

REVISTA  
GENERAL  
DE  
MARINA

AÑO 1984  
TOMO 207  
JULIO



Nuestra portada:  
Destructor *Méndez Núñez*:  
Después del trabajo,  
el ocio.

Rectificamos el título de la portada del número de marzo de nuestra REVISTA, una espléndida fotografía de la fragata *Andalucía* «disparando un misil *Standard* modificado»; los duendes de las linotipias la transformaron en corbeta. Su comandante nos lo ha hecho saber en una amable carta, que agradecemos.

Queda, por tanto, hecha la rectificación.

Contralmirante Jesús Salgado Alba  
CARTA DEL DIRECTOR

COLABORACION ESPECIAL

Capitán de Navío Francisco Pascual Martínez  
EL DESARROLLO DE LA PROPULSION NUCLEAR NAVAL 5

TEMAS GENERALES

Capitán de Navío Pedro Menchén Benítez  
LAS ARMAS ESTRATEGICAS NUCLEARES ANTE EL FUTURO 23

Teniente Coronel de Intendencia de la Armada Francisco Pérez Villacastín  
COMENTARIOS SOBRE NUESTRAS RELACIONES CON LA HACIENDA PUBLICA 37

TEMAS PROFESIONALES

Teniente Coronel de Infantería de Marina Gonzalo Parente R.  
EL CONTROL DE CRISIS 49

Capitán de Corbeta Juan Aguilar Ponce de León  
DIVAGACIONES SOBRE ESTRUCTURAS ORGANICAS 55

COMENTARIO INTERNACIONAL

HISTORIAS DE LA MAR

Capitán de Navío Manuel Espinosa Rodríguez  
MEMORIAS DE UN AGREGADO NAVAL 73

OPINIONES - OPINIONES - OPINIONES

MISCELANEA

INFORMACIONES DIVERSAS

J. L. T.  
POLEMICA EN TORNO AL PORTAERONAVES ITALIANO GIUSEPPE GARIBALDI 99

MARVAL  
PLACA CONMEMORATIVA 103

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**

#### VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

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

#### PRECIO POR EJEMPLAR

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

#### DIRECCION Y ADMINISTRACION:

Montalbán, 2 - Cuartel General de la Armada - MADRID -14

# CARTA DEL DIRECTOR



QUERIDOS y respetados lectores:

Harto sabido es que toda empresa humana con necesidad de permanencia, como lo es una Marina, se articula en el tiempo en tres etapas que avanzan a golpe de esfuerzos continuados: el pasado, que proporciona la experiencia; el presente, que exige acción diaria, y el futuro, que demanda previsión. En cierto modo, estos tres *tempos* en la vida histórica y futura de una Marina podrían asimilarse a las tres grandes ramas del Arte Militar: la estratégica, hija de la experiencia; la táctica, basada en la acción, y la logística, ciencia de la previsión.

Prever, objetivo primario y esencial de la logística, es asegurar el futuro. La previsión logística en el ámbito superior de la logística de alto nivel, en la obtención de los Objetivos de Fuerza, exige, bien lo sabemos, dos esfuerzos consecutivos perfectamente combinados: planear y programar. Es la logística de obtención de la Fuerza Naval.

Pues bien, en este momento de la vida de nuestra Armada (me resisto a calificarlo de *histórico*, pues creo que todos los momentos son *históricos* para quien los vive intensamente), en este momento nos encontramos en la fase final de un Programa Naval, que culminará, al término de esta década, con la entrada en servicio del nuevo Grupo de Combate, portaerones *Príncipe de Asturias* y las cinco (esperemos todos que sean cinco) fragatas FFG y los cuatro submarinos de la clase *sesenta*, los llamados *pre-nucleares* por sus diseñadores, como unidades más características. Una vez terminada esta fase del Programa Naval debe estar *ya en marcha* la siguiente. En su discurso de la pasada Pascua Militar, el anterior jefe del Estado Mayor de la Armada dijo, con toda claridad, que la nueva fase del Programa Naval, ya perfectamente definida en sus unidades, debería iniciarse durante el año 1986.

Entre los diversos problemas básicos que se plantea en este esfuerzo de previsión para las nuevas unidades del próximo Programa Naval existe uno insoslayable: el problema de la propulsión. La historia, el pasado, la experiencia, en el campo de la propulsión naval, es una permanente transición evolutiva, que se inicia con el remo de las primeras naves mediterráneas, sigue con la vela de galeones y navíos, pasa al vapor para buques de superficie y el sistema diesel-batería para los submarinos de las dos guerras mundiales, para llegar a la turbina de gas y a la propulsión nuclear. Y en éstas estamos.

El presente para las marinas de primero y segundo orden —un orden muy relativo— está presidido, en el ámbito de la propulsión naval, por una

doble transición: vapor-diésel-turbina de gas, energía nuclear para buques de superficie y diésel-batería-energía nuclear para submarinos.

Estados Unidos, Rusia, Inglaterra y Francia están ya en este presente. Para las marinas que siguen a éstas, entre las que se encuentra la nuestra, este presente ha de ser más tarde o más temprano su futuro. No se debe, *no se puede frenar ni mucho menos parar el curso evolutivo de la Historia.*

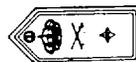
En consecuencia, tenemos ante nosotros en este momento planteado un problema capital de cara al futuro: la propulsión nuclear. Se trata de un problema delicado, pero insoslayable, sobre el que es preciso, es oportuno y es, a mi modo de ver, obligado para nosotros estar debidamente informados, al menos en el nivel de las ideas generales y básicas.

Por todo ello, el presente número de nuestra, de vuestra REVISTA GENERAL DE MARINA se abre con una *colaboración especial* dedicada al tema general de la propulsión nuclear en su aspecto técnico, colaboración firmada por nuestro compañero don Francisco Pascual Martínez, capitán de navío ingeniero de Armas Navales, doctor ingeniero geógrafo, licenciado en Ciencias Químicas, vicepresidente y director de la Junta de Energía Nuclear y que actualmente desempeña el cargo de presidente del Consejo de Seguridad Nuclear, figura, por tanto, destacada dentro del mundo nacional e internacional de las ciencias nucleares.

Su trabajo, a la vez documentado e ilustrativo, merece ser leído con atención en este momento, crucial, de la historia de la propulsión naval en nuestra Armada.

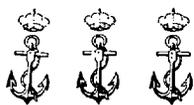
Y nada más por hoy. Un fuerte y respetuoso abrazo.

Jesús SALGADO ALBA

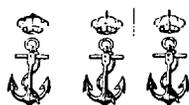


---

# COLABORACION



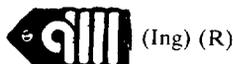
# ESPECIAL



---

## EL DESARROLLO DE LA PROPULSION NUCLEAR NAVAL

Francisco PASCUAL MARTINEZ



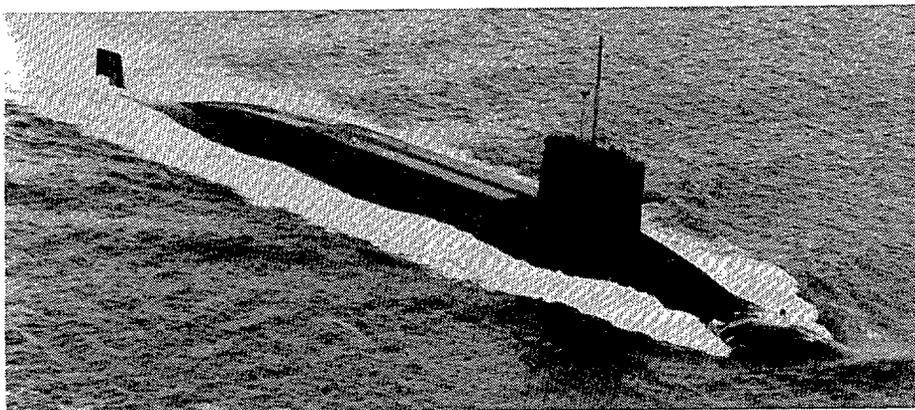
### Introducción.



El descubrimiento de la fisión del núcleo de uranio aporta una nueva fuente de energía llamada a jugar un importante papel en el abastecimiento energético de la Humanidad. Sin embargo, el desarrollo tecnológico necesario para alcanzar una producción de energía de origen nuclear competitiva con otras fuentes hace que su aplicación no pueda contemplarse a corto plazo. De hecho, desde la comprobación de la posibilidad de la fisión nuclear en cadena mediante la pila de Fermi (1942) hasta lo que podemos llamar producción comercial de energía eléctrica de origen nuclear (finales de la década de los 60), transcurre un período de unos veinticinco años.

Ahora bien, desde el primer momento se conoce que esta nueva fuente de energía presenta dos características fundamentales que no se presentan en otras fuentes: una enorme densidad energética y el hecho de no precisar oxígeno para su producción. Por consiguiente, es lógico pensar que las primeras aplicaciones de la fisión del núcleo de uranio, como fuente de energía, habrían de ser aquellas en que las ventajas que podrían representar las características especiales de la energía nuclear justificasen plenamente el mayor coste. Consecuencia de esta situación es la idea de la aplicación de la energía nuclear a la propulsión naval de buques de guerra, concreta-

mente a la propulsión de submarinos, idea defendida con tesón y llevada a la práctica, resolviendo para ello los enormes problemas planteados, por el entonces capitán de navío de la Marina americana Hyman G. Rickover, creador y propulsor de la marina nuclear de su país. El capitán de navío Rickover vio coronados sus esfuerzos con la botadura, el 21 de enero de 1954, del *Nautilus*, primer submarino nuclear de los Estados Unidos y del mundo. Terminado el 30 de septiembre del mismo año, el reactor se puso en marcha el 30 de diciembre y alcanzó plena potencia cuatro días más tarde. El 17 de enero de 1955 se hizo a la mar realizando sus primeras pruebas con resultado satisfactorio.



Submarino francés *Le Redoutable*.

Iniciada la construcción de submarinos por Estados Unidos, con el *Nautilus*, su ejemplo es seguido por el Reino Unido, cuyo primer submarino, el *Dreadnought*, se entrega a la Marina británica en 1963, y Francia, país en el que *Le Redoutable* entra en servicio a principios de 1972. Por lo que se refiere a la Unión Soviética, inició sus experiencias en 1955, culminando con la construcción de los catorce submarinos tipo *November*, al mismo tiempo que llevaba a cabo el proyecto del rompehielos *Lenin*, del que hablaremos más adelante. Ultimamente, la República Popular China se ha incorporado a este pequeño grupo de países poseedores de submarinos nucleares.

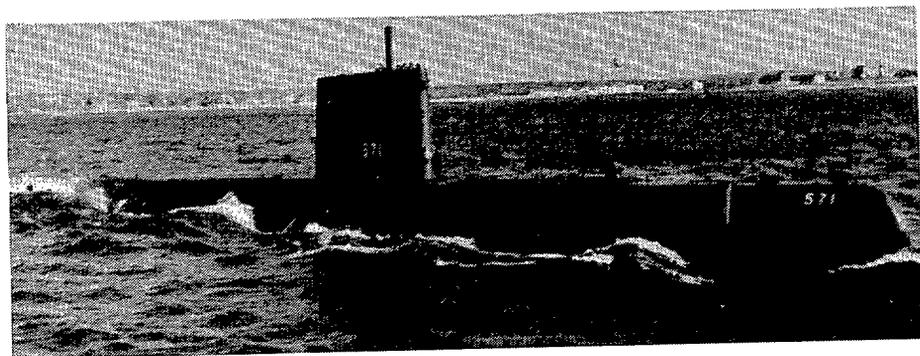
### **Propulsión nuclear de submarinos.**

Las características especiales de la energía nuclear permiten, como se comprende a simple vista, contar con grandes ventajas tácticas en la utilización del submarino. El hecho de no necesitar oxígeno en la producción de

la energía propulsora, así como la enorme cantidad de energía acumulada en una pequeña cantidad de uranio, representa la ventaja de poder permanecer el submarino sumergido por tiempo prácticamente indefinido, librándole de la superficie, y ser capaz, al mismo tiempo, de contar con potencia suficiente para alcanzar velocidades de 40-50 nudos. La aplicación de la energía nuclear ha hecho que el submarino nuclear no sea un submarino convencional mejorado, sino realmente un arma nueva.

Sucesivos avances en cuanto al diseño del casco, aumento del tamaño para transformar los submarinos en verdaderas plataformas móviles de lanzamiento de proyectiles balísticos nucleares, diseño de núcleos de reactores con vidas más largas (capaces de navegar hasta diez años sin repostar) y mayor resistencia estructural del casco, que permita alcanzar mayores profundidades, han aportado nuevas características a este tipo de buques que constituyen hoy la base fundamental de las marinas de las grandes potencias.

No vamos hacer aquí una historia del desarrollo de los submarinos nucleares, por otra parte ya conocida por los lectores de esta REVISTA. Sin embargo, sí queremos reseñar algunos de los hitos de este desarrollo. El *Nautilus*, con sus 3.180 toneladas de desplazamiento y 98 metros de eslora, efectuó por primera vez la navegación del océano Pacífico al Atlántico bajo los hielos polares. Salió de Pearl Harbour el 23 de julio de 1958 y empezó a navegar, bajo el hielo que cubría el Polo Norte, el 1 de agosto, cerca de Port Barrow (Alaska), saliendo otra vez a la superficie el 5 de agosto, entre Groenlandia y Spitzbergen, después de recorrer 1.830 millas debajo de los hielos y haber alcanzado el Polo Norte el 3 de agosto. Este viaje fue realizado posteriormente por el submarino *Skate*, en 1958 y 1959, con varias salidas a la superficie, rompiendo el hielo, y por el *Sarge*, que fue el primero en salir a la superficie, en el Polo, el 9 de febrero de 1960. A partir de entonces, la ruta subpolar, de enorme importancia estratégica, se ha transformado en una vía normal de tránsito, tanto para los norteamericanos



Submarino norteamericano *Nautilus*.

como para los rusos, que también alcanzaron el Polo, por primera vez, con el submarino *Leninsky Komsomol*, del tipo *November*. También el submarino británico *Dreadnought* realizó este viaje en 1970.

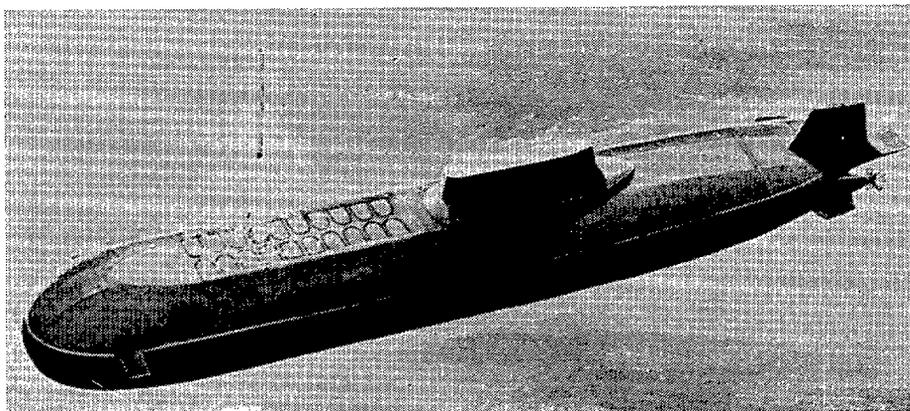
Otro hito importante lo constituyó la primera vuelta al mundo en inmersión. Se llevó a cabo en 1969 por el submarino nuclear americano *Tritón*, de 5.400 toneladas de desplazamiento y 136 metros de eslora, botado en 1958 y puesto en servicio en 1959, dotado, por primera vez, con dos reactores nucleares como equipo de propulsión y un sofisticado sistema de equipos electrónicos. El viaje se realizó en 83 días, recorriendo 41.500 millas, siempre en inmersión (menos una salida a superficie para evacuar a un miembro de la tripulación). Una vez efectuada la travesía, en las proximidades de Cádiz, rindió homenaje a Juan Sebastián de Elcano, primer navegante que había realizado la circunnavegación en 1520. La travesía constituyó un éxito: no fue detectado por nadie y demostró la posibilidad de que una dotación bien entrenada pueda resistir una navegación de larga duración y en las condiciones de vida de un submarino. Se demostró que los submarinos atómicos podían operar, sin ser detectados, en cualquier punto del océano, es decir, en los dos tercios de la superficie del planeta.

El desarrollo de los submarinos ha pasado por distintas fases. Los primeros submarinos nucleares eran submarinos convencionales con propulsión nuclear y las ventajas que esto representa; posteriormente, las mejoras que hemos señalado han permitido avances importantes para su utilización como submarinos tácticos o de ataque (SSN). En un nuevo proceso pasaron a convertirse en submarinos balísticos o estratégicos (SSBN), verdaderas plataformas lanzadoras de misiles, con las ventajas inherentes a la propulsión nuclear, pues a una elevada velocidad unen una autonomía prácticamente ilimitada, lo que confiere una enorme dificultad a su localización y, por tanto, una imposibilidad de reacción del enemigo. Submarinos de este tipo, construidos ya en grandes tonelajes, siempre sumergidos, con grandes velocidades (40-50 nudos), pueden operar en cualquier punto de los océanos, batir un objetivo terrestre y desaparecer sin que exista posibilidad de ser detectados. En esta línea se encuentran los submarinos soviéticos *Delta II*, con 9.350 toneladas de desplazamiento en superficie y sus 145 metros de eslora, así como los nuevos *Thyphon*, con 18.000 toneladas de desplazamiento (algunas informaciones hablan de 30.000 toneladas). En cuanto a la Marina americana cuenta con los de las clases *Lafayette*, de 7.500 toneladas de desplazamiento en superficie, y recientemente con los *Ohio*, de 16.600 toneladas de desplazamiento; todos ellos, rusos y americanos, dotados con misiles de largo alcance (del orden de las 6.000 millas).

Las ventajas que representa la propulsión nuclear para los submarinos son tan importantes que es lógico continúe el desarrollo de este tipo de buques y la construcción de nuevas unidades.

## Buques de guerra de superficie.

La propulsión nuclear suministra a un buque de superficie, igual que a un submarino, una autonomía prácticamente ilimitada, pudiendo navegar varios años sin repostar; la gran cantidad de energía almacenada le permite también alcanzar mayores velocidades punta y de crucero, sin detrimento de la autonomía. Por otra parte, el hecho de que la producción de energía nuclear no precisa oxígeno (1), hace que en un buque nuclear no sean necesarias toda una serie de tomas de aire, con sus correspondientes conductos, que transportan el aire a la cámara de calderas, así como tampoco otros conductos y chimeneas para eliminar los gases resultantes de la combustión. Por tanto, todo el espacio ocupado por estos conductos, que ade-



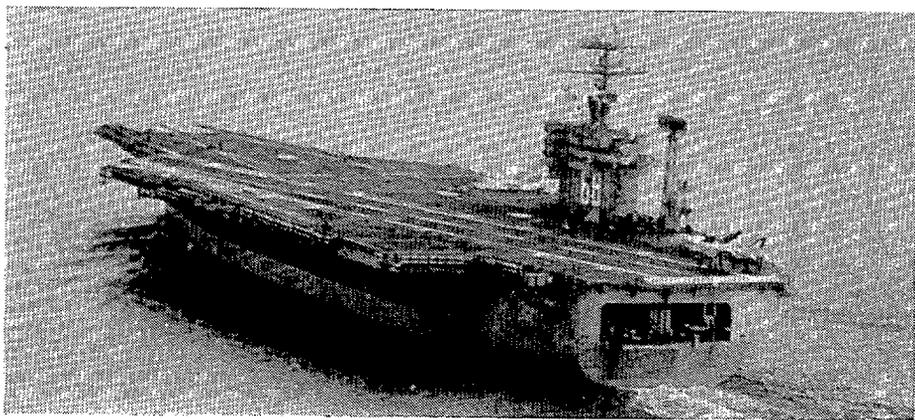
Dibujo del submarino soviético *Thyphoon*.

más han de atravesar las cubiertas superiores, se puede utilizar para otros fines. En el caso de los portaviones, el espacio que se emplea para combustible del propio buque se puede emplear, en un buque nuclear, para transportar mayores cantidades de combustible para los aviones, municiones y otros suministros, aumentando su capacidad militar. Por otra parte, el no poseer chimeneas permite una ausencia de humos y una mejor disposición de la cubierta de vuelo para la operación de los aviones.

Ahora bien, el desarrollo de la propulsión nuclear de los buques de guerra de superficie no ha seguido un camino paralelo al de los submarinos. Las razones son evidentes: las ventajas indicadas, que corresponden a las características especiales de la energía nuclear, no son tan claras como la

(1) Hay que tener en cuenta que un buque de guerra de tipo medio consume, aproximadamente, 20 toneladas de aire por minuto cuando navega a la velocidad máxima.

ventaja fundamental que representa para los submarinos: liberación de la superficie. Sin embargo, la Marina americana inició también, a finales de la década de los 50, la construcción de buques de guerra de superficie con propulsión nuclear, de forma que, a comienzos de los 60, se inició su entrada en servicio. El 9 de septiembre de 1961 entra en servicio el crucero *Long Beach*, equipado con dos reactores nucleares de 35.000 HP cada uno; tiene un desplazamiento de 12.600 toneladas y 210 metros de eslora; el 25 de noviembre de 1961 lo hace el portaviones *Enterprise*, equipado con ocho reactores, también de 35.000 HP cada uno, un desplazamiento de 77.500 toneladas y 336 metros de eslora, y finalmente, el 6 de octubre de 1962, entra en servicio el destructor *Bainbridge*, equipado con dos reactores análogos a los del submarino *Tritón*, un desplazamiento de 7.100 toneladas y 168 metros de eslora. Con la construcción de estos buques se completa esta primera serie de buques de superficie de propulsión nuclear y se inicia un período de pruebas en cuanto a las ventajas que pueden obtener frente a un coste, considerablemente más elevado, que el de buques convencionales.



Portaviones norteamericano *Nimitz*.

Todavía a finales de los 60 se ponen en servicio dos nuevos destructores: el *Truxtun*, el 27 de mayo de 1967, y el *California*, el 23 de enero de 1970, y, posteriormente, en 1972, entra también en servicio un nuevo portaviones de propulsión nuclear: el *Nimitz*, con lo que finaliza el programa americano de construcción de buques de guerra de superficie propulsados por energía atómica. A partir de esta fecha ha habido propuestas de construcción de nuevos buques, especialmente portaviones de propulsión nuclear, incluso han llegado a votarse en el Congreso de los Estados Unidos fondos para su construcción; sin embargo, ha prevalecido el criterio, sustentado incluso por sectores de la Marina, de que el mayor coste del buque de guerra de

superficie de propulsión nuclear no compensaba las ventajas que podía representar, discusión que, por supuesto, no se ha presentado en el caso de la propulsión nuclear de submarinos.

