presencia real del avión y que se aproxima.

Tanto los factores como el régimen de emisiones radar serán las dos variables que emplearemos para el planeamiento de una búsqueda radar.

Basándonos en ellos adoptaremos las tablas de empleo táctico del radar, que deberán ser específicas para cada radar.

Estas tablas estarán construidas basándose en: Altitud de vuelo/superficie de blanco expuesta/estado de la mar.

Acústica pasiva.

Este sistema está basado en el empleo de sonoboyas. Las sonoboyas son básicamente unos transmisores de VHF, cuyo sensor es un hidrófono (activo o pasivo).

La información acústica que recibe el hidrófono suspendido de una boya flotante se transmite al avión por medio de un emisor de radio VHF de pequeña potencia (según la figura).

Limitaciones:

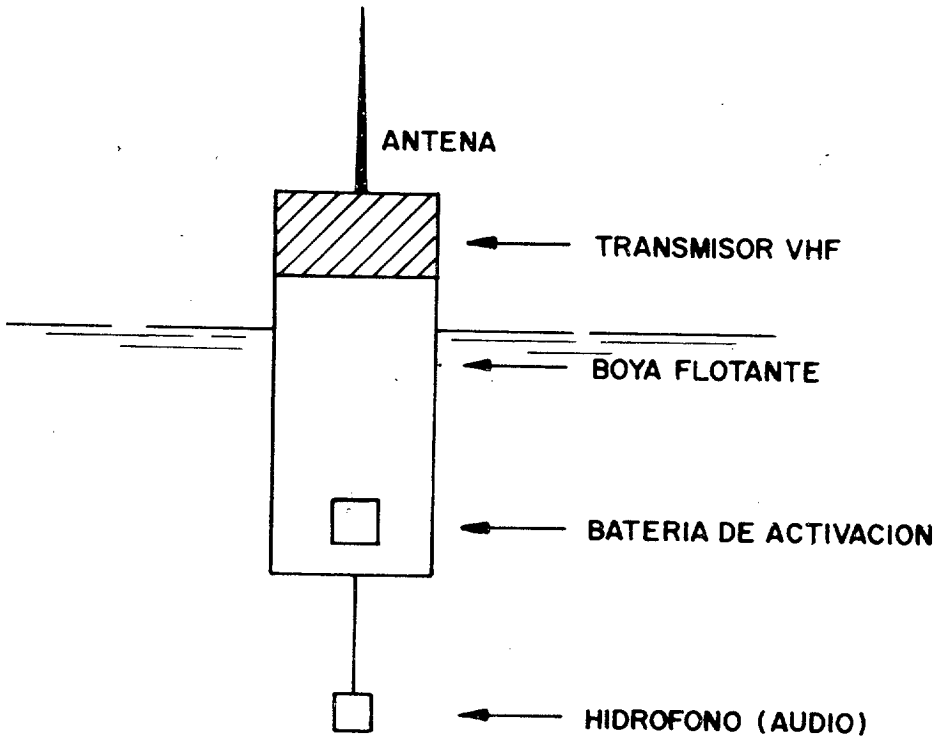
Equipo radio.—El alcance utilizable es el que permite el alcance de VHF. Por otro lado existen tan sólo 31 canales disponibles.

Medio ambiente.—El estado de la mar y el tráfico marítimo disminuye la eficacia de las sonoboyas. No utilizable con mar superior a cinco.

Las sonoboyas són de dos tipos:

Sonoboyas pasivas omnidireccionales.—Estas sonoboyas detectan los ruidos de cualquier dirección.

Sonoboyas pasivas direccionales.—Detectan ruidos en una dirección determinada.



El sistema de detección *acústico pasivo* se denomina *Jezebel*.

El *Jezebel* es, por tanto, un sistema acústico *pasivo* utilizado para detectar, clasificar y localizar submarinos.

El sistema *Jezebel* está basado en el ruido producido por el submarino.

La detección y clasificación se consigue mediante:

El LOFAR (*Low frequency analyzing and recording*).—Que permite interceptar, analizar y registrar el sonido de baja frecuencia generado por los submarinos.

El CODAR.—Que obtiene una demora a partir de las señales recibidas.

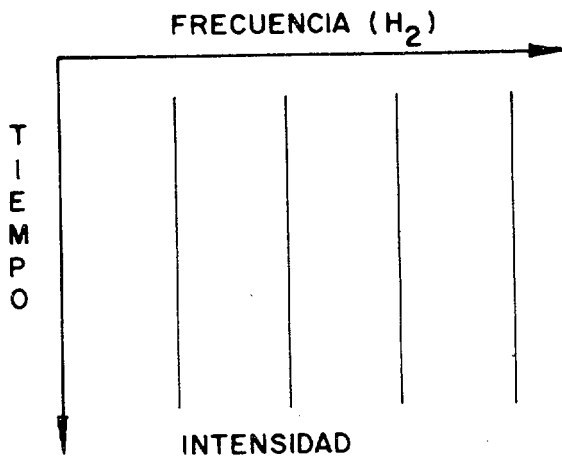
Teoría LOFAR.

Las señales recibidas a bordo de la aeronave son convertidas en señales de radiofrecuencia en un convertidor. Estos pulsos de RF se procesan para obtener la presentación en un registrador analizador. El registro obtenido se denomina *Lofargrama*. Por, tanto, la presentación gráfica de los ruidos es el *Lofargrama*.

Los ruidos recibidos son procedentes de:

- a) *Ejes.*
- b) *Hélices.*
- c) *Motores.*
- d) *Auxiliares.*

La intensidad nos proporcionará la distancia a la sonoboya, y el tiempo, el instante de la medida.

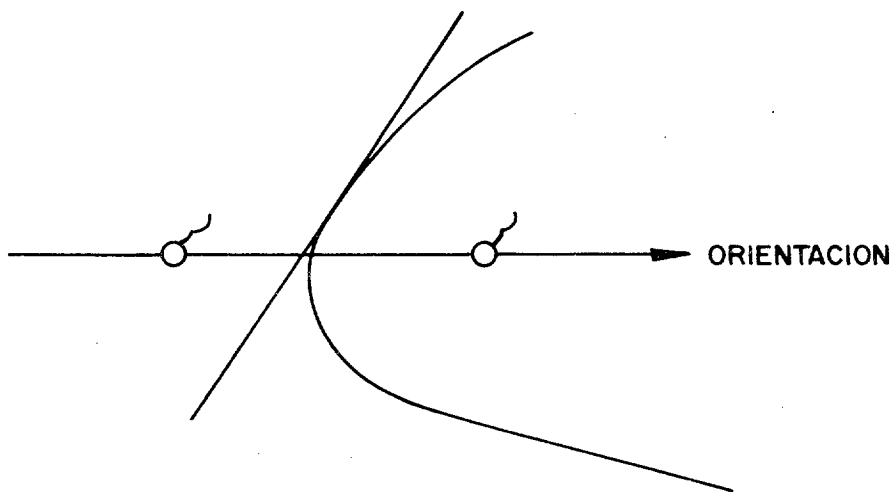


Teoría CODAR.

El modo de operación del CODAR (*Correlative detection and recording*) se basa en dos principios: La diferencia de tiempo que transcurre en la recepción del ruido del submarino y en la corta distancia entre las sonoboyas receptoras comparada con la distancia al blanco. La diferencia de tiempos nos determinará una hipérbola, comparando la distancia entre las boyas y la distancia de éstas al blanco podemos confundir esta hipérbola con su asíntota. Conocida la asíntota conoceríamos el ángulo entre ésta y la orientación que mantiene con respecto al Norte (*demora*).

Localización.—La localización será un tema más adelante. Sin embargo conviene destacar que este sistema *pasivo* tiene unas limitaciones, fácilmente deducibles, como:

- Errores en la orientación de la pareja CODAR.
- Errores en la separación de las sonoboyas.
- Abatimiento de las sonoboyas.



Limitaciones innatas al sistema.—Basadas fundamentalmente en el tiempo necesario para obtener la información de *detección y localización*.

Selección de tácticas.—Las tácticas *Jezebel* aplicables dependerán de:

1. Tipo de submarino.
2. Velocidad y altura del avión (RF).
3. Alcance radio de las sonoboyas.
4. Vida de las sonoboyas.
5. Estado de la mar y condiciones ambientales.
6. Duración del período en el que el submarino mantiene arrancados sus motores diesel.
7. Tiempo necesario para detectar las señales (más-menos 10 minutos).
8. Número de registradores disponibles.
9. Posibilidades de los equipos y sistemas de localización.

MAD (detector de anomalías magnéticas).

El MAD es un aparato pasivo que detecta la presencia de material magnético, por las distorsiones que produce en el campo magnético natural de la Tierra. La distancia a la que puede detectarse los submarinos depende de sus dimensiones y de su estado magnético, de la distancia entre el sensor y el submarino y la sensibilidad del MAD.

El avión portador del MAD debe volar a la mínima altura segura que la situación táctica y las condiciones reinantes permitan. La eficacia del MAD disminuye mucho en fondos menores a los 600 pies, particularmente en zonas ricas en restos de naufragios o con un elevado "ruido geológico". También disminuye el rendimiento del MAD el exceso de maniobras del avión, dando lugar a marcas falsas.

La señal MAD de un submarino será más fuerte para cualquier dirección cuando el rumbo de la aeronave coincida con el del submarino o el inverso, y más débil, cuando el rumbo del avión está en ángulo recto con el del submarino.

Los aviones utilizan el MAD para:

1. Confirmar datos obtenidos por otros medios.
2. Investigar contactos sospechosos.
3. Proporcionar datos para atacar a un submarino en inmersión.
4. Mantener contacto del submarino en inmersión.
5. Establecer pequeñas barreras rumbo E o W.

ETI (indicador de gases de exhaustación).

El detector de gases de exhaustación acusa la presencia en la atmósfera de las particulares de esos gases producidos por los motores de combustión interna.

Se trata de un medio de detección pasivo capaz de acusar la presencia de los gases de exhaustación hasta tres horas después del paso de un submarino, gracias a la persistencia de su estela.

El rendimiento de este sistema de detección disminuye mucho ante la presencia de humedad condensada y por la contaminación de la atmósfera con el humo industrial de las zonas próximas a la costa y en las zonas de tráfico marítimo denso.

Puede utilizarse como medio principal de búsqueda para aumentar la probabilidad de obtener contacto en combinación con otro sensor o para confirmar un contacto obtenido por medio de otro sensor.

ESM

La mayor parte de los aviones antisubmarinos están dotados de equipos de ESM para detectar, analizar y determinar demoras de las emi-

siones radiadas por el submarino. El equipo pasivo de contramedidas, aunque está considerado como equipo de detección, tiene una eficacia limitada debido a que sus conocidas posibilidades han obligado a los submarinos a restringir sus emisiones electrónicas.

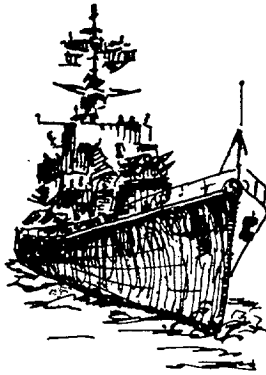
Las transmisiones electrónicas de los submarinos serán de corta duración y poco frecuentes.

Los operadores deberán estar atentos y tener sintonizados previamente los receptores si se tuviera conocimiento de la posible frecuencia de empleo:

La exploración de las transmisiones detectadas a los submarinos debe hacerse de forma rápida y sencilla.

Inmediatamente deberá informarse de ello a las demás unidades para tratar de aprovechar cualquier oportunidad de detectar la situación del submarino.

Fernando de la CUESTA OÑATE





"Puesta de sol". Autor: Mariano Planelles Lazaga.

NOTA INTERNACIONAL



Francia: la muerte de Mendes-France.

Contaba setenta y cinco años de edad. Era pequeño, moreno, de agudos ojos negros e imperceptible sonrisa. Llenó toda una época política de Francia, y fue junto a Charles De Gaulle *el otro hombre de Estado* de los últimos cuarenta años. Este puede ser el perfil a grandes rasgos del hombre que acaba de morir en París, y del que el actual presidente Mitterrand dijo recientemente: *Sin él, yo no podría estar aquí.*

Se ha dicho, con razón, que de Mendes-France sólo se puede hablar con cálida profundidad intelectual para bien o para mal, y aunque sólo gobernó su país durante dieciocho meses escasos, su proyección política trascendió a muchas posteriores décadas. En plena juventud fue subsecretario de Estado en el gobierno de León Blum, en la tumultuosa época del Frente Popular francés, con la guerra de España en trasfondo dialéctico. Teniente después del Arma de Aviación de la incipiente Francia libre en la segunda guerra mundial y ministro de Economía a su término, la incompatibilidad política con el general De Gaulle —por el que, de otra parte, sentía gran respeto y admiración— produjo su alejamiento del Gobierno y su dedicación a las tareas económicas; primero como gobernador del Fondo Monetario Internacional, durante más de diez años, y como alto funcionario en Washington de la Banca Internacional de Reconstrucción, para volver a la política activa de la mano de René Coty, que lo nombró jefe del Gobierno y ministro de Asuntos Exteriores entre el 19 de julio de 1954 y el 2 de febrero de 1955, y recuperable de nuevo junto a Guy Mollet como ministro de Estado en 1956.

La trayectoria de Mendes-France en la vida política francesa discurre en períodos de agitadas convulsiones o pareceres encontrados. Dimitado como presidente del Consejo tras un agrio debate parlamentario sobre la situación de las colonias del norte de Africa, en el que preconizó el diálogo con las fuerzas independientes que empezaban a hacerse

sentir, meses más tarde dirigió las negociaciones que condujeron a la independencia de Indochina tras el desastre militar de Dien Bien Fu. Discutido por tanto, criticado con irritación o defendido calurosamente por los diferentes sectores de opinión o participación política, el papel de Mendes-France durante los años que siguieron adquirió un protagonismo esencial, pero no podría evitar, pese a todo, el hundimiento de la IV República.

Se ha dicho que en los años difíciles, junto a Malraux, que era la *conciencia estética*, Mendes-France fue la *conciencia ética* de una peculiar

política llamada *gaullismo*, que ambos, con algunos más, crearon y que fue encarnada por De Gaulle. De tal política intentaría vivir el MRP sin éxito, por la falta de ética social de Bidault y de ella vivió el general De Gaulle, y más tarde su sucesor Pompidou; y en cierto modo de ella se ha nutrido también Francois Mitterrand, que pese a su admiración formal por el político recién fallecido, no aprobó su línea dialéctica, aunque



Mendes-France: Un símbolo que desaparece.

juntos estuvieran embarcados en alguna fallida empresa política; porque no es el *mendesismo* la línea política de Mitterrand, sino más bien la vertiente *gauchista* del gaullismo, lo que no excluye que a través de una precisión intelectual y dialéctica se acercara la intelectualidad francesa al hoy presidente de la nación.

Alejado de la vida política desde hace años, y sin filiación partidista, Pierre Mendes-France continuaba siendo para la izquierda no comunista obligado punto de referencia. Por ello en su desaparición, se pone de manifiesto que un sincero talante de rectitud, pese a inevitables y advertibles errores, constituye un excelente bagaje para el recuerdo.

de

OTAN: Calendario y maniobras.

Durante fines de noviembre y comienzos de diciembre tienen lugar en Bruselas las sesiones semestrales de la Organización del Tratado del Atlántico Norte de acuerdo con un calendario que abarca las reuniones del Eurogrupo (ministros de Defensa de los países europeos, salvo Francia); Grupo

de Planes Nucleares (ministros de Defensa de los miembros de la Organización); Comité de Planes de Defensa (ministros de Defensa, salvo el francés), y Consejo de Atlántico Norte a nivel de los ministros de Asuntos Exteriores de los dieciséis países miembros. Esta última reunión prevista para los días 9 y 10 del próximo diciembre.

Salta a la vista la importancia de estas reuniones ante los nuevos planteamientos que de alguna forma ha de afrontar la Organización. Aunque todavía es pronto para una valoración de intenciones en la nueva política exterior que habrá de acometer España tras las elecciones generales, es indudable que la postura de Grecia gravitará en sensibles influencias. La reciente visita de Papandreu a Bruselas puede tener algo que ver en ello.

Sin embargo, si en el aspecto político pueden surgir novaciones, la atención militar ha seguido su curso con las maniobras de otoño, en las que unos nueve mil hombres de las fuerzas terrestres y aéreas de Estados Unidos, Grecia, Bélgica, Reino Unido, Italia y Alemania Occidental participaron en las maniobras aliadas *Apex Express 82* en un ejercicio dirigido por el almirante William Crone, comandante de las fuerzas aliadas de la región Sur-Europa. Dicho ejercicio estaba destinado a analizar la capacidad de intervención de la Fuerza Móvil Aliada (AMF), que comprende elementos estadounidenses, canadienses, luxemburgueses y fuerzas griegas en un contexto puramente defensivo, según calificación del SHAPE.

La Fuerza AMF —multinacional terrestre y aérea, creada en 1960— está destinada a intervenir en toda región de la OTAN que esté amenazada, bajo invitación del país afectado, y su capacidad de armamento será modernizado sobre todo en el campo de la electrónica y las comunicaciones.

A este respecto, el secretario general de la Organización, Joseph Luns, ha resaltado en Bruselas la importancia del esfuerzo en la normalización del material y en la aplicación de sistemas defensivos de equipos altamente eficaces y avanzados. La ventaja de Moscú por la distensión —ha dicho— debe reducirse con la inclusión de material de alta tecnología y el refuerzo del papel de la electrónica en el armamento convencional.

Una nueva carrera tecnológica parece plantearse de esta forma, ya que por parte soviética se han realizado pruebas de lanzamiento de misiles desde submarinos, por lo que hay que señalar la necesidad argumentada por el general Bernard Rogers, comandante supremo de las fuerzas aliadas de la OTAN en Europa, de reforzar el armamento convencional de las unidades desplegadas en el teatro europeo para poder oponerse a lo que llama *nueva estrategia relámpago soviética*, consistente en una acción rápida para apoderarse y reducir todas las defensas occidentales al amparo de su manifiesta superioridad actual en medios blindados y también en el alcance de sus misiles SS-20. Porque en el criterio del general Rogers, recurrir al empleo nuclear táctico

para neutralizar la acción soviética, que inicialmente parece sería convencional daría paso a la escalada nuclear generalizada, por lo que considera como más conveniente y eficaz reforzar el armamento convencional, pero mejorando técnicamente sus características de potencia, alcance y sobre todo precisión para poder oponerse con garantías de éxito a las formaciones blindadas.

La situación, cara a los próximos meses, podría devenir en preocupante, ya que se han dado signos coincidentes de posible desestabilización. Los ministros del Pacto de Varsovia llegaron a Moscú —con *desacostumbrado sigilo* según noticias de prensa— para mantener una reunión cuyo objetivo no ha sido revelado oficialmente, aunque en el ámbito militar sí se ha hecho público que el comandante en jefe de las tropas conjuntas del Pacto, mariscal soviético Víctor Kullkov, había discutido problemas cotidianos con los altos mandos de las fuerzas armadas de Checoslovaquia, Alemania Oriental, Hungría, Polonia y Rumanía.



Moscú: Discurso de ida y vuelta.

URSS-USA, el duro discurso pronunciado por Leónidas Breznev, ante los altos mandos militares soviéticos, ha puesto de relieve que no habrá debilidades frente a lo que considera *una ofensiva política, ideológica y económica contra los países socialistas, emprendida por los Estados Unidos que han elevado a nivel sin igual la intensificación de sus preparativos militares*. Frente a dicha contingencia, la URSS no tiene otra alternativa que la de rearmarse, ha declarado el líder soviético, reunido en el Kremlin con los más altos jefes del Ejército y la Marina, y en un llamamiento calificado por los observadores políticos como de *militar para militares*.

El dirigente soviético reiteró a los mandos castrenses la necesidad de paz y de alejar el peligro nuclear, pero recalcó que los sistemas de defensa soviéticos ni serían descuidados ni se escatimarían medios para que estén a la altura de su misión. Con ello, la afirmación de Breznev de que el Kremlin seguirá equipando a las fuerzas armadas con el material más moderno, parece indicar que Moscú ha decidido abandonar sus advertencias a Washington y pasado al terreno de los hechos, para que *ninguna eventualidad nos pille desprevenidos*.

El discurso de Breznev tiene, por tanto, importantes matices que lo distinguen de otros anteriores sobre la situación internacional. En este sentido, los observadores destacan que Breznev, por vez primera en mucho tiempo, no dedicó una sola palabra a las propuestas de paz soviéticas, aunque refrendara que el rumbo de la URSS en política exterior seguirá siendo el de la distensión y el fortalecimiento de la seguridad internacional. *No nos apartaremos de nuestro camino* —ha subra-

yado—. *Vamos a multiplicar nuestros esfuerzos y a tomar la iniciativa en los asuntos internacionales.* Con ello parece dar a entender que, al menos por ahora, no se vislumbra la posibilidad de ningún acuerdo sobre desarme con los Estados Unidos, por lo que la URSS está obligada a fortalecer sin descanso la defensa del país y mantener una supervigilancia en todos los aspectos.

Es evidente que las palabras del jefe del gobierno soviético no pueden en esta ocasión tacharse de ambiguas. La URSS y el propio Breznev han advertido a Estados Unidos en reiteradas ocasiones que Moscú se vería obligado a tomar *contramedidas que incluirían territorio estadounidense* en caso de que finalmente —como todo parece indicar— a fines de 1983 se emplacen en Europa 572 nuevos misiles de alcance medio norteamericanos. Y en esta ocasión el dirigente soviético ha señalado que para dicho emplazamiento ya se efectúan trabajos prácticos. Todas estas aseveraciones de Breznev cobran —en opinión de expertos— todavía mayor importancia al ser dirigidas a las fuerzas soviéticas —en las que no cabe olvidarse ostenta el rango de teniente general—, que deben —siguen siendo sus palabras— *seguir fortaleciendo su base militar, siendo inadmisibles que se atrasen en este terreno o en el tecnológico.*



Breznev se dirige a los militares.

La reacción norteamericana no se hizo esperar. Apenas veinticuatro horas más tarde del discurso, el secretario norteamericano de Defensa, Weinberger, declaró que *existen cada vez más indicios de que la URSS cree poder ganar una guerra nuclear*, al tiempo que insistía en la necesidad para Estados Unidos de proseguir su rearme. De ello se desprende como primera conclusión que en el Pentágono se considera muy seriamente la amenaza formulada por el dirigente soviético,

analizando no sólo sus palabras sino sus silencios, a veces tan elocuentes como sus disparos dialécticos.

Pero, quizá, lo verdaderamente importante de este discurso de *ida y vuelta* (aún es pronto para valorar debidamente la densidad de la respuesta americana) sea el auditorio en el que ha sido declamado, ya que no hay que olvidar que incluso en la Unión Soviética las fuerzas armadas constituyen un poder fáctico, con mayor peso específico en aquel país por su mayor consistencia económica y organizativa, si se



Los militares aplauden a Breznev.

las compara al menos con el conjunto de la sociedad. De ahí que quizá la precariedad diplomática con que la URSS se ha enfrentado a los últimos acontecimientos (la guerra del Líbano puede servir de ejemplo) haya movido a Breznev a sentir la necesidad de tranquilizar a sus militares, quienes hasta la llegada de Reagan a la Casa Blanca, sentían la convicción de que el Kremlin contaba con una mayor solidez operativa más allá de sus propias fronteras.



<p>Conferencia de Madrid: Nuevas vísperas.</p>

Entre tanto, la Conferencia de Seguridad y Cooperación Europea se dispone nuevamente en Madrid a reabrir sus puertas, mal encajadas de un portazo la víspera del mundial. ¿Qué aportarán a la paz y a la comprensión entre los pueblos cara a las sesiones del luminoso otoño madrileño? Por lo pronto, las posiciones de los países miembros siguen encontradas y van desde una actitud cerrada de los Estados Unidos en lo que atañe a los países del Este —concretamente a los acontecimientos de Polonia—, con el deseo de diferir la Conferencia, a la inquietud de mantener el diálogo a través de la misma, posición expresada principalmente por Francia y la República Federal Alemana, en el intento de lograr un documento equilibrado que permita la realización de una conferencia sobre el desarme en Europa. Esta actitud es de otra parte compartida por los países no alineados o neutrales, que se esfuerzan en preparar un documento final que de algún modo suponga un compromiso transaccional entre el Este y el Oeste.