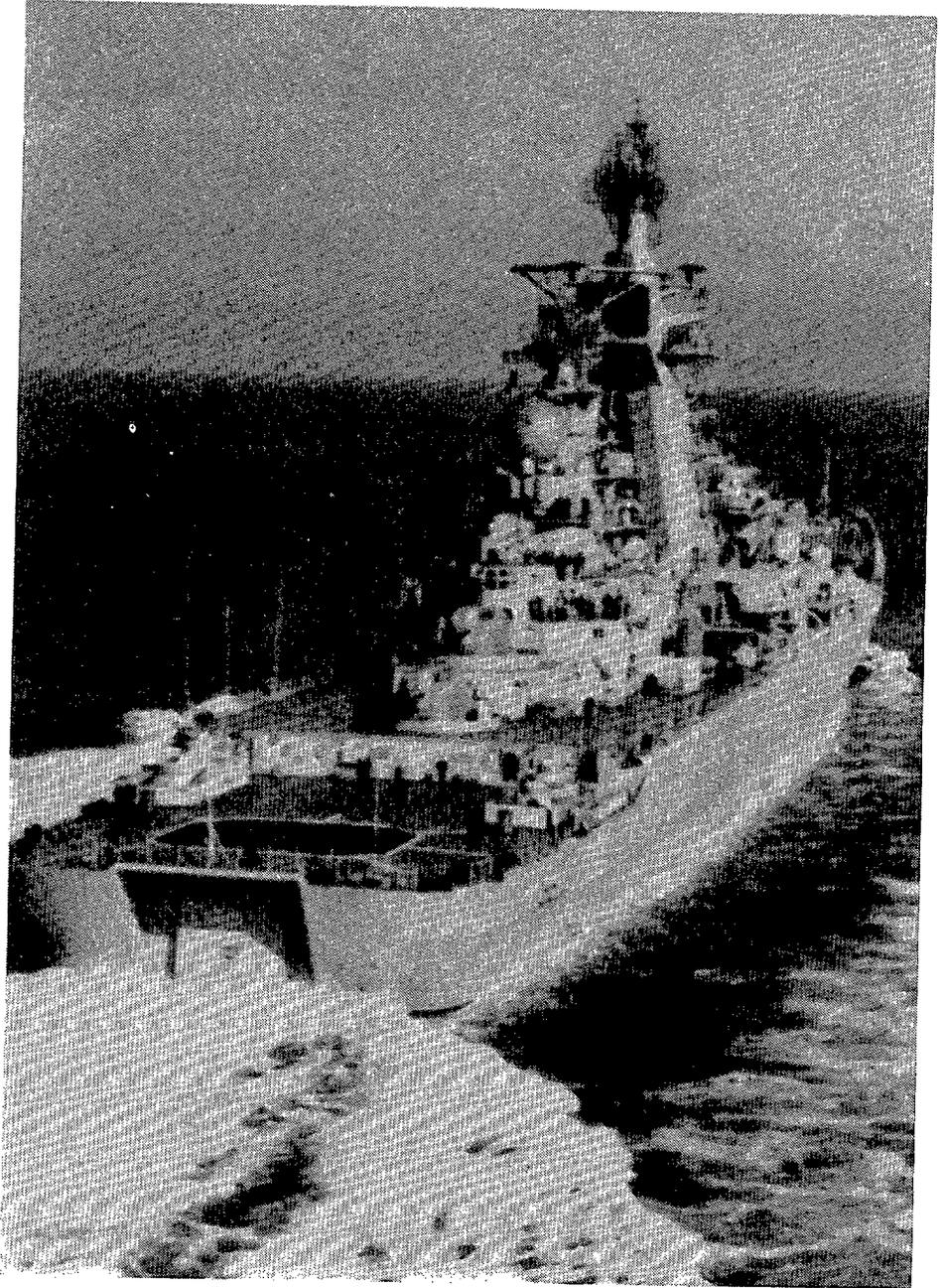
Únicamente la Unión Soviética, entre el resto de las naciones, cuenta con buques de guerra de propulsión nuclear, aunque tampoco en este caso su desarrollo es comparable con el alcanzado por los submarinos.

### La propulsión nuclear en los buques mercantes.

La aplicación de la propulsión nuclear a los buques de guerra, y concretamente a los submarinos, ha adquirido, como hemos visto, un espectacular desarrollo, porque las ventajas que representa su utilización compensa, con creces, el incremento de costo, tanto en inversiones como en mantenimiento. Ahora bien, en el campo de su utilización en buques mercantes la situación es distinta; las ventajas que pueda representar la propulsión nuclear no son fundamentales; se construirán buques mercantes de propulsión nuclear cuando el coste del transporte, considerando todos los factores que en él intervienen, sea inferior al que se obtiene mediante un buque convencional.

Sin embargo, la aparición de esta nueva fuente de energía y las perspectivas que presentaba su utilización hicieron que, desde el primer momento, se iniciase también el desarrollo de la propulsión nuclear de buques mercantes. Estados Unidos toma la decisión, en 1955, de construir un buque mercante con propulsión nuclear; en 1956 se aprueba el proyecto, se pone la quilla el 22 de mayo de 1958, se bota en julio de 1959, entra en servicio a finales de 1961 y realiza el primer viaje en 1962. Se trata del buque nuclear *Savannah*, experimental de carga y pasaje, con un desplazamiento de 21.840 toneladas y 9.400 toneladas de carga y una eslora de 179 metros. La potencia máxima en el eje es de 22.000 HP, tiene una velocidad de 20 nudos y una autonomía de 336.000 millas. El coste total del proyecto fue de 82 millones de dólares y sus costes anuales de operación 3,3 millones de dólares, de los que, mediante los servicios prestados, recuperaba 1,5 millones, resultando un déficit de 1,8 millones. Su objetivo era identificar, precisar y tratar de resolver los problemas, tanto de índole técnica como administrativa, que podía presentar la explotación comercial de buques mercantes con propulsión nuclear.

Por otra parte, la República Federal Alemana inicia estudios sobre este tema en 1958, y en 1962 se toma la decisión de construir un carguero de mineral que recibió el nombre de *Otto Hahn*. Se coloca la quilla en septiembre de 1963, la botadura tiene lugar el 13 de junio de 1964 y realiza su primer viaje en octubre de 1968. Tiene un desplazamiento de 25.800 toneladas, una eslora de 172 metros, una potencia en el eje de 10.000 HP, con una velocidad de 16 nudos. El coste total fue de 16 millones de dólares.



Crucero soviético *Kirov*.

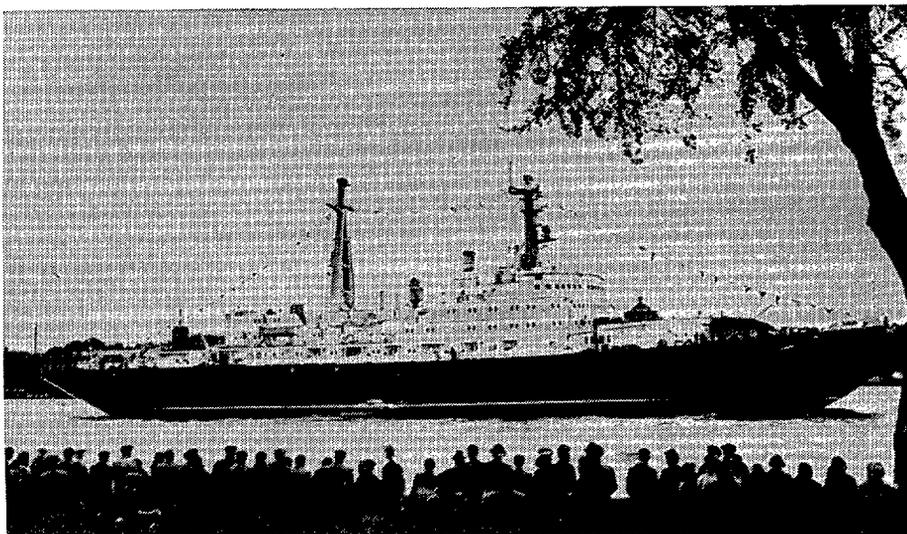
Durante la segunda parte de la década de los 50 y toda la década de los 60 un gran número de países del mundo occidental realizan estudios, investigaciones y, en algunos casos, incluso el proyecto, tanto del casco como del sistema de propulsión para este tipo de buques. En 1957 se inician estos estudios en Bélgica, a través de una agrupación de empresas privadas; se centraron, fundamentalmente, en el tipo de reactor a instalar y se llevó a cabo el desarrollo del *Vulcain* (reactor de agua a presión, moderado por una mezcla de agua pesada y ligera), trabajos en los que, a partir de 1962, participó el Reino Unido. Francia realiza, en 1960, por encargo de la OCDE, el anteproyecto de un buque oceanográfico de propulsión nuclear. Holanda participa en el desarrollo de un reactor y, también por encargo de la OCDE, realiza el anteproyecto de un petrolero. Italia realiza, en colaboración con EURATOM, entre 1961 y 1965, el proyecto de un petrolero nuclear de 70.000 toneladas con independencia de los trabajos, que también venía realizando, en relación con la construcción de un buque de apoyo logístico para la Armada italiana de propulsión nuclear, bautizado con el nombre de *Enrico Fermi*, que no llegó a construirse. Dinamarca comienza también, en 1959, un estudio sobre la propulsión nuclear; asimismo, Suecia y Noruega participan en este desarrollo. Japón inicia sus estudios en 1958, estudios que culminan en la construcción del *Mutsu*, con un desplazamiento de 9.270 toneladas, 114 metros de eslora, una potencia en el eje de 10.000 HP y 18 nudos de velocidad máxima. Terminado en 1972 tuvo problemas desde su puesta en servicio y su utilización ha sido muy escasa.

Es preciso señalar también las actividades de la Agencia de Energía Nuclear de la OCDE en este campo. En 1961 se creó un Grupo de Estudios sobre la propulsión de buques, con participación española, que decidió realizar tres proyectos: uno de un carguero de mineral, que se encargó a Suecia y Noruega; otro de un buque oceanográfico, encargado a Francia, y otro de un petrolero, encargado a Holanda. Los anteproyectos se terminaron en 1962 y desde entonces se han continuado estudios sin que se haya tomado ninguna decisión concreta.

Comentario aparte merece el desarrollo de los buques mercantes nucleares en la URSS. Las características geográficas de este país, con un enorme litoral en el océano Glacial Artico, cubierto por los hielos la mayor parte del año, hace que el mantenimiento de las rutas comerciales de ese océano requieran la utilización de buques rompehielos. Este hecho hace que sea precisamente la URSS el mayor operador de rompehielos del mundo. Esta situación justifica plenamente el hecho de que el desarrollo de la propulsión nuclear mercante en la URSS se haya realizado mediante la construcción de este tipo de buques. El rompehielos *Lenin* tiene un desplazamiento de 16.000 toneladas, una eslora de 134 metros, con una potencia de 44.000 HP, lo que le permite desplazarse con una velocidad máxima de 18 nudos y una velocidad de crucero de 2 nudos, atravesando zonas de 2,4 metros de espe-

sor de hielo. Se puso la quilla en agosto de 1956 y se botó en diciembre de 1959.

La utilización de los rompehielos de propulsión nuclear presenta la gran ventaja de su autonomía, liberándole de la necesidad de repostar combustible con frecuencia y permitiéndole la utilización de su máxima potencia en todo momento, sin el temor a un agotamiento del combustible. Estas características han hecho que, con independencia de la economía, la URSS haya continuado construyendo rompehielos de propulsión nuclear y que éstos sean los únicos buques, no de guerra, que continúan en explotación y construcción. Además del *Lenin*, la URSS cuenta en la actualidad con los rompehielos más potentes del mundo, con propulsión nuclear: el *Artika* (recientemente rebautizado con el nombre de *Leónidas Breznev*) y el *Sibir*, con



Rompehielos ruso *Lenin*.

un desplazamiento de 35.000 toneladas y una potencia en el eje de 75.000 HP. Por otra parte, se encuentra en construcción otro rompehielos nuclear, el *Rossiia*, con 40.000 toneladas de desplazamiento y una potencia estimada en el eje de 100.000 HP. Se construye, para la URSS, en los astilleros Wärtsilä, en Helsinki; saldrá de los astilleros sin el equipo propulsor, será remolcado a Leningrado, y allí se efectuará la instalación del reactor nuclear.

Canadá, otro país que precisa la utilización de rompehielos para mantener sus rutas comerciales abiertas, ha considerado la construcción de estos buques con propulsión nuclear y ha realizado una gran parte de las tareas

necesarias para iniciar su construcción. Sin embargo, no ha tomado todavía ninguna decisión en este sentido.

Los estudios realizados durante la década de los 60, en relación con la propulsión nuclear, señalaban las buenas perspectivas de esta tecnología, pero no eran concluyentes en el aspecto económico; por otra parte, la explotación de los buques experimentales había presentado algunos problemas en cuanto a su aceptación. Por estas razones, no es de extrañar el poco interés real mostrado por los armadores en relación con este tipo de buques.

Por lo que a los aspectos económicos se refiere, es necesario tener en cuenta que la característica de la energía nuclear, tanto para equipos propulsores de buques como para centrales nucleares, es la de requerir una mayor inversión por unidad de potencia, pero, al mismo tiempo, ser inferior al coste de combustible por unidad de energía generada. Al mismo tiempo, la diferencia de inversión, por unidad de potencia, entre una instalación nuclear y convencional disminuye al aumentar la potencia. En estas condiciones se comprende que la situación de competencia económica se logrará más fácilmente en instalaciones de gran potencia, tales como superpetroleros, portacontenedores o cargueros con potencias de 80.000 HP en adelante, mientras que será muy difícil que la energía nuclear pueda competir en pequeños buques. En la década de los 60, con un coste del petróleo inferior a dos dólares/barril, resultaba prácticamente imposible la competencia.

La elevación del precio del petróleo, a partir del año 1973, estimula la realización de nuevos estudios que llevan a la conclusión de la viabilidad económica de una marina mercante nuclear. Concretamente, estudios realizados en el Reino Unido señalan que en el caso de un buque rápido portacontenedores, capaz para 2.500 contenedores, con un equipo nuclear propulsor de 100.000 HP en el eje, cruzando el Atlántico a 27 nudos, podía obtener un coste por contenedor que, a los precios altos del petróleo, podría ser un 20 ó 25 por ciento inferior a un barco convencional. Resultados análogos se alcanzaban en el caso de grandes petroleros.

Sin embargo, no ha tenido lugar el desarrollo de una marina mercante nuclear. Las razones hay que buscarlas en otros problemas, derivados de la explotación de los buques. El *Savannah* se mantuvo en explotación varios años, desde su puesta en servicio en 1961 hasta la iniciación de su desmantelamiento en 1970. Durante este período visitó 32 puertos de Estados Unidos y 45 puertos en 26 países (entre ellos puertos españoles), sin que se produjese ningún tipo de incidente. Sin embargo, por razones de seguridad, cada entrada en puerto requirió, para obtener la autorización de entrada, la realización de un estudio de riesgos y la firma de un acuerdo bilateral entre el gobierno de los Estados Unidos y el del país al que pertenecía el puerto utilizado. Incluso fue precisa la aprobación de una ley especial por el Congreso de los Estados Unidos, estableciendo, para el caso concreto del *Savannah*, un seguro de hasta 560 millones de dólares que garantizase

los posibles daños a terceros. Cuando en abril de 1972 se previó la visita al puerto de Cádiz del buque nuclear *Otto Hahn*, ésta se suspende por la petición del gobierno español de un seguro de 500 millones de dólares, que no puede aceptar el gobierno alemán. Se comprende fácilmente que la explotación de una marina mercante nuclear no puede hacerse a base de acuerdos bilaterales entre el país que abandera los buques y el país visitado; era necesario establecer unos acuerdos internacionales.

La necesidad de establecer acuerdos internacionales en relación con la explotación de buques nucleares se consideró desde el inicio del desarrollo de esta tecnología. En la Conferencia Internacional, celebrada en Londres entre el 17 de mayo y el 17 de junio de 1960, para revisar el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar, se trató de la seguridad de los buques en general y se estableció un Comité sobre la Seguridad de los Buques Nucleares. Como resultado de esta Conferencia se llegó a la firma de un nuevo Convenio sobre la Seguridad de la Vida Humana en la Mar, cuyo capítulo VIII se refería exclusivamente a buques nucleares. Las disposiciones de este capítulo, que no se aplicaban a los buques de guerra, establecían que las características, construcción y normas de inspección y montaje del reactor estarían sometidas a la aprobación de las autoridades del país que abandera el buque. Asimismo, dichas autoridades deberían tomar medidas para que no se produjesen irradiaciones indebidas u otros riesgos de carácter nuclear, tanto en alta mar como en puerto y tanto para la tripulación como para los pasajeros, o público en general, o para las vías de navegación, los alimentos o los recursos acuáticos, todo ello establecido de una forma bastante imprecisa. Por otra parte, después de varias reuniones iniciadas en Rijeka (Yugoslavia) el 25 de septiembre de 1959, el gobierno belga convocó en Bruselas la XI Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo, que culminó con la aprobación, en su sesión de clausura del día 25 de mayo de 1962, del Convenio relativo a la Responsabilidad Civil de los Explotadores de Buques Nucleares para caso de daños nucleares. La realidad ha sido que la utilidad de ambos convenios ha resultado prácticamente nula (incluso el segundo de ellos no llegó a entrar en vigor), como lo demuestra lo que hemos señalado anteriormente sobre la necesidad de acuerdos bilaterales para la explotación del *Savannah* y del *Otto Hahn*.

Organizado conjuntamente por la Agencia de Energía Nuclear de la OCDE y el Organismo Internacional de Energía Atómica se celebró en Hamburgo, entre los días 5 al 9 de diciembre de 1977, un Simposio Internacional sobre *Seguridad de Buques Nucleares*. En esta reunión se estudiaron diversos aspectos de la seguridad, desde las estimaciones probabilísticas de riesgos hasta los accidentes de pérdida de refrigerante, así como también aspectos relacionados con problemas legales, autorizaciones y consideraciones sobre entrada en puerto, etc. Una vez más se puso de manifiesto, para

el desarrollo de una marina mercante nuclear, la urgente necesidad de regulaciones aceptadas internacionalmente en relación con la seguridad de los buques nucleares y con las responsabilidades legales en caso de accidente. En la reunión se presentó también la experiencia en la explotación del *Lenin*, *Savannah* y *Otto Hahn*, resaltando que durante esta explotación no había habido ningún accidente radiológico peligroso para los miembros de las tripulaciones, ni para el público en general, a pesar de haberse presentado algunas situaciones anormales.

Sin embargo, a pesar de esta buena experiencia, desde 1977 hasta la actualidad, no se han efectuado progresos en la comercialización de la propulsión nuclear, antes al contrario, una mayor sensibilización de la sociedad frente a los riesgos de la energía nuclear, fomentada en parte por el accidente de la central nuclear de la isla de las Tres Millas (marzo de 1979) y por campañas antinucleares, han hecho que esta comercialización se vea más lejana. Hay que tener en cuenta que la selección de atracaderos, dentro de los puertos, para un buque nuclear requerirá una serie de condiciones análogas a las que se exigen para el emplazamiento en tierra de una central nuclear, aunque con algunas diferencias derivadas de la menor potencia de las instalaciones navales, la movilidad de éstas para poder abandonar el atracadero en caso de accidente, las características de contención de las instalaciones de los buques, etc. Sin embargo, las necesidades de establecer planes de vigilancia radiológica en el entorno, así como planes de emergencia para caso de accidente, requerirían encontrar atracaderos lo más aislados posible y, posiblemente, dedicados con exclusividad a buques nucleares.

### Situación española.

Desde el primer momento, España, a través de la Junta de Energía Nuclear, en colaboración con las autoridades navales y con la industria naval, ha señalado su interés por la propulsión nuclear de buques. En la primavera de 1960 se celebró en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales un ciclo de conferencias sobre *La energía nuclear y su aplicación a la propulsión naval*, en el que participan miembros de la JEN, de la industria, de la Escuela y de las sociedades Bureau Veritas y Lloyd's Register of Shipping. Representantes españoles participan en el grupo de trabajo sobre Propulsión Nuclear de Buques, creado en 1961 por la Agencia de Energía Nuclear de la OCDE. Posteriormente se ha continuado el seguimiento y, a través de las organizaciones interesadas (JEN, Armada española industria naval, Escuela de Ingenieros Navales), se ha participado en reuniones internacionales, se han organizado simposios en España y se han realizado diversos estudios.

El desarrollo alcanzado por la tecnología nuclear en España, así como la infraestructura creada en todos los campos de esta tecnología para la

puesta en marcha del programa de centrales nucleares, coloca a nuestro país en una situación ventajosa si se decide a abordar un programa de propulsión nuclear. Se cuenta con tecnología en el campo de los reactores nucleares de agua a presión (tipo utilizado en todos los buques de propulsión nuclear), ya que existen instalados en centrales nucleares españolas tales como *José Cabrera*, provista de un reactor de 160 MWe, en explotación desde 1968, y las más modernas de *Almaraz* y *Ascó*, con una potencia de 930 MWe por unidad. Se cuenta con experiencia en el campo de los combustibles nucleares y está en la fase final de construcción, próxima a su puesta en marcha, la fábrica de elementos combustibles de *Juzbado*, propiedad de ENUSA, que suministrará el combustible a las centrales nucleares españolas.

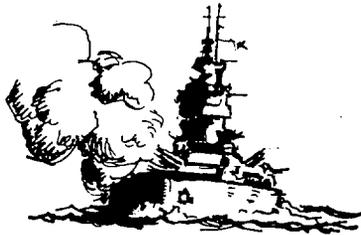
Sin embargo, el desarrollo de un programa de propulsión nuclear requeriría dos acciones: establecer un programa de investigación y desarrollo específico y llegar a acuerdos exteriores. El programa de I+D habría de desarrollar aspectos específicos de los reactores navales, tanto en el propio reactor como en el combustible, y su alcance vendría condicionado por la amplitud de la colaboración exterior. Los acuerdos con países del exterior (que cuenten con tecnología suficiente) son imprescindibles en cuanto a algunos aspectos del diseño del reactor y al suministro del uranio enriquecido necesario para el combustible.

### Resumen y conclusiones.

- El desarrollo de la propulsión nuclear a los buques de guerra ha alcanzado su máxima aplicación en el caso de los submarinos. Las características fundamentales de la fisión nuclear: alta densidad energética y no necesitar oxígeno para la combustión hacen del submarino nuclear, al liberarlo de la superficie y proporcionarle altas velocidades y autonomía prácticamente ilimitada en inmersión, un arma nueva y más poderosa, no solamente en su primera aplicación como submarino de ataque, sino también como plataforma lanzadora de misiles balísticos. Es lógico, por tanto, que continúe el desarrollo de este tipo de buques y prosiga su construcción.
- La aplicación de la propulsión nuclear a los buques de guerra de superficie ha sido muy limitada. Las ventajas de esta propulsión frente a la convencional son marginales y no parecen compensar el mayor coste de este tipo de buques, tanto en cuanto a inversión como a mantenimiento. Por esta razón no se ha continuado la construcción de nuevos tipos.
- La aplicación de la propulsión nuclear a los buques mercantes se encuentra en un período de estancamiento. La experiencia obtenida con los prototipos construidos ha sido buena; la elevación de los costes del petróleo en los últimos diez años ha favorecido la competitividad economi-

ca de los buques nucleares, de forma que, en la actualidad, podrían resultar más económicos que los convencionales. Sin embargo, la carencia de una regulación sobre seguridad internacionalmente aceptada, problemas legales en cuanto a responsabilidad civil en caso de accidente, selección de atracaderos que reúnan condiciones y aceptación pública de la energía nuclear son factores que han impedido y, probablemente, impedirán durante mucho tiempo el desarrollo de una marina mercante nuclear.

- Excepción a la aplicación de la propulsión nuclear a los buques comerciales la constituye el programa de rompehielos nucleares soviéticos. Las características ya señaladas de la fisión nuclear presentan, para esta clase de buques, ventajas que, desde el punto de vista soviético, compensan el resto de los inconvenientes. En estas condiciones es lógico que la URSS continúe con el desarrollo de este tipo de buques. Hay que señalar que, en el caso de estos rompehielos, no se presentan ninguno de los problemas de carácter internacional que hemos señalado, ya que todas sus actividades se desarrollan en el litoral ruso del océano Glacial Artico, fundamentalmente en la ruta de la zona de Murmansk hasta el estuario del Yenisei.
- La tecnología e infraestructura creada en España en la construcción de las centrales nucleares para generación de energía eléctrica permitiría abordar, si se considera conveniente, el desarrollo de un programa de propulsión nuclear. Sin embargo, para llevarlo a cabo sería imprescindible una colaboración exterior y un programa específico de investigación y desarrollo, cuyo alcance dependería de la amplitud de la colaboración exterior.





*Zodiac al agua.* Autor: José Luis Arbolí Delgado.

## MES DE JULIO - MES DEL CARMEN

**FELICIDADES  
POR  
NUESTRA  
PATRONA**

Salve ¡Oh Reina de los mares!  
De los mares iris de eterna ventura.  
Salve ¡Oh Fénix de hermosura!  
Madre del Divino amor.  
De tu pueblo los pesares  
Tu clemencia da consuelo.  
Fervoroso llegue al cielo  
Hasta ti nuestro clamor.  
Salve Salve Salve Salve  
¡Oh estrella de los mares!  
¡Oh estrella de los mares!



# LAS ARMAS ESTRATEGICAS NUCLEARES ANTE EL FUTURO

Pedro MENCHEN BENITEZ



## Introducción.



MUCHO se ha escrito sobre las armas nucleares en los últimos tiempos. El tema saltó de las revistas especializadas a la Prensa diaria. Ya no se trata de un asunto militar o científico: el hombre de la calle ha tomado conciencia del peligro que se cierne sobre la Humanidad, y está preocupado por ello. En esta situación de inquietud generalizada, se produjo la interrupción de las negociaciones START (*Strategic Arms Reduction Talks*) sobre limitación de armas estratégicas, por abandono de la URSS, sin que hasta hoy, meses después, se vislumbre una fecha para que tales negociaciones se reanuden. Como es sabido, la actitud soviética fue consecuencia del despliegue en Europa de los misiles *cruise*, iniciado un mes antes en el Reino Unido.