De aquí que el nuevo canciller alemán Helmut Kolh esté particularmente interesado en demostrar a su opinión pública que en la Conferencia de Madrid continúan de este modo las negociaciones para la reducción de armamentos INF y STAR y se esperan progresos en la medida de lo posible. Quienes apoyan la prosecución de la Conferencia confían en sostener un clima en el que será posible denunciar las informalidades de ciertos países del Este con respecto de los compromisos adoptados tras el acta final, y agrupar a los europeos en torno a un diálogo constructivo con los países del Este, al margen de las conversaciones que sobre el desarme se sostienen en Ginebra.

Las cuestiones de fondo presentan ante todo dos importantes aspectos: a) Hacer llegar a los regímenes soviético y polaco la reprobación por los acontecimientos en aquel último país (sin olvidar Afganistán), a pesar de los compromisos adoptados en el Acta Final de la Conferencia de Helsinki, en agosto de 1975, y b) reaccionar debidamente ante la desaparición de uno de los tres elementos que hacían posible los intentos de normalización Este-Oeste, es decir, el Sindicato Solidaridad que junto al gobierno polaco y la Iglesia de aquel país posibilitaron una vía de entendimiento que ahora no es posible tras la impuesta supresión de la organización dirigida por Walesa. Será, pues, difícil obtener de entrada un consenso general que pueda agrupar a un propio tiempo las posiciones, extrema de Washington, más tolerantes de Bonn, París y Londres, y posiblemente intransigentes en el otro platillo de la balanza, de la Unión Soviética y los restantes países del área socialista oriental. De todas formas, las tomas de posiciones definitivas no tendrán lugar hasta que todas las posturas sean nuevamente expuestas tras la apertura de la Conferencia.



<p>Cooperación franco-alemana: Evolución y no, revolución.</p>

Al término de la *cumbre franco-alemana* celebrada en Bonn los últimos días del pasado octubre, el presidente francés Mitterrand y el

nuevo canciller alemán, Kolh, anunciaban la creación de un comité de coordinación formado por los ministros de Asuntos Exteriores y de Defensa de ambos países, así como de distintos subcomités que habrán de estudiar las diferentes cuestiones estratégicas y militares en orden al logro de una mejor política de seguridad común. Se trata, según opiniones autorizadas, más bien de una evolución que de una revolución, ya que las consultas estratégicas estaban incluidas en el tratado franco-alemán de 1963, pero la cooperación armamentista no había tenido aplicación hasta el presente.

Los dos jefes de gobierno se han apresurado en desmentir directamente las excesivas especulaciones alrededor de esta nueva fórmula de cooperación. Mitterrand ha señalado que no se trata de una asociación de la República Federal Alemana a la estrategia nuclear francesa, ni de una transferencia de tecnología nuclear gala con dirección a Alemania. Ni tampoco está la cuestión en una contribución financiera alemana al desarrollo de la fuerza nuclear francesa o de otros problemas financieros que resulten del estacionamiento de tropas francesas sobre el suelo alemán, ni de la disminución de las mismas. Por su parte, el canciller alemán se ha apresurado a señalar que esta nueva coordinación de políticas de seguridad no significa necesariamente un cambio en la estrecha cooperación en todas las cuestiones de la seguridad y defensa de la República Federal Alemana con los Estados Unidos, ni la creación de un eje nuclear París-Bonn. Es simplemente un mayor refuerzo en una bilateralidad a todas luces necesaria.

Las dos partes se muestran igualmente de acuerdo en que la fuerza nuclear francesa no debe incluirse en las negociaciones INF americano-soviéticas de Ginebra.

No obstante, estos intentos de aproximación franco-germanos, enemigos irreconciliables en tantas ocasiones, no han sido bien vistos por algunos sectores *duros* del país vecino. Se arguye que si Francia hubiese continuado la corriente ascendente que durante las presidencias de De Gaulle, Pompidou y Giscard la convirtieron en una gran potencia industrial incluso en sectores de vanguardia tecnológica como la cibernética, la aviación, las telecomunicaciones y la energía nuclear, al final de esta década habría tomado la delantera a Alemania, librándose así, de paso, de uno de sus complejos de inferioridad. No ha ocurrido así, y aunque la visita de Mitterrand a Bonn se encuadra dentro del nuevo marco de espíritu de cooperación, inaugurado un día por dos viejos pero leales enemigos, De Gaulle y Adenauer, se piensa que es un duro tributo, una seria exigencia en la actual situación francesa, forzada a lo peor a recurrir por tercera vez a la devaluación del franco desde que la coalición socialcomunista tomó el poder.

Portugal estrena Constitución.

Con claveles o sin ellos, el proceso revolucionario portugués, iniciado casi ocho años atrás por las Fuerzas Armadas, ha concluido oficialmente al entrar en vigor el nuevo texto constitucional portugués, aprobado por mayoría en el Parlamento en septiembre pasado y que crea nuevos órganos que se reparten los poderes del Consejo de la Revolución. Así, el Consejo de Estado, el Tribunal Constitucional y el Consejo Superior de la Defensa Nacional, asumirán las funciones que durante todos estos años le habían estado encomendadas al organismo que ahora desaparece.

El Consejo, creado tras el fracaso de la intentona del 11 de marzo de 1975, estaba encargado de vigilar el cumplimiento de los preceptos constitucionales y su fidelidad al espíritu del 25 de abril, aconsejando al Jefe del Estado en la toma de decisiones políticas, así como la exclusiva competencia en cuanto a la legislación militar. Ha sido, pues, el guardián de un régimen, cuya democrática evolución hacia sectores más moderados parecen haber hecho innecesaria su permanencia.

Mientras que el parlamento luso aprobaba, con la oposición de los comunistas, la nueva Ley del Tribunal Constitucional y designaba a los cinco diputados que integrarán el Consejo de Estado, se realizaba en el palacio de Belem la transferencia simbólica de poderes del Consejo de la Revolución, con lo que terminaba el período de transición del nuevo régimen portugués. De esta manera parlamento y gobierno recuperan en Portugal la mayor parte de los poderes con que cuentan en otros países democráticos y con el cual también los militares pasan a la dependencia directa del poder civil. El ministro de Defensa, que hasta ahora era en Portugal una figura bastante decorativa, es el gran beneficiado por el cambio. El presidente de la República, elegido por sufragio directo, mantiene la casi totalidad de los



Pinto Balsemao: primer ministro sin trabas.

1982]

poderes que la anterior Constitución le confería y asume otros que hasta ahora estaban en manos del Consejo de la Revolución.

La transferencia de funciones fue sencilla: Al condecorar con la Orden de la Libertad al único de los veinte miembros del Consejo que mantuvo su grado de capitán, Marques Junior, en homenaje a los capitanes de abril, el presidente Ramalho Eanes subrayó que las promesas asumidas como militares ante la democracia fueron cumplidas, para calificar de ejemplar la acción de las fuerzas armadas y asegurar que las tradiciones profundas de los militares serán continuadas con total respeto de los valores de la democracia pluralista y de la expresión de la voluntad popular. Un proceso histórico parece así culminado.

J. C. P.





¿INVENTAR?... ¡PERO SI ES MUY FACIL!

Nadie es profeta en su tierra, y mucho menos quien trata de vender algún invento propio a los suyos.

ANÓNIMO



ORRIAN los primeros años de la década de los 50. La flotilla de submarinos, siguiendo la tradicional costumbre de sus actividades, se encontraba efectuando el viaje de prácticas de los alumnos del curso, y el puerto de Málaga había sido uno de los elegidos para que las dotaciones pudieran descansar tras los ejercicios realizados en la mar.

En aquellos días, la flotilla estaba compuesta por los submarinos *Mola*, *Sanjurjo*, *G-7* y alguno del tipo *D*. y el único aire acondicionado disfrutado a bordo era el que se conseguía a base de toldos y cenefas que se daban durante las estancias en puerto.

Aquel día las dotaciones habían sido invitadas por las autoridades malagueñas a una excursión, con comida incluida, y prácticamente había quedado a bordo sólo el personal de servicio.

El oficial de guardia, máxima autoridad presente a bordo, se encontraba en cubierta, sentado en una de aquellas silletas de lona de que disponían los submarinos, posiblemente pensando en lo bien que hubiera estado durmiendo la siesta o tumbado en la arena de la playa, de

no haberle tocado estar de servicio. Pero tampoco era menos cierto que su guardia iba a durar menos de lo normal, ya que a la puesta del sol la flotilla se haría a la mar y, ¡qué caray!, también era una ventaja.

Ensimismado estaba en sus pensamientos cuando se percató de que un hombre vestido de paisano se aproximaba y hablaba con el vigilante del portalón, y éste, a su vez, requería la presencia del cabo de guardia para ponerle en contacto con el paisano.

Después de intercambiar ambos unas palabras, el cabo subió a bordo y se dirigió al oficial de guardia, diciéndole:

—A sus órdenes, mi oficial. En el portalón hay un señor que pregunta por el jefe de flotilla.

El oficial de guardia le ordenó al cabo que le hiciera subir a bordo, al mismo tiempo que se dirigía hacia el portalón para recibirle.

El aspecto del visitante era totalmente correcto y su forma y gusto en el vestir denotaban una posición social más bien elevada. A su llegada a bordo se dirigió al oficial de guardia con estas palabras:

—Muy buenas tardes. Soy Fulano de tal (el nombre no viene al caso), y tengo verdadero interés y necesidad de hablar con el jefe de la flotilla.

—Siento decirle —dijo el oficial— que el jefe de flotilla no se encuentra a bordo en estos momentos. Salió a mediodía a tierra y no estará de regreso hasta última hora de la tarde.

—Vaya por Dios —se lamentó el visitante—, el caso es que el tema que quería hablar con su jefe es de sumo interés profesional y no admite demora. ¿Se encuentra a bordo quien le sigue en el mando?

—Lamento decirle que el único oficial presente soy yo, pues los comandantes de los submarinos, el jefe del Estado Mayor y los oficiales han sido invitados a una excursión y llegarán con el tiempo justo para salir a la mar esta misma tarde

—¡Qué contrariedad!, y lo peor es que me tengo que ausentar de Málaga en seguida.

Dado el aspecto descorazonador del visitante, que había ido en aumento al conocer la ausencia de los mandos, el oficial de guardia se atrevió a manifestarle:

—Si en algo pudiera serle de utilidad, me tiene a su entera disposición. En estos momentos soy el representante del jefe de flotilla, tengo alguna experiencia en submarinos y...

—No voy a tener más remedio que confiar en usted, pues nunca me perdonaría haber ocultado mis ideas y que éstas no pudieran ser aprovechadas en beneficio de los submarinos españoles. Ahora bien,

confío en que hará llegar personalmente a su jefe lo que le voy a confiar.

—Se trata de un invento mío para localizar y salvar submarinos hundidos y, como va a poder comprobar, es bastante sencillo y seguro. Consiste en un hilo muy largo, muy largo, que va amarrado al submarino por uno de sus extremos y el otro extremo a un pedazo de corcho. Así, cuando el submarino se sumerge, el hilo se va desenrollando y el corcho va flotando en el agua siguiendo al submarino. De esta forma, si el submarino se avería y se hunde, pues se busca el corcho, se tira del hilo y se recupera el submarino. ¿Ha comprendido?

—¡Clarísimo!, exclamó el oficial de guardia, que aún no se había recuperado del impacto recibido. Y para no permanecer callado decidió continuar la conversación entre profesionales, y, dirigiéndose con él hacia popa, le dijo:

—Nosotros tenemos algo parecido, aunque mucho más costoso y quizá no tan seguro como parece ser su procedimiento. ¿Ve usted esa boya pintada de rojo y amarillo?, pues es una boya telefónica que, además de indicar a qué submarino pertenece, aconseja se avise a las autoridades de su hallazgo y lleva un teléfono que permite hablar con el interior del submarino. Y ese submarino —refiriéndose al D-1— lleva unas boyas para el salvamento de la dotación...

El visitante no salía de su asombro y al mismo tiempo daba señales de incredulidad. ¿Estaría pensando que había llegado tarde con su invención? ¿Le estaría tomando el pelo aquel oficialillo?

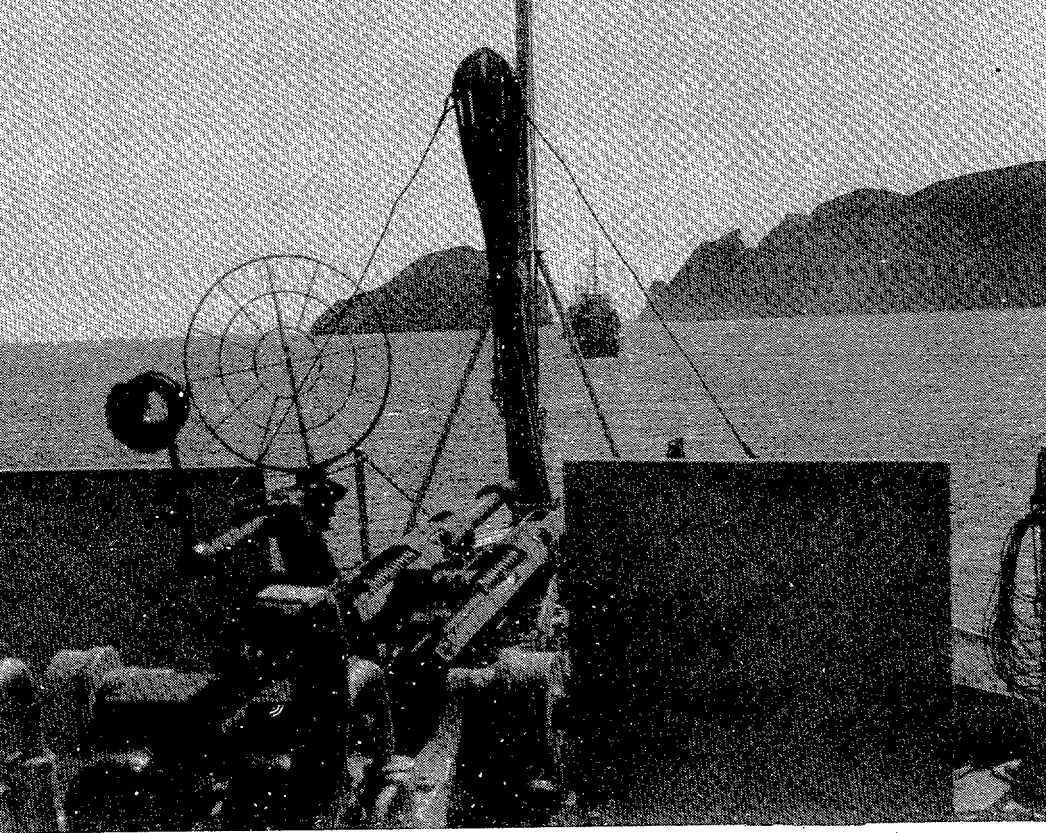
El oficial de guardia, lentamente, fue conduciendo al visitante hacia la plancha, al mismo tiempo que le animaba a proseguir en sus investigaciones y le prometía que esa misma tarde informaría al jefe de flotilla de su valioso invento.

La expresión del rostro de nuestro querido visitante al descender por la plancha era tan enigmática, que ni el mismo oficial de guardia se atrevió a asegurar si pertenecía a la de un hombre fracasado o a la de quien está decidido por todos los medios a hacer realidad su invento, aunque fuera ofreciéndoselo a potencias extranjeras.

En cualquier caso, y en lo que a mí se refiere, debo confesar que desde que me enteré de lo sucedido aquel día, siempre que he visto un corcho flotando en la mar, me he quedado con los deseos de comprobar si estaba unido a un hilo, para, en caso afirmativo, haber tirado de él con el fin de ver si traía consigo algún submarino.

Francisco SEGURA LACRUZ





“Dragaminas”. Autor: Mariano Planelles Lazaga.



En 1813 se incorporó al ejército anglo-hispano de Wellington, infligiendo dura derrota a las fuerzas francesas a orillas del Tormes.

En 1815 fue designado para mandar las tropas que combatían en América por mantener el dominio español, donde tras varias campañas con diversas alternativas, derrotando a Bolívar y Mariño, hubo al fin de firmar en 26 de noviembre, de 1820, la tregua de Trujillo.

Al regresar a España desempeñó altos cargos militares, tanto con los absolutistas como con los constitucionales, como gobernador militar y capitán general de Madrid, concediéndosele los títulos de conde de Cartagena y marqués de la Puerta.

En 1 de julio de 1822 fue nombrado coronel de las Guardias Españolas y

valones. En las calles de Madrid se batió contra los absolutistas, siendo desterrado.

Al regresar a España Fernando VII, emigró a Francia, de donde regresó en 1832, asumiendo el mando de la capitania general de Galicia. Durante la guerra carlista mandó un ejército contra las tropas del pretendiente. Posteriormente emigró a Bareges (Francia), donde falleció el 27 de julio de 1837, contando cuarenta y seis años de servicios y ostentando el empleo de teniente general. Dejó escritos varios folletos de carácter político.

J. M.^a B.

21.049.—Felicitación.



Con motivo del salvamento de la tripulación del crucero de tercera clase *Gravina*, en Musa (Filipinas), 11 de julio de 1884, acto heroico llevado a cabo por el segundo médico don Eugenio Fernández y Menéndez Valdés que, en unión de varios marineros, consiguió llevar a nado una guía a tierra, para poder tender un cable desde el crucero como puente de salvación, el director general de Sanidad de la Marina Imperial rusa dirigió al Inspector General del Cuerpo de Sanidad de la Armada la siguiente:

"San Petersburgo 3 de Marzo 1885. Muy distinguido compañero. La sociedad de los médicos de la Marina Imperial rusa, en su sesión del 10 de Febrero, bajo mi presidencia y á propuesta mía, después de leída por el Dr. Schoeder, la comunicación del hecho glorioso del médico don Eugenio Fernández y Menéndez Valdés, á bordo del crucero español El *Gravina*, me ha rogado os atestigüe toda su simpatía

y admiración por el acto de abnegación de este valiente compañero. Al mismo tiempo que tengo el gusto de participaros este voto unánime, debo también deciros que la carta que os fue dirigida por el Sr. Valdés, será en breve insertada en los suplementos médicos del Diario de la Marina Imperial rusa. Con el mayor afecto tengo el honor de ser vuestro atento compañero. W. Kondoinz."

J. F. G.

21.050.—Hamacas.



Hasta 1492 las hamacas eran desconocidas en el mundo occidental. Fue después del descubrimiento de América cuando se utilizaron en los buques, resolviendo con ello uno de los problemas más importantes del alojamiento de las dotaciones a bordo, siempre incómodo: en cubierta cuando hacía buen tiempo, en la bodega si la lluvia o la mar barría la cubierta.

R. C.

21.051.—¡Atención!



Para finales de la presente década la cibernética culminará la que, con visión de futuro, podríamos denominar primera fase de desarrollo. Para entonces los problemas de información y comunicaciones se resolverán mediante ordenadores de función intercambiable —o simultánea— en los que se combinaron el cálculo, la escritura, la visión, la magnetofonía, la radio y la cinematografía y será normal el procesamiento visual y la respuesta a la voz. Este avance prodigioso, ligado al empleo de satélites artificiales permitirá que cada habitante

de este planeta disponga de un terminal para su propio uso.

La revolución que provoca esta posibilidad en todos los órdenes de la vida apenas puede hoy percibirse: sólo la relacionada con la enseñanza comprenderá campos tan dispares como el uso de microordenadores para alumnos y profesores, y el cambio que se ha de introducir en el sistema de educación para que los estudiantes aprendan a emplear la nueva técnica, ya que manejar y programar microordenadores será, quizá, tan importante como leer y escribir.

R. C.

21.052.—Gravitación.



Todo lo hace la fuerza gravitatoria. Esa fuerza real, misteriosa, que rige en todo el universo. Ella reúne las partículas de polvo y gas interestelar; hace que la masa acumulada se contraiga hasta que las inmensas temperaturas generadas por el rozamiento de las moléculas desencadena la reacción nuclear que la convierten en estrella radiante de ondas electromagnéticas (luz); provoca el colapso de ésta cuando cesa la reacción por falta de combustible (hidrógeno-helio), convirtiéndola en cuerpo muerto de densidades inimaginables; o la hace desaparecer transformándola en agujero: agujero negro.

Las estrellas, desde que nacen hasta que mueren, o desaparecen, pasan por tres fases sucesivas cuya duración y naturaleza depende de la intensidad con que en ellas actúa la fuerza gravitatoria, es decir, de la masa inicial de gas y polvo interestelar. Así puede comprobarse en el siguiente cuadro, en el que se toma por unidad de masa la masa de nuestro sol.

Masa inicial de gas y polvo interestelar.	Fase de contracción gravitatoria.	Fase de vida estelar.	Fase de colapso. Estado final.	Densidades.
20 soles	3×10^4 años	8×10^6 años	Agujero negro	Incalculable.
3 soles	2×10^6 años	5×10^8 años	Agujero negro	Incalculable.
2 soles	10^7 años	10^9 años	Estrella de neutrones	10^{10} Kg/cm ³
1 sol	5×10^7 años	10^{10} años	Nana blanca	10^6 Kg/cm ³
0,6 sol	2×10^8 años	10^{11} años	Nana blanca	10^5 Kg/cm ³
0,2 sol	10^9 años	10^{12} años	Nana blanca	10^4 Kg/cm ³

cifras indicativas

La fase de vida estelar es más larga cuanto menor es la masa; o sea, cuanto menor es la intensidad gravitatoria, menor es la temperatura de reacción, y menor es el consumo de combustible.

R. C.

al patrón pariente, al cómitre amigo, a los prohelés hermanos, y a los remeros compañeros (...).

R. C.

21.054.—Viejas fotos.

21.053.—Resentimiento.



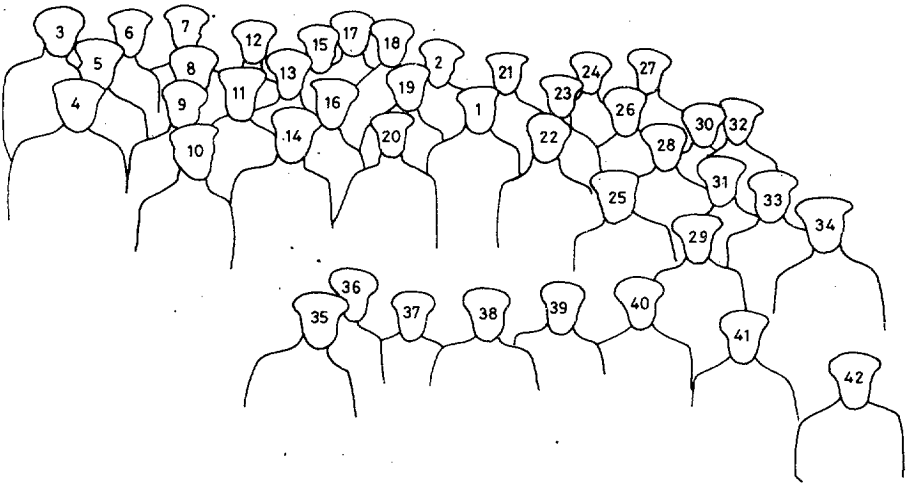
Muy malos ratos debió pasar en sus mareos de mar el obispo de Mondoñedo, reverendísimo señor don Antonio de Guevara, cuando embarcaba en las galeras, como cronista, con el Emperador Carlos I en sus campañas mediterráneas, pues no perdió ocasión de satirizar en sus obras todo cuanto está relacionado con los buques y la vida a bordo de ellos.

Un tan importante personaje como él no aceptaba de buen grado que en las galeras hubiera hombres que, en su opinión, le hicieran sentirse en un plano de inferioridad. Así lo manifiesta este mordaz *privilegio*, fruto del espíritu cáustico del reverendísimo señor obispo:

Es privilegio de galera que, por muy caballeroso, honrado, rico e hinchado que sea el pasajero que allí entrare, ha de llamar al capitán de ella señor,



1. Capitán de fragata Pedro Nieto Antúñez (†).
2. Alférez de Navío Alberto González-Aller Balseyro.
3. Francisco Pradera Machimbarrena.
4. Joaquín Villegas Bustamante.
5. Luis Ibarra Ibarra.
6. Francisco Gil de Sola Duarte.
7. Jesús Romero Aparicio.
8. Antonio Ordóñez Quirell
9. Manuel Morgado Aguirre.
10. Ignacio Gómez Torrente (†).
11. Javier Marquina Dousinague (†).
12. Nemesio Artola Cenaarro.
13. Jesús Díaz del Río y González-Aller.
14. Fernando de Salas Pintó.
15. José Luis Martínez Pellicer.
16. Joaquín Contreras Franco.
17. Pedro Flores Estrada.
18. Manuel de la Hera Pacheco.
19. Carlos Campos Arias.
20. Antonino Cordero Belmonte.
21. Saturnino Suanzes Suanzes.



- | | |
|---|--------------------------------------|
| 22. José Rivero Tapiador (†). | 32. Luis R. M. Cañavate Ballesteros. |
| 23. Antonio Fontenla Rojí. | 33. Nicasio Rey-Stolle de la Peña. |
| 24. Marcial Sánchez Barcaiztegui y Aznar. | 34. Ricardo Cruz Requejo. |
| 25. Luis M. ^a Liaño Vierna | 35. Jesús Esparza Ordozgoiti. |
| 26. Horacio del Barrio (†). | 36. Juan Pardo de Donlebún. |
| 27. Juan Antonio Samalea Pérez. | 37. Luis Lago López. |
| 28. Manuel Alonso Pena. | 38. Luis Fernández Beceiro. |
| 29. Vicente Gandarias Amillátegui. | 39. Fernando Suanzes Viñas (†). |
| 30. Miguel A. Brinquis Villanueva. | 40. Miguel Morgado Aguirre. |
| 31. Félix Fernández de la Reguera. | 41. Francisco Palma Cuadrado. |
| | 42. Antonio Araguas Neira. |

21.055.—Guerra de la Independencia.



Sabido es que, en los comienzos de ésta, se establecieron Juntas de armamento y defensa en casi todas las ciudades de importancia, alzadas contra el invasor. En Ferrol, *pese á sus desgracias por la decadencia de la Marina pues se debían 17 meses de paga al Departamento (Montero Arostegui, H.^a de El Ferrol, 1858)*, también, el 4 de junio de 1808, se creó una *Junta de tranquilidad y pacificación*; componían ésta don Joaquín Fidalgo, capitán de navío y gobernador político militar de la plaza; don Manuel Antonio Saavedra, alcalde mayor; don Juan Lembeye, procurador general; don Alonso Ruiz, teniente vicario general de los Ejércitos y Armada; don José Ciprián Rico, cura ecónomo de la villa; fray José Antonio de Prado, guardián del convento de San Francisco; don Joaquín Mozo, mayor general del Departamento; don Juan Puig, segundo comandante de los batallones de Marina; el sargento mayor interino de la plaza; los comisarios de Guerra y Marina don Pedro Calvo y don Pedro Regalado Macía; don José Alonso y López, comisario de caminos; el licenciado don Ventura Taxonera, fiscal de Rentas, por la clase de literatos publicistas; don José Javier Quindós y Pardo, marqués de San Saturnino, y don Antonio de Anido, por la de hacendados, y, por la del comercio, don Angel García Fernández y don José Fontánez de Lema.

Se ocupó la *Junta*, desde un principio, de adoptar las medidas necesarias que los momentos requerían: se abrieron suscripciones para ayudar a los gastos de la guerra; contribuyendo al apresto del Ejército que se organizaba

en Galicia, con gente, armas, víveres, etcétera.; organizando el cuerpo de la *Milicia Honrada*, con aquellos individuos que, por su edad u otros motivos, no podían salir a campaña, pero sí prestar servicio de armas y otros en la defensa de la plaza.

J. F. G.

21.056.—Privilegio.



En 1398, el 27 de enero, el rey don Enrique III concedió a los mareantes del reino el *privilegio* de cargar en exclusiva las mercancías exportadas en buques castellanos y no extranjeros. Según don José Cornide, este privilegio sirvió de modelo a los ingleses para redactar la célebre Acta de Navegación promulgada en 1660, que fue el principio del florecimiento económico de Inglaterra.

He aquí los párrafos más sustanciales del privilegio: *Sepades que la mi muy noble cibdat de Sevilla, é los mis mareantes de los mis Regnos se me enviaron querellar, é dicen que ellos que hacen sus navios así naos como barcas é bajeles, et porque acaesce que los mercadores extrangeros que vienen á los mis Regnos, no quieren afretar los sus navios é afretan antes los navios de los extrangeros, é que por esta razón non pueden mantener nin sostener los dichos sus navios, é los han de vender á grant menoscabo á los dichos mercadores extrangeros, por lo qual se ha despoblado é despuebla el mi Regno de navios, en lo qual se me sigue grant deservicio; (...) et Yo entendiendo que me pedían justicia é derecho, tovelo por bien; porque vos mando, vista esta, mi Carta, ó el dicho su traslado, signado, como dicho es, que quando cualesquier mercadores (...) ó cualesquier*

otras personas de cualesquier otros Regnos ó Señoríos que sean, hobieren de cargar de aquí adelante sus mercaderías en la dicha cibdat de Sevilla, ó (...) en cualquier ó cualesquier de las otras Cidades é Villas é Lugares de los dichos mis Regnos, (...) que afrenten antes para levar las dichas mercaderías los navíos de los mis naturales de los mis Regnos, que los navíos de los extrangeros: ca mi merced é voluntad es que todas las mercaderías cualesquier que salieren de los dichos mis Regnos, que se carguen en los navíos de los dichos mis Regnos, e non en otros algunos, por quanto es mi servicio e grant pro de los dichos mis Regnos

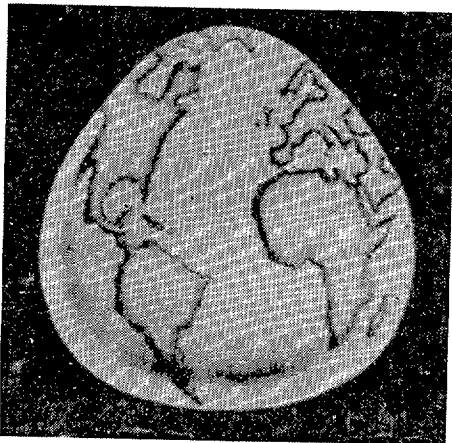
¿Cuántas veces ha caído aquí en sacro roto el primigenio ejemplo del Rey castellano?

Q.

21.057.—América.



Es curioso. Flammarión nos dice que Eratóstenes, en su época, prevé el descubrimiento de América, pues, en uno de sus escritos, anun-



cia ...que los navegantes podrán ir a la India saliendo de España y que a su paso encontrarán sin duda tierras habitadas.

Diecisiete siglos más tarde sale Colón en busca de la India y realiza la sabia profecía del astrónomo griego.

¡Vaya!, ya les salió a los vikingos un competidor, y unos cuantos añitos antes.

R. B. M.

21.058.—“Santísima Trinidad”.



El célebre navío *Santísima Trinidad*, construido en La Habana por Mullan, en 1769, sufrió a lo largo de su vida una desusada cantidad de modificaciones y reparaciones. Apenas empezó a navegar, se le rectificó el ancho del timón, luego se rebajó el ángulo del bauprés, se redujo la altura de la cámara superior, se adicionó la falsa quilla, se bajaron las cubiertas, se procedió a su embonado (forrado del casco, con el consiguiente aumento de manga y de estabilidad) y, con todo, no se logró corregir la excesiva elevación de su punto de escora.

Fernández Duro, en sus *Disquisiciones* (V. p. 228), sentencia “que con el costo primitivo del navío y el de las repetidas obras..., pudo muy bien hacerse de oro”.

A. L.

21.059.—Almirante.



La más alta jerarquía de la Armada castellana era la de

almirante.

Esta voz se tiene por derivada de la pronunciación árabe de *amir-al-mar* o,



mejor aún, *Al-Emir al bah*, que significa *emir o caudillo del mar*.

En Aragón la institución del Almirantazgo se remonta al siglo XIII.

En Castilla fue creado por el Rey don Fernando III el Santo para premiar la conquista de Sevilla, nombrando a don Ramón Bonifaz, quien con sus barcos logró romper las cadenas que impedían el paso por el río de las naves castellanas en 1248.

Su hijo, el rey don Alfonso el Sabio, creó dos almirantazgos; uno de Sevilla, para el Mediterráneo y otro del Miño al Bidasoa, con astilleros en Castro-Urdiales

Después de tantos años, casi es igual la división actual. Cartagena para el Mediterráneo, Cádiz para Atlántico, Africa y Canarias y Ferrol del Miño al Bidasoa:

R. B. M.

21.060.—Alvaro de Bazán.



Dice el gran poeta épico Alonso de Ercilla en su *Araucana*, parte segunda, Canto XXIV, que: *El marqués de Santa Cruz socorrió a "La Real" de Su Majestad, cuando estaba más apretada de una galera capitana de turcos...*

También Lope de Vega, ensalzando los grandes merecimientos de don Juan de Austria, dice refiriéndose al marqués de Santa Cruz, *que ninguno eclipsó la fama del mildgroso defensor de su divino título.*

J. F. G.

21.061.—Cadetes.



Durante la Guerra de la Independencia los alumnos de la Academia Militar del Ejército procedentes de Ayamonte, se instalan en el convento de San Antonio, de Sevilla, también ocupado por los cadetes de Artillería de Segovia.

Estos alumnos, junto con los voluntarios de honor de la Real Universidad de Toledo y bajo el mando del coronel de Artillería don Mariano Gil de Bernabé, participaron en varias acciones bélicas. Los cadetes de artillería eran unos doscientos y unos ciento cincuenta los universitarios. A esta fuerza se incorporó un grupo de soldados distinguidos del Batallón de la Real Maestranza de Ronda.

Ante la invasión de Andalucía por el ejército francés, que había llegado sin dificultad a Carmona el 26 de febrero de 1810, se trasladan las citadas fuerzas a la Isla de León, ocupando la llamada "Casa de jóvenes", que había sido academia de pilotos en la población

de San Carlos. Por no tener todos cabida en ésta, el resto acampó en tiendas de campaña próximas.

Estas tropas fueron incorporadas a las del duque de Alburquerque que guarnecían La Carraca. Posteriormente serían trasladadas a un campamento en Sancti Petri.

J. M.^a B.

21.062.—Jangada.



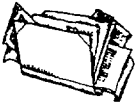
El prestigioso historiador y contralmirante argentino Lau-

rio H. Destéfani nos proporciona algunas voces náuticas no anotadas, que se pamos, en nuestros léxicos especializados. Entre ellas figura el *itapayeré*, jangada construida con troncos ligados entre sí con cabos, zunchos y clavos, que podía alcanzar una eslora de 60 varas. Sobre los troncos llevaba una tarima y, sobre ésta, una caseta de madera y cueros, donde se almacenaban provisiones y mercancías. Se movía a remos y a vela.

El término *itapá*, de origen guaraní y que se incluye en conocidos diccionarios, designa en Bolivia una balsa o jangada hecha con pequeñas canoas.

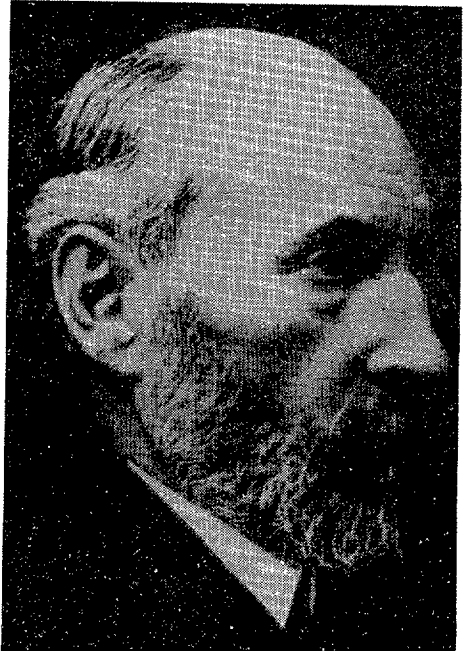
A. L.

21.063.—Modestia.



Nos cuenta un ministro de Marina que la insociabilidad y

antipatía al trato de gentes de don Santiago Ramón y Cajal no era otra cosa que la consagración por entero a su labor científica, tan por entero que cuando don Segismundo Moret, presidente del consejo de ministros, le ofreció un ministerio, Cajal le contestó:



Soy un hombre muy ocupado. No me puedo entretener en esas bagatelas...

¡Algo rarillo sí era!

R. B.-M.

21.064.—Beatitud.



Entre otras sirenas más o menos casquivanas, Borges nos

recuerda la historia de dos ejemplares muy virtuosos: Una sirena, capturada y bautizada en el siglo vi al norte de Gales, que figuró como santa en algunos calendarios antiguos con el nombre de Murgen; y otra que en el año 1403 se coló por el hueco de un dique holandés y vivió en Harlem hasta el día de su muerte. Esta última, cuyo nombre sentimos ignorar, aprendió a hilar y, sin que nadie la instruyese, era muy devota de la cruz.

A. L.

21.065.—Intendente.



El jefe de escuadra don Diego Quevedo, que había ingresado en la academia de guardias marinas de Cádiz en 19 de diciembre de 1750, fue intendente de Ferrol desde el 11 de junio de 1770 hasta el 12 de enero de 1796, en que cesó por haber sido nombrado consejero del supremo de Guerra y Marina.

J. M.^a B.

21.066.—Recuperación.



Cuenta Vargas Ponce —en su *Historia de la Marina española*— que en 1705 el personal de la Armada alcanzó la cota más baja de su historia: 6 generales, 66 oficiales de guerra y 600 marineros. Las pagas mensuales ascendieron —más bien descendieron— a 7.464 escudos el mes, y a 1.448 el total de raciones de consumo.

Antes de que finalizara el siglo la Armada disponía de casi 100 navíos de línea, 30.000 marineros y 1.500 oficiales de guerra, que fijaban la atención de Europa, y dictaron leyes al tirano de los mares.

R. C.

21.067.—Ingenuidad.



El padre Crespi, en su Diario del segundo viaje de la expedición por tierra al puerto de Montevideo, dice el día 24 de mayo de 1770.

Como a tres leguas de andar, llegamos a la una del día a las lagunas de agua salada de la Punta de Pinos (una de las que forman la entrada de Mon-

terrey), donde en el primer viaje se puso una gran Cruz.

Antes de apearnos (como se nota que la expedición era por tierra) fuimos el Sr. Gobernador, un soldado y yo a ver la Cruz, por si había alguna señal de que hubiesen llegado allí los del barco (paquebot "San Antonio" que al mando de Juan Pérez llevaba la expedición por mar); pero no se encontró ninguna.

Encontramos toda la cruz rodeada de flechas y varillas con muchos plumajes hincadas en la tierra que habían puesto los gentiles: y una sarta de sardinas, todavía medio frescas, colgadas de una vara, al lado de la Cruz, otra con un trozo de carne al pie, y un montoncito de almejas.

Causóles a todos grande admiración aquello, pero ignorando la causa suspendieron el juicio.

Luego que los recién bautizados comenzaron a saber el castellano declararon lo siguiente:

Que la primera vez que vieron a nuestra gente, advirtieron en ella que todos traían en el pecho una muy resplandeciente cruz, y que cuando se volvieron de allí, dejando aquella grande en la playa fue tanto el temor que les infundió, que no les permitía acercarse a tan sagrada señal, pues, pues veían llena de lucidos resplandores, cuando ausentados aquellos con que el sol ilumina el día, prevalecían las sombras de la noche advirtiéndola con tales creces que les parecía elevarse hasta a suprema celsitud; pero que mirándola de día sin estas circunstancias y en su natural extensión, se arrimaron a ella; y procurando congraciarla para con ellos, para que no les hiciese daño alguno, le ofrecían en obsequio aquella carne, pescados y almejas; y que causándoles admiración el ver que nada comía, le ofrecieron sus plumajes

y flechas en significación de que querían paz con la Santa Cruz y las gentes que allí la habían puesto.

Estos indios tenían fases alternativas; unas veces, como en ésta, eran ingeniosos; en otras, malgenios y no dejaban un misionero vivo.

R. B.-M.

21.068.—Mariñeiros.



Si hemos de confiar en la tradición, podemos asegurar que

las habilidades marineras de los noyenses tienen su origen en el mismísimo Noé. Y nadie negará que el patriarca fue un constructor naval y un piloto de los más sonados.

Noé vino a Galicia a visitar a sus nietos, los hijos de Jafet, y de paso fundó Noya, cuyo escudo actual reproduce el arca bíblica y la paloma portadora del ramo de olivo. Y también dicen que el topónimo Noya, antes *Noevia* y *Noela*, no es otra cosa que un recuerdo de Noé.

Claro que tampoco el fundador de Betanzos es ajeno a la estirpe del patriarca hebreo, porque, según se dice, su nombre le fue dado por un hijo de Thobel o Túbal (hijo de Jafet y nieto de Noé), llamado Brigo, que unió su nombre al de la nueva villa: *Brigancia*.

A. L.

21.069.—Epistoleus.



Dignidad en la Marina de Esparta, cuyas funciones eran las inmediatas a las del *navarcó*, o jefe

supremo de la escuadra, del que era su segundo.

Fueron muchos los personajes destacados que ocuparon este puesto, entre otros Lisandro, que al no poder ser nombrado jefe supremo de la escuadra, ya que las leyes prohibían la reelección, se le designó para este cargo de *Epistoleus* de la mandada por el *navarco* Araco, obteniendo la victoria de Aegos-Pótamos (Aegos Flumen), contra los atenienses, 405 años antes de Jesucristo.

J. F. G.

21.070.—Distintivos.



El 13 de mayo de 1786 es dictada una Real Orden por la que se establecía un distintivo para la gente de mar consistente en llevar sobre la parte izquierda del pecho un escudo grana con un áncora con variedad en el adorno que diferenciara a los individuos.

C. A.

21.071.—Wotho.



Este atolón del archipiélago de las Marshall, cadena de Ralik, situado hacia los 10°, 10' de latitud Norte, 166° de longitud Este, fue descubierto en enero de 1565 por Miguel López de Legazpi cuando, en compañía de Andrés de Urdaneta, capitaneaba las tres naves que desde el jalsciense Puerto de la Navidad se dirigían a la exploración y conquista de Filipinas.

A. L.



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

DEFINICIONES

PALABRAS

A.—(Marina.) Bomba pequeña para extinguir incendios

B.—(Marina.) Desunir los cordones de los cabos

C.—Ninfa del mar

D.—Airecillo que en las costas suele soplar del mar durante el día, y de la tierra, durante la noche.

E.—Pintor norteamericano (1880-1940). Destacado marinista, sus cuadros sobre la construcción del canal de Panamá fueron adquiridos por la Academia Militar norteamericana

F.—Inclinad hacia proa los palos de la arboladura, cobrando de los estayes

G.—Cada uno de los cordeles horizontales que, ligados a los obenques de trecho en trecho, sirven de escalones para subir a lo alto de los palos.

H.—Marino francés (1722-1794). A los once años embarcó en la *Duchesse*, navio de la Compañía de las Indias. En julio de 1789 fue nombrado coronel de la Guardia Nacional de Saint-Servan

I.—Mástil que está más a popa en el buque de tres palos

J.—Zafad el cable del arganeo del ancla

K.—Almirante inglés (1760-1836). En 1805 participó en el bloqueo de Cádiz y batalla de Trafalgar con el *Revenge*, resultando herido en esta última acción

L.—Echó el escandallo al agua para averiguar la profundidad y la calidad del fondo

M.—Capitán general de la Armada española (1726-1806). Fue uno de los designados para acompañar a Jorge Juan en el viaje de estudios por Inglaterra, Francia, Holanda y Rusia

45 4 19 69 50 14 83 27

6 22 48 26 56 31 67 91 40 34

10 3 47 77 54 62 73 38

20 46 53 76 2

60 9 89

36 16 52 84 64 80 39

61 66 24 8 17 86 57 71 92

87 79 58 43 55

32 30 81 68 5 82

49 13 23 75 11 90 59 37 7 42 78 65 85

28 18 70 21 35 72 44

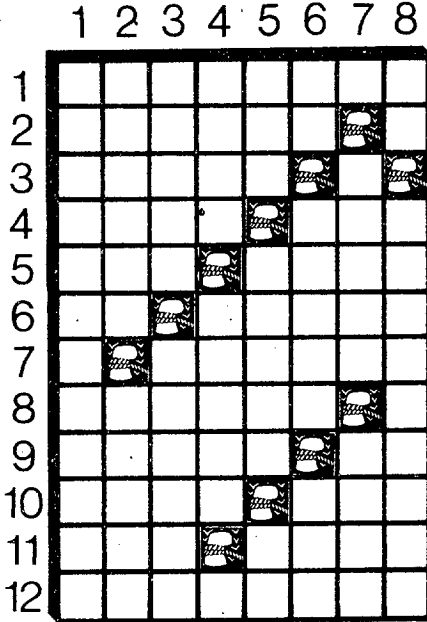
25 74 41 12 88

51 29 1 33 63 15

(La solución, en el próximo número.)

PAÑOL DE VOCES NUMERO 106

Por J. y A. M.



Horizontales:

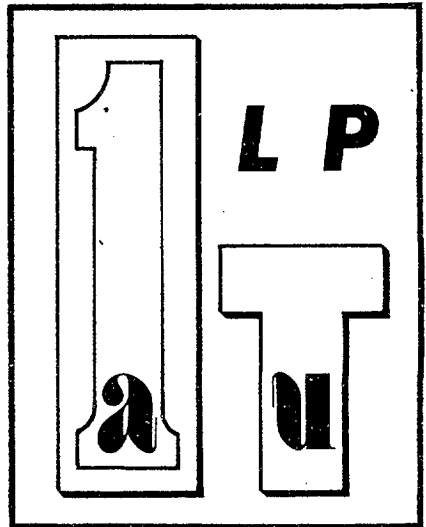
1. Trozo de cabo o hierro que hace de unión en las jarcias (plural).—
2. Torcida.—3. Máquina para elevar agua.—4. Parientes. Letras.—5. Siglas en química biológica. Brota a la vida.
6. En la rosa de los vientos. Pez comestible.—7. Conjunto de eslabones enlazados.—8. Traen a la memoria.—
9. Bogar, Preposición.—10. Enfermedad del intestino. Igual.—11. Nosotros. Número.—12. Molestos.

Verticales:

1. Cántabro.—2. En forma de huevo. Cirio.—3. Estirón. Puede uno alimentarse con él.—4. Moneda portuguesa. Fruto en forma de almendra comestible.—5. Plantigrada. Flotar en un líquido. Nota.—6. Matrícula española. Capturen. Después de.—7. Parte del zapato. Bolsa grande.—8. Adverbio. Personas de cierto cuerpo legislativo.

NAUTRAPELIA NUMERO 106

Por J. y A. M.



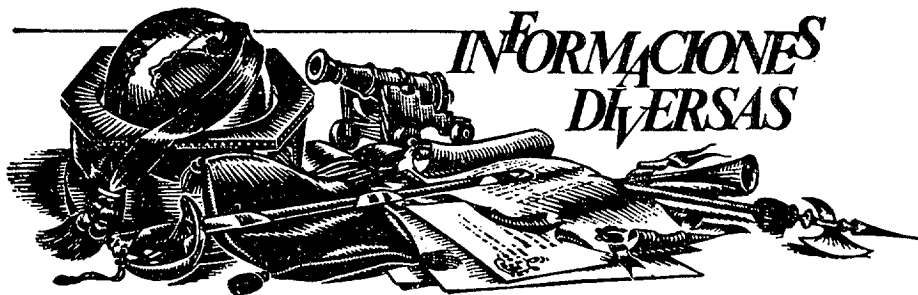
¿Donde lo hirieron?

¿Dónde lo hirieron?

(Las soluciones, en el próximo número.)