Ante la nueva situación creada, cabe preguntarse: y ahora ¿qué va a pasar? ¿Ya no caminamos hacia la reducción de las armas nucleares? ¿Cuál es el futuro previsible sobre esta cuestión que atemoriza a todos los hombres, sin excepción alguna? ¿Van a seguir aumentando los arsenales de ingenios atómicos, cuando ya, ahora mismo, acumulan una cantidad tal, que causa estremecimiento? ¿Es el suicidio el único futuro posible de la Humanidad? En el presente artículo intentamos analizar el problema, en busca de respuestas a las preguntas formuladas y a otras similares que pudieran efectuarse.

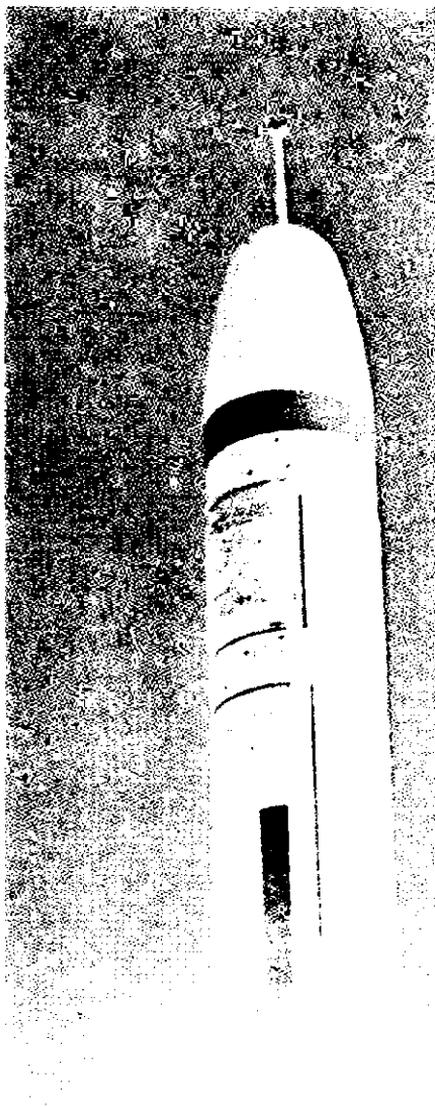
## Los arsenales atómicos, en la actualidad.

Como dato primero y principal de ese análisis que pretendemos llevar a cabo, se expone, a continuación, la composición de los arsenales de armas estratégicas en los EE. UU. y en la URSS. No haremos mención de las armas nucleares de alcance intermedio ni de las armas nucleares tácticas, salvo en el caso de que dichas armas tengan una incidencia clara en el campo estratégico.

### Los misiles balísticos intercontinentales (ICBM).

Por parte americana nos encontramos con lo siguiente:

- 45 misiles *Titan II*, desplegados hace veintidós años, con cabeza única de nueve megatonnes, y con un error probable circular de 1.300 m. El alcance máximo es de 15.000 Km.
- 450 *Minuteman II*, desplegados hace dieciocho años, con cabeza única de 1-2 megatonnes, y con un error probable circular de 370 m. El alcance máximo es de 11.300 Km.
- 250 *Minuteman III*, desplegados hace catorce años, con tres cabezas de guiado independiente de 170 kilotonnes, y con un error probable circular de 280 m. El alcance máximo es de 13.000 Km.
- 300 *Minuteman III*, mejorados, cuya fecha de entrada en servicio y su alcance se desconocen, con tres cabezas de guiado independiente de 335 kilotonnes que permiten la corrección en vuelo.
- 100 *MX* en fase final de desarrollo, que deberán estar operativos en 1986, con 10 cabezas de guiado independiente de 335 kilotonnes, y con un error probable circular de 100 m. El alcance máximo será de 13.000 Km. El emplazamiento



Misil norteamericano *Minuteman* ►

de estos misiles (1) ha dado lugar a una enorme controversia en las altas esferas de poder de los EE. UU.

En el lado soviético es mucho más difícil conocer la realidad de sus efectivos. No obstante, las estimaciones más fiables ofrecen la siguiente información:

- 550 *SS-11 Segoe*. Una parte de estos misiles fue desplegada hace dieciocho años, con cabeza única de un megatón, error probable circular de 1.400 m. y alcance máximo de 10.500 Km. Otra parte fue desplegada hace once años, con tres cabezas de 100-300 kilotonnes, error probable circular de 1.100 m. y alcance máximo de 8.800 Km.
- 60 *SS-13 Savage*, que fueron desplegados hace dieciséis años, con cabeza única de 750 kilotonnes, error probable circular de 2.000 m. y alcance máximo de 10.000 Km.
- 150 *SS-17 (RS-16)*, desplegados en su mayor parte hace nueve años (una pequeña parte se desplegó hace siete años y otra pequeña parte hace sólo dos años), con cuatro cabezas de guiado independiente de 750 kilotonnes, o bien cabeza única de seis megatonnes, según los diferentes modelos; error probable circular de 450 metros y un alcance máximo de 10.000-11.000 Km. El lanzamiento de estos misiles se efectúa en la modalidad conocida como *lanzamiento en frío* (2).
- 308 *SS-18 (RS-20)*, cuyo despliegue comenzó en 1975 y continúa en la actualidad. Unos modelos llevan una sola cabeza de 20 megatonnes y otros ocho o diez cabezas de guiado independiente de 750 kilotonnes. El error probable circular oscila entre 450 m. y 250 m. y el alcance entre 12.000 m. y 9.000 m.
- Un número indeterminado de *SS-19 (RS-18)*, cuyo despliegue comenzó en 1974 y continuó hasta 1982, con seis cabezas de guiado independiente de 550 kilotonnes, error probable circular que oscila entre 500 m. y 300 m., y un alcance máximo de 10.000 Km.
- Un número indeterminado de mejoras o nuevos modelos cuyos datos se desconocen.

---

(1) Para una información detallada sobre el posible emplazamiento de estos misiles, véase nuestro artículo titulado *El emplazamiento de los misiles MX*, publicado en la REVISTA GENERAL DE MARINA de abril 1983.

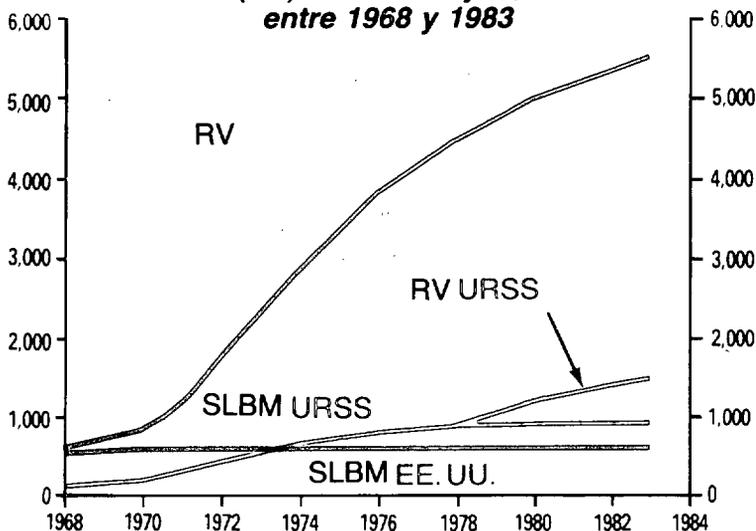
(2) 'El lanzamiento en frío se produce en dos fases: en la primera, el misil es impulsado hacia el exterior del silo mediante presión de un gas; en la segunda, una vez que el misil se encuentra fuera del silo, se pone en funcionamiento el motor cohete propulsor. Este procedimiento permitiría la recarga del silo con un nuevo misil.

### Los misiles balísticos lanzados desde submarinos (SLBM).

Por parte americana, nos encontramos con lo siguiente:

- 304 *Poseidón G-3*, operativos a partir de 1971, con diez cabezas de guiado independiente de 50 kilotonnes, error probable circular de 450 metros y un alcance máximo de 4.600 Km.
- 264 *Trident C-4*, operativos a partir de 1980, con ocho cabezas de guiado independiente de 100 kilotonnes, error probable circular de 450 m. y un alcance máximo de 7.400 Km.

#### **Despliegue de lanzadores SLBM y cabezas de reentrada (RV) soviéticos y norteamericanos entre 1968 y 1983**



Del lado soviético, la información disponible aparece mucho más confusa y menos fiable. En nuestro afán de sintetizar, para cumplir la finalidad del presente artículo, cabe considerar un total de unos 1.000 SLBM, que se distribuyen en los siguientes tipos: *SS-N-5 Serv*, *SS-N-6, Sawfly*, *SS-N-8*, *SS-N-17*, *SS-N-18* y *SS-NX-20*. Los hay con cabeza única de un megatón y con varias cabezas de guiado independiente de diversas potencias superiores a las de los americanos. También los alcances máximos de los más modernos superan a los americanos. El error probable circular, sin embargo, da lugar a una menor probabilidad de impacto.

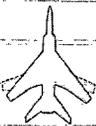
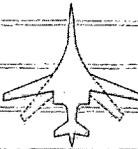
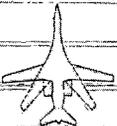
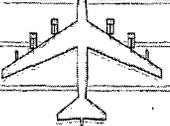
Los bombarderos estratégicos de gran radio de acción y de radio de acción medio.

Los Estados Unidos cuentan con lo siguiente:

- 31 *B52D*, operativos desde 1956, con un radio de acción de 9.900 Km. La antigüedad de estos aviones hace que sea dudosa su consideración como arma de disuasión nuclear; más bien pudieran considerarse destinados a operaciones estratégicas con armamento convencional.
- 151 *B52G*, operativos desde 1959, con un radio de acción de 12.000 Km. A pesar de los años que estos aviones llevan en servicio, se prevé que continúen todavía varios años más, para cuyo fin han sido sometidos a amplios programas de modernización.
- 90 *B52H*, operativos desde 1962, con un radio de acción de 16.000 Km. También han sido ampliamente modernizados.
- 56 *FB-111 A*, operativos desde 1969, con un radio de acción de 4.700 Km.
- 100 *B-1 B*, en construcción, que se supone estarán operativos en 1986, aptos para el empleo de misiles *Cruise*. También se prevé la adaptación de los *B52G* y *B52H* para la utilización de misiles *Cruise* (3). El alcance máximo conseguido actualmente en los citados misiles *Cruise* es de 2.500 Km., lo cual permitirá acciones de ataque de los aviones portadores de estas armas nucleares, aprovechando la enorme capacidad de penetración de las mismas, sin que fuesen detectados por los sistemas de defensa, ni los aviones ni los misiles.

La información de que se dispone de los efectivos soviéticos es mucho más pobre y menos fiable. Las publicaciones especializadas dan una cifra total de 220 bombarderos estratégicos, sin incluir a los modernos *Backfire*, que, reabastecidos en vuelo, pueden alcanzar el territorio de los Estados Unidos (3).

Aviones de bombardeo de gran radio de acción soviéticos y norteamericanos

METROS	URSS		BLACKJACK	EE. UU.	
60					
45					
30					
15					
0					
					
RADIO DE ACCION SIN REPOSTAR	8,300	5,500	7,300	7,500	8,000
VELOCIDAD MAX. (NUDOS)	500	1,100	1,200	795	580
* No se representan: BISON, BADGER, BLINDER y FB-111a.					

(3) Para información más detallada sobre los misiles *Cruise* y los aviones *Backfire*, véase nuestro artículo *Las conversaciones SALT y el misil «Cruise»*, publicado en la REVISTA GENERAL DE MARINA, octubre 1977.

En general, puede afirmarse que, en la actualidad, los bombarderos estratégicos soviéticos constituyen la parte más débil de sus fuerzas estratégicas, si bien parece que se encuentran en una fase avanzada de desarrollo de nuevos modelos, siendo uno de ellos muy similar al americano *B-1*.

### **Las negociaciones habidas hasta la ruptura.**

Otro dato importante para el análisis de la situación en que se encuentra actualmente el tema de las armas estratégicas nucleares lo aporta el conocimiento de las negociaciones habidas hasta que éstas quedaron interrumpidas recientemente.

La necesidad de controlar, de algún modo, la carrera de armamentos nucleares fue sentida inmediatamente después de que tales armas dejaran de ser algo exclusivo de los Estados Unidos, y pasaron a formar parte del arsenal de la Unión Soviética y de otras naciones, si bien la pugna por el poderío nuclear quedó pronto definido como un problema que se ha de resolver entre las dos superpotencias citadas.

Sin embargo, no se dio el primer paso efectivo hacia el control hasta 1958, año en el que se inició una moratoria sobre pruebas nucleares, mediante declaración unilateral, al respecto, de cada una de las dos partes implicadas. Se pretendía crear el clima propicio para llevar a cabo la negociación de un tratado que condujese al anhelado control. Tal negociación encontró escollos insalvables, principalmente en el tema de la comprobación, por cada uno, de las realizaciones del otro, tema éste que seguiría obstaculizando sistemáticamente todas las negociaciones posteriores: los procedimientos ofrecidos por la Unión Soviética no convencieron a los americanos por estimarlos ineficaces; y aquellos que eran aceptables para Estados Unidos encontraban el rechazo soviético por considerar la URSS que invadían áreas propias de su soberanía.

Así las cosas, se produjo en 1959 una declaración americana manifestando que no tenían compromiso alguno para mantener la moratoria, y aunque esta afirmación era algo que todo el mundo sabía, originó una debilitación del clima que se había creado con dicha moratoria y provocó una declaración similar, inmediata, por parte soviética.

A principios de 1960, Francia, que no había participado en las declaraciones de los grandes, irrumpe en la escena nuclear del mundo y lleva a cabo su primera prueba. En 1961, la Unión Soviética acaba definitivamente con la moratoria, iniciando una serie de pruebas importantes, a las cuales siguieron otras, igualmente importantes, realizadas por los Estados Unidos.

La crisis originada por la instalación de misiles soviéticos en Cuba, en el año 1962, conmovió al mundo entero. En ningún otro momento, después de la segunda guerra mundial, ha vivido la Humanidad una situación de *suspense* tan angustiada. Quizá fue esa angustia la que condujo a la reanu-

dación de las negociaciones, que culminaron en 1963 con la firma del tratado de prohibición limitada de ensayos nucleares. En virtud de este tratado quedaron prohibidas las pruebas en la atmósfera, en el espacio exterior y en los mares.

Uno de los males más temidos de la era nuclear es la posibilidad de que las armas atómicas se extiendan al mundo entero. Parece evidente que cuanto mayor sea el número de naciones que posean tales armas, mayor será el riesgo de un conflicto nuclear y mayor será también la dificultad de conseguir acuerdos para su erradicación. La preocupación por este mal ha sido especialmente compartida, tanto por los Estados Unidos como por la Unión Soviética, por cuanto ambos son conscientes de que el hecho de la proliferación nuclear, además de lo indicado, les priva a ellos de su hegemonía en ese área y les impide la explotación de dicha hegemonía. Todo ello, condujo al *Tratado de no Proliferación*, que está en vigor desde 1972, y que constituyó, en verdad, un hecho positivo, a pesar de que algunas naciones, defendiendo sus legítimos intereses, no lo hayan suscrito todavía.

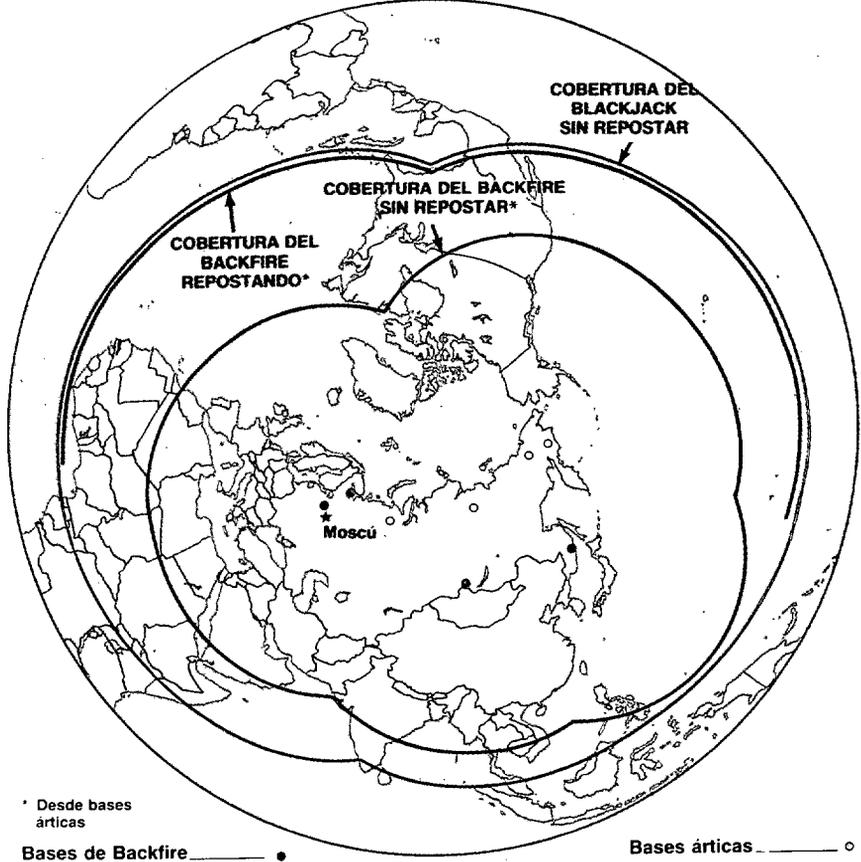
Después del acuerdo inicial referido a las pruebas nucleares, y del *Tratado de no Proliferación*, que parecían augurar la firma de otros acuerdos, referidos ya a la limitación, reducción o desaparición de las armas nucleares —la limitación de pruebas parecía hacer imposible el futuro desarrollo de este tipo de armas—, no se alcanzó un nuevo acuerdo importante sobre el tema hasta 1972, en que se firma el acuerdo SALT I, por el que, en líneas generales, se limitan los arsenales de armas nucleares estratégicas a las existentes en aquel momento, lográndose con ello un equilibrio entre las dos grandes potencias (4).

La capacidad de maniobra permitida por los acuerdos SALT I dio al traste con el equilibrio de fuerzas alcanzado. La causa principal de ello fue el desarrollo de los misiles con varias cabezas de guiado independiente (MIRV) y la precisión conseguida con estos ingenios. La nueva situación creada condujo, en 1974, al acuerdo de Vladivostok, en el cual se establecían las bases para las negociaciones SALT II, que ya habían comenzado en Ginebra. En dichas bases se contempla la limitación de los sistemas MIRV.

La negociación SALT II se vio dificultada principalmente por causa de dos sistemas de armas especialmente conflictivos: el avión soviético *Backfire* y los misiles americanos *Cruise*. Ambos sistemas de armas pueden ser utilizados como estratégicos, a pesar de que su radio de acción no sea suficiente para clasificarlos como tales. No obstante tal dificultad, se llegó a un acuerdo, que fue firmado en 1979, si bien dicho acuerdo no fue ratificado por el Senado americano. El presidente Reagan lo retiró de su estudio por el

(4) Para información más detallada sobre el Acuerdo SALT I, véase nuestro artículo titulado *Las Conversaciones SALT*, publicado en la REVISTA GENERAL DE MARINA, mayo de 1975.

**Cobertura de los aviones BLACKJACK y BACKFIRE desde bases soviéticas**  
(ataque y retirada)



Senado, aunque señalando que lo respetaría, en tanto fuese respetado por parte soviética.

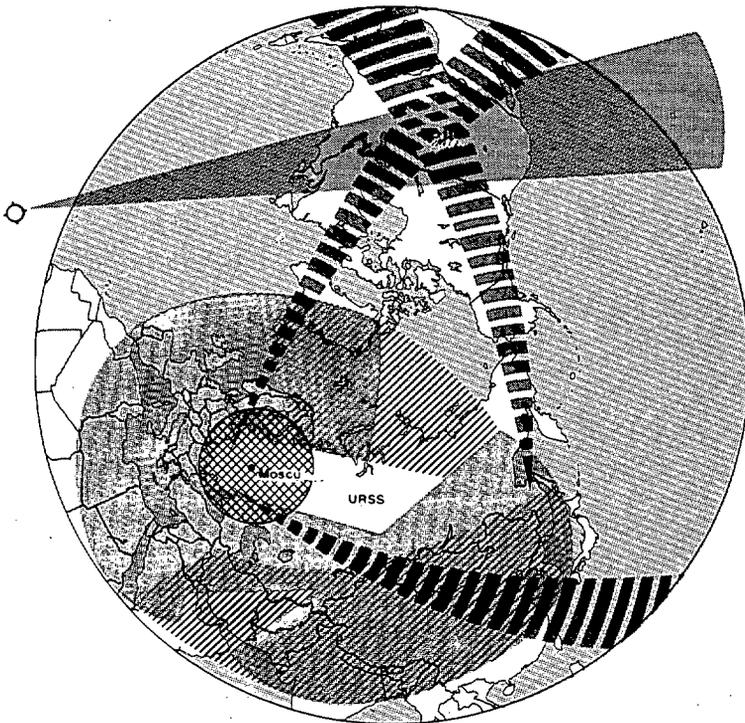
El paso siguiente fue la iniciación de las conversaciones START (*Strategic Arms Reduction Talks*) en 1981. La meta que se pretendía alcanzar con estas conversaciones era, en verdad, más ambiciosa que la pretendida en las SALT: la L de *limitation* se cambia por la R de *reduction*. En definitiva, la reducción permitiría alcanzar algún día el ansiado objetivo cero. Las conversaciones START quedaron interrumpidas, como se ha indicado en la *Introducción*, por abandono de la Unión Soviética, que condiciona su vuelta a la mesa negociadora, a la retirada de los misiles *Cruise* y *Pershing II* instalados, o en un proceso de instalación, en los países europeos de la NATO.

### Dificultades surgidas en las negociaciones START.

Aunque la causa, o pretexto, de la ruptura de las negociaciones START haya sido la instalación por parte americana de los llamados euromisiles, parece interesante, para analizar el momento presente, conocer los principales puntos conflictivos que surgieron en tales negociaciones. Son, a nuestro juicio, los siguientes:

- El proyecto americano para un emplazamiento móvil de sus modernos misiles MX haría difícil la contabilidad de los mismos.

### Cobertura de los sistemas de detección y seguimiento de misiles balísticos



- Satélites detectores de lanzamientos \_\_\_\_\_
- Radars con alcance tras el horizonte \_\_\_\_\_
- Radars Hen House \_\_\_\_\_
- Nuevos radars de antena multifase en construcción \_\_\_\_\_
- Radars ABM de Moscú \_\_\_\_\_

- De igual modo, incidiría el tema de la capacidad de recarga a que da lugar el lanzamiento en frío utilizado principalmente por la Unión Soviética.
- Los Estados Unidos consideran que un sistema de armas es estratégico, cuando puede alcanzar el territorio enemigo desde su emplazamiento en territorio propio o en la mar. La Unión Soviética, por el contrario, considera estratégico aquel sistema, que puede alcanzar el territorio enemigo, cualesquiera que sea su lugar de emplazamiento. Esto, que pudiera considerarse a primera vista como una sutileza intrascendente, adquiere gran importancia a la hora de contabilizar los sistemas existentes en una y otra parte.
- La contabilidad de los bombarderos americanos equipados con misiles *Cruise* también resulta controvertida.
- La especial incidencia en el tema estratégico del despliegue efectuado por la URSS de sus misiles de alcance medio *SS-20*, al cual ha respondido la OTAN con el despliegue de los *Cruise* y los *Pershing*.
- La contabilidad de los sistemas de alcance medio del Reino Unido y de Francia, que la URSS considera armas estratégicas, es otro punto importante de fricción.
- El desarrollo por parte soviética de un arma antisatélite (ASAT) y la iniciación del mismo camino por parte americana, para cuyo control se celebraron diversos contactos sin éxito, constituyen nuevos motivos de discusión.
- A todo lo expuesto, vienen a sumarse los numerosos acontecimientos políticos del mundo entero, que dan lugar a acciones militares esporádicas por ambas partes, las cuales inciden muy negativamente en el desarrollo de unas negociaciones encaminadas a la paz, que exigirían un clima diferente del que, por desgracia, ha imperado, o impera hoy, en la mayor parte del mundo.

## El futuro.

Entre los diversos criterios y opiniones sobre la probabilidad de que la situación actual conduzca a un conflicto nuclear entre las dos grandes potencias, hay una idea coincidente, muy importante, que es la siguiente: en ningún caso se produciría un ataque nuclear masivo, si se tiene la evidencia de que los efectos de ese ataque no impedirían la respuesta con otro ataque similar por parte de la nación agredida. Esta afirmación se sustenta en la consideración de que la potencia que realizase el ataque inicial estaría llevando a cabo un auténtico suicidio nacional, el cual no es racional que se produzca ni siquiera ante un caso de arrebató o locura individual, ya que, en tal circunstancia, dicha locura sería frenada por los mecanismos del poder antes de que se llegase a la acción.

Partiendo de la hipótesis establecida en el párrafo anterior, llegaríamos a la conclusión de que, por primera vez en la historia de la Humanidad, se está preparando la guerra con la certeza de que esa guerra no puede estallar. Tal conclusión conduciría, a su vez, a calificar dicha preparación como una acción incoherente y estúpida, que sólo serviría para dilapidar ingentes cantidades de dinero —el rearme estratégico americano se cifra en 180 mil millones dólares de 1981— y para crear un peligro para la Humanidad, que siempre existirá mientras estén ahí, listos para su utilización, los monstruosos ingenios nucleares.

En un examen sintetizado del tema, al cual obliga la limitación de un artículo como el presente, sólo se vislumbran dos caminos para que las cosas no fuesen como se indica en los dos párrafos anteriores:

a) La consecución por parte de uno de los contendientes de la capacidad de llevar a cabo el primer ataque masivo dejando al otro sin capacidad de respuesta.

b) El desarrollo de sistemas defensivos que hagan imposible un ataque efectivo.

En cuanto al primero, cabe decir que ese camino se ha seguido ya, claramente, por las dos potencias, sin que hayan conseguido, hasta ahora,



Puesto de mando en los EE. UU. de defensa de misiles balísticos (BDM)

ningún resultado. Es muy difícil anular de un golpe la totalidad de la triada que forman los silos, los submarinos y los aviones estratégicos. Todos los intentos de hacer realidad esa capacidad de un primer ataque sin respuesta, sólo han conseguido reacciones defensivas, muy complejas y costosas, para hacerla imposible. Tal cosa sucede con el emplazamiento de los misiles *MX*, motivo de enorme controversia, y ejemplo claro de la tesis expuesta.

En lo referente al segundo, es preciso recordar que se trata de un camino abandonado por imposición de las Conversaciones *SALT*, en beneficio de la disuasión: no se desarrollarán los sistemas defensivos contra los misiles estratégicos, para que la ausencia de defensas mantenga la vulnerabilidad de las dos partes y, en consecuencia, se produzca el efecto disuasivo. En cualquier caso, no cabe pensar en sistemas de defensa de la totalidad de los múltiples blancos previsibles de una nación, en una guerra nuclear.

En base a lo expuesto, parece muy claro que la única alternativa posible a la carrera de armas estratégicas —carrera que, o no conduce a nada, o desembocaría en una catástrofe apocalíptica para toda la Humanidad— es la negociación para la reducción de los sistemas de armas existentes, primero, y su desaparición, después. Esa negociación que se encuentra interrumpida *sine die* por abandono de la Unión Soviética. Esa negociación a la que volverá la Unión Soviética, porque no puede seguir otro camino racional.

### Conclusión.

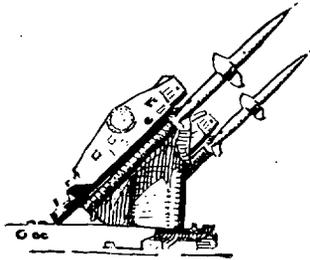
Entre los muchos problemas que tiene planteados hoy la Humanidad entera, destaca, por encima de todos, el que se deriva de la acumulación masiva de ingenios nucleares capaces de eliminar la vida humana de la Tierra. El mundo debe tomar plena conciencia de que no se trata de un episodio más de este misterio que es la historia del hombre, sino que estamos ante un hecho singular, que no tiene comparación con lo ocurrido hasta ahora, desde el comienzo de la Creación. Por tanto, no sirven los moldes viejos, no valen los métodos seguidos en otras encrucijadas de la Historia, porque nunca hubo una como ésta.

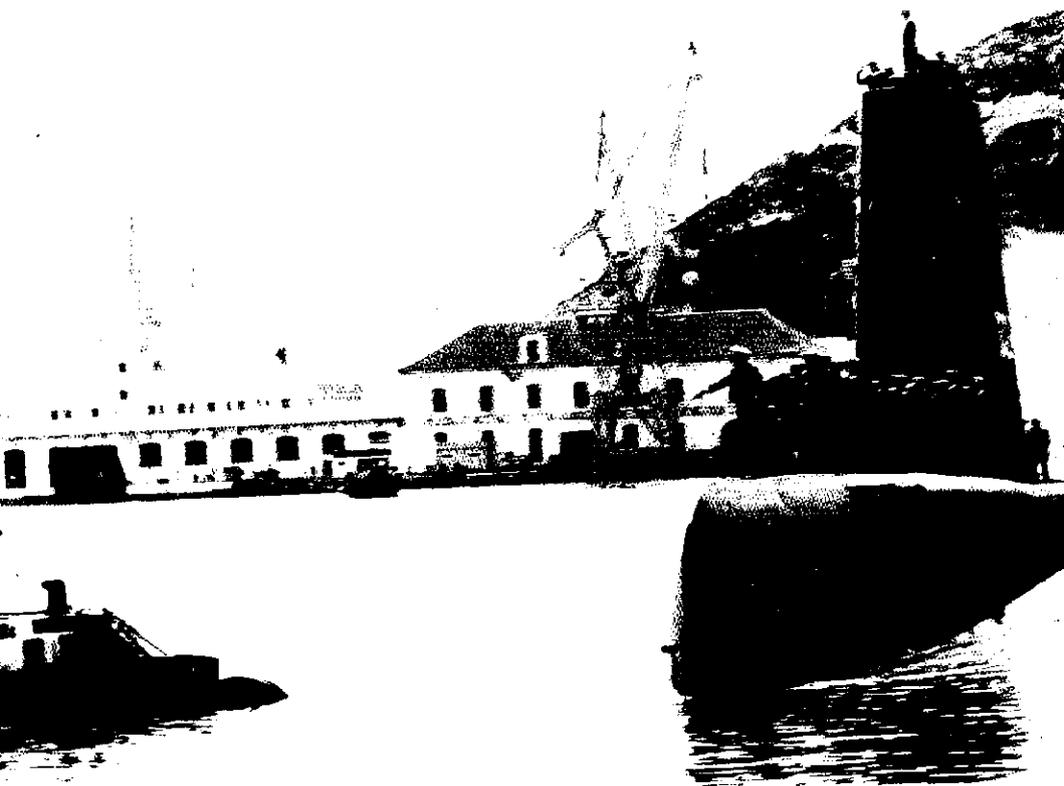
Estamos en este túnel profundo, por no haber sabido atajar lo que un día aciago se inició en Hiroshima. Los niveles que han alcanzado los arsenales de las superpotencias, y el fracaso de las negociaciones habidas para congelar y reducir esos niveles, demuestran que no hay luz, ni norte, ni guía segura, para salir de ese túnel, sino que, por el contrario, cada día se camina más hacia la sombra, sin saber cuál es la meta, y sin apreciar el peligro, el enorme peligro; el peligro nuevo, que no puede compararse con cualquier otro que haya existido antes.

Es necesario considerar que, sin dejar de ser correcta la conclusión, ciertamente tranquilizante, de que es imposible un conflicto nuclear, no puede olvidarse que se llega a tal conclusión partiendo de criterios de racio-

nalidad en la conducta del hombre. Pero, por desgracia, continuamente observamos multitud de circunstancias y ocasiones en que tales criterios no predominan, tanto si nuestra observación se dirige a las acciones colectivas como si se dirige a las individuales. Sería, por tanto, imprudente y peligrosa una excesiva confianza en la conducta racional de todos, en la importantísima y trascendente cuestión que estamos considerando.

Sólo queda un camino para que la Humanidad empiece a respirar sin terror, sin ese terror que ya comienza a atenazarle: la negociación, el diálogo, la razón; eso que diferencia al hombre de la bestia. Pero la iniciación de ese camino sólo pueden llevarla a cabo, por ahora, dos naciones: la Unión Soviética y los Estados Unidos de América. Si estas dos potencias no son capaces de ver la luz, pudiera ocurrir que surgiese un clamor mundial, por encima de las ideologías y las alianzas, en defensa de la supervivencia, que diese al traste con todas las estrategias concebidas con una auténtica ceguera.





*Proa lanza.* Autor: Manuel A. Casado Sanchez.

# COMENTARIOS SOBRE NUESTRAS RELACIONES CON LA HACIENDA PUBLICA

Francisco PEREZ VILLACASTIN



## Introducción.



SIEMPRE he pensado que la Administración del Estado posee una situación de *poder* e incluso, en ocasiones, de *casi-despotismo* frente al ciudadano que se acerca a una ventanilla, abierta al público, para presentar una solicitud, hacer una consulta, o para pagar, humilde y sumiso, sus impuestos.

Todos hemos sufrido las horas de espera en la cola de una ventanilla mientras pensábamos qué documentación nos faltaría, qué póliza habría que poner, qué requisito nos exigirían de nuevo, o cuántas veces habríamos de volver... El *Vuelva usted mañana*, de Larra.

Esta inquietud, reflejada en la ventanilla pública, ha ido con el paso de los años haciéndose más reflexiva, y hoy comprendo que, en parte, la culpa es nuestra, dado que muchas veces no conocemos nuestros derechos y obligaciones ante la Administración y, por tanto, el temor a lo desconocido existe y es lógico, máxime si estos derechos y obligaciones están defendidos a favor de la Administración y, por tanto, en contra del de los administrados por autoridades de la propia Administración (convirtiéndose ésta en juez y parte, según algunas opiniones) y por los Cuerpos más prestigiosos del Estado.

Si a esto unimos que, para la cobranza de los tributos, la Hacienda Pública ostenta unas prerrogativas especiales, y actúa en su caso en vía de apremio en el procedimiento de recaudación, no cabe duda que la Administración Pública sostiene ante los ciudadanos una posición preponderante o ventajosa.

Resumiendo, podríamos decir que, basándose en que el Estado es un ente público, considerado como menor de edad al que hay que proteger, existe una posición o situación privilegiada de la Hacienda Pública ante los contribuyentes que se manifiesta, entre otros, en los siguientes puntos:

1. La Hacienda Pública ostenta unas prerrogativas generales para el cobro de sus derechos y actúa, en su caso, en vía de apremio.

2. El contribuyente no podrá interponer recurso para poder suspender el procedimiento administrativo, por vía de apremio, si antes no realiza el pago del débito, se consigna su importe o se garantiza éste, en la forma reglamentariamente establecida.

Esta situación se hace más notoria debido a:

3. Desconocimiento en muchas ocasiones de la legislación, siempre complicada, por parte de los contribuyentes.

A modo de muestra, y para dar una idea de la complejidad legislativa, diremos que solamente referido al impuesto sobre la renta de las personas físicas, el que más nos interesa, desde enero de 1979 hasta el 30 de abril de 1984, han entrado en vigor las siguientes disposiciones:

Ley 44/78, dos reglamentos, dos reales decretos-leyes, aproximadamente veintiún reales decretos, más de treinta y siete órdenes ministeriales, catorce resoluciones y cuatro circulares, al margen de las modificaciones establecidas, anualmente, por las distintas leyes de presupuestos, y otras dos leyes importantes, la ley 5/83 y la ley 24/83, parte de cuyo articulado afecta al IRPF.

4. Diferencias de conocimientos en los asuntos litigiosos entre el contribuyente y la Hacienda Pública, representada ésta por los abogados del Estado e inspectores financieros tributarios.

Este artículo intenta, con el mayor de los respetos a la Hacienda Pública —que dicen que somos todos— y con el mejor deseo de ayudar a algún contribuyente —que esto sí que somos todos—, esbozar de una manera sencilla cuáles son nuestros derechos y obligaciones para con la Hacienda Pública en nuestras tres vertientes de ciudadano-contribuyente, militar-funcionario público y administrador de una parte del presupuesto de gastos del Estado-Defensa, consiguiendo así lo de *Hacienda cada vez más cerca*.

Por supuesto, sólo voy a indicar o señalar estos conceptos, definiendo un poco su filosofía, porque profundizar en esta materia sólo se consigue con el estudio continuado de la correspondiente legislación.

### **Obligaciones del contribuyente.**

El artículo 31 de la Constitución dice: *Todos los españoles contribuirán al sostenimiento de los gastos públicos, de acuerdo con su capacidad económica, mediante un sistema tributario justo, inspirado en los principios de igualdad y progresividad, que en ningún caso tendrán alcance confiscatorio.*

Los tributos, además de ser medios para recaudar ingresos públicos, han de servir como instrumentos de la política económica general y procurar una mejor distribución de la renta nacional.

Los tributos se clasifican en tasas, contribuciones especiales e impuestos.

**Tasas:** Son aquellos tributos cuyo hecho imponible consiste en la utilización del dominio público, la prestación de un servicio público o la realización por la Administración de una actividad que se refiera, afecte o beneficie, de modo particular, al sujeto pasivo (matrículas universitarias, sellos postales, pólizas...).

**Contribuciones especiales:** Son aquellos tributos cuyo hecho imponible consiste en la obtención por el sujeto pasivo de un beneficio o de un aumento del valor de sus bienes, como consecuencia de la realización de obras públicas o del establecimiento o ampliación de servicios públicos (contribución territorial urbana, contribución territorial rústica y pecuaria...).

**Impuestos:** Son los tributos exigidos sin contraprestación cuyo hecho imponible está constituido por negocios, actos o hechos de naturaleza jurídica o económica, que pone de manifiesto la capacidad contributiva del sujeto pasivo como consecuencia de la posesión de un patrimonio, la circulación de unos bienes o la adquisición o gastos de la renta. Podemos citar:

- Impuesto sobre la renta de las personas físicas. (Ver punto 1 siguiente.)
- Licencia fiscal del impuesto sobre los rendimientos de trabajo personal. (Abogados, notarios, médicos...)
- Impuesto sobre sociedades. Es un impuesto directo y personal que grava la renta de las sociedades.
- Licencia fiscal del impuesto industrial. (Minería, artesanía, transportes...)
- Impuesto extraordinario sobre el patrimonio de las personas físicas. (Ver punto 2 siguiente.)
- Impuesto general sobre sucesiones. (Bienes, derechos y acciones transmitidos a título de herencia o legado.)
- Impuestos sobre transmisiones patrimoniales y actos jurídicos documentados. (Transmisiones *intervivos* de bienes y derechos, préstamos, fianzas...)
- Impuesto general sobre el tráfico de las empresas. (Venta de mercancías, arrendamiento de bienes, ejecución de obras...)
- Impuesto sobre el lujo. (Vehículos, joyas, pieles...)
- Impuestos especiales. (Alcoholes, bebidas refrescantes, derivados del petróleo...)
- Impuestos integrantes de la renta de aduanas. (Importación de mercancías.)

En su día se implantará definitivamente el impuesto sobre el valor añadido, con lo que nuestro sistema fiscal se acercará, aún más, al sistema de la Comunidad Económica Europea.

Los impuestos se clasifican en directos e indirectos. Hay tres criterios para distinguirlos:

- Atendiendo al *momento de la recaudación*, se consideran directos los impuestos que se recauden mediante listas nominativas, en épocas previamente determinadas, siendo, por tanto, conocido el sujeto pasivo; y se reputan indirectos los impuestos que se recauden en épocas no conocidas previamente, con motivo de ciertos actos (adquisiciones, consumos...), sin que se determine el sujeto pasivo.
- Atendiendo a los efectos posteriores del *pago*, se califican como impuestos directos aquéllos cuyo pago se soporta efectivamente por el contribuyente, a diferencia de los indirectos, en los que el pagador del impuesto, autorizado por el legislador, repercute el pago sobre otras personas.
- Atendiendo al *momento de estimación de la renta*, se consideran impuestos directos los que se originan en el momento en que las rentas se producen y distribuyen, y como indirectos, los que gravan la renta al salir de manos de sus titulares en forma de adquisiciones o consumos.

Ya tenemos a nuestro contribuyente pagando sus impuestos directos:

1. Impuesto sobre la renta de las personas físicas, en el que van incluidos los rendimientos de trabajo personal, los rendimientos de capital, mobiliario e inmobiliario y los incrementos y disminuciones patrimoniales.

El hecho imponible de este impuesto lo constituyen todas las rentas obtenidas por el sujeto pasivo durante el año de que se trate.

Este impuesto es un tributo de carácter directo y naturaleza personal, que grava la renta de los sujetos pasivos, en función de su cuantía y de las circunstancias personales y familiares que concurren en éstos.

La legislación sobre este impuesto es muy compleja, como ya hemos indicado. Podemos destacar la ley 44/78, y su Reglamento aprobado por el real decreto 2.384/81, y las disposiciones publicadas este año: Real decreto 351/84, real decreto 361/84 y orden ministerial de Hacienda de 14 de abril de 1984.

2. Impuesto extraordinario sobre el patrimonio de las personas físicas. El hecho imponible de este impuesto lo constituyen la propiedad de toda clase de bienes y la titularidad de derechos de contenido económico, atribuibles al sujeto pasivo en el momento del devengo.

También pagará sus impuestos indirectos:

3. Impuesto sobre el tráfico de empresas, sobre los derivados del petróleo, alcoholes, cervezas, espectáculos, lujo... Cuyo importe va incluido en el precio de los bienes de consumo o patrimoniales que se adquieran.

4. Impuestos sobre transmisiones patrimoniales y actos jurídicos documentados, en el caso de que se haya producido el hecho o acto correspondiente.

Asimismo, pagará sus contribuciones (urbana, rústica...) y sus tasas (matrículas, pólizas, sellos...).

Vamos a intentar fijar unas ideas que nos pueden ayudar en nuestras obligaciones como contribuyente:

A) Todos los tributos adeudados a la Hacienda Pública devengarán intereses de demora desde el día siguiente al de su vencimiento. Este interés de demora se determinará aplicando el tipo básico del Banco de España vigente en el día que venza el plazo señalado. Cuidado, pues, con la fecha límite para el pago de los tributos.

B) Prescribe a los cinco años el derecho de la Hacienda Pública:

- A reconocer o liquidar los créditos (tributos) a su favor, contándose dicho plazo desde el día en que el derecho pudo ejercitarse.
- Al cobro de los créditos (tributos) reconocidos o liquidados, a contar desde la fecha de su notificación o vencimiento.

Es decir, a los cinco años de producirse el derecho al reconocimiento o al cobro de los tributos prescribe toda obligación con la Hacienda Pública. En cuanto al impuesto general sobre sucesiones, la prescripción es de diez años.

C) Se suspenderá el procedimiento de apremio, sin necesidad de los requisitos que hemos referido anteriormente (pago previo de la cantidad adeudada), si el interesado demuestra que ha existido un error material o aritmético en la determinación de la deuda tributaria.

Esto sucede con cierta frecuencia y, por eso, es conveniente comprobar en todos sus extremos las notificaciones o liquidaciones que la Hacienda Pública nos remita sobre reconocimiento o cobro de los tributos.

D) Para corregir las deficiencias de los actos fiscales es necesario acudir, en primer término, ante la propia Administración mediante los procedimientos especiales de revisión, cuando estos actos sean nulos de pleno derecho, anulables, o se haya cometido un error de hecho, y en segundo término, a los recursos administrativos de reposición y alzada.

Una vez concluida la vía administrativa, anteriormente expuesta, requisito previo e indispensable, cabe interponer recurso contencioso-administra-

tivo ante los Tribunales de Justicia, que constituye el control de la revisión efectuada en la vía administrativa.

No quiero extenderme más en este tema, eminentemente jurídico, de los recursos.

Todo lo que he oído dicho sobre los tributos de la Hacienda Pública (Estado) es válido, con sus matizaciones, para los tributos de las Corporaciones Locales (Ayuntamientos).

Existe una legislación amplia y compleja sobre este tema y sólo haremos constar que los Ayuntamientos, además de su participación en los tributos estatales (contribución territorial urbana, contribución territorial rústica, impuesto sobre la renta de las personas físicas, etc.), poseen los propios tributos municipales, que entre otros, y conocidos por todos, son: impuesto sobre circulación de vehículos, impuesto sobre el incremento del valor de los terrenos (plusvalías), sobre solares, sobre radicación; tasas de recogida de basuras, de alcantarillado, de abastecimiento de agua...

El Estado no sólo se preocupa de sus ciudadanos como personas físicas, sino que también tiene que atender a estas Haciendas Territoriales que son las Autonomías, Haciendas Locales, Diputaciones, que tienen vida económica propia y participan en la distribución de los impuestos recaudados por el Estado con arreglo a unos porcentajes determinados, que, por ejemplo, en el caso del Fondo Nacional de Cooperación Municipal, en el que participan las Corporaciones Locales, la distribución se determina proporcionalmente al número de habitantes.

### **Derechos del contribuyente.**

Todo español tiene derecho a que el gasto público realice una asignación equitativa de los recursos y que su programación y ejecución respondan a los criterios de eficiencia y economía.

Para ello cada Departamento Ministerial y los Organos Superiores del Estado (Casa de S. M. el Rey, Cortes, Tribunal Supremo...) redactan su Anteproyecto de Gastos, donde detallan, por programas, todos los gastos que consideren imprescindibles para hacer frente a las necesidades que se prevén durante el ejercicio económico del año siguiente.

A la vista de estos Anteproyectos, el Gobierno, después de su estudio y consolidación, redacta el Proyecto de los Presupuestos Generales del Estado, que remite a las Cortes para su aprobación, si procede, en forma de Ley.

Partiendo de la base de que en la Administración de la Hacienda Pública existe unidad de caja; es decir, todos los ingresos se destinan a satisfacer el conjunto de los pagos, y que éstos tienen que estar consignados en los

Presupuestos Generales del Estado, nuestros impuestos sirven para financiar los Presupuestos Generales del Estado dividido en las siguientes secciones:

Sección	Denominación
01	Casa de S. M. el Rey.
02	Cortes Generales.
03	Tribunal de Cuentas.
04	Tribunal Constitucional.
05	Consejo de Estado.
06	Deuda Pública.
07	Clases Pasivas.
08	Consejo General del Poder Judicial.
12	Ministerio de Asuntos Exteriores.
13	Ministerio de Justicia.
14	Ministerio de Defensa.
15	Ministerio de Economía y Hacienda.
16	Ministerio del Interior.
17	Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.
18	Ministerio de Educación y Ciencia.
19	Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.
20	Ministerio de Industria y Energía.
21	Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.
22	Ministerio de Presidencia.
23	Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.
24	Ministerio de Cultura.
25	Ministerio de Administración Territorial.
26	Ministerio de Sanidad y Consumo.
31	Gastos de diversos Ministerios.
32	Entes Territoriales.
33	Fondo de Compensación Interterritorial.

Más de un lector estará pensando que todo ésto está muy bien (o muy mal), y que dónde están sus derechos como contribuyente. Sus obligaciones están clarísimas: pagar toda clase de tributos, cada año más en cuantía; pero, ¿y sus derechos?

Efectivamente, estos derechos existen, digamos que más bien difuminados; los ejercitamos cuando en su día votamos la composición de las Cortes, que, como representantes de los contribuyentes, son los que distribuyen los

gastos públicos, los que en definitiva aprueban la Ley de los Presupuestos Generales del Estado, y, a su vez, controlan al Gobierno, que es el responsable de la ejecución de los presupuestos.

### **Obligaciones económicas del militar con la Hacienda Pública.**

Son, en cierto modo, continuación de las obligaciones como contribuyente y con la particularidad de que, como funcionario público, al cobrar en nómina sus haberes, la Hacienda Pública le descuenta, mensualmente, del importe íntegro de éstos, el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas.