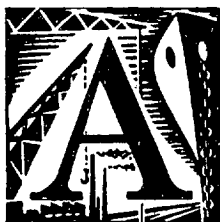
FOTOGRAFIAS DE TEMAS MARITIMOS

- 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.
-



INFORMACIONES DIVERSAS

LOS PREMIOS «VIRGEN DEL CARMEN», CONVOCADOS



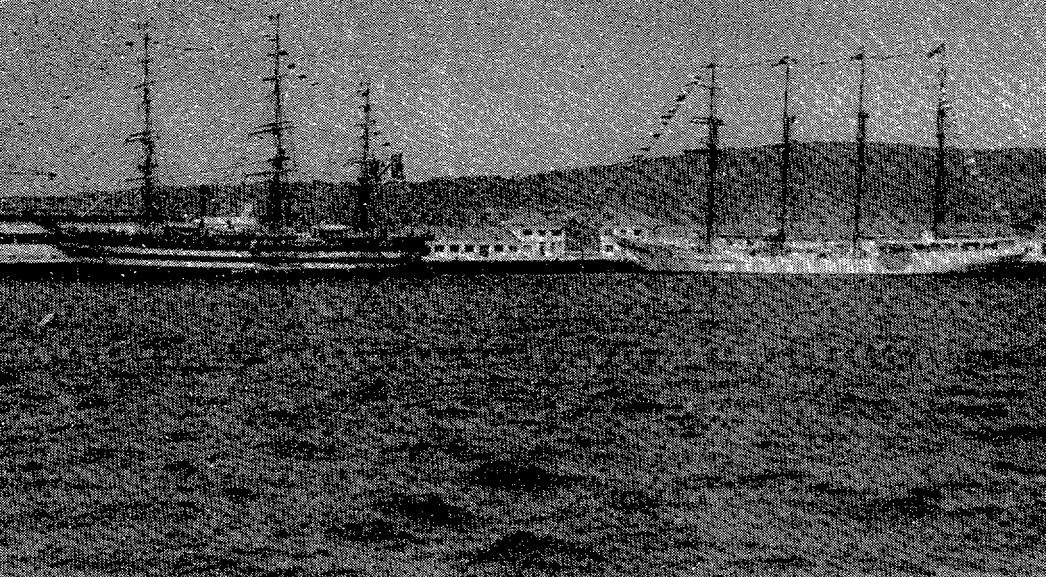
CABA de hacerse pública la convocatoria de los premios "Virgen del Carmen" correspondientes al año de 1983, a través de los cuales la Armada fomenta el interés entre los españoles por las cuestiones y actividades marítimas.

Los premios convocados son "Doce de Octubre", dotado con 500.000 pesetas, para el mejor trabajo escrito en español sobre los descubrimientos y viajes marítimos españoles que estudien y reflejen la proyección marítima hispana en Ultramar; "Del Mar", dotado con 400.000 pesetas, para el mejor trabajo escrito en español que en cualquier manifestación literaria, histórica, científica y jurídica o humanística, contemple o relacione la vinculación de España con el mar; "Elcano" (de periodismo), dotado con 250.000 pesetas, para el mejor artículo o colección de artículos, guión o serie de guiones de radio o televisión, escritos o divulgados en español que estimule el fervor marítimo de España, y "Universidad", con 150.000 pesetas de dotación, para el alumno o grupo de alumnos españoles de centro de enseñanza superior que presente el mejor trabajo de carácter jurídico, económico, literario, sociológico, filológico, histórico, biográfico o científico, relacionado con el mar en cualquier aspecto.

Se mantienen igualmente los premios especiales de "Alforjas para la poesía" y "Juventud Marinera".

El plazo término de presentación de trabajos para la convocatoria termina el 1 de mayo de 1983, y las bases completas de la misma han sido publicadas en el *Boletín Oficial del Estado* número 246, de 14 de octubre de 1982, y en el *DIARIO OFICIAL DE MARINA* núm. 237, de 15 de octubre de 1982.

J. C. P.



"Hermandad de escuelas". Autor: Joaquín Cobo Portillo.

NOTICARIO



ACCIDENTES

Varado en Cádiz.—A causa de una avería en su motor, el yate **Saint Vincent**, que procedía del puerto francés de Caen con destino a Cerdeña, quedó

a la deriva y tras varar en las rocas frente a la caleta gaditana, quedó semihundido con dos vías de agua. Sus dos tripulantes fueron rescatados durante la madrugada, y con mal tiempo, por una embarcación de la Cruz Roja del Mar.



Rescate de náufragos.—La corbeta **Diana** prestó un importante servicio en el auxilio para la búsqueda de náufragos de la tripulación del buque de bandera kuwaití **Loch Arkaig**, que se hundió al SE de cabo de Palos, trasladando a Cartagena a cuatro de dichos náufragos.

AERONAUTICA

Modificaciones en los "Harrier".—Los aviones **Sea Harrier** ingleses han sido modificados, según leemos en la revista "Aviation Week", en el sentido de que irán dotados de cuatro misiles **Sidewinder**, en lugar de los dos que portaban hasta ahora, y, además, se les han añadido mayores tanques supletorios de combustible, lo que les permitirá un aumento en su autonomía para misiones de patrulla aérea, desde treinta a cincuenta y cinco minutos.

Ventas a Indonesia.—Las autoridades indonesias han firmado un contrato

alemán, británico e italiano han acordado que el ritmo de entregas del avión **Tornado** deberá ajustarse a una nueva cota. Será adquirido el mismo número de aparatos que se había previsto, 220 de la versión de ataque y 165 de defensa aérea para la RAF, pero se suministrarán con una cadencia de 44 unidades por año, en lugar de las 60 previstas anteriormente. Alemania Federal recibirá 42 por año, e Italia, 24. Hasta ahora han sido entregados 100 aviones de este tipo: 42 al Centro Trinacional de Entrenamiento, 37 a la Luftwaffe, 15 a la RAF y seis a la Fuerza Aérea italiana.

El bombardero "B-1".—Una de las mayores novedades de la exhibición aérea de Farnborough fue la presencia del prototipo número 4 del avión norteamericano **B-1**. Esta es la primera vez que se exhibe este prototipo fuera de los Estados Unidos, el cual llegó a dicho aeropuerto después de un vuelo sin escalas de once horas y media, con aprovisionamiento de combustible en vuelo. El avión procedía de la base



con la empresa española de Construcciones Aeronáuticas (CASA), en virtud del cual aquel país adquirirá 32 unidades de la versión militar del avión **CN-235** con destino a sus Fuerzas Aéreas.

Entregas del "Tornado".—Debido a presiones económicas, los gobiernos

aérea de Edwards, California, y su exposición fue estática y a distancia, esto es, no efectuó ninguna demostración de vuelo. En la fotografía, podemos ver a este avión en Farnborough.

Avión de nueva generación.—Acaba de ser decidida oficialmente la iniciación de la fase de industrialización del

avión francés **Atlantic Nouvelle Generation** (ANG). Los dos prototipos de este aparato ASM han superado satisfactoriamente el programa de pruebas a que han sido sometidos, resultado de lo cual es la luz verde dada para su construcción en serie. El ANG comporta un sistema de armas prácticamente nuevo a base de detectores de tecnología avanzada y un sistema digital de intercambio y explotación de datos de altas prestaciones.

ARMAS

Venta de torpedos.—La empresa británica constructora de los torpedos conocidos por **Tigerfish**—uno de los cuales parece que hundió al crucero argentino **General Belgrano**— va a suministrar estas armas a la Armada brasileña con objeto de dotar a los submarinos del tipo **Oberon**. Asimismo, parte de este pedido será destinado a la nueva generación de submarinos que Brasil ha encargado a unos astilleros de Alemania Federal.

Arsenales nucleares.—Según leemos en el estudio titulado "Los gastos militares y sociales en el mundo en 1982", redactado en los Estados Unidos por un grupo de organizaciones favorables al desarme, los arsenales nucleares repartidos por todo el planeta cuentan con una potencia destructora equivalente a 3,5 toneladas de TNT por cada habitante de la Tierra.

Ventas francesas.— El ministro de Defensa francés, Henu, ha indicado a los exportadores franceses de armas la conveniencia de dirigir sus actividades hacia Iberoamérica con objeto de reducir su dependencia del mercado del Próximo Oriente. Más del 82 por 100 de las ventas francesas de armamento se realizan en esa región y África septentrional, y solamente un 5 por 100 se destinan a Europa occidental y los

Estados Unidos. Estas ventas se refieren principalmente a los aviones **Mirage** y **Alpha Jet**, y los misiles **Crotale** y **Exocet**.

Bombas para Israel.—Los componentes esenciales de las bombas de dispersión americanas (cluster bombs) y en particular las granadas de dispersión que van dentro del obús artillero, han seguido siendo suministradas a Israel, a pesar de la decisión del presidente Reagan en el sentido de interrumpir este suministro de armas para evitar su utilización en el Líbano. Según una cadena de televisión americana, el único elemento que no se le ha continuado enviando es la carcasa o envoltura exterior de estas bombas, lo cual, por otro lado, no causa mayor perjuicio a los israelitas, ya que este elemento lo pueden fabricar ellos mismos.

ASTRONAUTICA

Estación espacial tripulada.—La planificación de la NASA tiene previsto que para asegurar la primacía en el espacio, los Estados Unidos han de marcar un nuevo rumbo en el programa espacial, y a estos efectos, el paso más lógico consiste en el establecimiento de una presencia tripulada permanente en baja órbita terrestre. Aparte de esta cuestión de prestigio, en Washington se estima que la realización de un proyecto de estación espacial abrirá nuevas posibilidades para la cooperación internacional.

Gastos militares espaciales.— Los gastos militares de los Estados Unidos para el espacio aumentarán en un 10 por 100 en términos reales, rebasando la cifra de seis mil millones de dólares, con lo que superarán el presupuesto de la NASA, que es de 5,5 mil millones de dólares. Este aumento está justificado por la necesidad de modernizar la red de satélites militares de comunicaciones y de desarrollar las armas antisatélite.

BASES

Negociaciones greco-americanas. — Las negociaciones entre Grecia y Norteamérica acerca de las bases de esta nación en territorio griego han vuelto a comenzar a principios del pasado mes de noviembre. Dichas conversaciones se presentan difíciles, ya que el primer ministro heleno ha manifestado que los acuerdos actualmente en vigor tienen un carácter marcadamente colonial, por lo que hay que buscar la fórmula que conduzca a un "status" completamente diferente en lo sucesivo. Asimismo, en medios oficiales de Atenas se señala que el nuevo acuerdo deberá contener una fecha fija para el desmantelamiento de estas bases de usufructo americano, y que las armas nucleares no entran en estas negociaciones. Es sabido que el actual gobierno griego propugna una desnuclearización completa de la zona balcánica.

BUQUES

Crucero "Ticonderoga". — El comité de investigación del organismo norteamericano House Appropriations ha emitido un informe acerca del crucero **Ticonderoga**, prototipo de la clase AE-

GIS de la Marina norteamericana, en el sentido de que dicho buque lleva demasiados pesos altos, lo cual afecta negativamente al consabido "ro menos a" en el sentido de disminuir su estabilidad. La Marina de los Estados Unidos ha reconocido estos extremos, aunque en términos menores que los señalados en el informe citado, pero que aun así, en estas condiciones, está satisfecha de este buque, ya que la disminución de estabilidad no roza ni con mucho los límites mínimos. En la fotografía, vemos al crucero en cuestión durante el desarrollo de unas pruebas de mar en aguas del golfo de México.



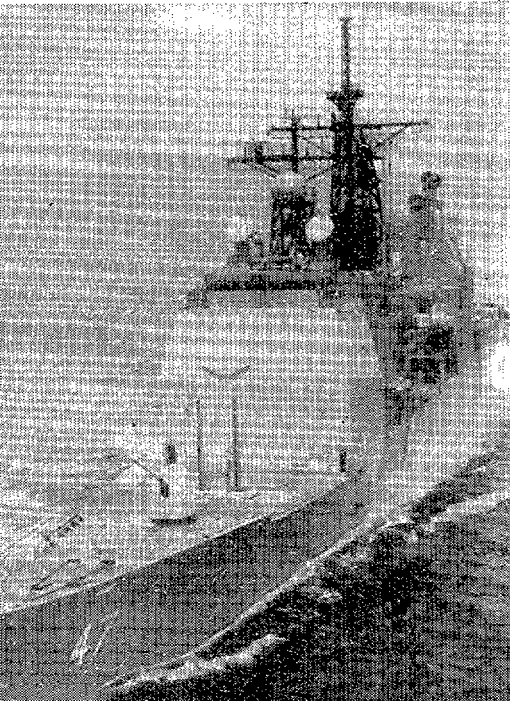
Nombre de portaviones.—La Cámara de Representantes norteamericana ha aprobado recientemente una proposición de ley, según la cual el **CVN-72**, primero de los dos portaviones tipo **Nimitz** que se van a construir a partir de las asignaciones presupuestarias previstas para el año fiscal 83, lleve el nombre de **Hyman G. Rickover**, en honor de este almirante, hijo de un sastre exiliado polaco, que dedicó la mayor parte de su vida profesional a la realización de la propulsión naval nuclear, iniciada con el, ya pieza de museo, submarino **Nautilus**.



Modernización de un acorazado.—Siguiendo con el plan previsto de modernización de los viejos acorazados norteamericanos, ahora le ha tocado el turno al **Iowa (BB-61)**, que tras una estancia en dique, entrará a primeros de enero próximo en gran carena para su modernización y reacondicionamiento.



Aerodeslizador económico. — Acaba de realizar satisfactoriamente sus pruebas el primer aerodeslizador del mundo propulsado por motores diesel. Se trata de un prototipo inglés, de 80 plazas, y al parecer representa un progreso importante en el diseño de esta cla-



se de embarcaciones, ya que el resultado de la tecnología moderna empleada en los buques de cualquier tamaño que prestan sus servicios en el canal de la Mancha se ha aplicado con gran éxito y escaso coste a estos aerodeslizadores.



Nuevo tipo de petrolero.—En los astilleros de la Unión Soviética se ha empezado a producir en serie un nuevo tipo de buque petrolero. Estos barcos llevan un doble casco: el exterior contiene al otro interior con una serie de tanques (14 para un desplazamiento de 65.000 Tm.) para cuatro tipos de combustible líquido. Según sus constructores, este sistema evita por completo el derramamiento de petróleo en la mar como consecuencia de un accidente, y un dispositivo especial, constantemente en funcionamiento, evita, asimismo, la descarga de agua contaminada. Su velocidad es de 16 nudos y están automatizados para toda clase de operaciones. La tripulación es de 32 personas.

COMBUSTIBLES

Ahorro de combustible.—Con un producto emulsionado que permite emplear una mezcla de agua y petróleo

en los motores diesel marinos, se han logrado resultados satisfactorios con un ahorro de combustible del 4 al 5 por 100. Este producto, conocido como "Unidad Emulsa", ha sido probado por el departamento de Tecnología naval de la Universidad de Newcastle, en Inglaterra.



Reducción de primas.—El mes pasado señalábamos en esta Sección el aumento de las primas del seguro para los buques petroleros que cargaban crudo en la terminal petrolífera de la isla de Kharg, en el golfo Pérsico, debido al riesgo que entrañaba aquella zona por los bombardeos a que la sometían los aviones iraquíes, pero últimamente, y debido a la abundancia de tonelaje petrolero con relación a la demanda existente en estos momentos en el área de Oriente Medio, están disminuyendo los tipos de fletes en este sector, y, en consecuencia, los aseguradores marítimos han procedido a una reducción de la prima del seguro por riesgo de guerra en aquella zona.

CONTAMINACION

Contaminación en Huelva.— A finales del último verano cundió la alarma en las costas onubenses. concretamente



en las playas del coto de Doñana, ante la presencia de una considerable marea negra, cuyo origen se debió, probablemente, a los vertidos de petroleos al limpiar sus tanques. En la fotografía, puede apreciarse el lamentable estado en que han quedado dichas playas, cuya limpieza es lenta y difícil, con los consiguientes efectos nocivos para la vida animal.

COMUNICACIONES

Avances tecnológicos. — La NASA está terminando de poner a punto un nuevo satélite de comunicaciones, cuyo diseño artístico vemos en la fotografía. En el cuerpo central se pueden acomodar múltiples alimentadores de antenas, y lleva un microprocesador para el control de la amplitud y fase de

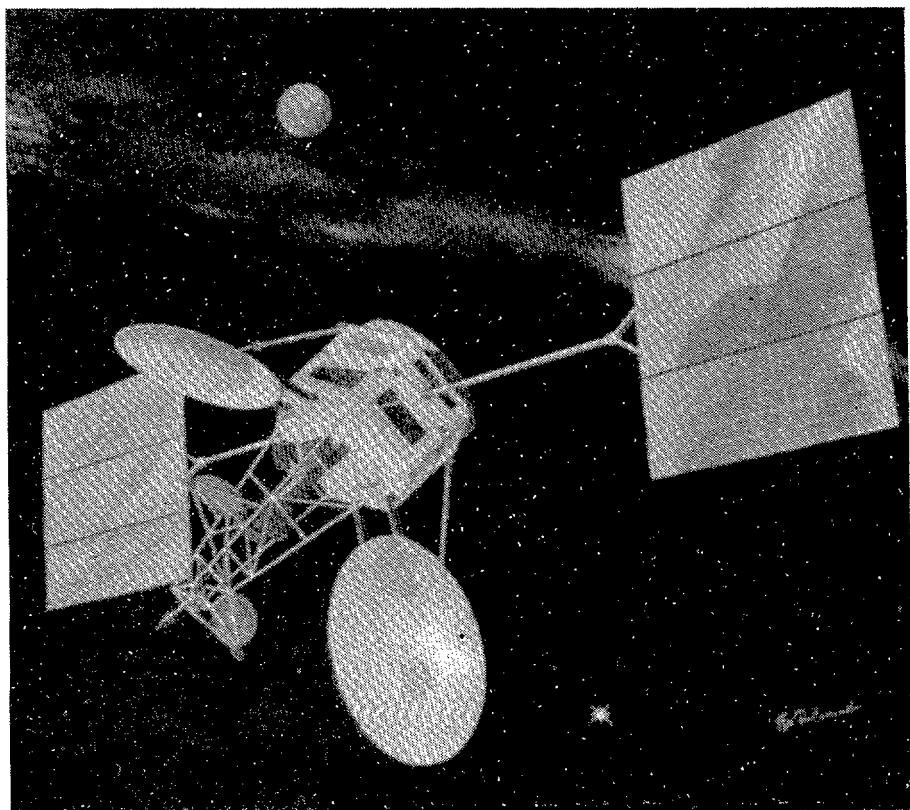
estos alimentadores que permitirán una amplia gama de posibilidades de comunicaciones en un extenso espectro de diversas frecuencias, según la necesidad de cada circunstancia.



Proyección criptográfica.—La empresa Marconi va a desarrollar un sistema de criptografía denominado **Macrypmux**, que suministrará protección a las comunicaciones mediante ordenadores y a los equipos móviles militares de radio, codificando la información en forma tal que prácticamente no podrá ser captada por extraños.



Posición de buques en peligro.—En el próximo año se van a realizar en-



sayos con radiofaros indicadores de posición, a través de un satélite espacial, para señalar automáticamente la posición de los buques que se encuentren en peligro. La Organización Internacional de Satélites Marítimos (INMARSAT, en sus siglas inglesas) estudia la posibilidad de utilizar dichos radiofaros a través de su red de satélites marítimos.



Sustitución de cables telefónicos.—Según leemos en la publicación "Informe Económico", se está experimentando con éxito un nuevo método de sustitución de cables telefónicos. En términos sencillos, el método consiste en bombear oxígeno en la tubería metálica que rodea el aislamiento. Después se pone el oxígeno en ignición, se quema el aislamiento, y pueden sacarse los cables de cobre. Todo lo que queda es un tubo vacío en el cual pueden introducirse los nuevos cables, y esta operación puede llevarse a cabo al mismo tiempo que se extraen los cables antiguos.



Incremento de las interferencias.—Los científicos tratan de localizar el origen de las radiointerferencias en los barcos. Los mensajes a tierra se ven crecientemente interferidos por los ruidos de una gran variedad de dispositivos electrónicos empleados actualmente a bordo, como computadoras, radares sofisticados, sondadores e incluso hornos de microondas. No cabe duda que estas interferencias podrían ser muy graves en el caso de una llamada de urgencia, y por este motivo, la Unión Internacional de Telecomunicaciones, con sede en Ginebra, ha interesado de la Universidad de Kent que lleve a cabo estas investigaciones para paliar en lo posible este aumento de las interferencias, ya que el año pasado se efectuó un estudio previo que indicó la factibilidad de resolver el problema, y ahora se ha iniciado una etapa de dos años que tal vez permita mejorar radicalmente las radiocomunicaciones.

CONFERENCIAS

En la Liga Naval americana.—Días pasados, el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada pronunció una conferencia en un hotel de Madrid con motivo de la reunión anual de la Liga Naval americana. El almirante Suanzes fue presentado por el presidente de la Liga Naval americana, Mr. Brown. La conferencia, que tenía por título "Conciencia Marítima", fue seguida con gran atención e interés por todos los asistentes. En ella se hizo una revisión histórica del papel que España desempeñó en el concierto mundial de naciones, llegando a la conclusión de que la geografía es el factor determinante en su proceso histórico. Más adelante afirmó que en la protección del patrimonio marítimo de España, la Armada juega un papel primordial. Por ello, nuestra Patria está obligada a crear el "poder naval" necesario y suficiente capaz de preservarlo de toda amenaza. Finalmente, se refirió al desinteresado empeño de las Ligas Navales en arraigar la conciencia marítima.

A continuación, se desarrolló un animado coloquio entre los asistentes y el conferenciante, que puso de manifiesto el interés de los concurrentes por los asuntos navales y con especial referencia a los temas marítimos españoles.

C.



Eje Baleares-Estrecho-Canarias.—Con este título genérico, el general Munnilla, secretario general para Asuntos de Política de Defensa, SEGENPOL, pronunció una magistral conferencia en el Aula Militar de Cultura de Cádiz.

El conferenciante dividió su disertación en tres partes fundamentales. En la primera hizo una amplia introducción general, tocando como tema principal el de España antes y después de nuestro ingreso en la OTAN y los problemas respectivos de seguridad. En la segunda parte abordó el tema principal, haciendo una detenida exposición de lo que es en realidad dicho eje, como un colosal y ancho espesón que

ensarta y une a los distintos espacios que componen España, y que constituye, asimismo, como una falla estratégica entre el mundo europeo y el africano.

La tercera parte constituyó un núcleo de consecuencias y conclusiones, afirmando que la concepción político-estratégica del eje debería quedar corroborada en la existencia de las correspondientes bases y asignación de fuerzas necesarias para darle la debida realidad.

CONMEMORACIONES

Día Nacional del Mar.—De todos los actos celebrados con motivo del Día Nacional del Mar han tenido especial relieve los acaecidos en las ciudades de Palencia, Soria, Logroño y Santander, participando unidades de la Armada en diversas actividades, entre las que destacan los ejercicios de salvamento de naufragos en el río Carrión, en Palencia, y a cargo de helicópteros de la Flotilla de Aeronaves y un equipo de

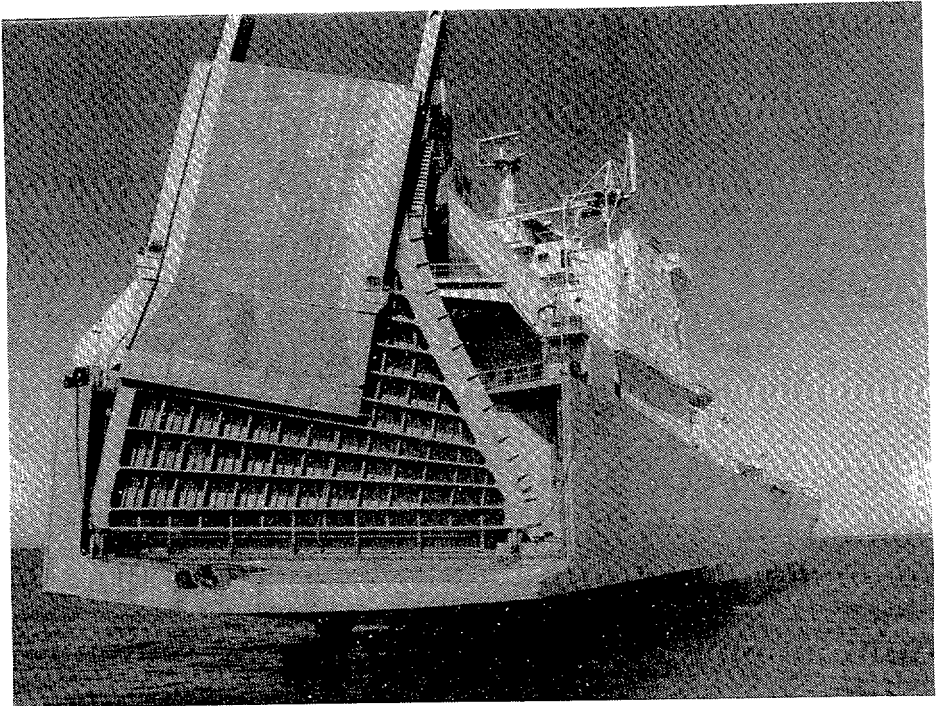
la Unidad de Operaciones Especiales del Tercio de Armada.

Asimismo, tuvo lugar en aguas santanderinas la operación "Bautismo del Mar", con una salida a la mar con escolares de las provincias antes mencionadas a bordo de los buques **Lepanto, Marqués de la Ensenada, Vicente Yáñez Pinzón, Mouro y Cadarso.**

El programa de esta conmemoración nacional se cerró con los actos solemnes de la entrega de la Bandera de Combate, en Santander, al destructor **Marqués de la Ensenada** por la Diputación de La Rioja.

CONSTRUCCION NAVAL

Rampa abatible a popa.—En la bahía gaditana se han realizado las pruebas oficiales de navegación del buque **Poznan**, construido en la factoría de Puerto Real para una naviera polaca. Para conseguir la máxima flexibilidad en



las operaciones de carga y descarga, el buque lleva incorporada una rampa abatible a popa que facilita el acceso desde el muelle. Esta rampa es la de mayor tamaño construida e instalada en buques de características similares, con unas medidas de 50 metros de largo, 12 metros de ancho en la parte más estrecha y 24 metros en la parte de acceso al buque. Esta nueva unidad, de proyecto y tecnología totalmente nacionales, dispone de un alto grado de automatización que le permite disponer de cámara de máquinas desatendida durante la navegación y maniobra del buque, y muy avanzados sistemas auxiliares para navegación, contribuyendo todo ello a que el barco esté en la línea de los más modernos de los de su clase construidos en el mundo. En las pruebas alcanzó la velocidad de 19 nudos.



Entregas a Marinas extranjeras.—

Continuando con los programas de construcción naval militar para el extranjero, han tenido lugar en la factoría de San Fernando (Cádiz) de la Empresa Nacional "Bazán", la puesta a flote del patrullero **Le Vaillant**, para la República del Congo, la entrega del patrullero **El Kinz** para Mauritania y también la entrega del guardacostas **GH-02 Teniente José Azueta** para la Marina mejicana.



La industria china.—Según fuentes de la construcción naval japonesa, la República Popular China está desarrollando una industria de construcciones navales muy competitiva, que pudiera plantear muy pronto problemas en este terreno a la de Corea del Sur, Yugoslavia y Japón. La base de esta competitividad reside en que las condiciones económicas fijadas por China podrían resultar más atractivas que las normas crediticias de aquellos otros países.



Protección del casco.—Una industria japonesa ha desarrollado recientemente una técnica totalmente nueva para

evitar las adherencias de vegetación marina en la obra viva de los buques. En lugar de la pintura antiincrustante empleada hasta ahora, esta nueva técnica consiste en cubrir el casco del buque bajo la flotación con un tipo de plancha de aleación de cobre, utilizando un agente de unión para fijar las planchas de la aleación a las del buque.



Producción naval.—La producción en los seis primeros meses de 1982, medida en tonelaje entregado, ha significado 8,4 millones de TRB. Ello implica un incremento del orden del 14 por 100 con relación a igual período de 1981. Sin embargo, el ritmo de producción se ha desacelerado claramente en los últimos meses como resultado de la implacable crisis que padece actualmente el transporte marítimo internacional.



Posibilidades de Sudáfrica.—El vicealmirante Edwards, de la Marina sudafricana, ha manifestado, durante el acto de entrega de su cargo de comandante en jefe de las Fuerzas Navales al también vicealmirante Putter, que la República de Africa del Sur está en condiciones de construir sus propios submarinos, así como acometer igualmente la construcción de una nueva generación de buques de guerra.

DEFENSA

Reducción de actividades.—El Departamento de Defensa norteamericano ha ordenado a las Fuerzas Aéreas que efectúen un estudio para ver la posibilidad de reducir el número de escuadrones activos de interceptación asignados a la defensa aérea de los Estados Unidos. La misión, o parte de ella, asignada a estas fuerzas podría ser encomendada a las fuerzas de reserva para estas actividades. Ello se debe, entre otras razones, a que el presupuesto dedicado a las fuerzas aéreas tácticas será reducido en una cantidad importante para el año fiscal del 84, aunque no se descarte el dejar las cosas como estaban, a la vista de los re-

sultados de dicho estudio, hecho en colaboración con la Junta de Jefes de Estado Mayor americana y otras agencias del Pentágono.



Presupuesto francés. — El montante global del presupuesto de defensa del vecino país para 1983 asciende a 159 mil millones de francos franceses. El incremento en relación a 1982 es del 10 por 100 en términos reales, y representa el 3,9 por 100 del PIB. La prioridad absoluta en el reparto de esta cantidad corresponde a las fuerzas nucleares, que absorben el 31,6 por 100, con un incremento del 24,6 por 100. La fuerza oceánica estratégica, que representa el elemento esencial de la fuerza nuclear estratégica, es la que va a recibir la mayor aportación de estas cantidades del presupuesto para la realización del misil "M-4" de seis cabezas nucleares, y dentro de este esfuerzo nuclear se incluye también la adquisición de 15 aviones **Mirage 2000**, que a partir de 1988 llevarán el misil "Aire Suelo Medio Alcance" ASMP con carga nuclear táctica.

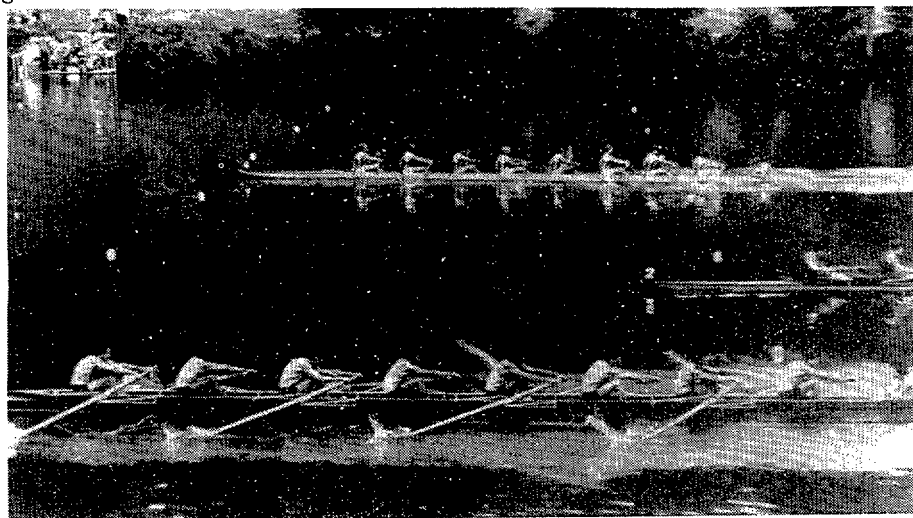
DEPORTES

Campeonato mundial de remo.—En la fotografía podemos apreciar la llegada a la meta en primer lugar del

equipo español de "ocho", seguido por Dinamarca y los Estados Unidos en la segunda repesca del campeonato del mundo de remo que se celebró en la localidad suiza de Lucerna.



Uno más en la maniobra.—En esta simpática fotografía vemos a Su Majestad el Rey Don Juan Carlos echando una mano, como uno más, en la maniobra de atraque del velero olímpico



español **Xhargo IV** en el Club Náutico de Palma de Mallorca.

DERECHO

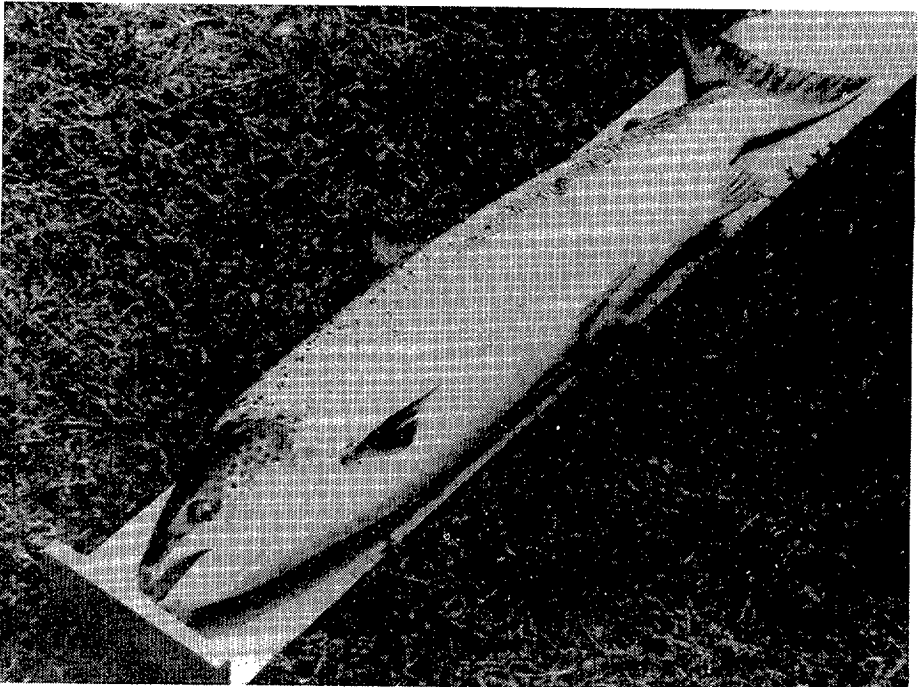
La Ley del Mar y la CEE.—El criterio de la Comisión Europea es que la Comunidad Económica Europea debe de firmar el Tratado sobre la Ley del Mar, si desea tener una participación directa en su aplicación, aunque mantiene el punto de vista de que la normativa del Tratado sobre minería submarina es demasiado restrictiva, si bien, y de todas formas, urge a los países miembros que firmen la Convención y Acta final. Hace tan sólo siete meses que Gran Bretaña, Alemania Occidental e Italia, así como las tres naciones del Benelux, se negaron a firmar el Tratado en la votación general con los demás miembros, concretamente Francia, Dinamarca, Grecia e Irlanda, siendo, por otra parte, Estados Unidos, Israel, Turquía y Venezuela las naciones que votaron en contra del Tratado.

ECOLOGIA

Acción para el Mediterráneo.—Se ha inaugurado oficialmente en Atenas la sede del Plan de Acción para el Mediterráneo (PAM), en el que participan todas las naciones bañadas por sus aguas. Este PAM, que se creó en la Conferencia de Barcelona de 1975, tiene como principales objetivos el luchar contra la contaminación en el "Mare Nostrum" y definir un programa global de desarrollo que incluya todas las actividades relacionadas con este mar. España participa en la financiación de este Plan con una cifra que supone el 12 por 100 del presupuesto total.



El Támesis, saneado.—Como muestra de los buenos resultados obtenidos con el saneamiento de las contaminadas aguas del río Támesis, ofrecemos a nuestros lectores esta fotografía de uno de los primeros salmones que han sido capturados en dicha vía fluvial. Los



salmones han sido introducidos en el río como parte de un proceso de purificación de sus aguas, cuyo programa prevé llegar hasta el centro de Londres. Hasta hace poco, la única fauna del Támesis eran las anguilas, y sus aguas constituían un serio peligro para la salud por el alto grado de contaminación.

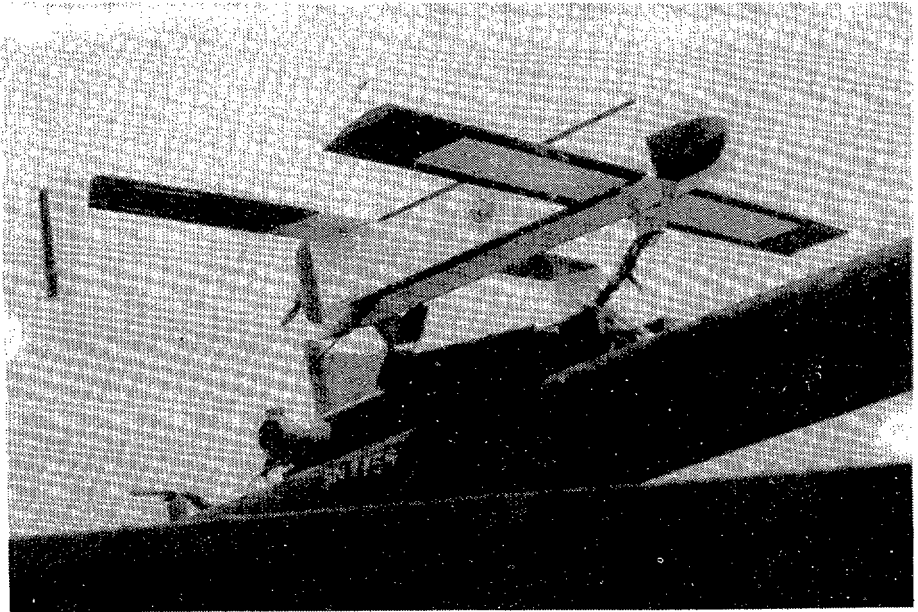
ECONOMIA

Más sanciones americanas.—Los Estados Unidos están aplicando una política de sanciones de todos los órdenes

entre Inglaterra y Bélgica, se están realizando las pruebas de la primera oficina electrónica del mundo, basada en el sistema videoinformativo del mar.



Señuelo de contramedidas.—La Marina americana está efectuando las últimas pruebas de un señuelo de contramedidas electrónicas para ser utilizado por los buques de superficie. El aparato, propulsado por un motor de



en el terreno industrial y comercial. Tras las ya consabidas a determinadas empresas filiales de otras americanas por el tema del gasoducto soviético, ahora la sanción le ha correspondido a la Agencia Internacional de Energía, a la que Washington se niega a abonar el pago de ocho millones de dólares que le adeuda, al denegarse por este organismo los credenciales para la asistencia a Israel.

ELECTRONICA

Sistema videoinformativo.—En un transbordador que presta sus servicios

gasolina, tiene una autonomía de diez horas con una carga de 40 libras de equipo de ECM y va dotado con un TACAN apropiado que permite al buque lanzador guiarlo convenientemente para los efectos de decepción.



Computadora obediente. — Hace ya tiempo que las computadoras están funcionando para facilitar el manejo de los buques en todos sus variados aspectos, pero ahora la novedad es que una computadora obedece a la voz humana, según leemos en el Boletín de

Información "ANAVE". Las pruebas se han realizado a bordo del buque **Kinokawa**, de 180.000 TPM, en los astilleros japoneses de Sumisoto.

ESTRATEGIA

Euromisiles en Alemania.—Según la revista alemana "Stern", han comenzado ya los trabajos de infraestructura para el establecimiento de una base de misiles **Cruise**, de cabeza nuclear, en la región de Renania-Palatinado.

Como es sabido, y de acuerdo con la doble decisión de la OTAN de diciembre de 1979, serán desplegados 96 misiles en el territorio germano, distribuidos en 24 bases móviles, salvo que las negociaciones INF de Ginebra lleguen a un acuerdo que aconseje la modificación de este despliegue. La construcción de esta base costará unos 200 millones de dólares, y una vez operativa albergaría a 1.500 técnicos con sus familias.



Reforzamiento en Extremo Oriente. Los Estados Unidos han anunciado su intención de basar 50 aviones **F-16** en las distintas bases japonesas con objeto de contrarrestar lo que califican de creciente amenaza soviética en el mar del Japón, y, al parecer, Tokio ha accedido favorablemente esta medida.



El pensamiento japonés.—En el transcurso de la reunión acerca del concepto de estrategia global, celebrada en el Foreign Affairs Research Institute de Londres, el delegado o representante japonés en dicha asamblea, general Shigato Nagano, manifestó que su país proclamaba fundamentalmente el concepto de paz, y ello implica el ser un creador de dicha paz, para lo cual ha de cooperar con los Estados Unidos en condiciones de igualdad, y no solamente en el terreno económico, sino también en los campos político y militar.

El pasado y el futuro.—El Instituto de Investigaciones de Asuntos Exteriores de Londres acaba de publicar un interesantísimo documento titulado "La campaña de las Malvinas", en el que se establece, a partir de análisis serios, que ha llegado la hora de la lucha de los misiles de ataque contra los misiles encargados de neutralizarlos. Estudia, asimismo, la campaña israelí en el Líbano, y concluye en el sentido de que la campaña de las Malvinas, a pesar de su eficacia, es la lección militar del pasado. La israelí, por el contrario, con el material electrónico de la última generación, constituye el mensaje del futuro para los mandos militares, y todo ello con la superioridad del material occidental —especialmente norteamericano— sobre el cedido por la Unión Soviética a sus países amigos. En definitiva, y cara a un futuro que ya es presente, el empleo de los misiles replantea la estrategia bélica convencional.

EXPOSICIONES

Exposición pictórica.—Desde el 21 de octubre al 4 de noviembre pasados, el teniente coronel de Intendencia de la Armada José Luis Muro Fernández expuso su obra pictórica en la Sala de Exposiciones de la agencia "Efe" en Madrid. Al acto de inauguración asistieron el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, el vicealmirante director del Instituto de Historia y Cultura Naval y el director de la agencia "Efe", don Luis M. Anson, quien en la reseña de presentación de su exposición definió perfectamente al pintor, afirmando que José Luis Muro tiene oficio, sensibilidad y fuerza artística.

Ilustra esta noticia la fotografía superior de la página siguiente.

C.

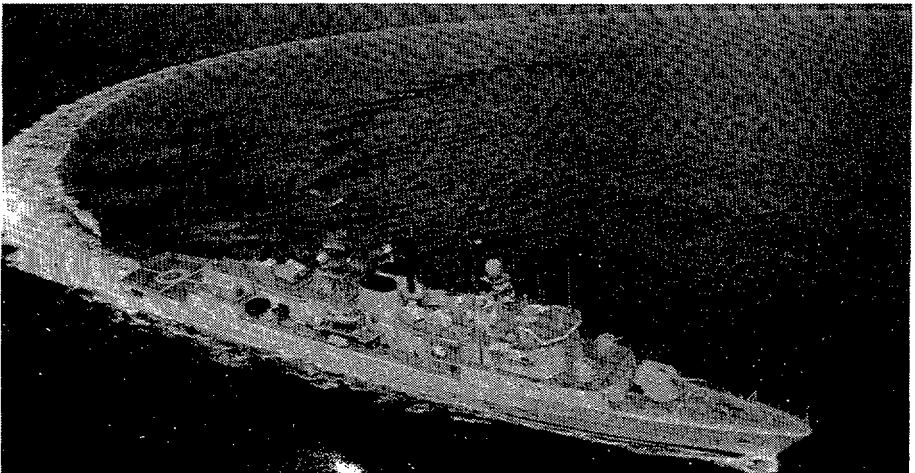
FLOTAS

Equilibrio greco-turco.—Con la reciente adquisición en los Países Bajos de dos fragatas tipo **Kortenaer**, Grecia ha roto a su favor el equilibrio naval que la OTAN se esfuerza en que mantenga con Turquía, la cual ha respon-



dido a esta medida griega confirmando su intención de encargar cuatro fragatas del tipo "MEKO" a Alemania Federal, que suministrará las dos primeras unidades, siendo construidas las otras dos en astilleros turcos con la ayuda técnica alemana. La principal dificultad de esta última adquisición radicaba en el problema financiero, pero

ello ha sido resuelto gracias a dos préstamos, uno americano de 180 millones de dólares —como parte del crédito de 800 millones de dólares a las Fuerzas Armadas turcas para renovación de su material— y otro préstamo alemán de 600 millones de marcos. En la fotografía, reproducimos a una unidad del tipo "MEKO".



Plan quinquenal americano.—Al mismo tiempo que el secretario de Defensa norteamericano presentó el presupuesto de su Departamento a la consideración del Congreso, correspondiente al año fiscal 83 (FY-83), propuso un plan quinquenal referido a las Fuerzas Navales, que esquematizamos a continuación:

FY-83	Unidades(tipo)	FY-84	FY-85	FY-86	FY-87
2	CVN Nimitz	—	—	—	—
2	SSBN Ohio	1	1	1	1
2	SSN	—	—	—	—
—	Los Angeles	3	4	4	4
—	CGN AEGIS	—	—	—	1
—	DDG-51	—	1	—	3
—	DDG	—	—	—	—
—	Spruance	—	—	2	1
2	FFG	2	2	3	3
4	MCM	4	5	—	—
—	MCM (nuevo tipo)	1	—	5	5
1	LSD-41	1	2	2	2
—	LHD	1	—	—	1

HOMENAJES

Almirante Gener Cuadrado.—En los salones del Club Naval de San Fernando, Cádiz, y como acto principal de la Fiesta de la Poesía y el Arte, tuvo lugar un homenaje nacional literario al

almirante don Eduardo Gener Cuadrado, acto que estuvo presidido por el capitán general de la Zona Marítima del Estrecho en representación de Su Majestad el Rey Don Juan Carlos, y al que asistieron todas las autoridades locales, tanto civiles como militares, así como centenares de personas pertenecientes a los más diversos estamentos sociales del área de la bahía gaditana.



Medalla del trimilenario gaditano.—El alcalde de Cádiz ha hecho entrega de la medalla del trimilenario de la ciudad al capitán general de la Zona Marítima del Estrecho, almirante Franco y González-Llanos, en su despacho oficial, como reconocimiento a la colaboración prestada por la Armada en el acondicionamiento de los llamados terrenos de la Telegrafía sin hilos.

INCIDENTES

El submarino intruso.—Por segunda vez en poco tiempo, un submarino ha vulnerado las aguas jurisdiccionales de Suecia, aunque esta vez no ha podido ser identificado y localizado, pese a ha-



ber sido detectado en una ensenada próxima a la base naval de Musko. En la fotografía podemos apreciar un momento de la continuada operación de búsqueda aeronaval que han realizado diversas unidades suecas, sin resultados positivos.

MARINA MERCANTE

Más cargueros amarrados.—El tonelaje mercantil mundial amarrado ha alcanzado una nueva cota de 65 millones de TPM en los últimos meses, como consecuencia de la recesión que sigue atravesando este sector. A la cabeza de las naciones, cuya flota se ve afectada por este aumento negativo, figura Liberia, siendo las cifras de España de 860.000 TPM.



El sector naviero.—Los expertos en la materia señalan que, al parecer, empiezan a vislumbrarse ciertos indicios de que hacia finales de 1984 el mercado marítimo internacional alcanzará una consolidación y recuperación sustancial, dadas las perspectivas de mejoras que se presentan para el año próximo, si bien el tonelaje amarrado a que hemos hecho referencia anteriormente seguirá por el momento una curva descendente, sin que pueda precisarse cuándo tocará fondo.



Situación española.—La grave crisis que afecta a las flotas mercantes mundiales también ha producido un serio impacto en la Marina Mercante española, que ha solicitado del Gobierno las medidas que puedan aliviar la presión financiera a que se halla sometida, como es, entre otras, la remodelación de los vencimientos de crédito a la construcción naval. En conjunto, la flota mercante arrastra una deuda a largo plazo que se aproxima a los 200 mil millones de pesetas, debiendo de hacer frente a unos vencimientos anuales del orden de los 30 mil millones de pesetas, que hoy por hoy no se pueden

atender dada la baja cotización de los fletes.