La cantidad a descontar varía según el importe de los haberes íntegros y del número de hijos. Por ser un impuesto a cuenta, *pay after you earn* —pague después de ganar—, la cantidad que se retiene mensualmente se devuelve en formalización cuando anualmente se presenta en la correspondiente Delegación de Hacienda la declaración del Impuesto General sobre la Renta de las Personas Físicas, en la que además de los rendimientos de Trabajo Personal figuran los de capital mobiliario e inmobiliario y plusvalías.

### **Derechos económicos del militar con la Hacienda Pública.**

El artículo 220 de las Reales Ordenanzas para las Fuerzas Armadas dice textualmente: *El militar de carrera tendrá derecho a una retribución justa, equitativa y acorde con la preparación, la responsabilidad y la entrega absoluta que su quehacer profesional exige. Será fijada en analogía con los criterios que rigen en la Administración del Estado y teniendo en cuenta las peculiaridades de la carrera militar.*

*Los haberes son personales y sólo podrán ser retenidos o embargados en virtud de procedimiento judicial.*

El artículo 195 establece: *Se reconoce, al militar, el derecho a residencias, viviendas y acuartelamientos dignos, a asistencias sanitarias y a otras ayudas, de acuerdo con las asignaciones que el Estado fije para estos fines...*, y el artículo 196 continúa: *Los servicios de asistencia de las Fuerzas Armadas atenderán, en lo posible, los problemas que plantean a sus miembros y familias las condiciones específicas de la vida militar y, muy especialmente, las derivadas de la movilidad de los destinos. La solución de las dificultades económicas, educativas y de adaptación al medio social será objeto de preocupación preferente.*

Nuestras Ordenanzas, como siempre, son claras y taxativas. Ahora lo que hace falta es que estos derechos se cumplan, y la responsabilidad de que sea así corresponde, dentro de los recursos asignados, al ministro de

Defensa, a las autoridades del ministerio y, en definitiva, a todos los componentes de las Fuerzas Armadas.

Para defender sus derechos, también los económicos, el militar podrá, de acuerdo con las ordenanzas, ejercitar los siguientes recursos y peticiones.

1. Derecho de petición individual en los casos y con las formalidades que prevenga la Ley.

2. Recurso por la vía administrativa o judicial contra aquellas resoluciones que le afecten y que considere contrarias a derecho.

3. Al militar que se sintiese agraviado se le permitirá promover recurso, haciéndolo por sus jefes y con buen modo, y cuando no lograrse de ellos la satisfacción a que se considere acreedor, podrá llegar hasta el Rey con la representación de su agravio.

4. Cualquier militar podrá dirigir propuestas a sus superiores, haciéndolo individualmente y, por conducto regular. Cuando sea autorizado para ello, podrá recabar el parecer de sus compañeros para la consideración de posibles sugerencias, que habrán de ser presentadas por el más caracterizado. No se podrá solicitar ni conceder autorización para presentar reclamaciones o peticiones colectivas.

5. Todo jefe deberá recibir y tramitar con el informe que proceda, o resolver en su caso, los recursos, peticiones, o partes formuladas por su subordinado en ejercicio de sus derechos.

6. El militar profesional podrá dirigirse al órgano superior encargado de la gestión y coordinación de los asuntos sociales y de personal de las Fuerzas Armadas para plantear asuntos referidos a su profesión.

### **Obligaciones de los administradores de los recursos presupuestarios.**

Veamos, en primer lugar, quiénes administran los recursos presupuestarios; es decir, quiénes administran parcelas del Presupuesto de Gastos del Estado.

Ya hemos visto que el Presupuesto de Gastos del Estado se divide en secciones. Una de ellas, la sección 14, es ministerio de Defensa. Dentro de nuestro ministerio el responsable de la administración del recurso presupuestario y de aprobar los gastos propios de los servicios a su cargo es el ministro de Defensa.

Por delegación del ministro, en la Armada, y tal como figuran en la ley 44/83 de los Presupuestos Generales del Estado para 1984, los administradores de recursos presupuestarios son las siguientes autoridades:

- Almirante jefe del Departamento de Personal.
- Almirante jefe del Apoyo Logístico.
- Director de Construcciones Navales Militares.

- Director de Aprovisionamiento y Transportes.
- Intendente general.

Naturalmente, las autoridades que hemos citado anteriormente son los vértices de unas pirámides en las que prácticamente estamos todos incluidos; por consiguiente, en cierto modo, cada uno de nosotros somos responsables de la administración de una parte, aunque sea muy pequeña, del Presupuesto del ministerio de Defensa; por tanto, del Presupuesto de Gastos del Estado; en definitiva, somos responsables de que en nuestra pequeña parcela el dinero de todos los españoles se gaste como Dios manda y de acuerdo con la Ley General Presupuestaria y la Ley de los Presupuestos Generales del Estado de cada año.

No es tema de un artículo en nuestra REVISTA señalar las obligaciones de los jefes u oficiales que de alguna manera administren recursos presupuestarios o cupos globales asignados a las distintas autoridades. Lo que sí quiero hacer constar es que el conocimiento para estos jefes de las dos leyes anteriormente citadas es totalmente necesario —algo así como el Código de Circulación— para poder navegar en el complicado mundo de las finanzas de la Hacienda Pública.

La actividad financiera del Estado está regulada, además de por estas dos leyes, a las que un poeta hacendístico consideraría *su fuente y su cauce*, por las siguientes leyes, cuyo conocimiento también es conveniente, y que entre otras son:

- Ley de Contratos del Estado.
- Ley del Patrimonio del Estado.
- Ley de Régimen Jurídico de la Administración del Estado.
- Ley de Expropiación Forzosa.
- Ley de Procedimiento Administrativo.
- Ley General Tributaria.

Conviene hacer constar, a fin de que cada uno sepamos nuestros deberes, nuestras obligaciones y cómo debemos de actuar para salvaguardar nuestra reponsabilidad, las siguientes observaciones:

1. Las autoridades y funcionarios de cualquier orden que, por dolo, culpa o negligencia grave, adopten resoluciones o realicen actos con infracción de las disposiciones de la Ley General Presupuestaria estarán obligados a indemnizar a la Hacienda Pública de los daños y perjuicios que sean consecuencia de aquéllos, con independencia de la responsabilidad penal o disciplinaria que les pueda corresponder.

2. Están sujetos a la obligación de indemnizar a la Hacienda Pública, además de las autoridades y funcionarios que adopten la resolución, o rea-

licen el acto determinante de aquélla, los interventores y ordenadores de pagos con dolo, culpa, negligencia o ignorancia inexcusable, que no hayan salvado su actuación en el respectivo expediente, mediante observancia escrita, acerca de la improcedencia o ilegalidad del acto o de su resolución.

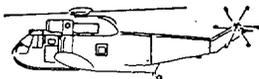
3. Los jefes de los presuntos responsables, tan pronto tengan noticia de un alcance, malversación o perjuicio a la Hacienda Pública, instruirán las diligencias previas y adoptarán las medidas necesarias para asegurar los derechos de la Hacienda Pública, dando cuenta de ello al Tribunal de Cuentas o al ministro de Hacienda.

### **Derechos de los administradores de los recursos presupuestarios.**

Yo diría que ninguno; únicamente la satisfacción del deber cumplido, y saber que el dinero de todos los españoles, que en forma de Presupuesto de Gastos del ministerio de Defensa se nos confió y entregó, se ha gastado bajo los preceptivos controles de legalidad, financiero y de eficacia-coste que establecen las mencionadas leyes y que ha servido para que nuestra Fuerzas Armadas, dentro de los recursos asignados y siempre limitados, sean cada vez más operativas.



Y nada más, he pretendido dar unas ideas sobre nuestras relaciones, siempre gravosas y complicadas, con la Hacienda Pública, no olvidemos aquello de «Al Rey la vida y la Hacienda hay que dar...» y «Dar a Dios lo que es de Dios, y al César lo que es del César»; pero conviene saber realmente lo que es del César y, por tanto, lo que tenemos que darle, y lo que el César nos tiene que dar a nosotros.



### LEGISLACION Y BIBLIOGRAFIA

Constitución Española de 27 de diciembre de 1978.

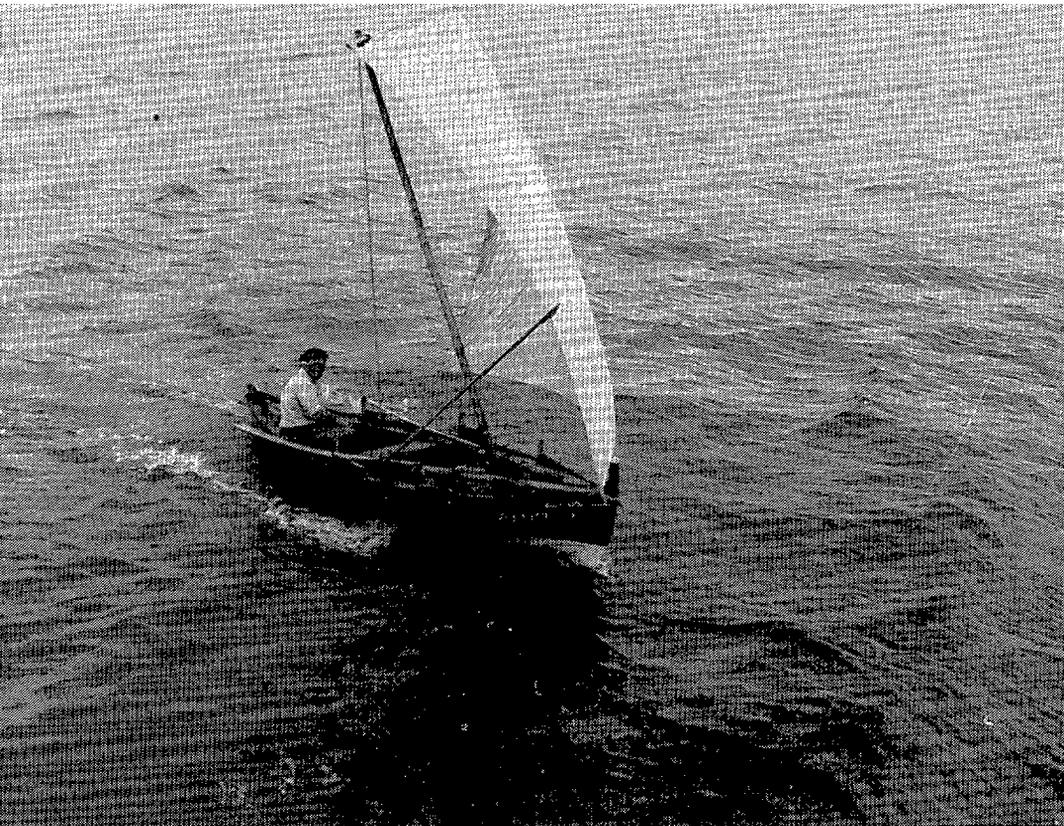
Ley 85/78. Reales Ordenanzas para las Fuerzas Armadas.

Ley 11/77. General Presupuestaria.

Ley 230/63. General Tributaria.

Ley 44/78. del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas.

*Los impuestos en España.* Publicación del Ministerio de Economía y Hacienda.



*La vela de relinga.* Autor: Staffan Mörling.



## EL CONTROL DE CRISIS



UPONGAMOS que un país de los de nuestro entorno decide, aprovechándose de unas favorables circunstancias, actuar en contra de los intereses nacionales de España y provoca un conflicto que obligara a nuestro Gobierno a reaccionar para controlar la crisis, primero, y conducirla a soluciones ventajosas, después.

Cuando los acontecimientos políticos ocurren a la velocidad con que hoy se suelen producir, no se puede dejar a la improvisación el mecanismo de funcionamiento director para controlar y conducir las crisis internacionales que pueden convertirse en catástrofes nacionales de honda repercusión histórica.

Los países con un nivel elevado de Defensa Nacional tienen perfectamente organizado un *Sistema de Control de Crisis*, en el que se integran los procedimientos políticos que sirven para operar un gobierno en tan delicada situación. El factor nuclear, con el miedo generalizado al conflicto total que lleve a desembocar en el empleo de armas atómicas, ofrece a las grandes potencias la posibilidad de intervenir en los conflictos locales, con el pretexto de poner paz, que no es otro argumento que ganar influencia en, incluso, vender material bélico.

Partiendo de la base que España ha renunciado hace mucho tiempo a la política de agresión exterior, nos obliga esta actitud a prever las amenazas

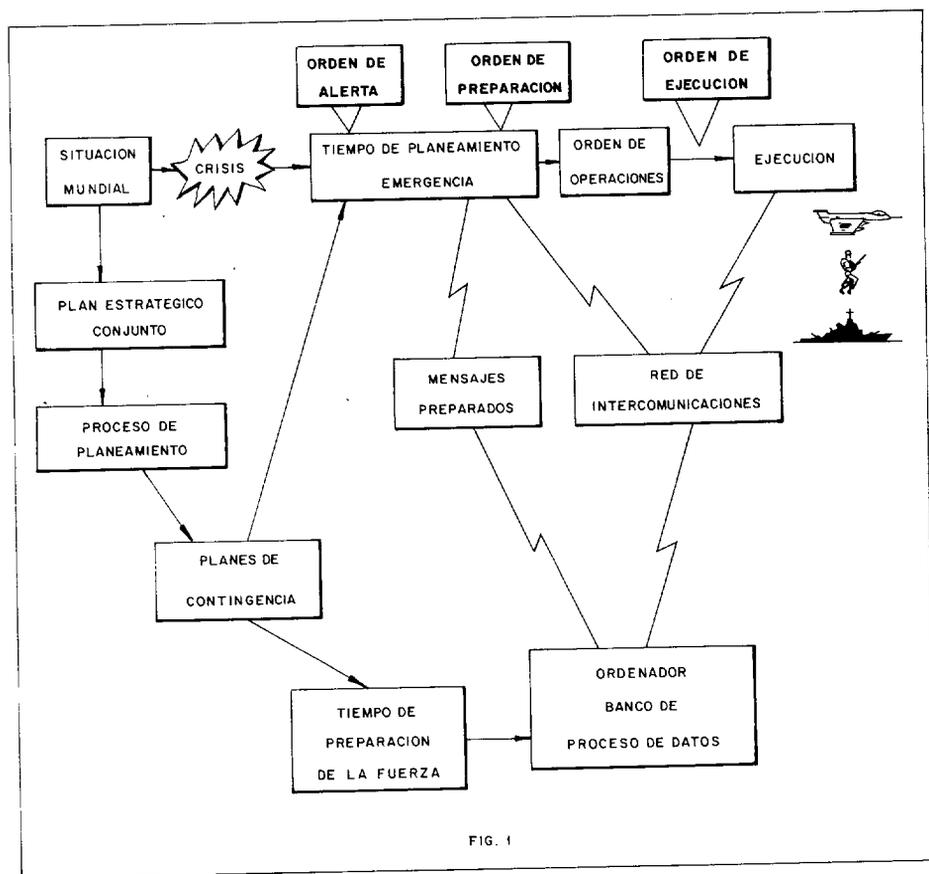


FIG. 1

Esquema del desarrollo del Sistema de Acción de Crisis.

que pueden convertirse en agresiones reales, pues no cabe duda de que los países, como las personas, actúan en su propio beneficio sobre las vulnerabilidades ajenas. Así, pues, no se trata de tener planes militares de actuación en caso de una agresión. La *crisis* es un estado de conflicto internacional que obliga a poner en marcha los mecanismos de la Defensa Nacional y que, dada la rapidez que desarrolla el agresor para apurar las ventajas de sorpresa e iniciativa, obliga a estar preparados, lo que supone: instruidos, equipados, informados, decididos y entrenados para poner en acción los recursos nacionales en defensa de los propios intereses.

El gobierno es, pues, el principal actor en el control de crisis, y en lo que respecta a la decisión de emplear la fuerza militar tiene que seguir unas pautas o pasos que trataré de exponer a continuación, tal como opera el Sistema de Acción de Crisis (CAS) que utilizan los norteamericanos.

Podemos definir la *crisis* como un incidente internacional derivado de un estado de tensión previo en un área determinada que obligará a tomar decisiones de gobierno en el orden político, diplomático o militar para alcanzar los objetivos nacionales.

El Sistema de Acción de Crisis está diseñado para operar a nivel de la Junta de Jefes de E. M. (JCS) y tiene por objeto proporcionar a la Defensa Nacional un marco en el que se puedan obtener unas condiciones de tiempo, información y planeamiento para evaluar los distintos cursos de acción que puedan solucionar una crisis. De esta forma se puede ofrecer a las Autoridades de Mando Nacional (NCA) los medios necesarios para basar las trascendentales decisiones.

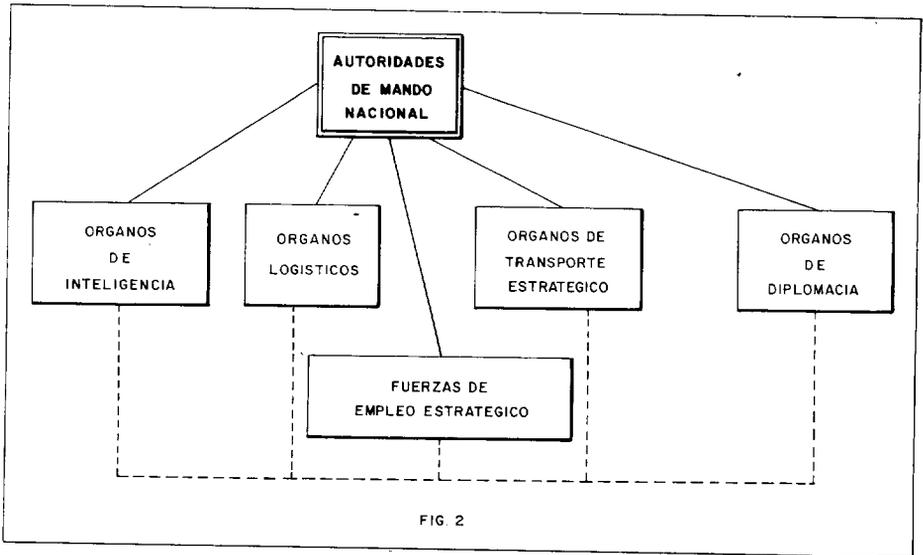


FIG. 2

- Esquema de los elementos que componen el Sistema de Acción de Crisis:
1. (MANDO);
  2. (COORDINACION);
  3. (Menos transportes, militares y civiles);
  4. (Comprende transporte marítimo, aéreo y tráfico terrestre).

Puede observarse que el desarrollo del CAS contempla dos situaciones diferentes: Una que sirve para obtener planes de contingencia previstos de acuerdo con el conjunto de amenazas aceptadas. La segunda forma es aquella que atiende a una situación de crisis, lo que obligaría a estudiar si alguno de los planes de emergencia se puede aplicar a la situación de crisis que se ha presentado; en caso contrario, habrá que adoptar el plan de emergencia más apropiado. En ambas formas se observan procedimientos conjuntos

que se reflejan en el Sistema de Planeamiento de Operaciones Conjuntas (JOPS), doctrina que sirve para aplicación en situaciones de crisis.



Todo el conjunto de Organos que conforman el Sistema de Acción de Crisis se adapta en tiempo y espacio a los procedimientos doctrinales señalados en el JOPS, siguiendo un proceso que podemos hacer equivalente a nuestro Manual de EMACON editado por el CESEDEN.

Los planes de contingencia se elaboran por un procesos sencillo a lo largo de cinco fases y que se desarrollan en los ámbitos de Mandos Unificados y Conjuntos establecidos en el Sistema de Defensa Nacional: Estimación de la situación, definición de la crisis, desarrollo de líneas de acción, decisión y ejecución. Estos planes están a cargo, por lo que respecta a su control y mantenimiento actualizado, de una Agencia Conjunta de Despliegue (JDA), organismo que responde directamente a la Junta de Jefes de E. M. (JCS) y que se ubica en las proximidades del Mando de Intervención (REDCOM) en Tampa (Florida), de tal forma que especializado en los planes de contingencia y en contacto con las fuerzas de intervención, además de controlar los sistemas de Apoyo Logístico y fundamentalmente los de transporte estratégico, no cabe duda de que están las mejores condicio-

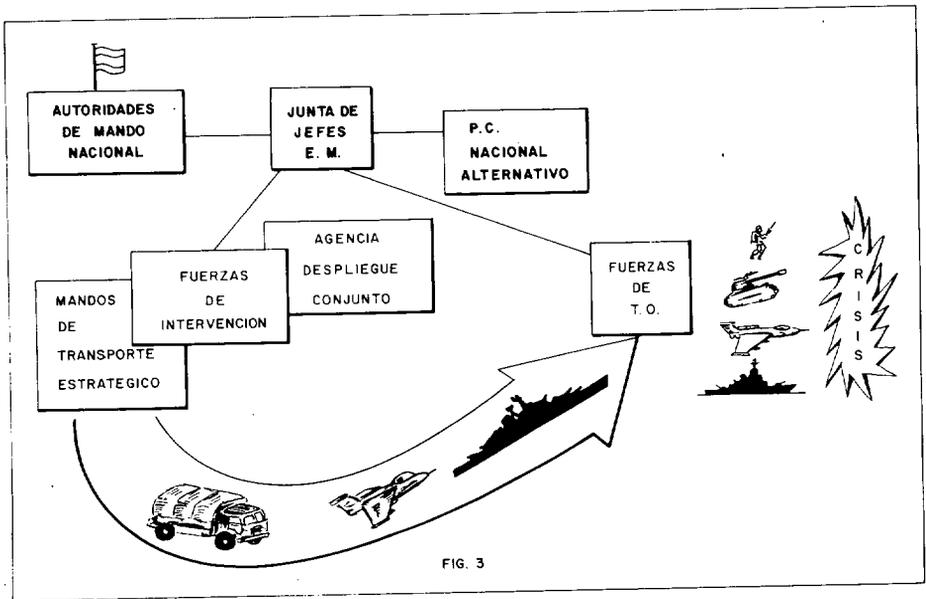
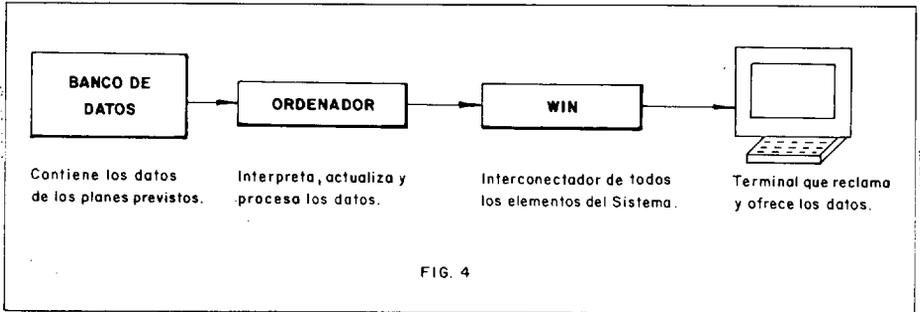


FIG. 3

Despliegue del Sistema de Acción de Crisis (CAS).

nes de controlar las crisis que se pueden producir. La figura 3 nos puede hacer comprender mejor la organización del Sistema de Acción de Crisis.

Ya se comprende que el CAS tiene que estar apoyado por un complejo sistema de comunicaciones e información capaz de enlazar a todos los mandos y centros de Inteligencia y apoyo para que las decisiones puedan estar basadas en acciones de máxima realidad, como único procedimiento de pasar con la flexibilidad necesaria de los sistemas de acción en tiempos de normalidad a los correspondientes de emergencia o crisis. En este sentido, un sencillo esquema nos ayudará a comprender mejor el proceso de información de datos.



Concepto del Sistema de Información.

Todo el sistema CAS tiene por objeto favorecer las decisiones de los mandos, tanto nacionales como militares. Responde a los sistemas modernos de mando, control, comunicaciones e inteligencia y tiene aplicación en la toma de decisiones que exijan gran rapidez de actuación, tal como sucede en los conflictos que hoy responden al concepto de crisis. La evolución de los sistemas de mando y control (C2), que llevan aparejados las comunicaciones y la inteligencia que lo convierten en C3I, se están desarrollando a una velocidad vertiginosa impulsada por los avances que en la informática está desarrollando la industria civil.

Es urgente que los mandos militares se adapten a estos sistemas de mando y control, que hoy se consideran imprescindibles para el empleo de fuerzas que actúan con gran rapidez y necesitan de tremendas y complejas decisiones. Esta tecnología emergente requiere mucha atención, pues va a cambiar los esquemas mentales que han funcionado hasta ahora. Los grandes pensadores necesitan de los grandes utilizadores. La informática es la solución al problema de la velocidad crítica en que se desarrollan los acontecimientos y que, por tanto, requieren decisiones inmediatas.

Volviendo al hilo del artículo, quisiera, finalmente, resumir la opinión que me llevó a tomar la pluma: los políticos necesitan disponer de un siste-

ma de mando y control clarificado, experimentado y conocido que permita cumplir la tarea extremadamente difícil y compleja de asumir la dirección de una crisis, tal como sucedió en la intervención americana en el Irán, el conflicto de las Malvinas o la invasión de Granada, pero cuyo control obliga a operar en condiciones de máxima seguridad y esto no se improvisa.

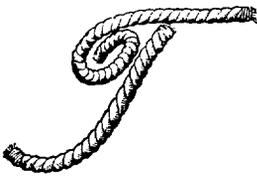
Gonzalo PARENTE R.



#### BIBLIOGRAFIA

Joint Staff Officer's Guide, AFSC. Pub. 1.  
Joint Operation Planning System. Volúmenes: *ADP Support*. SM-358-77; *Crisis Action System*. SM-287-79; *Support the Crisis Action*. SM-725-78.

# DIVAGACIONES SOBRE ESTRUCTURAS ORGANICAS



ODAS las cosas de esta vida son sencillas, siendo lo complicado, oscuro, voluminoso e ininteligible, producto de una mala exposición y desarrollo. La planificación y organización de la Defensa no escapa a este postulado. Así, y muy esquemáticamente expuesto, podemos decir que el problema de Defensa se limita a:

- 1.º Determinar cuáles son los medios nacionales.
- 2.º Determinar qué parte de estos medios vamos a dedicar a la Defensa.
- 3.º La utilización eficaz de los medios puestos a nuestra disposición.

Todo esto, y aquí aparece la complejidad, es imposible de realizar eficazmente si el Estado no posee la infraestructura adecuada. Considerándose hoy día que el uso de modernos métodos de estadística, teoría organizativa, información, informática, planificación, etc., son imprescindibles para lograr resultados coherentes.

Con estas líneas pretendo esquematizar ideas de organización que considero de interés.

Si estudiamos nuestra organización a la luz de la teoría moderna, como sistemas de entrada-proceso-salida-realimentación, veríamos que utilizamos una serie de entradas económicas, las procesamos por medio de una estructura (hombres-máquinas), y obtenemos una salida, que en nuestro caso es la Fuerza. Si a partir de esta premisa nos preguntamos: ¿Cómo es y debería ser nuestra estructura?, comprenderíamos que este es un tema muy complejo y de difícil desarrollo. Si a pesar de todo esto nos decidiéramos a afrontarlo con sentido sintético y simplificador, podríamos decir lo siguiente:

Las teorías organizativas modernas postulan que no hay una mejor manera de organizarse, pero que no todas las formas de organizarse son igual de eficaces. Es decir, la forma que una organización adopta depende en gran medida de la situación a que se enfrenta. El entorno influye sobre

nosotros, cambia y nos obliga a cambiar. Por eso, es imprescindible efectuar revisiones periódicas que nos permitan, cuando los cambios en el entorno así lo aconsejen, abandonar formas estrechas y anquilosadas para crear otras que se adapten mejor a las nuevas realidades a que nos vemos enfrentados. De la misma forma que las langostas cambian de caparazón cuando su crecimiento hace que éste ya no sea apropiado a su tamaño, y los pinzones de Darwin desarrollaron distintos picos que les permitieron adaptarse a la nueva realidad de su vida en las islas Galápagos, tenemos que modificar nuestras estructuras si queremos adaptarnos con éxito a ese futuro en el que pretendemos movernos con agilidad y eficacia.

Dos son los grandes grupos de variables que influyen de forma determinante en el tipo de estructura organizativa que podemos elegir: las de diseño y las situacionales. Entre las primeras se encuentran todas aquellas variables que realmente componen y conforman la estructura organizativa: Complejidad (medida por el grado de especialización y dispersión), grado de centralización, grado de formalización, formas y tipos de integración y forma de agrupación de Unidades. Entre las segundas, que configuran y condicionan en gran medida a las primeras, podríamos citar: La estrategia utilizada, la tecnología, tipo de ambiente en que se mueve la organización, grado de diversificación, su edad, su ley de crecimiento, su tamaño...

Chandler, al desarrollar su teoría de que la estructura se subordina a la estrategia, elaboró su ya famosa secuencia de crecimiento organizativo: Expansión de volumen, dispersión geográfica, integración vertical y diversificación. ¿Qué quiere decir todo esto? Esto quiere decir que todas las grandes organizaciones han comenzado su crecimiento por una expansión de volumen, a la que habría seguido —dado el éxito de sus productos— una creación de más unidades del mismo tipo en diferentes puntos geográficos. A estas dos etapas iniciales seguiría otra de integración vertical, en la que la organización trataría de adquirir todos aquellos elementos que componen su proceso. Así, si hasta la fecha no se disponía de almacenes propios y las mercancías había de almacenarlas en lugares alquilados, con el consiguiente engorro y dificultad de coordinación, se trataría de construir o adquirir unos propios. Si parte de la maquinaria que utilizamos en nuestras operaciones no es nuestra, trataremos de adquirirla para ser autosuficientes en la realización de nuestro proceso. ¿Qué había en el fondo de esta etapa? Un tratar de sellar el núcleo operativo —responsable del proceso— de las incertidumbres ambientales. Lograr una rutina que impida los sobresaltos y nos permita una planificación más exacta. Por último, habría una etapa de diversificación, en la que se abrirán nuevas líneas de productos.

Galbraith elabora aún más las teorías de Chandler y nos da su visión del desarrollo organizativo que podemos ver esquematizado en la figura 1. Si nos olvidamos del *holding* que, en nuestro caso, carece de importancia, y nos centramos en las dos formas básicas de organización —la funcional y

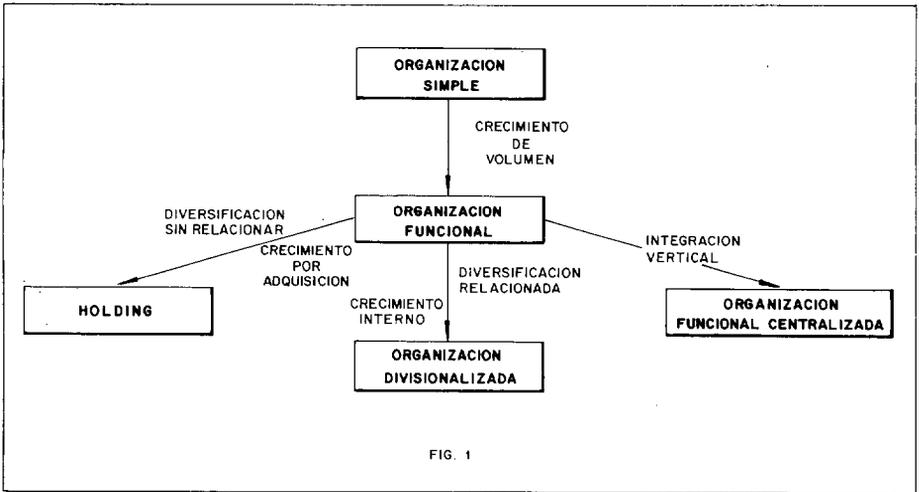


FIG. 1

la divisionalizada—, creo que sería interesante preguntarnos: ¿Qué forma básica tenemos nosotros? ¿Cuál podríamos tener? ¿Qué ventajas e inconvenientes tienen una y otra?...

¿Qué forma básica tiene la Armada?

No cabe duda de que nuestra Armada ha adoptado la organización funcional. Este tipo de organización, que se centra en el trabajo que hay que realizar, agrupa a la gente en base a habilidades o especialización común. Su nombre proviene de la idea de dividir el trabajo en las funciones o actividades que la organización tiene que realizar para alcanzar sus objetivos.

Un ejemplo de distribución funcional podría ser similar al que se ve en la figura 2.

Si observamos la figura, creo que es fácil distinguir los siguientes procesos:

En primer lugar, siguiendo un criterio lógico, y tratando de reducir el número de relaciones entre los distintos elementos que realizan un mismo proceso, hemos tratado de estructurar todas las subdivisiones cuya función es mantener la Fuerza engrasada y a punto bajo un mismo mando: la División Operativa.

A continuación, hemos agrupado todos aquellos cuya función es sacar a flote los proyectos existentes, anticipar las necesidades de futuros proyectos y remodelar nuestra Fuerza, bajo la División de Estructura y Tecnología.

Luego hemos conjuntado aquellos que nos suministran la información necesaria para corregir errores, rectificar nuestro rumbo, y apoyarnos en la toma de decisiones, en la División de Información.

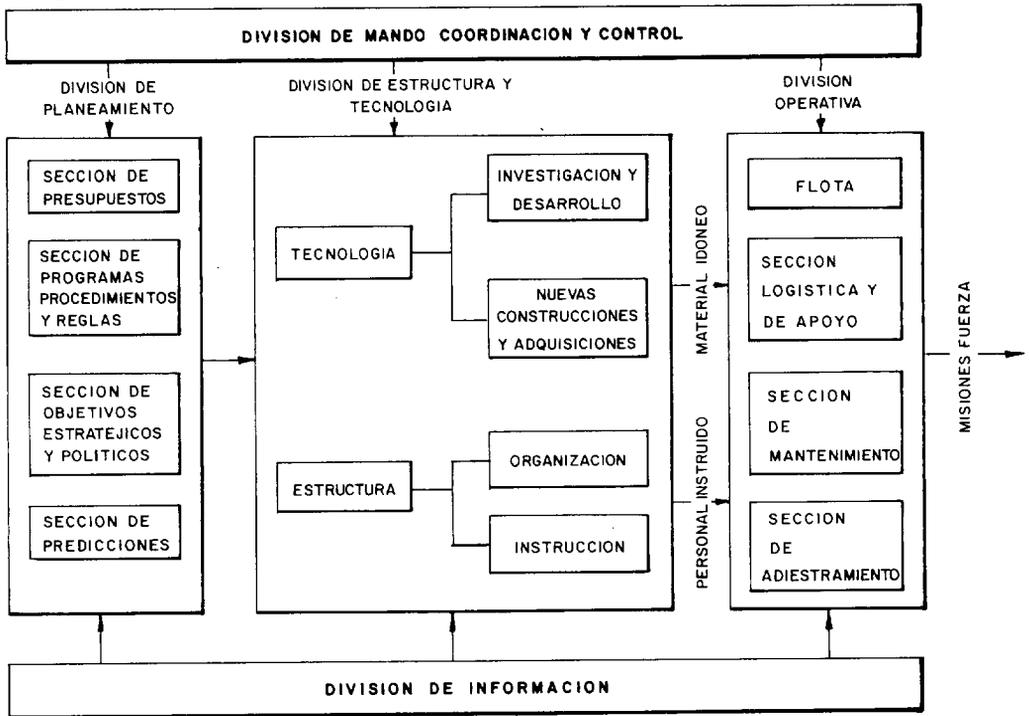


FIG. 2

En cuarto lugar hemos tratado de hacer lo propio con aquellos que nos proporcionan dirección, visión y profundidad, situándolos bajo el mando de la División de Planeamiento.

Por último, hemos conjuntado bajo un mismo techo —la División de Mando— aquellos encargados de aprobar, coordinar, controlar y arbitrar todos los procesos organizativos.

¿Qué es una organización Divisionalizada?

La organización divisionalizada es aquella que se centra en los resultados: en las salidas. Mientras que la forma funcional se centra en el trabajo y la tarea como punto de partida sobre el que estructurar la organización, la divisionalización lo hace partiendo de los resultados. ¿Cuál sería un ejemplo de estructura divisionalizada? Su organigrama, muy esquematizado, podría ser similar a éste.

Como puede observarse en la figura 3, hemos dividido la organización principal en una serie de subunidades autocontenidas con un alto grado de autonomía. Cada división debe de contar con su propia logística, sus grupos de mantenimiento y reparación, sus arsenales... Es decir, se trata de unidades autónomas o casi autónomas.

Lo que tenemos que evitar, caso de considerar que lo bueno es cambiar

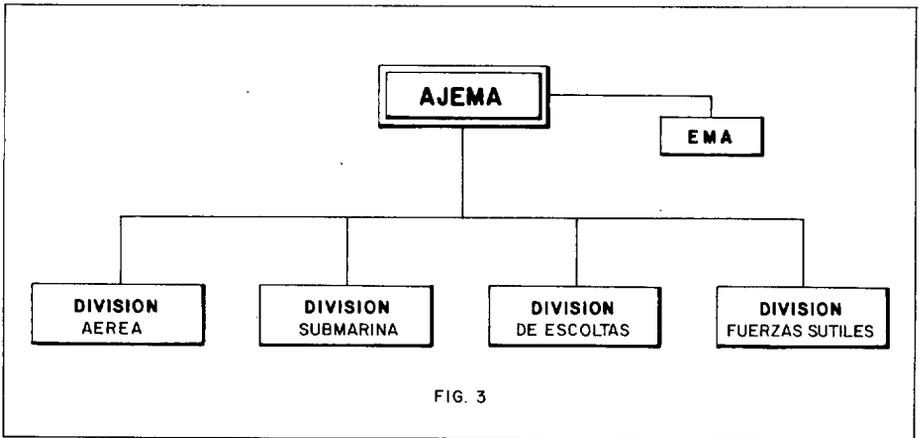


FIG. 3

a una estructura divisionalizada, es que la adopción de esta forma organizativa sea más aparente que real. Si el alto mando crea un organigrama divisionalizado, pero luego emite instrucciones, reglas, directivas... que no dejan o limitan en gran medida la autonomía de las divisiones, no habremos logrado nada. El mando tiene que limitarse a su papel organizativo y abstenerse de intervenir en los asuntos internos de las divisiones. Su arma clave es la designación como jefes de división de personas competentes. Si las divisiones no funcionan bien, y los problemas son achacables a la cabeza de la división, debe procederse a su rápida sustitución.

Robert A. Pitts, en su artículo *Toward a contingency theory of multibusiness organization design*, «Academy of Management Review», 1980, nos aclara este tema cuando dice: *En un extremo, el mando puede centralizar muchas actividades al nivel corporativo estableciendo «staffs» de tamaño respetable. Un enfoque tal promueve el sinergismo creando recursos comunes que estaban disponibles y compartían todas las divisiones. Sin embargo, los grandes «staffs» corporativos reducen la autonomía quitando del control divisional recursos que pueden tener una importante influencia sobre las realizaciones de la división. Únicamente moviéndose hacia el otro extremo del continuo y evitando el crecimiento del «staff» corporativo puede el mando asegurar una alta autonomía a sus divisiones.*

Las preguntas claves al diseñar este tipo de organizaciones son: ¿Qué grado de autonomía daremos a cada división? ¿Qué actividades reservaremos para el Cuartel General? ¿Cómo lograremos el engarce entre divisiones? ¿Qué sistema de control diseñaremos para comprobar que las divisiones funcionan correctamente?...

¿Qué obliga a pasar de una estructura funcional a una divisionalizada?

Aunque en principio se pensó que era el tamaño lo que llevaba a pasar de una estructura funcional a una divisionalizada, se cree hoy que es la

diversificación lo que obliga al cambio. Las desventajas de la forma funcional aumentan al hacerlo la diversificación. Por eso, resulta fácil comprender que mientras en 1960 la mayoría de las grandes organizaciones adoptaban la forma funcional, en 1972 más del 70 por 100 lo estaban bajo la forma divisionalizada. Esto no era más que el resultado de que, cada vez más, las organizaciones siguen estrategias de diversificación.

### Consideraciones finales.

En primer lugar, hemos tratado de resaltar la conveniencia de disponer de gente con los conocimientos teóricos necesarios para poder identificar y analizar los problemas estructurales que aquejan a nuestra Armada.

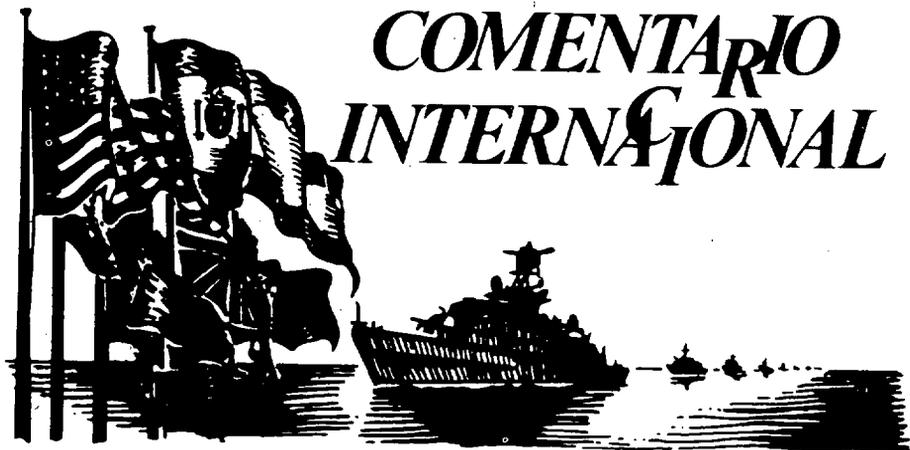
En segundo lugar, creo que sería interesante preguntarnos si la forma estructural que hemos adoptado sigue siendo la más idónea para la época que vivimos. Si no sería conveniente iniciar estudios sobre las ventajas que nos podría reportar una estructura divisionalizada como forma de afrontar los graves problemas que nos presentará la ya tan próxima década de los noventa.

Finalmente, y para terminar, creo que sería conveniente resaltar la enorme importancia que tiene un perfecto engarce entre posibilidades nacionales, tamaño y forma estructural, y situaciones ambientales específicas. Si manejamos con cordura estas tres variables, lograremos salidas eficaces. Debemos de tener cuidado de que no nos suceda lo que decía Ganivet: *El origen de nuestra decadencia y actual postración se halla en nuestro exceso de acción, en haber acometido empresas enormemente desproporcionadas con nuestro poder.* En el fondo, nuestro problema es que aquel que ha sido protagonista por siglos del devenir histórico no se resigna a papeles de meritorio.

Juan Aguilar PONCE DE LEON



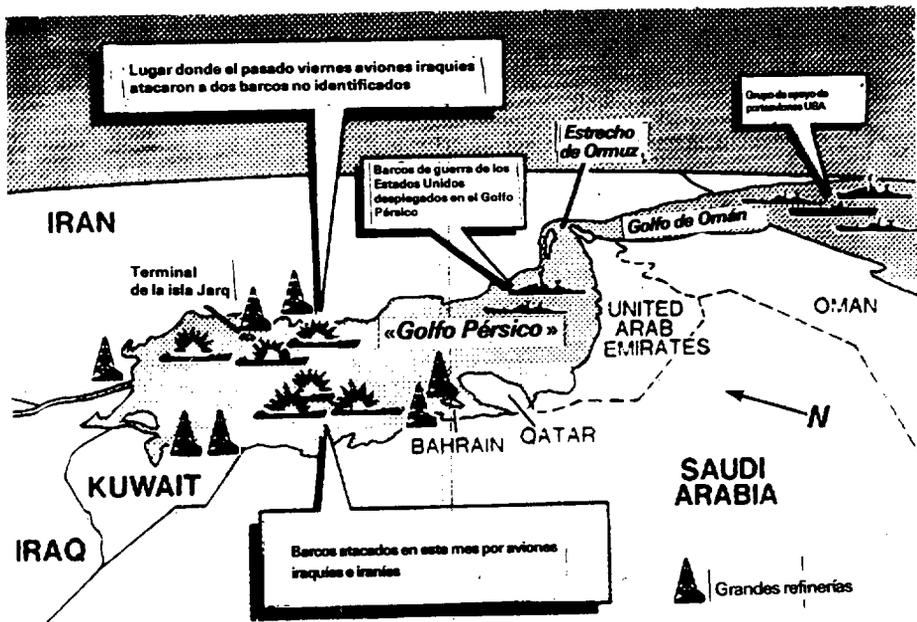
# COMENTARIO INTERNACIONAL



## **Irán-Irak: Guerra en el Golfo.**

Se veía venir. La guerra que desde hace cuatro años mantiene enfrentados a Irán y a Irak ha adquirido su máxima tensión al tomar al golfo Pérsico como escenario de la confrontación e implicar en el conflicto a los vecinos países árabes ribereños, alguno de los cuales parecen tomar seriamente cartas en el asunto, ya que concretamente Arabia Saudí y Kuwait no han rechazado la posibilidad de una intervención directa. En los momentos que esto se escribe una veintena de petroleros han sido atacados en las otroras apacibles aguas del golfo Pérsico, por el que pasa aproximadamente el veinte por ciento de los crudos que consumen los países industrializados de la Europa occidental. Los ataques se han intensificado en las últimas semanas, extendiéndose ahora contra cualquier tipo de buque, con lo que aumenta el peligro de la internacionalización de la guerra irano-iraquí.

Las amenazas, por tanto, en el Golfo surgen por todas partes: Irak insiste con seguir hundiendo buques hacia puertos iraníes, mientras que Irán, por su parte, amenaza el tráfico hacia Arabia Saudí y Kuwait si éstos no dejan de ayudar a Irak, y los saudíes amenazan con intervenir por su cuenta. Porque tanto Arabia Saudí, Kuwait, los Emiratos Arabes Unidos, Bahreim, Qatar y Omán, países que en 1981, bajo la amenaza de la revolución islámica de Irán y de la guerra irano-iraquí, crearon el Consejo de Cooperación del Golfo (CCG), vienen apoyando el esfuerzo bélico de Bagdad con cuantiosas ayudas económicas y hasta ahora han venido manteniendo su neutralidad en el conflicto; pero esta neutralidad va a ser cada vez más difícil de sostener, ya que las esperanzas de resolver diplomáticamente la crisis se esfuman, no ya por días, sino por horas, mientras la dinámica de confrontación crece al mismo ritmo. De aquí que lo que más temen los países conservadores del golfo Pérsico —y lo que acaso persiga Irak con sus



Golfo Pérsico: Los ataques están servidos.

continuados ataques a petroleros— es la internacionalización de la guerra, que daría como resultado la conversión de la zona en un campo de enfrentamiento abierto entre las dos superpotencias.

La reunión de la Liga Árabe celebrada en Túnez para tratar de frenar la escalada terminó como se esperaba, sin acuerdo. Los saudíes y otros vecinos del Golfo querían una condena de Irán por negarse a aceptar la oferta de negociación ofrecida por Irak, pero Libia y Siria, que vienen apoyando sin reservas a Irán, se opusieron rotundamente. Y como las decisiones de la Liga deben tomarse por unanimidad, no pudo resolverse nada. Fue entonces cuando los saudíes lanzaron la amenaza de estar dispuestos a defender por su cuenta el tráfico en aquellas rutas y de no seguir de simples espectadores de la pugna.

Las explicaciones que quieren seguir dándose al creciente conflicto no están fuera de toda lógica. Los expertos opinan que en 1980 los iraquíes intentaron aprovechar el desorden de la revolución de Jomeini para infligir una derrota a su odiado vecino y, arrebatándole algunos de sus mejores territorios, convertirse en la mayor potencia de la zona. Moscú, viendo las posibilidades para influir en uno de los puntos neurálgicos del mundo, les facilitó armas y material bélico en abundancia, esperando más tarde poder pasar la letra. Pero sus cálculos fallaron, ya que Irán resistió e incluso contraatacó con tal furia que tuvo prácticamente a Irak entre las cuerdas,

lo que sembró la alarma entre los Estados conservadores de la zona, temerosos de la expansión revolucionaria jomeinista, por lo que empezaron a financiar a su rival. De todas formas, Irak parece haberse dado cuenta que no puede ganar la guerra y ha decidido atacar a los barcos que se dirijan hacia Irán para obligarles a negociar. A lo que Irán ha contestado atacando el tráfico hacia los puertos saudíes y kuwaitíes para convencerles de que presionen a los iraquíes de que cese de atacar el tráfico dirigido a él. Por el contrario, saudíes y kuwaitíes han comenzado a disparar contra los aviones iraníes que hunden sus petroleros, por lo que el forcejeo bélico de unos y otros es tremendo.