En estas circunstancias, hay que tener en cuenta que actualmente el número de buques amarrados se aproxima a los cien, con cerca de un millón de toneladas de peso muerto —exactamente, 860.000 TPM— y existe la posibilidad de la presentación de suspensión de pagos en algunas empresas navieras.



La cuarta arma de la Defensa.—El Consejo General de Armadores Británicos (GCBS) ha calificado en su informe anual a la flota mercante como la cuarta arma de la defensa nacional, que señala la importancia estratégica capital de la flota mercante para una nación con acusados intereses marítimos, como es el caso de la Gran Bretaña, todo ello demostrado recientemente en el Atlántico meridional. En consecuencia, se hace preciso, según reza dicho informe, el mantener una flota adecuada en dimensión, edad y condición, capaz de dar respuesta a las necesidades de suministro y comercio del país y de apoyo a las tareas de la defensa nacional.

MISILES

Más misiles "SS-20".—Los servicios de inteligencia militar norteamericanos han hecho público que, según se desprende del estudio de fotografías tomadas por satélites, la Unión Soviética ha desplegado más unidades misilísticas del SS-20 en tres nuevos silos concretamente, cada uno de los cuales contiene nueve lanzadores móviles de dicho misil, que llevan cada uno tres cabezas para blancos distintos. Todo ello contabiliza un despliegue de 324 unidades lanzadoras en Europa del SS-20, y va en contra de las últimas declaraciones de los dirigentes soviéticos en el sentido de que detendrían la construcción de nuevas bases de lanzamiento, como medida de buena voluntad con vistas a la conferencia de Ginebra sobre INF.

Pruebas del "M-4".—La Marina francesa ha efectuado ya las primeras pruebas del lanzamiento en inmersión del nuevo misil M-4, con el que serán dotados los submarinos nucleares **L'Inflexible**. Este misil de pruebas fue lanzado desde el submarino experimental **Gymnote**. Se trata de un misil de tres etapas con un alcance superior a los 4.000 kilómetros, transportando una carga de seis cabezas, particularmente "duras", para poder rechazar las contramedidas adversarias. Cada una de sus cabezas tiene una potencia de 150 KT.

Comparándolo con el M-20, que es el que llevan los submarinos **Le Redoutable**, éste sólo tiene una cabeza, aunque de magnitud megatónica.



Lanzamiento de un "Otomat".—Hace poco la Marina italiana efectuó una serie de pruebas de lanzamiento del misil **Otomat** en su polígono de Salto di Quira. Durante la última prueba, un helicóptero **AB-212**, equipado con sistema de modificación del rumbo del misil durante el vuelo, realizó la búsqueda y descubierta del blanco, manteniéndolo bajo control.

Mientras éste seguía a la vista de la aeronave, el buque lanzador, sin variar su rumbo, lanzó el misil a una velocidad de 18 nudos y a una distancia de unas 42 millas del pequeño buque utilizado como blanco. Siguiendo las instrucciones del lanzador, el misil modificó dos veces su rumbo; la primera vez inmediatamente después de abandonar la rampa de lanzamiento, y la segunda en las proximidades del helicóptero asistente, a una distancia de 23 millas del buque lanzador. En la última fase de su recorrido, el misil fue autoguiado por su propio sistema de seguimiento, alcanzando al blanco con toda exactitud.



Nuevo misil antibuque. — En Gran Bretaña ha comenzado el proceso de

producción del misil **Sea Eagle**, que constituye una nueva generación en la gama de los misiles antibuque. El desarrollo de dicha arma comenzó en 1979, y ha respondido satisfactoriamente a todas las pruebas efectuadas. El **Sea Eagle** es el primer misil "pensante" diseñado en el Reino Unido, ya que lleva un microprocesador para realizar los distintos programas que puedan introducirsele.



Lanzamiento chino.—China ha lanzado con éxito su primer misil balístico, de características desconocidas, con lo que ingresa potencialmente en el denominado "Club de los Cuatro".



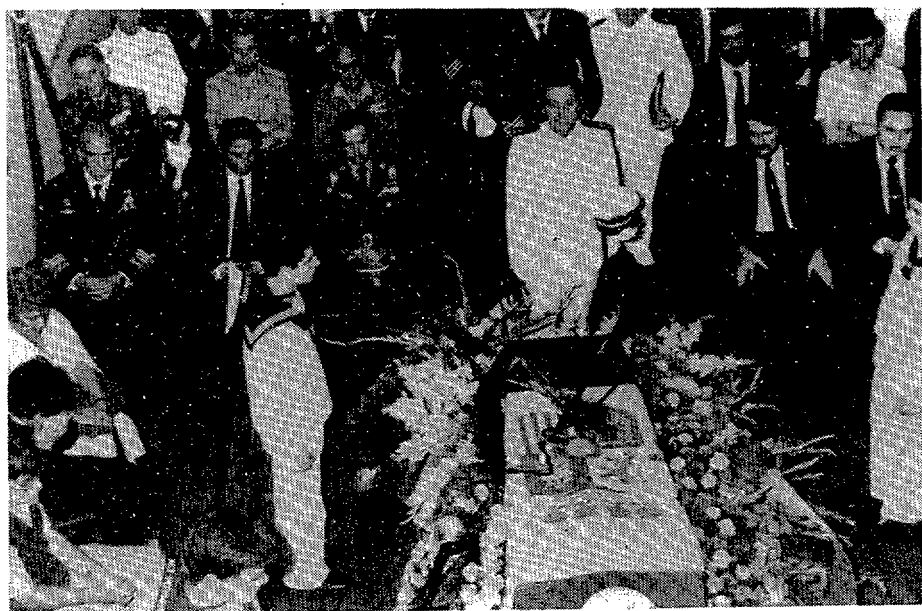
Pruebas del HVM.—Se han efectuado en Norteamérica las primeras pruebas del HVM, **HiperVelocity Missile**, destinado al ataque de helicópteros, carros, vehículos blindados e incluso embarcaciones menores, como patrulleros y dragaminas. Se trata de un misil barato y lo suficientemente ligero para que un solo avión pueda llevar 20 misiles. La versión definitiva del HVM, que mide 10 centímetros de diámetro y pesa 20 kilos, alcanzará velocidades de hasta siete Mach, siendo guiado hacia su objetivo mediante un laser de CO₂. El dispositivo láserico permitirá guiar simultáneamente de seis a diez misiles hacia blancos distintos.

NAVEGACION

El canal de Panamá.—Para el próximo mes de marzo está prevista una reunión de la Comisión del Canal de Panamá, que entre otros asuntos estudiará la elevación de las tarifas en un 10 por 100.

NECROLOGICAS

Asesinato alevoso.—En las dos fotografías que ilustran esta reseña necrológica vemos un momento del funeral



de "corpore insepulto" celebrado en la Comandancia Militar de Marina de Bilbao por el eterno descanso del alma del brigada don Emilio Fernández Arias, cobarde y alevosamente asesinado por los sicarios terroristas de la ETA. La triste ceremonia religiosa

estuvo presidida por el ministro de Defensa, almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, capitán general de la VI Región Militar y comandante militar de Marina.

En la otra fotografía se recoge el instante en que el féretro que conte-



nia los restos del infortunado brigada, es llevado hasta el nicho del cementerio parroquial de Bruicedo, Fonsagrada, Lugo, en donde había nacido.



Coronel Doval Iglesias. — Recientemente falleció en El Ferrol del Caudillo el coronel de Infantería de Marina don Ramón Doval Iglesias, redactor de esta "Revista" en su calidad de coautor del "Marinograma", junto con el también coronel Blanco; de ahí el nombre de DOBLAN. Compañeros y colaboradores de esta "Revista" lamentamos la pérdida del amigo y nos unimos al dolor de sus familiares.

Pese a su fallecimiento, el "Marinograma" seguirá figurando en la sección de "Pasatiempos" elaborado por Rafael Blanco, que desea mantener aquí la presencia y recuerdo de su amigo Ramón Doval.

OCEANOGRAFIA

Recursos submarinos soviéticos.

— Aunque con bastantes reticencias, han comenzado a hacerse públicos algunos detalles del gigantesco plan soviético de exploración y explotación de los recursos de su lecho marino durante lo que queda de siglo. Como parte de dicho plan se ha firmado en Moscú un contrato con el gobierno polaco para el suministro de nueve buques de exploración geofísica a partir de 1985.



Riqueza atlántica.—Según un informe redactado por un grupo de expertos norteamericanos, una profunda capa que contiene manganeso, cobalto y níquel cubre cientos de millas cuadradas del fondo del Atlántico frente a la costa americana, desde Carolina del Sur a los límites septentrionales de Florida, y en algunas partes, a menos de 200 millas de la costa. Hasta ahora se había previsto la existencia de tal riqueza, pero no había sido confirmada. El gobierno norteamericano tiene el proyecto de asignar concesio-

nes de exploración de esta zona el próximo año de 1983.

OTAN

Problemas de la Alianza.—En una conferencia pronunciada en Bruselas, el profesor Sonnenfeldt, uno de los grandes teóricos de las relaciones Este-Oeste, afirmó que actualmente gravitan cinco grandes problemas sobre la OTAN:

- Un nuevo consenso en las relaciones Este-Oeste basado en una política de fuerza militar combinada con un continuo diálogo con el Este.
- Política militar, referida al aspecto nuclear.
- La división "contra natura" de Europa.
- La política económica cara a la URSS es actualmente confusa, y no se basa en consideraciones estratégicas.
- Es preciso un reparto de cometidos y misiones más consciente y más claro, pues no es lógico que los Estados Unidos asuman el papel en pleno de la defensa europea y los demás aliados se unan a ellos solamente en el aspecto político.



Dificultades noruegas.—En el transcurso de una conferencia de Prensa, el primer ministro noruego ha señalado que en el Parlamento está teniendo lugar, por parte de la oposición, una fuerte respuesta a la aportación noruega —más de tres millones de coronas— para la construcción de la infraestructura correspondiente al despliegue de misiles de alcance medio, de acuerdo con la decisión de la OTAN en diciembre de 1979.

El motivo de esta contestación estriba en el argumento de la oposición en el sentido de que antes de seguir adelante en estos trabajos, habría que esperar a los resultados de las conversaciones INF de Ginebra, ya que podría tener resultados positivos que desaconsejasen este despliegue de misiles.

Simpósio OTAN "C-3".—Las limitaciones sin precedentes de los fondos disponibles amenazan con desvirtuar los esfuerzos que se realizan para mejorar los sistemas "C-3" de la OTAN, según ha manifestado el secretario general de la Alianza, Joseph Luns, en un discurso pronunciado en la reunión de la AFCEA (Armed Forces Communications and Electronics Association), que tuvo lugar en Bruselas a finales del pasado octubre para tratar de este tema sobre los conceptos de mando, control y comunicaciones. El señor Luns señaló igualmente que los expertos occidentales se muestran preocupados ante el hecho de que el bloque comunista está efectuando grandes progresos en este terreno del "C-3", tanto en su aspecto cualitativo como cuantitativo, mientras que los sistemas occidentales, de seguir las cosas así, no podrán seguir este ritmo y pronto quedarán por detrás de los soviéticos.



Estrategia OTAN y global.—Mientras que se está tratando de armonizar la estrategia general de la OTAN con la global norteamericana, dos escritores americanos, Record y Hanks, miembros del Foreign Policy Analysis Institute, acaban de publicar un interesante libro, "US Strategy at the Crossroad", en el que propugnan la retirada de las fuerzas terrestres americanas de Europa y una asunción por parte de los Estados Unidos hacia una estrategia eminentemente naval y aérea.

Según esta teoría, los Estados Unidos deberían retirar sus fuerzas terrestres de Europa, salvo las necesarias en el contexto de fuerzas nucleares de teatro (INF), es decir, unos 60.000 hombres, ya que la presencia de estas armas y estas tropas bastaría para asegurar la conexión entre Norteamérica y Europa occidental y constituiría a la vez un suficiente elemento de disuasión, y, por supuesto, los Estados Unidos no abandonarían ni su participación en la OTAN ni su alianza o compromiso en Europa. Así las cosas, Norteamérica debería volver hacia una estrategia que les resulta más natural y tradicional, basada en el poder naval y aéreo.

Nuevo jefe del Comité Militar.—El Comité Militar de la OTAN (NAMILCO) ha elegido como nuevo jefe o presidente del mismo al general holandés Cornelis De Jager, el cual relevará en este cargo al actual jefe, el almirante Falls, de la Marina canadiense.



Los mandos en el Egeo.—El llamado "Plan Rogers" para la reintegración completa de Grecia a la organización militar de la Alianza se encuentra congelado por razones de competencia. Este plan comporta ciertas modificaciones de la estrategia de mando en la región, ya que habrá que establecer, por razones estratégicas, una base de la OTAN en Larissa, y ello plantea problemas del control operativo de los espacios naval y aéreo del Egeo. El "plan Rogers" preveía el desglose del antiguo mando de Izmir en dos mandos separados: el de Izmir, propiamente dicho, bajo la autoridad turca, y el otro en Larissa, bajo autoridad griega; pero para ello es preciso que los dos conflictivos aliados del flanco sudoriental de la Alianza se pongan previamente de acuerdo sobre el reparto respectivo del control en esta importante región, punto muy vulnerable a la penetración soviética para el envolvimento de Europa por su parte más débil.

PEDAGOGIA

Centro de Estudios del Mar.—El "Boletín Oficial del Estado" ha publicado los reales decretos que regulan la creación de los estudios de Ciencias del Mar con carácter universitario, y la implantación de un Centro Universitario Superior para estos estudios en la Universidad Politécnica de Las Palmas. Según estos textos, los estudios de Ciencias del Mar se configuran como estudios universitarios y las Universidades podrán optar, alternativamente, por la implantación de los estudios en los tres ciclos que componen la educación universitaria o por la creación de Institutos Universitarios de Investigación o Escuelas de Especialización Profesional dentro de las actividades del tercer ciclo.

POLITICA

Arabes e israelitas.—Con lo acordado en la última cumbre árabe de Fez, el mundo árabe procede a un reconocimiento de Israel dentro de los límites anteriores a 1967, a cambio de la creación de un Estado palestino, solicitándose del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas que establezca las necesarias garantías al respecto, incluido el Estado palestino independiente.

PUERTOS

Cambio de denominación en Chile.—Mediante la resolución correspondiente, la Dirección del Instituto Hidrográfico de la Armada de Chile ha dado el nombre de "Puerto del Hambre" a la actual Bahía Buena, que fue el emplazamiento, siglos atrás, de la población española Ciudad del Rey Don Felipe. Tal denominación, Puerto del Hambre, la llevaba indebidamente, según el criterio chileno, la bahía de San Juan desde hace mucho tiempo, por obra de los navegantes ingleses, creyéndola el paraje de la fundación de Sarmiento. La misma resolución que hemos citado le asigna a esta bahía el nombre de "Puerto de San Juan de la Posesión", que le diera el insigne piloto español durante su primer viaje a la zona del estrecho de Magallanes. Con esta medida se hace así un justo reconocimiento cartográfico que permite poner las cosas en su verdadero lugar histórico, según manifiesta en atenta carta a esta "Revista" el capitán de navío de la Armada chilena don Mateo Martinié.

RECOMPENSAS

Distinción a una religiosa.—En el salón de actos del Hospital de San Carlos, el capitán general de la Zona Marítima del Estrecho impuso la Cruz del Mérito Naval, con distintivo blanco, a sor Teresa Esquiroz Sarues, religiosa de las Hermanas de San Vicente de Paúl, que lleva más de cuarenta años en dicho centro hospitalario, en una abnegada y ejemplar labor. A la llegada del almirante Franco y González-



Llanos, su esposa, en nombre de las esposas del personal de las Fuerzas Armadas, hizo entrega a sor Teresa de un ramo de flores, a la que posteriormente le fue impuesta la Cruz que le ha sido concedida, momento que refleja la fotografía.



En la Embajada brasileña.—Días pasados tuvo lugar en la Embajada del Brasil el acto de imposición de condecoraciones al capitán de navío Berlín Camuñas, quien durante tres años fue agregado naval a la Embajada de España en Brasilia. Al acto asistieron el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante jefe de la Jurisdicción Central, vicealmirante director del Instituto de Historia y Cultura Naval y otras personalidades. El embajador del Brasil, tras imponer al capitán de navío Berlín la medalla del Mérito Naval y la medalla del Mérito Santos Dumont, le dedicó unas sentidas palabras, poniendo de manifiesto su perfecta inserción en la vida del Brasil, su laboriosidad y dedicación a su desti-

no, todo lo cual le hace merecedor a las recompensas otorgadas. El capitán de navío Berlín contestó con breves palabras, mostrando su profundo agradecimiento a las autoridades brasileñas que le habían hecho el honor de distinguirlo de modo tan singular.

C.

SUBMARINOS

Noruega y Alemania.—El ministerio de Defensa noruego ha aprobado la adquisición de seis submarinos en la República Federal Alemana, que serán construidos por los astilleros Thyssen, con un importe total de 800 millones de marcos.

TECNICA

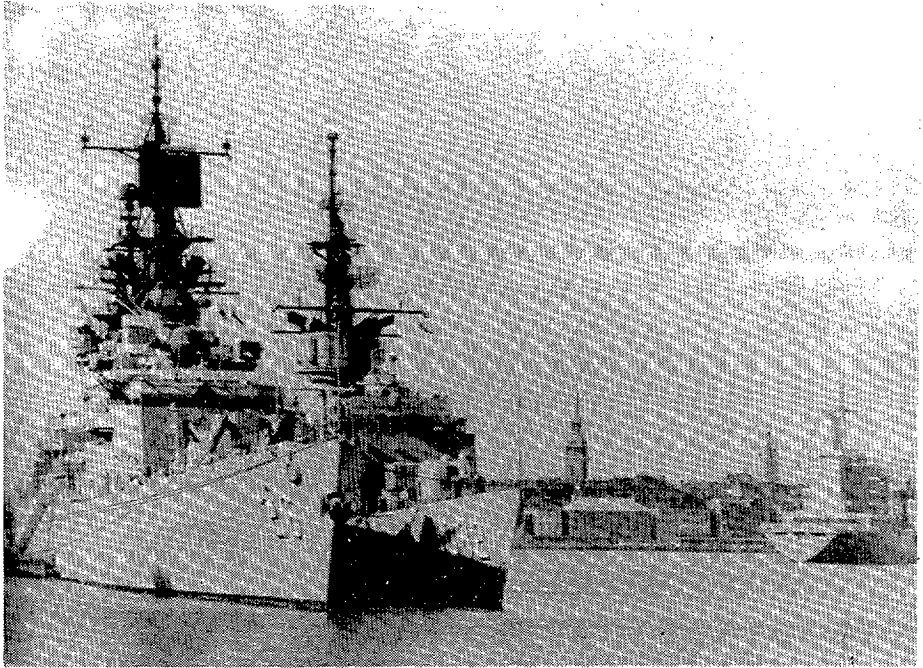
Sonar localizador de naufragios.—El Departamento Hidrográfico británico está utilizando con gran rendimiento un sonar especial para la localización de buques hundidos. Este trabajo localizador consta de dos fases. En la primera, o de exploración, el buque hidrográfico navega a rumbos paralelos separados 300 metros. En estas condiciones, se ha comprobado que la probabilidad de detección es superior a la del sondador lateral. La segunda fase consiste en la clasificación del contacto obtenido, y el sonar proporciona la altura de la "obra muerta" del naufragio por encima del lecho marino, la eslora, la manga y la orientación. El buque puede permanecer entre 200 y 300 metros del naufragio para analizar estos datos. El rendimiento con respecto al sondador lateral es un 30 por 100 superior para este sonar especial durante las dos fases citadas.

Altavoces miniatura.—Una empresa dedicada a la electrónica ha presentado un nuevo tipo de altavoces de 2,54 centímetros, que tienen un espesor de cinco milímetros y son adecuados para utilizarlos en telefonía, así como en una amplia gama de aplicaciones profesionales y semiprofesionales.

Control de armas nucleares.—Investigadores noruegos han desarrollado un sistema para el rápido intercambio mundial de datos sísmicos a través del equipo de telecomunicaciones, sistema éste que puede tener una importancia decisiva en el caso de que se llegue a un futuro acuerdo sobre suspensión de las pruebas nucleares. La finalidad del sistema es la de enviar rápidamente datos sísmicos a cualquier parte del mundo, y permite comparar señales de terremotos en la superficie terrestre con el fin de determinar si se deben a explosiones nucleares.

El túnel España-Marruecos.—La comisión mixta hispano-marroquí, encargada de estudiar las posibilidades de un enlace viario entre España y Africa a través del estrecho de Gibraltar, ha decidido que la solución más adecuada consiste en construir un túnel entre las dos márgenes del Estrecho. El proyecto se centra en construir tres túneles paralelos en forma de S, que contendrían tres vías férreas sobre un trazado total de 47 kilómetros, de los cuales 26 discurrirían bajo el agua y unirían las localidades de Punta Paloma, en España, y Punta Altares, al noroeste de Tánger. Se calcula que estos trabajos durarían unos veinte años y su coste sobrepasaría los mil millones de dólares.

El motor cerámico.—La industria japonesa, con la habilidad y eficacia que la caracteriza, está realizando notables avances en la construcción de los motores de cerámica. Según la empresa japonesa constructora, las cerámicas reforzadas son suficientemente resistentes a los choques, y su rápido enfriamiento las hace ser un material práctico para la fabricación de motores. Además, su vulnerabilidad a las fisuras se puede eliminar mediante un procesado especial del nitruro de silicio, todo lo cual, según los técnicos nipones, permite poder afirmar que nos encontramos en los umbrales de la era de la cerámica para los motores en general.



VISITAS

Una visita conflictiva.—En la fotografía, vemos al destructor **Belkamy** y a la fragata **Montgomery**, ambos de la Marina norteamericana, amarrados en uno de los muelles de Estocolmo. Es de señalar que esta visita ha sido altamente conflictiva, ya que, según las autoridades suecas, se ha confirmado que dichas unidades portan armas nucleares, las cuales están estrictamente prohibidas en el país escandinavo.



SOLUCIÓN AL MARINOGRAMA NUMERO 185

Bien, sé que en la naval dura palestra — perdiste el movimiento de la

mano — izquierda, para gloria de la diestra.

CERVANTES

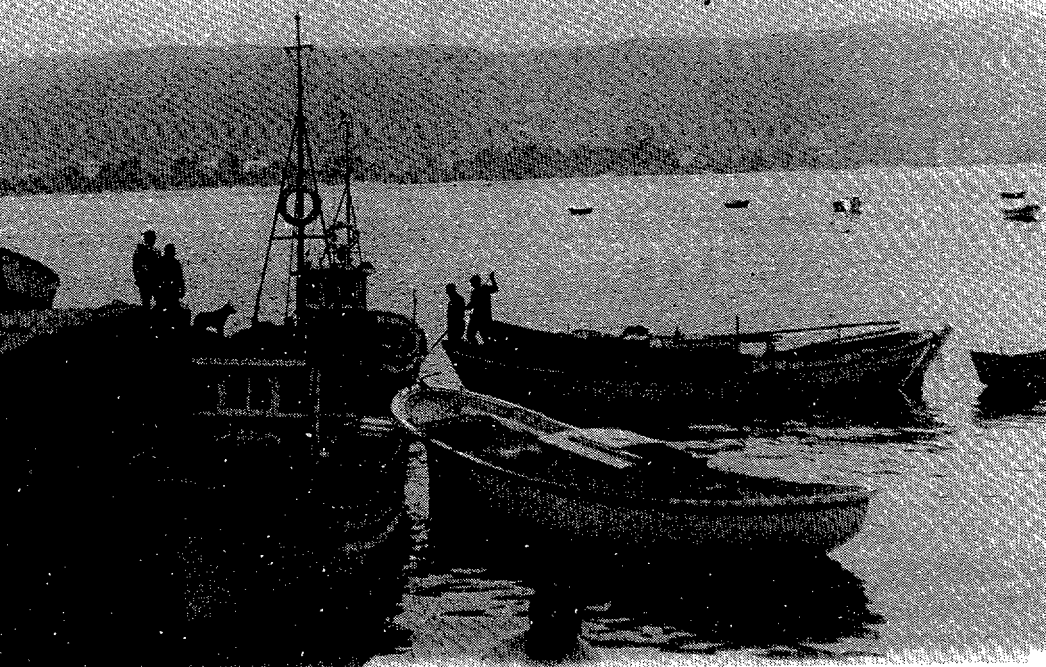
SOLUCION A LA NAUTRAPELIA NUMERO 105

En el **Cadarso**.

SOLUCION AL PAÑOL DE VOCES NUMERO 105

1. Cinético.—2. Alojén. R.—3. Redes. Ro.—4. Asas. Coy.—5. Bol. Boca.—6. Es. Coca.—7. L. Potasa.—8. Avisos. R.—9. Asen. Oc.—10. Alar. Eva.—11. Sor. Irán.—12. Arándano.





"Rincón de Cedeira". Autor: Juan Fernández Pidal.



COMENTARIOS

COMELLAS, José Luis: **Historia Universal** (tomo X). **De las revoluciones al liberalismo**.—Ediciones Universidad de Navarra, S. A. Pamplona, 1982; 434 págs.

Para quienes venimos siguiendo la marcha de esta importante obra, dada a la luz por EUNSA, ha sido una satisfacción ver que el tomo X (sexto de los publicados hasta hoy) se ha confiado a la probada competencia del actual catedrático de la Universidad sevillana José Luis Comellas, alguno de cuyos libros anteriores, como la *Historia de España moderna y contemporánea*, nos dejaron un recuerdo imborrable.

Comellas discurre a lo largo de estas páginas sobre la llamada época de las revoluciones, que va de 1776 a 1830 y que señala con acusadísimo caracteres la transición del viejo al nuevo régimen o, si se prefiere, de las tradicionalmente rotuladas Edad Moderna a la Edad Contemporánea. Al estudio de la emancipación norteamericana como forma de revolución, sigue el relato agudamente crítico y objetivo de la Revolución francesa, así como de sus naturales consecuencias, trascendentes para todos los sistemas del mundo occidental. consecuencias que se centran en el fin de la Monarquía, la Convención, el Terror, Robespierre, el intermedio del Directorio y el largo, dramático y extenso protagonismo de Bonaparte.

La conmoción española de los primeros años del XIX y el movimiento independentista de nuestros territorios ultramarinos, este último tan sugestivo como difícilmente encasillable, tienen aquí una consideración

profunda, inteligente y también entrañable. Son acontecimientos que conforman y reflejan tanto el espíritu de un pueblo como el estilo privativo de una empresa colonizadora, nunca equiparable al que inspiró la gobernación británica de la América septentrional.

Finalmente, Comellas nos introduce en el período de la Restauración, que se inicia con el Congreso de Viena (1815) y termina en 1830, años coincidentes con la eclosión de tres movimientos de notable importancia: liberalismo, nacionalismo y romanticismo. El cambio de mentalidad se radicaliza, el antiguo régimen pierde definitivamente su intangibilidad, y lo que el autor llama "cansancio revolucionario" determinará la búsqueda de la estabilidad, el orden, la concordia y la moderación, sin que ello suponga una vacuna que deje al cuerpo social impotente para posteriores conmociones y contiendas.

Al hilo de los grandes acontecimientos historiados, se nos hace ver aquí cómo el ritmo histórico anterior a la Revolución ya no es el mismo que el de la época postrevolucionaria, mucho más nuestro, más contemporáneo. Las revoluciones trastocan y zarandean el panorama general, lo tiñen con una luz nueva, de tal forma que no pueden pasar inadvertidas en la marcha del desarrollo global de la Humanidad. Ello no significa que deban atribuirse en exclusiva a la Revolución las grandes conquistas sociales, porque en muchos aspectos, como los relativos al centralismo del poder o a la racionalización administrativa, habían sido concebidas e iniciadas al final del antiguo régimen. El respeto a la verdad histórica, pues, hace que José Luis Comellas se zafe de todo género de tópicos generalizadores o de esquemas demasiado simplistas.

Tampoco puede asegurarse que aquellas revoluciones hayan elevado a dogma la absoluta igualdad de derechos civiles y políticos; por el contrario, con gran sentido pragmático separaron las facultades civiles de las políticas para atribuir estas últimas a una burguesía con aptitudes para el gobierno, pero no a ese pueblo llano que más adelante se llamaría proletariado. En todo caso, la nota ideológica esencial del nuevo régimen es el pluralismo, en contraposición con lo absoluto, lo inmutable y lo incontrastable; como su meollo político está en un liberalismo (división de poderes) que desembocaría luego en la democracia.

Este medio siglo largo, robustecedor del poder del Estado, impulsor del liberalismo económico, propulsor de la mayor revolución industrial y mercantil conocida, es la interesante época de transición histórica que José Luis Comellas analiza ahora con maestría poco común.

A. L.



NUÑEZ IGLESIAS, Indalecio, y BLANCO NUÑEZ, José María: **La diversión de Tolón**.—Editorial Naval. Colección "Hombres, Hechos e Ideas". Madrid, 1982; 2 tomos, 759 págs.

En agosto de 1977, la pluma del anterior director de esta REVISTA, comentando el *Coloquio de Brión* del almirante Núñez y el capitán de fra-

gata Fernández Núñez, decía como colofón: *El libro de los Núñez, en fin, no es de los que salen o pueden salir todos los años; porque si bien el amor nunca es demasiado, se nos antoja que sería pedir demasiado amor.*

Al cabo de un lustro, el almirante Núñez, esta vez con ayuda de otro colaborador, nos vuelve a sorprender con una nueva obra, fruto de profunda investigación sobre el hecho de armas acaecido en Tolón a finales del 1793. Admira el esfuerzo y tesón de quien, cumplidas sus bodas de plata con el Almirantazgo, continúa en vanguardia de los publicistas navales.

Notará el lector, tan pronto abra *La diversión de Tolón*, las dudas y cavilaciones de los autores, obligados a clasificar la figura estratégica de Tolón como diversión, cuando pudo haber sido ocasión de segundo frente por acción naval de desembarco, más bien por enésimo frente, que hubo demasiados en la guerra —¿guerra o guerras?— de la primera coalición. O por lo menos, segundo frente de la guerra del Rosellón, admitiendo que los de los Pirineos fueron uno sólo, el catalán, el aragonés y el vascongado.

Pero no pudo ser por falta de fuerzas: Le faltaron a Hood cuando se las pidió a Lángara; le faltaron a Lángara cuando se las pidió a Ricardos; le faltaron a Ricardos para montar la gran ofensiva, proyectada para ocupar todo el Rosellón y ejecutar la victoria en el Languedoc. Los autores, para hacernos penetrar en los teatros operativos, debieron establecer una cronología de la situación de los frentes de los dichos Rosellón y Tolón, pero no lo hicieron. ¿Por qué? Y a la pregunta, contra toda regla crítica, que hacemos a los autores, nos contestan, que no sólo por razón de volumen, a pesar de alcanzar el segundo tomo, no pudieron reducirlo a uno, por temor a verse obligados a esquematizar un panorama estratégico que abarcase a toda la Europa de 1793, lo que demandaría, al menos, un tomo más.

Bien agradecemos las noticias, para nosotros inéditas, de las razones esgrimidas para exonerar a Gravina tres veces, la última de ellas justificada; el incendio de los barcos y almacenes, donde tan importante parte tomaron los españoles, aunque lo nieguen los historiadores; lo peligroso que es luchar en combinado con los ingleses, que no pretendían mandar en Tolón, si no dictar en exclusiva lo que se debe hacer; la responsabilidad de Napoleón Bonaparte en los asesinatos de tantos desgraciados y tantas cosas más, antecedentes válidos de lo que ocurre hoy con tragedias *pacíficas* en tantos Estados, dispuestos a no reconocer la guerra y a amparar el terrorismo con las garantías constitucionales que las admirables democracias ofrecen a los ciudadanos.

Especialmente en el Oriente Próximo, que es el Mediterráneo y que los desconocedores de la toponimia llaman Oriente Medio, sólo porque los americanos llaman próximo a Europa y no les falta razón, como llaman lejano Oeste a lo que está en su mismo continente.

Con este trabajo del almirante Núñez y del capitán de corbeta

Blanco, se amplia el tomo VIII de Fernández Duro en un capítulo fundamental, por poco conocido, de nuestra historia naval.

C.



CERVERA PERY, José: La estrategia naval del Imperio: Auge, declive y ocaso de la Marina de los Austrias.—Editorial San Martín. Madrid, 1982.

José Cervera Pery, coronel Auditor de la Armada, historiador vocacional y escritor de fino instinto, es uno de los más destacados y entusiastas cultivadores contemporáneos de la historia naval. Autor entre otras, de dos importantes obras, *Alzamiento y revolución en la Marina y Marina y política en la España del siglo XIX*, nos presenta ahora *La estrategia naval del Imperio*, en la que con estilo directo, claro y sencillez, pero siempre justo y documentado, estudia la trayectoria, primero ascendente y después en declive, de la Marina de los Austrias españoles, hasta llegar al proceso de desintegración histórica en la desdichada época de Carlos II.

Forzoso es destacar, ante todo, la claridad y el rigor científico, dentro de un estilo ameno y fácil, con que Cervera Pery analiza las vicisitudes de una época en la que España contó y tuvo mucho que decir sobre la mar; porque los siglos XVI y XVII, que contemplan, en el ámbito de la política exterior española, la forja, el esplendor y la decadencia del Imperio, desde el primero al segundo de los Carlos, pasando por los tres Felipes, son dos centurias de agitadas vivencias. Por ello el papel que a la Armada, como instrumento siempre condicionante y a veces decisivo de esa política exterior, le toca jugar en este ciclo de contrastes tan acusados estará en consonancia con su destino histórico.

El libro se proyecta en dos grandes espacios: la época del auge y los tiempos del declive, ambos estudiados desde la panorámica naval del período, sin perder de vista los antecedentes introductorios que asumen el legado naval de la España preaustriaca con el análisis de la política exterior de los Trastámaras, en su proyección mediterránea, atención africana e impulsión atlántica. Con Carlos I, rey de España, el dominio naval se ejercita, aunque el Carlos V, emperador necesite de una mayor asistencia terrestre. Pero el Imperio hispánico de Felipe II exigirá distintos enfoques estratégicos y ofrecerá diversas alternativas según los medios y alcance de la proyección naval. Los condicionantes, sin embargo, del problema marítimo español en la crisis del siglo XVII, serán bien otros, y en el forzado repliegue estratégico en el mar, se condensan unas notorias causas de decadencia, aunque luzca un rayo de esperanza en los intentos resurgidores de Olivares. Así, el panorama cuando llega Carlos II es desolador.

Otras naciones europeas, Inglaterra y Holanda, van asumiendo cada vez con mayor ímpetu una nueva potencialidad marítima que contrasta

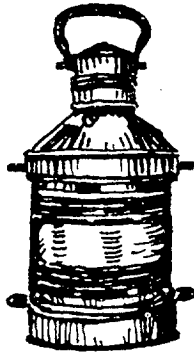
con la desintegración de los valores nacionales, porque la España marítima del Hechizado es una triste caricatura de sí misma.

El acierto primordial de la obra estriba, a mi juicio, tanto en su planteamiento como en su desarrollo, y el lector que profundice en su lectura, advertirá muy pronto que para Cervera Pery no supone problema alguno la sintetización de conceptos, sin que el hilo conductor se pierda o se diluya. Esta admirable técnica de sencillez enriquece su contenido y la hace asequible y agradable a todos. Porque *La estrategia naval del Imperio* revive y compendia todo el quehacer trascendente de la Marina de los Austrias en sus glorias y sus frustraciones. Otro mérito del relato está en no caer en amargos derrotismos o fácil triunfalismos, según la ocasión o el momento histórico contemplados.

Puede afirmarse, y las páginas de este sugestivo libro dan buena fe de ello, que cuando España manda en el mar, domina también la tierra. Y no por sabido o manejado este concepto debe ser en modo alguno menospreciado.

En definitiva, creemos que estamos ante un importante tratamiento de la política naval española en los albores de la modernidad, no siempre bien planteada o bien entendida, y al propio tiempo que alentamos al autor a que continúe en ese noble afán en el que está empeñado, de revivir la historia de la Armada, felicitamos al Instituto de Historia y Cultura Naval que apadrinó la publicación del libro, y en cuyo excelente prólogo el almirante Moreno de Alborán y Reyna, deja ya constancia y testimonio de que es una obra que merece ser leída y meditada.

J. S. A.



RESEÑAS

ARMAS

BRAYBROOK, Roy: Misiles aire-superficie.—“Military Technology”. Vol. VI, tomo 5, 1982.

En sentido estricto, un arma guiada es cualquier misil que recibe correcciones de rumbo mientras vuela hacia el objetivo, ya sea por medio de un sistema interno de “homing” o por comunicaciones enviadas desde una fuente interna, que generalmente —aunque no necesariamente— es lanzada desde una aeronave. Sin embargo, en el trabajo del autor, se restringe únicamente a aquellas armas que están propulsadas por cohete o por medio de máquinas de aspiración de aire.

El autor analiza y estudia los misiles aire-superficie, su historia desde que en septiembre de 1943 se hizo la primera demostración en Alemania, los misiles contracarro en todas sus generaciones, los misiles de largo alcance, los misiles antibuque y, finalmente, los de alcance estratégico.

C.

CANICULARIA

WHITE, Kenneth: El cocker spaniel-americano. — Editorial De Vecchi, S. A. Barcelona, 1982; 95 páginas.

La adquisición de un perro no es un acto tan trivial como la compra de un tentetieso. En sus comidas, su reproducción, sus salidas o sus enfermedades, el can dependerá siempre de la diligencia y del cariño de su amo. Pues bien, para personas conscientes de su responsabilidad ante la posesión de un perro está escrito este librito sobre cría, cuidados y adiestramiento del cocker spaniel-americano, ese encantador animal tan dotado para la caza como para la compañía.

Después de una descripción de las variedades del cocker (inglés y americano) se ofrecen aquí unas nociones básicas sobre el trato del cachorro, el lecho, la caseta y las salidas a patita o en coche. En cuanto a profilaxis, se discurre sobre el baño y la vigilancia de ojos, dientes, parásitos, etc., para seguir con la alimentación, la reproducción, el adiestramiento y las enfermedades más comunes de esta raza. Finalmente se transcribe el reglamento internacional que rige para la fecundación y cría de este precioso can.

X.

DEFENSA

PLANTEY, Alain: Por una nueva aproximación del concepto de Defensa.—“Défense Nationale”. Agosto-septiembre 1982.

Desde hace medio siglo, los centros de gravedad y de decisión de los asuntos mundiales se han desplazado. Los dos grandes potencias nucleares imponen a las otras, y especialmente a los pueblos europeos, sus conceptos estratégicos, su antagonismo, su complicidad, su expansionismo.

Pero las circunstancias de que ellas pretenden asumir solas las mayores responsabilidades, no impedirán a los Estados de Europa Occidental y, muy en particular, a Francia, una reflexión original sobre el problema de su defensa. Tal es el tema que se ha fijado el autor en este trabajo.

El modelo de defensa evidentemente ha cambiado debido a la evolución de la sociedad, actualmente post-industrial y de una extrema vulnerabilidad. Las características de este tipo de civilización inciden con fuerza en los dominios de la defensa.

Los Estados modernos están inmersos en un potente movimiento de globalización internacional; la ciencia, base de su progreso, no tiene por definición ninguna nacionalidad; la técnica que de ella nace reduce el tiempo y el espacio, acelera la circulación de productos, de los hombres, de las ideas, y prescribe las antiguas delimitaciones

jurídicas y políticas. Con estos cambios se desarrolla una integración creciente de todos los sistemas, políticos, económicos, culturales e ideológicos.

Con este bagaje el autor hace un profundo, interesante y actual análisis de la evolución que ha sufrido la concepción de la defensa en los países de la Europa Occidental, al tiempo que la incidencia que sobre ella tiene la política soviética, concretando en algunos momentos sus repercusiones en Francia. Evoca las ventajas de un sistema multipolar y termina afirmando la necesidad de reafirmar y estudiar los valores de esta sociedad post-industrial que estamos viviendo. Una sociedad no sólo se defiende porque sea justa y legítima, existe una indisoluble unión entre la vitalidad de grupo y el espíritu de defensa. Hay que asumir la formulación de una ideología viva y fortificante.

C.

DEPORTES

FALSONI, Ennio: El kárate en 12 lecciones.—Editorial De Vecchi. Barcelona, 1982; 185 págs.

Este libro constituye un apreciable manual de este deporte o arte marcial denominado kárate, que con tanta fuerza ha irrumpido entre la juventud y también entre quienes no son tan jóvenes.

Ilustrado con gran profusión de fotografías en las que se aprecian claramente las distintas posiciones de cada movimiento o modalidad, está escrito en un lenguaje sencillo, fácil de asimilar, que permite su comprensión, aunque esto sólo no basta para aprender estas técnicas de defensa personal, pues ello ha de complementarse con el ejercicio práctico y constante para llegar a conocer *por libre* este arte marcial, lo que permitirá al que acuda después al gimnasio o escuela karateca el contar con un caudal de conocimientos nada despreciables y que le ayudarán a la deseada perfección.

Y.

ECONOMIA

LAULAN, Yves: Consecuencias económicas de una guerra mundial nuclear.—“Défense Nationale”. Mayo 1982.

Consciente de que ni las más innovadoras teorías económicas son capaces tan siquiera de paliar la crisis prolongada que sufre el mundo actual, ciertas personalidades apuntan como única solución una nueva guerra que, por desgracia, es una solución horrible y que daría lugar a un mundo completamente diferente al actual, sometido a unos condicionantes propios que analiza detenidamente el autor.

La hipótesis del conflicto nuclear se centra en el enfrentamiento entre los países más poderosos de los dos bloques, Rusia y los países del Este, por un lado, y Estados Unidos, Europa y Japón, por otro, cuyos resultados pueden resultar paradójicos: los países vencidos pueden convertirse en los verdaderos vencedores, unos años después.

Si las pérdidas son del 10 por 100 de la población, la economía se reactivará y la demografía puede evolucionar favorablemente, tras un corto período de reorganización. Si las pérdidas superan el 50 por 100, hemos de hablar del fin del tipo de sociedad que conocemos. En todo caso se producirán cambios estructurales en el comportamiento económico y cultural, con incidencia profunda en las funciones de producción y consumo.

Sigue un detallado análisis del consumo y de éste deriva al estudio de las consecuencias de una guerra atómica. Nos lleva de la mano, inicialmente, a considerar el aspecto humano y económico de los beligerantes, adentrándose a continuación en los no beligerantes, representados por los países tercermundistas sometidos a grandes necesidades por su alta demografía e insuficientes recursos alimenticios; para estos países, según el señor Laulan, los efectos del conflicto serán infinitamente más duros, pues el comercio mundial e intercambio de energía por alimentos desaparecerán prácticamente, sin

posibilidad de incrementar su producción al no disponer de maquinaria apropiada.

La conclusión final abre un claro interrogante sobre el mundo que heredaremos tras el cataclismo mundial. El autor, cuyo trabajo es interesante y de innegable actualidad, sólo se atreve a afirmar rotundamente, que la sociedad será radicalmente diferente a la actual.

C.

ENOLOGIA

IBAR, Leandro: El libro del vino: cómo hacerlo, embotellarlo y envejecerlo.—Editorial De Vecchi. Barcelona, 1982; 415 págs.

Un libro sobre el vino, el vino español, es siempre bien venido al país que ocupa el tercer puesto en la producción mundial, con una variedad de caldos superior a las de Francia e Italia, que ocupan los dos primeros puestos. El título de la obra define, en cierto modo, el tema elegido por el autor, sin embargo, el contenido lo rebasa ampliamente ya que una gran parte está dedicada a describir los vinos españoles y señalar las zonas donde se producen, desde las grandes marcas hasta las cooperativas que elaboran tantos caldos de calidad que debemos conocer a la hora de elegir, antes de dejarse deslumbrar por marcas extranjeras, muchas de las cuales usan esos caldos para dar a los suyos mayor graduación. El recorrido geográfico del autor por toda España, describiendo producciones, variantes y calidades, amenizado con profusión de mapas regionales, da al libro un tinte de atlas vitivinícola de gran interés.

Con amenidad y sencillez, Ibar nos explica qué es y cómo se obtiene el vino, cuáles son sus diversidades y dónde se elaboran, para explicar después cuál es el que se ha de beber acompañando cada plato, al queso o a la fruta, arte desconocido por muchos que desdeñan la buena gastronomía. Con esto la obra es también una guía para

las ocasiones en que un anfitrión desee seguir los dictados del buen gusto y la etiqueta.

Q.

ESTRATEGIA

FOURIE, Deón: Perspectivas estratégicas vistas desde el Hemisferio Sur.—"Défense Nationale". Junio 1982.

Recoge la exposición hecha en Munich con motivo de una conferencia sobre las responsabilidades globales de la OTAN. El autor persigue mostrar la actividad, cada vez mayor, desplegada por los soviéticos en el océano Indico y en el Atlántico Sur, la posición estratégica de África del Sur y la, para él, sorprendente anomalía de que la OTAN haya limitado su actividad al norte del Trópico de Cáncer.

Pasa una detenida revista tanto al océano Indico como al Atlántico Sur; señalando los numerosos e importantes hechos históricos próximos, fundamentalmente consecuencia de la política descolonizadora. No escapa a este relato todo lo relacionado con las bases y fondeaderos utilizados o de posible utilización por las grandes flotas.

Analiza los objetivos perseguidos por los rusos en estas importantes áreas de influencia y sus consecuencias en el devenir de los hechos, a la luz de las consecuencias políticas, sociales, económicas y navales. Centra su atención a continuación en las consecuencias de la presencia soviética en el África austral, donde las recién estrenadas independencias son campo abonado para su expansión, cuyos países son cada vez más tributarios suyos desde lo militar a lo político, sin olvidar el económico y el cultural, formando a los futuros dirigentes en la Unión Soviética y Cuba. Occidente se ocupa muy poco de esta zona, donde carecen de puntos de apoyo comparables a los del bloque oriental, mira la zona de oriente de África-océano Indico, sólo bajo el prisma de la región productora de petróleo, y olvidan que África del Sur, situada en la conjunción de dos océa-

nos, ve pasar cada año 22.000 buques transportando productos vitales para Europa y América, habiendo visto hundirse 200 buques en sus costas durante la última guerra mundial.

Concluye denunciando la postura de la OTAN ante el problema que representa la influencia en la zona sur del Atlántico e incita a todos los estamentos a revisar su forma de percibir las intenciones soviéticas y fijar sus propios objetivos.

C.

HISTORIA

TOCQUEVILLE, Alexis de: **El antiguo régimen y la revolución.**— Alianza Editorial. Madrid, 1982; dos volúmenes de 267 y 294 páginas, respectivamente.

El primer volumen del libro de Tocqueville que publica Alianza Editorial no es una historia de la Revolución, sino un estudio de las causas que la desencadenaron. Francia se anticipó en encender la Revolución que latía con menor o mayor intensidad en el resto de Europa. Es un error decir que las ideas revolucionarias de Francia han ejercido alguna influencia en los demás países, más bien se puso a la cabeza de las revoluciones política, filosófica e intelectual de la época, propagándolas en el extranjero por obra y gracia de los extranjeros mismos, no por los revolucionarios franceses.

La Revolución es una respuesta al fracaso final de una clase dirigente, la nobleza, que se ha ido desvinculando de sus obligaciones rectoras, a la vez que se ocupa en aislarse y distinguirse de los plebeyos y de acumular prebendas, mientras una nueva clase, el tercer estado, se eleva sobre los restos de la decadente nobleza; un tercer estado heterogéneo constituido por ricos, pobres, ignorantes e ilustrados, dirigidos por su propia aristocracia, encumbrada por las clases pujantes contra el antiguo régimen. El tercer estado es, de hecho, una parte de la aristocracia sublevada contra la otra y obligada a profesar la idea general de

la igualdad para combatir la idea particular de desigualdad que se les oponga.

En el segundo volumen se reúnen las notas de Tocqueville para proseguir su proyecto de estudiar la Revolución hasta el final de la época napoleónica, que se leen con mayor interés, si cabe, que el trabajo elaborado del primer volumen, por cuanto de espontaneidad y agudeza perceptiva tienen los esbozos de un hombre que, como Tocqueville, posee una profunda formación político-social y reflexiona sobre unos hechos que está viviendo.