Hasta el momento —a Dios gracias—, las dos superpotencias no han dado pasos drásticos. Los Estados Unidos se han limitado a declarar su neutralidad en el conflicto y a reafirmar su determinación de mantener aquella ruta abierta. Pero por aquello de que obras son amores, mantiene al portaviones *Kitty Hawk* y su nutrida escolta en el norte del mar Árabe, frente a la entrada del estrecho de Ormuz, y en el mismo golfo Pérsico patrullan varios buques de guerra norteamericanos. Por su parte, Moscú ha lanzado sus clásicas amenazas, acusando a los Estados Unidos de sólo buscar el pretexto largamente soñado de intervenir en la zona, lo que *agravaría mucho las cosas*. Y se mantiene a la expectativa, si bien en una abierta postura jomeinista, que no era ni mucho menos la de meses atrás. Ello preocupa seriamente a Washington, porque la posibilidad de una reaproximación efectiva entre la URSS e Irán complicaría aún más la enrevesada crisis del golfo Pérsico.

Pero de todo este explosivo panorama que puede quizá arder por los cuatro costados en catástrofes de consecuencias incalculables, alguien puede estar sacando ventajas sustanciosas, las compañías de seguros que incrementan en más el precio de las pólizas y la repercusión en el precio de los crudos. El pronóstico en los medios aseguradores de la *city* londinense es que todo el golfo Pérsico puede ser considerado pronto zona de guerra, con la repercusión consiguiente en las primas y en el precio del petróleo. Las agresiones contra petroleros en el golfo Pérsico provocaron ya alzas en el mercado libre de Rotterdam y el precio del petróleo británico experimentó una subida muy acusada. Por otra parte, la empresa multinacional Mobil y otra con sede en Estados Unidos suspendieron los viajes de sus petroleros al golfo Pérsico, afectando la decisión a 2.5 millones diarios, lo que no deja de ser alarmante.

La posibilidad en estudio es facilitar la suficiente cobertura aérea a los petroleros que transportan crudos de aquellos países árabes. Los siete grandes reunidos en Londres han manifestado su *profunda inquietud* por la serie de ataques en el golfo Pérsico a los petroleros, ataques de los que se ha dicho, quizá un poco ampulosamente, *es la daga que amenaza el espacio intercostal de los occidentales*. Se sabe que la agencia internacional de ener-

gía ha elaborado un plan para que si llega lo malo o lo peor, con el cierre del golfo Pérsico, sea aplicada la fórmula para distribuir los recursos, tanto los existentes en los depósitos como en los yacimientos de hidrocarburos alejados de la zona de operaciones. Si no se acaba de una vez con esta guerra, que dura ya cuatro años, y cuyas trágicas connotaciones se vienen decantando en estos días, no cabe duda que el mundo, en todo el valor de su terminológica ambigüedad, va a pasarlo muy mal...



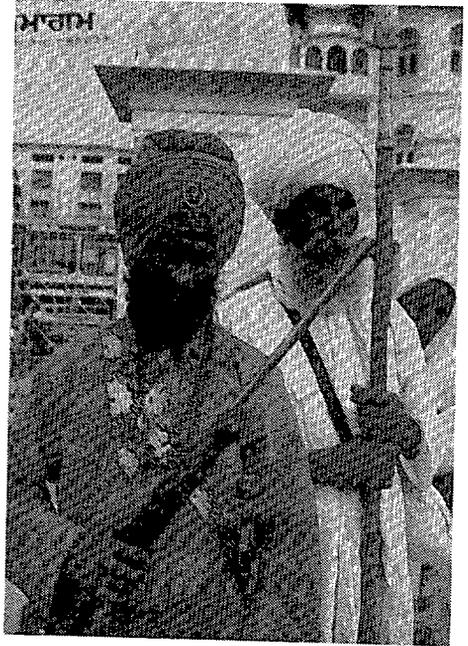
### India: El asalto al Templo Dorado.

El título parece como extraído de una novela de Kypling y puede tener también reminiscencias del *Gunga Din* o los *Tres lanceros bengalíes*... La India misteriosa y sugestiva, apasionante y exótica, atrayente y enigmática, ha vuelto a ser noticia, y noticia grave, que han dado con su habitual lacónismo los teletipos de prensa y noticieros televisivos de todo el mundo: *Las fuerzas de seguridad indias irrumpieron el seis de junio en el templo dorado de Amritsar, el más importante santuario de los «sij» y principal foco de tensiones del Estado de Punjab, muriendo en el ataque más de trescientas personas.* Durante cerca de dos años la gran cólera del nacionalismo extremista *sij* había sacudido los cimientos de la India, donde también se habían avivado los fuegos de los conflictos religiosos musulmán-hindú, y en una sola noche Indira Ghandi, esa *dama de hierro* del oriente acabó a sangre y fuego con la rebelión. Y el cadáver acribillado del guru Bhindranwale quedaba inmóvil frente a los ojos de sus ejecutores en el Akal Taj, núcleo reservado del Templo Dorado de Amritsar.

La nueva oleada de disturbios, comenzada primero en el Estado indio de Maharastra, y que causó más de un centenar de muertes en Bombay y la región vecina, y continuada en el Estado de Punjab con el trágico resultado al que se ha hecho referencia, obliga al replanteo de una pregunta obligada: ¿es la India ingobernable? Como en tantas ocasiones, cualquier incidente mínimo es suficiente para encender la mecha. En Bombay, un insulto lanzado por el jefe del Shiv Senam, movimiento hindú de fanáticos seguidores de Siva contra Mahoma, desató las iras de los musulmanes, y en el enfrentamiento que siguió entre ambas comunidades la ferocidad pareció revivir pretéritas estampas propias de las novelas de Salgari. Víctimas hindúes o musulmanas fueron linchadas, mutiladas y en ocasiones quemadas vivas. Las fuerzas de seguridad intervinieron para separar a los contendientes, y la señora Indira Ghandi no pudo hacer otra cosa que declararse consternada. Ya en 1970, Bombay, ciudad de la miseria y de las condiciones infrahumanas de vida de casi dos terceras partes de su población, fue escenario de choques análogos, aunque en cuantía inferior, y desde entonces la

hostilidad entre las dos comunidades —musulmanes, el doce por ciento, e hindúes, el ochenta y tres por ciento— ha provocado incesantes chispazos de violencia, agravados por la inaudita crueldad de los acontecimientos de estos días. La represión, ya se sabe, ha sido sin contemplaciones.

También la primera ministra india ha tenido que recurrir a medidas de fuerza para acabar con las sangrientas revueltas del Punjab, que han terminado con el balance de trescientos muertos en el asalto del Templo Dorado, refugio de los dirigentes *sij*, que aun constituyendo el veinticinco por ciento de la población del Punjab, son únicamente el uno por ciento de los 700 millones de habitantes de la India. Estos *sij*s, que nacieron como movimiento en el siglo XVI y se convirtieron en hermandad militante a comienzos del siglo XVIII, han disfrutado pacíficamente de una convivencia pacífica con los hindúes. La lucha en defensa de su cultura y religión y por una mayor autonomía que han venido librando los *sij*s estos últimos años ha acarreado este feroz escarmiento. Dirigida inicialmente por el moderado Marchand Singh Longowal, presidente del partido Akali Dal, que limitaba sus reivindicaciones al autocontrol de las instituciones culturales y religiosas y a una mayor autonomía política, los extremistas comandados por Yarnail Shing Bhindranwale mantenían —y



*Sij*s: La India eterna.

hacían valer— posturas y exigencias abiertamente secesionistas, siendo la más radical de las demandas la de la creación de un Estado *sij* independiente llamado *Jalistan* y que abarcaría toda la superficie del Punjab y de algunos territorios adyacentes que forman parte actualmente del vecino Estado de Haryana.

Esto ha sido la gota que ha colmado el vaso de la paciencia (por otra parte, no demasiada) de Indira Ghandi. La importancia estratégica del Punjab, situado en el flanco noroccidental de la India fronterizo con el Pakistán, y su peso en la economía de la nación, implica el pleno rechazo de cualquier demanda de independencia política, aparte de que una claudicación del Gobierno central podría acarrear reivindicaciones y conflictos en otros Es-

tados, escenarios también de frecuentes revueltas y luchas intercomunitarias.

Y a graves males (perdónese el eufemismo), peores remedios. Las fuerzas de seguridad que desde días anteriores mantenían un férreo cerco en torno al Templo Dorado, primer santuario *sij* del Punjab, entraron a sangre y fuego en el recinto. Tras la rendición del líder moderado Longowal y de los doscientos seguidores de su facción, en el interior del templo sólo se hallaban los partidarios del radical Bhindranwale, que se negaban a deponer las armas. La actuación implacable del ejército indio, por orden directa de la primera ministra Indira Ghandi, hace suponer la irrevocable decisión de ésta de acabar con la violencia separatista en el Punjab; sin embargo, la muerte del santón, que goza de una auténtica adoración por parte de sus fieles, pide desencadenar una acción violenta que se extienda a otros Estados indios.

A siete meses vista de las elecciones generales —que no se presentan fáciles ni mucho menos para Indira Ghandi—, no puede correr el riesgo de una desintegración de la Unión India. Tenía, pues, que emplear la fuerza y la ha empleado sin remilgos, pero es más que dudoso, sin embargo, que este episodio cruento sea el fin de la lucha; por el contrario, amenaza conducir a una mayor exasperación. Porque en el Templo Dorado, lugar en que se encuentra el Harmindar Sahib, donde se guardan las sagradas escrituras de la religión *sij* entre paredes tapizadas de oro, y donde el Ejército indio no se atrevió a penetrar, la sangre derramada puede volver a germinar entre túnicas azules, negras barbas y ojos de acero. Tal y como en las imágenes románticas de Kipling o de Bronfield...



### **Viena: Rechaza, que algo queda.**

El Pacto de Varsovia ha vuelto a rechazar una nueva propuesta occidental en la Conferencia de Viena para la reducción mutua y equilibrada de tropas en Europa, señalando que no es nueva e incluso puede obstaculizar un acuerdo. Evidentemente, lo que no es nuevo es el stop soviético. En Viena se negocia desde hace diez años y los argumentos, los contrargumentos, las propuestas y las contrapropuestas parecen ubicarse en un extraño mundo surrealista y kaffiano.

Según el portavoz del Pacto de Varsovia, el embajador de Alemania Oriental, André Wieland, la nueva propuesta no incluye modificación sustancial respecto a la postura occidental previa y tan sólo algunos *cambios de fachada*. Pero esta vez el portavoz aludido ha soltado una pequeña frase esclarecedora al relacionar el bloqueo de las conversaciones a orillas del Danubio con el grave impacto que el despliegue de misiles norteamericanos

en Europa ha producido sobre la situación internacional. En la actual situación —dice— de tensión internacional, provocada por la instalación de misiles norteamericanos en Europa, los países socialistas hacen todo lo posible por lograr un progreso en las negociaciones de Viena, que puede suponer una importante aportación a la distensión; para añadir más adelante: *Es evidente que los Estados de la OTAN no quieren abandonar la vía del debate estéril y dar los pasos necesarios para una reducción real de tropas y armamentos en la Europa Central.* Respecto a las medidas de verificación que exige Occidente, Wieland dijo que *Occidente ha perdido todo sentido de la proporción.*



Luns: Sus razones para pensar.

La OTAN, por su parte, ha manifestado su decepción ante las afirmaciones del Pacto de Varsovia de que la nueva propuesta no aporta novedades a la negociación, entendiendo que ella contiene una clara prueba de flexibilidad y esfuerzo decidido para resolver los principales obstáculos para un acuerdo. Las conversaciones, por ello, no deberían considerarse estancadas, y en base a la nueva propuesta, que deberá ser tratada en las próximas sesiones, se podrían conseguir nuevos resultados concretos, que en opinión

de Van de Mortel, embajador holandés y portavoz occidental, también existieron en el pasado.

Por su parte, los ministros de Defensa de la OTAN, reunidos en Bruselas, se han enfrentado a una doble amenaza contra la cohesión interna de la Alianza Atlántica; de un lado, el espectacular crecimiento del poder militar soviético en todos los frentes, y de otro, las fisuras entre los aliados a la hora de pagar la factura de su propia seguridad, ya que el ideal de defensa colectivo comienza a convertirse en una cuestión más teórica que real a la hora de realizar un esfuerzo para aumentar la disuasión frente a un ataque del Pacto de Varsovia.

Los ministros de Defensa de la OTAN (excepto los de Francia e Islandia) han seguido preparando en la capital belga el programa común para el período 1985-90, y según fuentes diplomáticas, se destacará la necesidad de aumentar el arsenal clásico de la Alianza para hacer frente a la amenaza soviética sin necesidad de recurrir a las armas nucleares, intentando con ello el rechace de las teorías soviéticas de que después de haber sometido a un riguroso análisis las propuestas occidentales, la única base para la negociación constructiva sigue siendo la propuesta comunista de 1983.

Los informes del Comité Militar NATO y los expertos en estrategia señalan mientras tanto que la Unión Soviética se está dotando de misiles cada vez más fiables, potentes y difíciles de detectar y destruir, por no hablar de la ya reconocida superioridad en armas clásicas y fuerzas convencionales en Europa. Y el problema parece grave, porque frente al aumento constante del Pacto de Varsovia, la OTAN tarda en ponerse de acuerdo para cumplir con su programa de aumento de gastos constantes (el tres por ciento anual), y menos aún para cumplir el gran desafío del futuro: aplicar a las armas clásicas las tecnologías de vanguardia para poder vencer de una vez la debilidad frente al Pacto de Varsovia. Porque aunque los ministros son favorables a unas relaciones más *constructivas y estables* con el Pacto de Varsovia, no dejan de lamentar la persistente negativa soviética a regresar a la Mesa negociadora de Ginebra, y a los entorpecimientos o cortapisas que de continuo se suceden en Viena.

La comunidad internacional conoce y ha firmado en algunos casos alrededor de veinte acuerdos antinucleares, pero el mundo sigue amenazado por el holocausto atómico, que puede ocurrir incluso por accidente. Actualmente más de cincuenta mil cabezas nucleares se encuentran almacenadas en los arsenales norteamericanos y soviéticos, en tanto que Francia, Gran Bretaña y China Popular también cuentan con artefactos atómicos de gran poder destructivo. Ello no anima a un ejercicio de optimismo, y el estancamiento de las conversaciones de Viena hacen el panorama más desagradable. A menos que los dirigentes políticos de ambos bandos demuestren más preocupación por lograr una mejora de las relaciones mutuas, el pronóstico es un aumento sustancial de los armamentos con pocos progresos en el

control de las armas. Así al menos se expresa el Instituto de Estudios Estratégicos de Londres en su informe 1983-1984, publicado recientemente. En él se califica el pasado año de sombrío y hosco. Hubo más problemas y crisis en el mundo que progresos hacia soluciones pacíficas, y en ninguno de los conflictos planteados se adelantó hacia una transacción, a pesar de la pérdida de miles de vidas. No seré yo quien crea que el acuerdo que nunca llega en las conversaciones vienesas vaya a cambiar frontalmente la situación, porque, si hacemos caso a la predicción del Instituto, no se prevén progresos este año en el campo de las relaciones Estados Unidos-Unión Soviética, y la crisis actual puede transformarse en un abismo más profundo aún, duradero y sistemático, del que existirá gran dificultad de salida los años próximos.



### **Egipto: Democracia sobre el Nilo.**

Egipto ha renovado su Asamblea Nacional, tras unas elecciones generales no exentas de brotes de violencia y de las inevitables acusaciones de fraude tras los escrutinios. Aunque pueda afirmarse que la campaña electoral ha sido la más libre de las realizadas desde la caída de la monarquía, en 1952, no parece haber insuflado generosos entusiasmos en la mayoría de la población, sumida en la lucha cotidiana de la supervivencia. No obstante, el presidente Mubarak ha querido adquirir ante su pueblo la legitimidad que Nasser ganó con la nacionalización del canal de Suez y Sadat con su victoria ante Israel en la guerra de 1973; pero en cualquier caso, si la oposición consigue un número significativo de escaños (a la hora en que se redacta esta crónica no se conocen aún los resultados concretos) será un factor importante para que el país comience a debatir y afrontar los grandes problemas económicos y políticos que le acucian.

De entrada, las cinco formaciones políticas que han acudido a las elecciones han intentado atraerse el voto islámico, aunque no todas, naturalmente, de idéntica forma. Por la derecha del espectro político, el partido Nuevo Wafd se alió con las influyentes y casi clandestinas *Hermandades Musulmanas*, que representan las corrientes moderada y mayoritaria del islamismo egipcio, mientras que por la izquierda el Partido Nacional Progresista, de carácter nasserista-marxista, admite la existencia en su seno de una corriente islámico-progresista. Y por el centro, el Partido Nacional Democrático en el poder ha llevado desde hace dos años una política de concesiones al movimiento islámico para atraerse su simpatía y evitar el enfrentamiento total entre islamismo y poder establecido, que había sido la tónica en Egipto en tiempos de Gamal Abdel Nasser y de Anuar El Sadat, los dos anteriores presidentes. Los comicios legislativos, sin embargo, han presentado una difícil elección para la minoría cristiana copta de Egipto (seis

millones, que suponen el doce por ciento de la población del país), ya que no disponen de un partido que represente claramente sus intereses, aunque el Wafd fundado en la segunda década de este siglo ha representado tradicionalmente los intereses coptos al proclamarse laico y oponerse más o menos veladamente a la islamización de la sociedad egipcia; pero esta situación ha cambiado con la alianza electoral entre el Nuevo Wafd, heredero del viejo y las Hermandades Musulmanas, que ha sido paralela a la adopción por parte de algunos dirigentes wafdistas de una postura no beligerante contra la progresiva islamización de Egipto.



Mubarak.  
Las urnas le han dicho sí.

El pueblo, sin embargo, sigue confiando en Mubarak, que tendrá una confortable mayoría, no porque a la gente le guste lo que ve, sino porque todavía está esperando. Será Mubarak quien gane, y no su partido o el Gobierno. En 1981 había un sentimiento de desesperación en Egipto. Tras los grandes sueños de Nasser y las grandes ilusiones de Sadat, el pueblo quería vivir tranquilamente, con un nombre normal que no ejerciera funciones de *superestar*. Cuando llegó Mubarak hizo algunas cosas buenas y ha dado a la gente esperanzas, pero el mayor problema sigue siendo en Egipto el de la confusión. ¿Es árabe o no árabe, alineado o no alineado, socialista o capitalista, en paz con Israel o no? Tras su decantado triunfo en las elecciones, la prioridad de Mubarak debe ser la de darle al país una idea clara de

dónde está. De aquí que el inicio de un fructífero diálogo entre las diferentes fuerzas del país sea el mayor servicio que pueda prestar.

El presidente Mubarak ha puesto todo de su parte para que las elecciones sean diáfanas, y así los partidos en liza han dispuesto de una mayor libertad de expresión que en la consulta de hace cinco años, si bien es verdad que a su vez los partidos se han mantenido durante la campaña en el marco de aceptación, con matices, pero aceptación, de dos principios fundamentales: la revolución nasseriana de julio de 1952 y la política exterior, basada en los acuerdos de Camp David, que para los egipcios represen-

tan, también con matices, la paz y la recuperación del Sinaí. En qué grado las fuerzas políticas dispuestas a ocupar el mayor espacio posible de la nueva asamblea aceptan sinceramente ambas cosas es algo que se sabrá más tarde.

El fundamentalismo religioso ha podido ser también una carga explosiva. Se ha dicho que había un tiempo en que los egipcios tenían un sueño nacional de paz, prosperidad y tecnología. El sueño se desvaneció y el pueblo buscó un refugio en lo único que tenía a mano: la religión. Tras esta nueva andadura de los comicios, y en la que el voto islámico debe resultar decisivo, se podrá ver si la democracia —con su carga de pragmatismo y afanes de realización— va a navegar sin traumas por entre las plácidas y poéticas aguas del padre Nilo.

J. C. P.



## **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.
-



## MEMORIAS DE UN AGREGADO NAVAL

### A orillas del mar Báltico

#### Entre Alemania y Rusia.



ADA vez que oigo o leo algo referente a los conflictos político-sociales que ocurren entre Lech Walesa, dirigente de *Solidaridad*, y el jefe del Gobierno, en su soviética, aunque profundamente católica Polonia, general Jaruzelski, no puedo menos de recordar las veces que visité aquel país. Particularmente, aquel trozo de costa bañado por el Báltico, que comprende las ciudades de Gdynia, Zoppot y Gdańsk (antigua Dantzig).

Siempre, durante la ocupación alemana en tiempos de la segunda guerra mundial.

En la primera visita fui formando parte de un grupo de agregados navales y de otros jefes de Marina extranjeros acreditados en Berlín.

Debió ocurrir en el mes de octubre de 1939. Habrían transcurrido unas cinco semanas desde que las tropas germanas, sufriendo unas 10.000 bajas, habían ocupado en dieciocho días la parte occidental de Polonia, mientras los rusos, por acuerdo entre Stalin y Hitler y sin apenas sufrir bajas, inundaban de soldados las llanuras situadas al oriente de Varsovia.

Hacia un año que me habían nombrado agregado naval a la Embajada de España en la capital de Prusia.

### Excursión inesperada.

Ya anocheecía y escuchaba en casa las noticias que, con oficial optimismo, radiaban las potentes emisoras alemanas sobre la gravísima situación internacional que había producido el repentino ataque del ejército germano a la nación vecina, cuando el teléfono sonó insistente. Me llamaba, del ministerio de Marina, el *Kapitan* Mirow, jefe de la Sección que se ocupaba de los *Marine Attachées*.

—*Espinosa. Estamos organizando una excursión para los agregados navales y para otros jefes de Marinas extranjeras a Dantzig y Gotenhafen. Supongo que querrá venir.*

—*Eso no hay que preguntarlo «Herr Kapitan». ¿Cuándo?*

—*Dentro de tres días. Ya le enviaré el plan detallado.*

Me alegré mucho. Hacía días que los representantes de las Marinas extranjeras acreditados allí insistíamos ante el ministerio para que nos permitieran visitar el frente oriental una vez que las fuerzas alemanas ocuparan el *corredor* polaco, bañado por el Báltico, que desde el final de la primera guerra mundial separaba la Prusia oriental de la *Gran Alemania*. Siempre y por diversas circunstancias me había interesado y sentía gran simpatía por Polonia y sus sufridos habitantes y en el fondo de mi corazón había criticado y rechazado la violentísima e inesperada decisión bélica del dictador alemán, que en manera alguna parecía estar justificada.

Pero el viaje que por teléfono me anunciaban era, desde el punto de vista de información militar, del mayor interés. Tras colgar, me dispuse a leer algo que completara mis modestos conocimientos referentes a los lugares que habríamos de recorrer. Hace un milenio, la distribución de etnias en el centro y, sobre todo, en la parte oriental de Europa era verdaderamente confusa. Distribuidos los grupos de habitantes unidos por religiones, costumbres y, sobre todo, por sus lenguas, podía considerarse un conjunto heterogéneo de germanos, polacos, húngaros, estonios, letones y rusos. El norte de esta región, desde la desembocadura del río Oder a la del Vístula, bañado por las aguas del Báltico, estuvo más tarde habitado por los prusianos orientales, que ampliaron sus dominios hasta Riga, uniéndose a sus parientes del imperio alemán. Una serie de guerras con todas las naciones de su entorno hicieron que, al finalizar el pasado siglo, la influencia ruso-alemana fuera decisiva en la región septentrional de Polonia.

Así, Alemania, hacia 1914, dominaba toda la costa del Báltico, desde Dinamarca hasta Memel en el borde de Lituania, mientras que durante la primera guerra mundial la Polonia rusa fue teatro de grandes batallas. Ocupada al principio por los ejércitos de Hindenburg, Guillermo II le concedió la independencia. El 6 de noviembre de 1918, al terminar la guerra, se

proclamó en Cracovia la República Popular. Durante el año siguiente hubo grandes luchas entre polacos y rusos (éstos ya en régimen bolchevique), en las que los primeros llegaron victoriosos hasta Kiev.

Por fin, en octubre de 1921 se configuró la Polonia que conocimos entre las dos guerras mundiales, saliendo a la mar gracias al territorio que llegó a ser más conocido con el nombre de *corredor* de Dantzig y cuyo trozo de costa era el principal objetivo de la visita que nos organizaba el *Marineleitung*.

### Un tropiezo.

Mi mujer preparaba el uniforme. Especialmente el abrigo, que solíamos llamar *capote ruso*, pues para octubre había que contar con días fríos en aquellas zonas. De pronto, oigo que me pregunta:

—*Manolo, ¿dónde tienes la gorra?*

No hubo manera de encontrar la gorra del uniforme. Ni revolviendo lugares tan impropios como el cuarto trastero. Desesperado, no tuve más remedio que manifestar al *Attachée Groupe* la posibilidad de quedarme en Berlín.