Q.

CANO, José Luis: **Antología de los poetas del 27.**—Selecciones Austral. Espasa-Calpe. Madrid, 1982.

El llamado grupo poético de la *generación del 27* ha merecido desde siempre una atención especial por parte de críticos e investigadores. La indudable calidad de los poetas del ciclo —Pedro Salinas, Jorge Guillén, Gerardo Diego, Vicente Aleixandre, Federico García Lorca, Dámaso Alonso, Emilio Prados, Luis Cernuda, Alfonso Alberti, Manuel Altolaguirre, etcétera— y el agitado entorno en el que tuvo que moverse —República, guerra y exilio— han sido factores de atracción y elementos de contribución al estudio serio de la moderna poesía española. Hace años Vicente Gaos presentó una pequeña antología con un estudio previo que obtuvo gran impacto en los medios literarios y culturales, y ahora las Selecciones Austral de Espasa-Calpe nos ofrece una nueva versión del tema, más ampliada y pulcramente cuidada a cargo de José Luis Cano.

Con la perspectiva ya de medio siglo transcurrido, se puede analizar sin miedo a caer en fáciles subjetivismos, la obra poética, ancha en calidades, de esta generación discutida, alabada, vituperada o ensalzada en sus orígenes, pero que ha legado a nuestra cultura un vivo testimonio de enriquecimiento en una trayectoria continuadora de la gran tradición lírica española, que transcurre desde el cancionero anóni-

mo a los grandes poetas del siglo de oro, y desde Garcilaso a Becquer y los poetas del 98.

No es, por tanto, sorprendente que la crítica universal contemple a la generación del 27 como una expresión renovadora, que cuenta ya con un premio Nobel —Aleixandre— y una bibliografía abundantísima. José Luis Cano, gran conocedor del grupo, realizó la presente antología con excelente visión, sin cargar tintas de soflamería política y huyendo de fáciles concesiones. Libro, por tanto, importante y sugestivo —bien editado y manejable— que merece lugar destacado en el mundo poética de nuestros días.

J. R.

FRISCH, Otto R.: De la fisión del átomo a la bomba de hidrógeno.

Recuerdos de un físico nuclear.— Editorial Alianza. Madrid, 1982; 258 páginas.

El autor de este libro, colaborador del Instituto de Física Teórica dirigido por el celeberrimo Bohr, e inventor de la expresión *fisión nuclear*, ha sido uno de los grandes físicos de nuestro siglo. El libro que comentamos no es solamente un fragmento de la historia de la ciencia, sino la historia de toda una época crucial en el mundo de hoy y un relato autobiográfico interesado por otras dimensiones de nuestra época y amenamente ilustrado con semblanzas, fotografías y dibujos de grandes figuras como Einstein, Hertz, Bohr, Fermi, etc. Las anécdotas con que va salpicado el hilo de la autobiografía enmarcan, por así decirlo, el ambiente de la vida de este físico en unas dimensiones características del "sabio distraído". Por último, digamos que la sección dedicada a la etapa de Los Alamos, en donde Frisch colaboró en la construcción de la bomba atómica, es a nuestro juicio la más atractiva de este interesante volumen, que podíamos situar como una obra de divulgación histórico-científica de verdadero interés.

Y.

ASIMOV, Isaac: La alta Edad Media.—Editorial Alianza. Madrid, 1982; 260 págs.

Ya al comentar en estas mismas páginas el libro de Asimov *Los Egipcios*, dijimos que la serie informalmente titulada *Historia Universal Asimov* reúne las obras dedicadas por este novelista y notable divulgador científico a la evolución política, cultural y material de la especie humana. En esta obra que ahora comentamos, el autor se ocupa del período llamado de las *edades oscuras*, que se inicia con la caída del Imperio a manos de los germanos, culmina con Carlomagno y desemboca, tras el fin de los carolingios, en una nueva etapa a comienzos del segundo milenio.

Hemos de reconocer la maestría del autor, ya sobradamente probada en otras obras de este corte de relato histórico, enhebrado de forma fluida y sencilla, con un estilo plenamente asequible a cualquier nivel intelectual y con la propiedad de saber resaltar la importancia y trascendencia del hecho histórico y su relación con otro, bien anterior o bien su derivado en el acontecer a lo largo del tiempo y las épocas.

Y.

Cuadernos de investigación histórica. Número 5. Fundación Universitaria "Cisneros". Madrid, 1982.

Resalta ante todo la cuidada presentación de estos Cuadernos de Investigación Histórica, editados por la Fundación Universitaria Española, dentro de su seminario *Cisneros* y cuyo número 5 acaba de llegar a nuestras manos.

Pero si el marco externo ya es sugestivo, tampoco desmerece su contenido en trabajos de acusado rigor histórico, en los que destacan dos interesantes estudios sobre la masonería, tema éste no siempre bien entendido: *Traectoria de la masonería en la expulsión de los jesuitas de Méjico en el siglo XVIII* y *Masonería y Constitución de 1931*, de superior interés, con

aportaciones inéditas y un numeroso censo de personajes debido a la investigación de Ferrer Benimelli.

A pesar de la uniformidad de temas, el Cuaderno no es monográfico, sino que se encuadra dentro del arquetipo clásico de la división en parcelas, que en esta ocasión agrupan artículos, conferencias y reseñas. En razón de ello, Cuadernos de Investigación Histórica constituye una interesante muestra de la inquietud universitaria española a la que hay que seguir de cerca.

J. R.

INFORMATICA

Diccionario de Informática inglés-español. — Editorial Paraninfo. Madrid, 1982.

Este diccionario, redactado bajo los auspicios del Centro de Formación de Personal de la casa Hispano Olivetti, recoge la práctica totalidad de la terminología de la Informática. Además, y habida cuenta de que se ha ido produciendo una mayor concreción en el significado de algunas expresiones que antes aparecían con un contenido un tanto impreciso, se han recogido igualmente todos estos aspectos en un libro que estimamos de verdadera utilidad para los usuarios de la informática, especialmente la de gestión.

El diccionario consta de dos partes: en primer lugar, el diccionario Inglés-Español propiamente dicho, que sirve para conocer, sin más, el significado del término en su acepción española, y en segundo lugar, cuando el lector, tras hallar la traducción del término siga sin comprender su significado en español, deberá remitirse al Glosario de Términos Informáticos, en el que se definen y aclaran los conceptos que aparecen dentro del diccionario.

Y.

LITERATURA

FUENTES, Carlos: La región más transparente. — Ediciones Cátedra, S. A. Madrid, 1982; 565 págs.

Georgina García Gutiérrez, con su excelente estudio introductorio y sus minuciosas anotaciones, nos lleva de la mano hacia las esencias de esta primera y sorprendente obra de Carlos Fuentes, en la que el autor mejicano, original, metafísico y hondo, con su prosa un aire de frescura expresiva. Hay en estas páginas como un manantial de muchos regueros, como un planteamiento germinal de los muchos caminos que se abren a la literatura iberoamericana de nuestro tiempo.

Fuentes irrumpe contra localismos dulzones y trasnochados. Quiere pintar la verdad de su país, de sus estratos sociales, sus inquietudes y su porvenir como pueblo. Aunque se advierta su gusto por Faulkner, por Joyce o por Dos Passos, consigue ser más mejicano que nadie y entrañablemente ligado a novelistas, poetas y ensayistas egregios de su tierra, llámense Alfonso Reyes, Salvador Novo u Octavio Paz.

La adecuación lingüística de sus diálogos es admirable. Por el contenido de un párrafo puede determinarse la personalidad de quien lo pronuncia, y así se anotan encantadores casticismos junto a impúdicos barbarismos. Pero todo es vida, verdad, palpitación y estremecimiento en esta narración donde Méjico y todo lo mejicano tienen asiento.

X.

RODRIGUEZ BATLLORI, Francisco: Evocación.—Madrid, 1982; 45 páginas.

En este opúsculo, con esencias de codicilo literario, se vuelcan y condensan las sutiles capacidades líricas del gran escritor y poeta que es Francisco Rodríguez Batllori. Sus páginas, atinadamente prologadas por Ignacio Quintana Marrero, son como actas notariales de una memoria entrañable, de un revivir antiguos y nunca borrados escenarios.

Hay aquí un delicado y dramático aire de despedida (*cegado el manantial de los sucesos, a punto de agotarse el calendario*) que resulta inaceptable para quienes conocen al autor. Porque la cronología y el puro realismo

apenas cuentan para quienes, como él, tienen dentro de sí un caudal inagotable de sensibilidad humana y de imaginación poética, capaces de trascender al tiempo y al mero acontecer.

Testimonio de esas capacidades creadoras y recreadoras es este flamante opúsculo (duodécima de sus obras), en el que los versos de Batllori traen memorias a la memoria, evocación íntima del Gáldar natal y de la gente que daba palpitación a su paisaje: Ciudad sin agobios, campo en silencio, voces de arrieros, agua dormida en las albercas, barrancos sedientos, montañas desnudas, cirios que aman-san las tormentas, dragos como atlantes apresados por la tierra canaria, ermitas olvidadas al borde del camino, cálido olor de la vega bajo el rocío de la lluvia, aroma melancólico del viejo teatro, torres gemelas, doradas, de cuyas campanas llega aún el tañido para quienes, muy lejos en el espacio, supieron y saben amarlas.

X.

BRYCE ECHENIQUE, Alfredo: **Cuentos completos.** — Alianza Editorial, S. A. Madrid, 1981; 308 páginas.

He aquí una sugestiva colección de relatos cortos, que al lector se le antojan plagados de apuntes autobiográficos de un muchacho limeño desbordante de ternura y de ganas de vivir. Bryce Echenique es un gran escritor, singularizado por su sensibilidad, su intuición, su agudísima capacidad de observación, su dominio del diálogo y su conocimiento del alma humana.

Gusta el autor peruano de extraer la significación de los detalles nimios, de los sucesos intrascendentes. De manera paralela a la marcha cronológica del protagonista (el mismo en todos los cuentos), su estilo literario se depura y se lanza por cauces menos lineales y más exigentes. Ciertamente el lector español no será insensible a distorsiones lingüísticas que en gran parte son atribuibles a hábitos hispanoamericanos: *delante tuyo, se escuchaban los estallidos, fue entonces que dejé de verla, estábamos cerca al piano, usted no me logra entender...*

Alfredo Bryce, que termina este volumen con un cuento lleno de humor jugoso y quevedesco, gusta de ironizar con la menesterosidad psicológica y con la sumisión vergonzante de una sociedad burguesa poco cuajada aún, excesivamente patriarcal e insegura de su propia identidad. En sus páginas hay sinceridad, inteligencia, encanto y lirismo.

X.

CAZALBOU, Jean: **Fabricio y el perro.**—Editorial Noguer, S. A. Barcelona, 1982; 112 págs.

Jean Cazalbou, cuya infancia transcurrió en un pueblecito pirenaico próximo a la frontera española, viene escribiendo desde hace muchos años relatos para el público juvenil. En ellos vierte un mundo humanísimo y en cierto modo legendario, que acaso se le metió por las venas en el familiar paisaje de aquellos valles, bosques y cresterías.

En esta novelita, ilustrada con dibujos muy elaborados y gustosos del claroscuro por Gérard Franquin, el autor nos cuenta las peripecias dramáticas y divertidas de Fabricio. El rapaz se extravía de su madre en la confusión que sigue a la ocupación alemana de su país; siente angustia, hambre, cansancio, pero una fortaleza interior le empuja a afrontar resueltamente la realidad. La suerte le conduce hasta una pobre granja del Bajo Pirineo, donde la viuda Luisa Ribet le acoge maternalmente. Allí conoce a Pastor, un perro con alma angelical, en cuya compañía va a rodar por esos mundos de Dios. Sus aventuras, contadas sin dulzuras estupidezantes, son, sin duda, el mayor aliciente para los lectores que, sin ser adultos, pasaron ya de la niñez.

X.

KURTZ, Carmen: **Fanfamús.**—Editorial Noguer, S. A. Barcelona, 1982; 143 págs.

He aquí un nuevo título de la colección juvenil de Noguer *Cuatro vientos*, inmejorablemente orientada y con

la cual la editorial barcelonesa quiere cubrir, utilizando narraciones cortas, dignas y formativas, el tránsito entre el tebeo infantil y la novela para adultos.

Fanfamús, nos dice la autora —cuyas páginas se ilustran con muy expresivos dibujos de su hija Odile— no es un duende ni tampoco un ángel. En Fanfamús se personifican y condensan todos los niños que no llegaron a nacer, pero que no se resignan a quedar a las puertas de este mundo. Nuestro Fanfamús consigue pasar ingeniosamente las aduanas de la vida y participar en la intimidad del leñador, del niño desconsolado, de la viejecita agobiada, del perro juguetero o de la tropa de ovejas. Y en todas partes vacía su buen humor, sus favores y su ternura.

Carmen Kurtz (seudónimo de Carmen de Rafael Marés) revalida en esta deliciosa novelita sus muchos éxitos literarios de los que son expresión los premios Planeta, Ciudad de Barcelona, Ciudad de Barbastro, Ministerio de Cultura para libros infantiles, Platero de Oro y los cinco galardones que le otorgó en ocasiones distintas la Comisión Católica de la Infancia.

X.

MEDICINA

LEWIS, Eve y Barry: **Cómo vigilar y cuidar el corazón.**—Editorial Argos Vergara. Barcelona, 1982; 252 págs.

La sabia máxima de que *es mejor prevenir que curar* tiene particular aplicación en el caso de las enfermedades cardíacas. Cualquiera puede sufrir un ataque al corazón cuando menos lo espera, e incluso hay quienes lo han padecido sin darse cuenta de ello.

El libro que comentamos nos brinda un cuadro claro, actual y eficaz para prevenir estas crisis cardíacas, ya que contiene una precisa descripción de causas y síntomas, datos sobre la relación entre dietas, ejercicios físicos, estilo de vida y las enfermedades del corazón. También incluye una comple-

ta serie de comidas o menús que ayudan a disminuir el nivel del colesterol en la sangre y unas cuantas indicaciones para mejorar el estado físico de las personas sedentarias.

Y.

POLITICA

SANCHEZ GOYANES, Enrique: **Constitución española comentada.** — Editorial Paraninfo. Madrid, 1982; 185 págs.

El libro que comentamos, que cumple su novena edición, constituye una valiosa aportación para el conocimiento e interpretación de nuestra Constitución. El estudio de su concepto puede enfocarse —y así lo hace el autor— desde dos perspectivas diferentes. Lo tradicional, lo más extendido entre la doctrina, ha sido considerar a la Constitución en sentido formal como la Lex Máxima, la norma suprema del ordenamiento jurídico, inspiradora y definidora de los principios que regirán el desarrollo de las leyes, y en general, la actuación de los poderes públicos. Pero esto es poco, y hay que alcanzar una visión más amplia con un esquema de organización de las instituciones y de distribución de los poderes del Estado. Esto es lo que nos muestra este libro de gran utilidad para conocer e interpretar nuestra ley fundamental en sus vertientes de ley trascendente como reguladora del orden político y como un hecho normativo tradicional.

Y.

PSICOLOGIA

NICKEL, Horst: **Psicología de la conducta del Profesor.**—Editorial Herder. Barcelona, 1982; 224 págs.

Esta obra se divide en cinco partes fundamentales, inherentes a la psicología del profesor en unas amplias perspectivas. La primera de ellas resume,

siguiendo una ordenación histórica, los resultados más importantes conseguidos hasta el momento por la investigación sobre la conducta del profesor y sus repercusiones sobre sus alumnos. La segunda desarrolla un modelo de la interacción transaccional profesor-alumno. La tercera parte se refiere a los resultados empíricos de la investigación, con sus fundamentos teóricos y los problemas más relevantes correspondientes a la formación de una competencia concreta de la acción en un entrenamiento de profesores. Finalmente, las partes cuarta y quinta examinan en profundidad los numerosos y polémicos intentos para conseguir una nueva configuración de la formación orientada hacia el desarrollo de competencias de acción.

Y.

RELIGION

PAOLI, Arturo: Gritarán las piedras.—Ediciones Sígueme, S. A. Salamanca, 1982; 142 págs.

Arturo Paoli nos da en esta obra, como en alguna otra ya comentada en esta misma sección, testimonio de su larga experiencia evangelizadora en Iberoamérica y del nuevo rostro del ser cristiano en aquel inmenso escenario. El autor participa con ansiedad reformadora en los problemas de un pueblo para el cual la esperanza sólo tiene significado al otro lado de la muerte. La imperiosa necesidad de transformar la sociedad hace que la juventud se sienta atraída por quienes dieron la vida por la justicia, con rechazo de un sistema basado en el interés o el lucro. De ahí también la identificación entre pobreza y oración, porque esta última es humana, gratuita y liberadora.

Paoli es un hombre inteligente, con talento literario, ensanchador de cauces y proclive a lo político; huye de un espiritualismo burgués porque entiende que el evangelio exige que el hombre sea justo aquí y ahora. Lo difícil y lo discutible es señalar los caminos humanos de una Iglesia que él culpa de

antihistórica por no ser la iglesia de los proletarios.

Nosotros le objetaríamos que la salvación y la iglesia son para todos. Y que todas las posiciones extremas pueden atentar contra la libertad y la verdad. No parece, pues, equitativo que el autor califique de traidores a los cubanos refugiados en Miami y, por el contrario, que otorgue sus bendiciones al que huye de Chile porque el viaje "desde la esclavitud faraónica a la libertad de la tierra prometida es eucaristía".

X.

SOCIOLOGIA

WOLF, Mauro: Sociologías de la vida cotidiana.—Ediciones Cátedra. Madrid, 1982; 216 págs.

El libro que comentamos, y que consideramos muy interesante por la claridad del lenguaje empleado y de los conceptos que expresa, presenta algunas perspectivas sobre la naturaleza, los cometidos y los métodos de la sociología contemporánea, indicando que la sociología que estamos acostumbrados a conocer, a leer, no lo es toda, sino la que pudiéramos llamar simplemente cotidiana, que el autor enmarca sobre tres corrientes en este aspecto, como es la sociología de Goffman o teoría de la descalificación de la inocencia, la etnometodología o sociología cognoscitiva, y finalmente la conversacional que se basa en tomar a la conversación como lugar de ejecución de competencias sociales.

Y.

SORTIARIA

TAU, Mario: El Tarot; el arte de "leer el futuro".—Editorial De Vecchi, 1982.

Desde los tiempos más remotos, el hombre ha pretendido conocer su historia y preguntarse cuál será su futuro. Si bien lo primero —conocer su

historia— ha sido y sigue siendo una difícil ciencia cuyo principal ingrediente es la investigación, no cabe duda que preguntarse por el futuro se convierte en un apasionante empeño que precisa sobre todo de una particular credibilidad en torno al sistema elegido para descubrir el futuro.

Las cartas del Tarot permiten predecir, naturalmente a quien en ellas confían, acontecimientos futuros y grandes sucesos que puedan sobrevenir a individuos, sociedades e incluso naciones.

El autor pretende dar a conocer, en el breve espacio de casi cien páginas, en qué consiste este sistema de adivinación del futuro, cómo nacieron las cartas de Tarot, su lugar de origen, su evolución a través de la historia y el significado de las mismas.

La mayor parte del libro se dedica a explicar el contenido de la carta, su significado, su posible interpretación en sí misma y lo que pueda tener en el contexto de todas las cartas; también explica el autor los distintos métodos de la tirada y lectura de las cartas, así como las diferentes técnicas de adivinación.

Al finalizar la lectura conoceremos que existen cartas llamadas arcanos mayores y menores; que de los primeros hay veintidós y de los segundos cincuenta y seis, agrupados en cuatro palos; que los mayores son útiles si las personas que emplean las cartas tienen bastante experiencia, mientras que los arcanos menores se hallan más al alcance de todos, e incluso se puede recurrir a ellos diariamente para tratar de adivinar las pequeñas cosas o frivolidades de la vida cotidiana.

C.

TEOLOGIA

BALTHASAR, Hans Urs von: **¿Nos conoce Jesús? ¿Le conocemos?**—Editorial Herder. Barcelona, 1982; 148 págs.

Urs von Balthasar es uno de los teólogos actuales que está impulsando los motivos de la fe, sabiendo conjugar las exigencias del mundo moderno para con

los hombres sin abandonar la pureza de la fe cristiana. Mientras los exégetas parecen colocar obstáculos en el camino que conduce al creyente hacia el Jesús histórico, la devoción en él gana horizontes nuevos dentro y fuera de la Iglesia. El pueblo, guiado por una percepción y una sensibilidad que faltan a muchos especialistas se apiña en torno a Jesús.

Tomando los escritos del Nuevo Testamento como auténticos testimonios de fe presenta Urs von Balthasar un cuadro psicológico del conocimiento que Cristo tiene de los hombres y del que él sabe que los hombres tienen de su persona, que pasa desapercibido para los exégetas aun inspirados éstos en los dictados de la fe; una fe muchas veces estatificada por el distanciamiento propio de los historiadores. El conocimiento recíproco entre Jesús y los creyentes es más consecuencia del juicio de las personas dotadas de Espíritu que el producto de toda sabiduría intramundana.

Q.

AUER, Johann, y RATZINGER, Joseph: **Dios, uno y trino.**—Editorial Herder. Barcelona, 1982; 621 páginas.

Este es el segundo de los nueve tomos que componen la extensa obra de Johann Auer y Joseph Ratzinger publicada con el título general de *Curso de teología dogmática*.

El tema de este tomo —Dios y la Trinidad— se estudia en cuatro partes fundamentales. La primera trata de la existencia de Dios, manifestada por medio de las diversas formas de auto-revelación divina referidas en la Escritura: revelación operativa, captada en el plano antropológico en las obras creadoras de Dios; revelación verbal, manifestada a través de la palabra, y revelación existencial mediante la encarnación divina en Jesús de Nazaret. Los problemas del ateísmo como obstáculos para el conocimiento de Dios y las posibilidades y limitaciones humanas para llegar a ese conocimiento concluyen la primera parte.

La imagen de Dios en la revelación del antiguo y nuevo testamento y su

LIBROS Y REVISTAS

proyección teológica constituye el tema de la segunda parte. La tercera es un intento teológico para entender el misterio de la Trinidad según aparece en la historia de las Iglesias —de Oriente y Occidente— y conforme se manifiesta en las imágenes bíblicas.

La cuarta y última parte trata de desarrollar, desde un punto de vista humano, aquello que la revelación bíblica afirma sobre el Ser divino, sus propiedades, voluntad y operatividad.

En suma. *Dios, uno y trino* contiene e interpreta el acto religioso fundamental del hombre —conocimiento, reverencia y amor— ante Dios, no sólo individual, sino también colectivamente. Y esto desde una perspectiva actual, competitiva en el campo del moderno conceptualismo.

Q.

VIAJES

HEYERDAHL, Thor: **La expedición "Tigris"**.—Editorial Juventud, S. A. Barcelona, 1981; 352 páginas.

El etnólogo noruego Thor Heyerdahl, cuyas expediciones con la *Kon-Tiki* y

con las dos *Ra* ganaran justa celebridad, siempre se mostró propicio a desentrañar el misterio de las navegaciones oceánicas primitivas. Ahora ha querido penetrar en el secreto de las relaciones marítimas que hace varios milenios tuvieron como escenario las aguas que rodean la península arábiga.

Con un grupo de once hombres de muy distintas nacionalidades, Heyerdahl construye en el sur de Irak, utilizando el junco llamado "berdi" de las marismas mesopotámicas, una embarcación de línea parecida a las de los barcos sumerios de hace varios miles de años. El libro recoge minuciosa y casi prolijamente los acontecimientos de los cinco meses que duró su curiosísima aventura, así como las interesantes hipótesis en torno a las identificaciones históricas de las tierras visitadas por el *Tigris*: Bahrein, Ormuz, Mascate, Karachi, Socotora y Djibuti.

Páginas que complacerán especialmente a etnólogos y arqueólogos, y cuya traducción española, debida al capitán de fragata Luis de la Sierra, destaca no sólo por su buen castellano sino por la riqueza de su léxico marino y por la maestría con que se utiliza.

X.