—*¿Por qué?* —me respondió el capitán de navío Mirow, añadiendo, no sé si de broma— *Le podemos prestar una gorra alemana.*

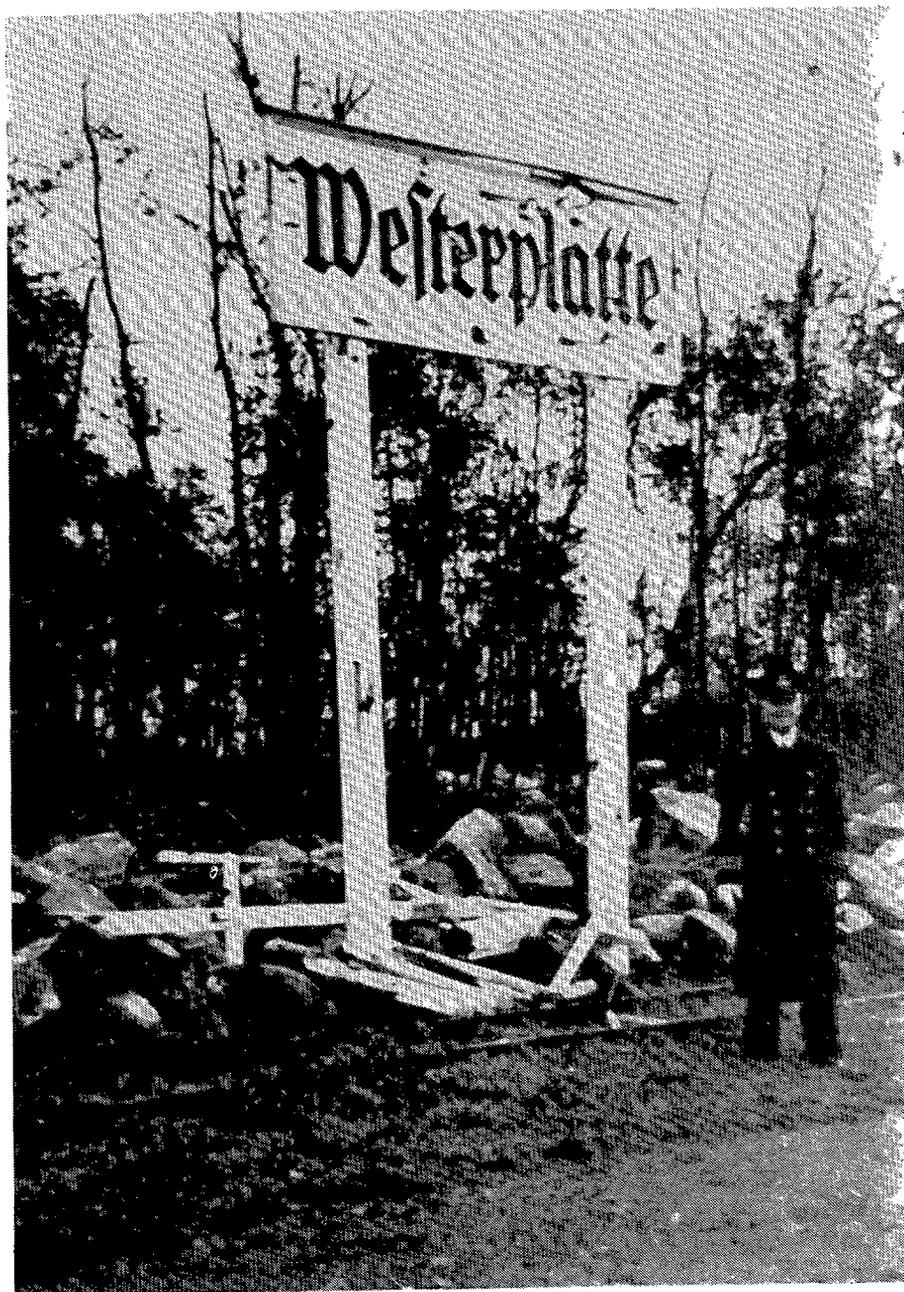
—*Imposible. Me convertiría en el hazmerreír de la excursión...*

Pero Mirow estaba dispuesto a resolver el problema y me propuso ir vestido con abrigo y sombrero civil y, *dentro*, puesto el uniforme.

Como me lo propusieron se hizo. Al tomar el avión *JU-52* que nos llevaría a la Prusia oriental mi vestimenta no causó sorpresa, felizmente, a los compañeros de viaje.

A sus 200 kilómetros por hora, el trimotor *Junker*, en poco tiempo nos llevó al aeropuerto de Dantzig.

La ciudad ofrecía una curiosa historia. Habitada durante miles de años, fue casi siempre centro comercial muy conocido por aquel *ámbar amarillo* recogido en sus playas, que, aunque resina petrificada, llegó a estimarse en Oriente casi con el valor del oro. Allí casi todo el mundo hablaba alemán, a pesar de ser desde hacía más de mil años una ciudad disputada, en cuya situación político-social habían intervenido naciones tan aparentemente extrañas como Holanda, Francia y Suecia; pero, prácticamente y casi siempre, había estado ocupada por polacos y alemanes. Su cultura era típicamente germana y la religión se la repartían, desde hacía muchísimo tiempo, católicos y protestantes. Sin embargo, en los últimos doscientos años la próspera



Entrada de las detensas polacas.

población ofrecía una clara influencia de la Prusia oriental, formando, finalmente, parte del imperio que el kaiser Guillermo II enfrentó a Rusia en la primera guerra mundial.

Situada en la margen izquierda del río Vístula y a unos ocho kilómetros de su desembocadura en el mar Báltico, se asentaba en la reunión de tres ríos, recorrida por varios canales.

Al terminar la guerra del 14-18, los victoriosos aliados occidentales restituyeron a la recién creada Polonia el viejo *corredor*, que le permitiría de nuevo la salida al Báltico; pero la profunda germanización de Dantzig no aconsejaba la entrega de esa vieja ciudad a los polacos. Por otra parte, tampoco los *grandes*, que de 1918 a 1922 cambiaban en París el mapa de Europa, estaban dispuestos a ceder la antigua población hanseática a la Prusia oriental, con Koegisberg (hoy Kalinin) como capital, por lo que *inventaron* aquello de *Ciudad libre de Dantzig*, concediéndole un estatuto administrativo de cierta independencia. De todas formas, la influencia cultural y presión política entre 1922 y 1933 de los alemanes, aumentada con la toma del poder de Adolfo Hitler, permitió fácilmente a éste *germanizar* la hermosa ciudad del Báltico oriental.

Por ello, durante el ataque alemán a Polonia en 1939, la ciudad de Dantzig no había sufrido lo más mínimo. Es más, hacía tiempo que en sus astilleros se construían submarinos. Tras el famoso acuerdo anglo-germano que fijó la relación 3:1 en tonelaje de sumergibles entre las dos naciones, había comenzado a multiplicarlos la Marina del almirante Reader: el ministro de Marina, que ya ostentaba en su uniforme —no sé si orgulloso o a desgana— el dorado botón con el águila y la cruz gamada.

### Encuentro sorprendente.

Del aeropuerto, el grupo de agregados navales fue a la Comandancia General de la Marina, que ocupaba un hermoso edificio de la ciudad. Me quité abrigo y sombrero. Colgué las máquinas fotográficas y aparecí en perfecto uniforme de capitán de fragata de la Armada española. Pero sin gorra.

Cuando entramos en el despacho del vicealmirante alemán, vi que éste tenía una cara conocida; pero mi sorpresa fue grande cuando noto que, despreciando a todos los almirantes, agregados y visitantes extranjeros, se dirige directamente a mi modesta persona.

—*¡Cuánto me alegro de verle de nuevo, capitán Espinosa!*

Me encontraba, nada menos, que ante el vicealmirante Arnold de la Perière, que, a pesar de su apellido francés, era un alemán de pura cepa. Se había distinguido en la primera guerra mundial por sus hazañas con el

Arma Submarina hundiendo cientos de miles de toneladas de barcos enemigos. Pero era el mismo que, en 1935, vestido de paisano, había recibido en Helsinki, capital de Finlandia, a la comisión de la Marina española desplazada allí para estudiar el submarino de 250 toneladas que Arnold de la Perière y un grupo de ingenieros alemanes construyeron en la ciudad de Turku, al oeste de la capital. Por lo visto había sido bien informado de mi estancia en Berlín como agregado naval, y que formaría parte del grupo visitante, aunque luego me dijera que había reconocido mi cara inmediatamente a pesar de haber transcurrido cuatro años.

Arnold de la Perière había sido uno de los primeros antiguos jefes de la Marina de la primera guerra mundial que habían sido movilizados con el cargo de almirante, por tener la Marina de Guerra urgente necesidad de ellos al ampliarse rápidamente las fuerzas navales de Hitler.

Es curioso recordar que esta *recuperación* con jefes de la vieja *Kriegsmarine* no se detuvo en los primeros años de la segunda guerra mundial. Alguna vez he escrito sobre la proliferación de estos elevados cargos para ocupar puestos burocráticos, que tuvo lugar en Alemania durante los años sucesivos. Sobre todo, siempre recuerdo el *chiste* que se contaba entre agregados navales tras los tremendos bombardeos de la capital de Prusia a finales de 1943:

*El otro día cayeron varias bombas que destruyeron unas puertas del Parque Zoológico. Dos leones salieron libres, recorriendo el Berlín hambriento y angustiado. Al cabo de unos días se encontraron en el parque "Tiergarten". Uno de ellos apareció demacrado y esquelético. El otro, gordo, sano y optimista. El primero se lamentaba:*

*—No encuentro nada que comer. No tengo cupones. La gente aquí está más hambrienta que yo...*

*El otro le ofrecía la solución:*

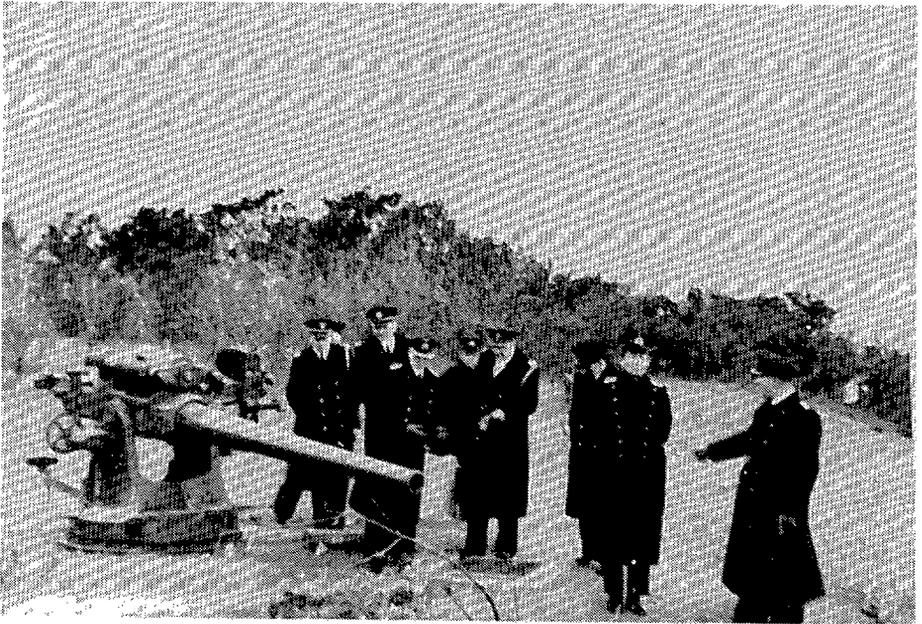
*—Vete todas las mañanas a las doce a la puerta del ministerio de Marina. A esa hora comienzan a salir almirantes. Cada día te comes un par de ellos. Son tantos que no lo notan.*

Pero el vicealmirante de Dantzig había sido de los primeros en obtener tan alto grado.

Tras saludarle nos llevaron a visitar la ciudad, muy antigua y bien conservada. Recuerdo la iglesia de Santa María, con su ancha torre de 80 metros y 10 torrecillas detrás. También dimos un paseo en bote por uno de los canales, pudiendo admirar y fotografiar la famosa y antiquísima grúa de la Frauentor; uno de los más característicos monumentos de la vieja *Ciudad Libre*.

## Comienzo de una guerra.

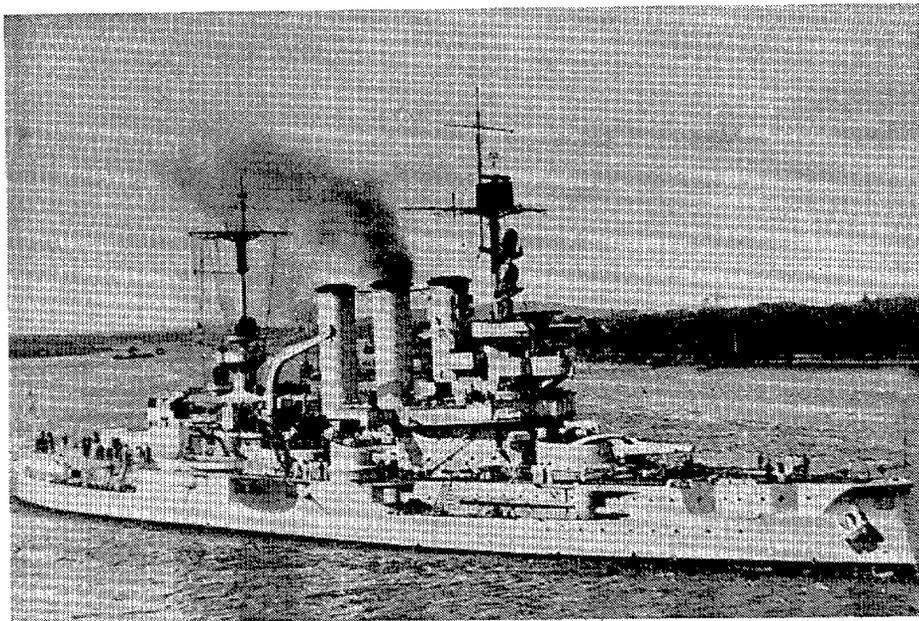
El navegable río Vístula baña la parte oriental de la ciudad antes de desembocar, ocho kilómetros después, en el mar Báltico. Desde 1922, la margen izquierda de la boca del río estaba defendida por un puesto militar polaco, de nombre *Westerplate*, que los acuerdos de los años 20 decidieron establecer para que Polonia pudiera, en cierto modo, vigilar y controlar la entrada a la *Ciudad Libre* de los buques de tonelaje medio que pudieran remontar el Vístula.



Agregados navales examinando las defensas polacas. El segundo por la derecha es el almirante japonés Yendo. En el centro, el agregado naval norteamericano Schraeder.

Fue en este punto donde verdaderamente se disparó el primer cañonazo de la segunda guerra mundial. Lo tiró el viejo acorazado alemán *Schleswig-Holstein*, veterano de la primera guerra mundial. (Por cierto que fue éste el primer buque de guerra que yo pisé en 1931, cuando estuve en Kiel para hacer prácticas en la Marina de Guerra alemana.)

Los polacos afirman que el *buque de línea* germano aparentemente entró en aquellas aguas en visita de cortesía, a finales de aquel agosto (su calado no le permitía llegar hasta Dantzig) y sin avisar comenzó a bombardear el fuerte de *Westerplate*, antes de que los soldados nacional-socialistas entraran en Polonia. Sin embargo, conociendo la precisión que aplican a todos sus



El viejo acorazado *Schleswig Holstein*, que disparó el primer cañonazo de la segunda guerra mundial.

actos los alemanes, parece más lógico creer que el primer disparo de cañón del vetusto acorazado coincidiría, exactamente, con el paso de la frontera de Pomerania de los ejércitos de Hitler.

El destrozado fuerte de *Westerplate* fue lo primero que visitamos. Hacía un mes que los 180 hombres que lo defendían tuvieron que rendirse, tras siete días de lucha, ante los cañones de 28 del acorazado, las bombas de la aviación y 2.000 soldados del ejército alemán.

### **Gdynia - Gedingen - Gotenhafen.**

Dieciocho kilómetros al oeste de Dantzig, pasada la playa de Zoopot, llegamos al puerto de Gotenhafen. Hasta 1920 había sido una aldea de pescadores que los habitantes de habla alemana conocían con el nombre de Gdingen. Cuando se creó el *pasillo* polaco hacia el mar Báltico tras la primera guerra mundial, comenzó a crecer convirtiéndose en el que luego sería importante puerto para la exportación de productos de Polonia entre 1922 y 1939, y que hoy, aunque base de conflictos políticos, posee industria y astilleros con importantes muelles de carga junto a una hermosa ciudad.

En lengua polaca se la llamaba Gdynia. Era una población conocida, como vemos, por varios nombres. Es más, allá por el año 1200 se la conocía

como Gdina, mientras los de lengua germana la llamaban Gedingen. Vino Hitler al poder y desde 1939 el nazismo ordenó se le pusiera el nombre de Gotenhafen (Puerto de los Godos). Organizada la moderna Polonia comunista, hoy se llama Gdynia. Ahora bien, cuando la visitamos durante la guerra, repito que la llamábamos *Gotenhafen*.

Siempre he sentido curiosidad por los diversos nombres que, a causa de circunstancias de idiomas, razas y guerras, han recibido muchas ciudades europeas.

En 1935, cuando visité la capital de Estonia, se llamaba Reval y, también, Tallín. La de Finlandia era conocida por Helsinki o bien Helsingford. El astillero finlandés en que Arnold de la Perière construyó el pequeño submarino tenía, en idioma sueco, el nombre de Åbo, pero en finlandés era Turku. Cuando en 1931 por primera vez entré en Alemania, lo hice por la estación de Aachen, que en francés fue llamada Aix-la Chapelle y en español (influencia de la presencia del duque de Alba en los Países Bajos) era conocida por Aquisgrán.

Visitamos todo el puerto principal del antiguo *corredor*, y pudimos ver los enormes destrozos producidos, principalmente, por las bombas de las fuerzas aéreas atacantes, permitiéndonos tomar abundantes fotografías de todo, así como de los grandes embudos que dichas bombas producían. Muy interesante fue la documentación gráfica que pude conseguir de los buques polacos hundidos por la aviación germana.

En la ciudad no se veía un alma. Subimos a lo que fueron defensas de la ocupada Polonia, desde las que se veía lo que había sido hermoso puerto. Recuerdo como anécdota que, debido sin duda a sus limitados conocimientos de nuestra geografía y de los cambios políticos y militares que acababan de ocurrir en Europa, un almirante japonés que nos acompañaba debía estar *hecho un lío*, pues, mirando desde la altura que dominaba el puerto y en su pésimo inglés, me preguntaba:

—¿Todo esto era alemán, ruso o pertenecía a Polonia?

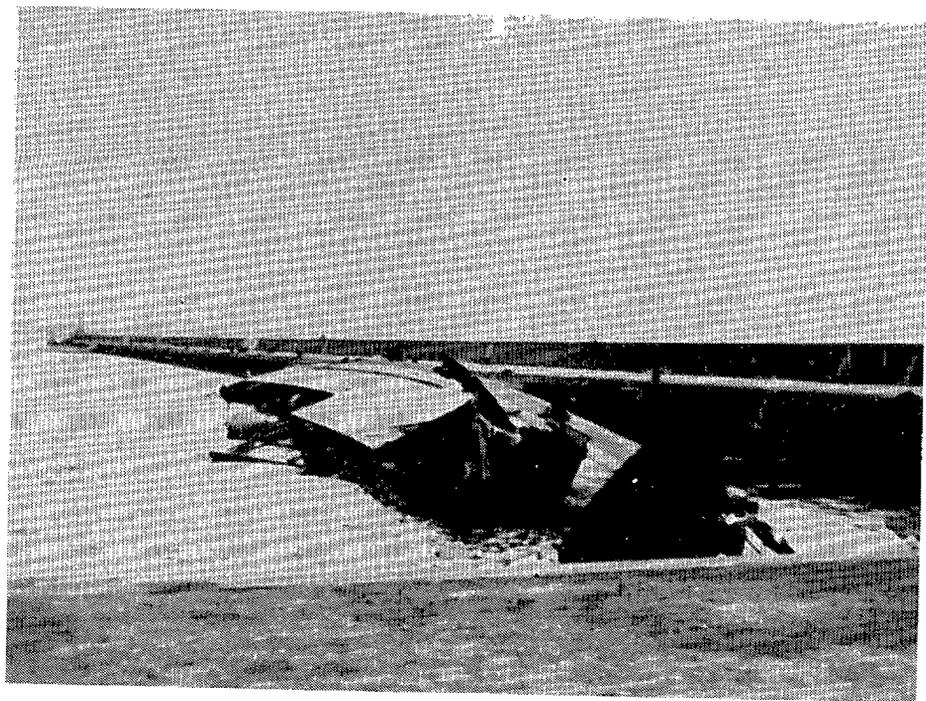
No pudimos visitar la estrecha y larga península arenosa de muy variable formación, conocida con los nombres de Kela o Hel y que defiende de los temporales del NW la bahía de Dantzig. Por cierto, que los defensores polacos de su parte extrema habían resistido durante más de un mes a las fuerzas invasoras. ¿O las habían *desconocido* los alemanes atacantes?

Al siguiente día, terminada la visita a las costas que hicieron famosas el, en otro tiempo, apreciado *ámbar amarillo*, volvimos al aeropuerto de Dantzig y, nuevamente, en nuestro seguro y lento *Ju-52* regresamos a Berlín en vuelo directo.

Al entrar en casa, lo primero que veo es la gorra de uniforme. Cuando supo que me *llevaban al frente*, uno de mis hijos, para impedirlo, la había



Embudo producido por una bomba de aviación en Gotenhafen.



Buque de guerra polaco hundido por la aviación alemana en Gotenhafen.

escondido. La ocultó en el colegio. Por eso no la encontrábamos en casa. Una de las primeras cosas que hice fue telegrafiar a Madrid que me enviaran una gorra de repuesto. Tamaño, 59 centímetros. Sabía exactamente sus dimensiones interiores. He tenido el mismo perímetro craneal desde que era guardia marina. Aún hoy lo conservo. ¿Por qué será?

### Septiembre 1941.

Hacia dos años que había comenzado la guerra en Europa. Aumentaban el optimismo y las ambiciones de Hitler. Atrás quedaban las ocupaciones de Polonia, Holanda, Bélgica, Francia, Dinamarca y Noruega. Italia trataba de ayudarlo en el Sur invadiéndose Yugoslavia y Grecia. El dictador alemán pensó que el momento era apropiado y preparó 145 divisiones para apoderarse de Rusia, atacando desde el mar Blanco al mar Negro. Tendría que dominar la Unión Soviética en pocos meses, pues ya hacía tiempo que los Estados Unidos, aunque neutrales, enviaban a Inglaterra cuantiosos medios a través del Atlántico. A pesar de los grandes éxitos conseguidos por los submarinos germanos, que torpedeaban sin piedad los numerosos convoyes.

La invasión de la URSS comenzó el 22 de junio. En el mes de agosto tuvo lugar una conferencia entre Churchill y Roosevelt, que fue particularmente alarmante para Hitler. Pero la Marina alemana seguía construyendo grandes series de submarinos, tanto en los puertos del mar de Norte como en los del Báltico.

Fue en aquel verano cuando un teniente de navío español publicó unos trabajos, desarrollados en Madrid, de aplicaciones matemáticas y curiosos métodos científicos de muy posible interés militar. El almirantazgo alemán lo supo y pidió, con afectuosa invitación, su desplazamiento a Hamburgo, donde dio unas conferencias a un grupo de sabios. Le acompañaba el doctor Freiesleben, que hablaba muy bien español. Sus *lecturas* fueron un éxito por lo original de su contenido. Científicos germanos del ministerio de Marina pidieron las repitieran a un grupo de técnicos y utilizadores del arma submarina. Y henos a los tres —yo les acompañaba—, viajando en avión. ¡Nuevamente a Gotenhafen! Por lo visto, en aquellas aguas la fabricación de sumergibles estaba en pleno apogeo desde hacía tiempo.

Al llegar, pocas novedades de reconstrucción pude observar. La meteorología no invitaba a hacer excursiones y sólo teníamos el tiempo justo de organizar y llevar a cabo varias conferencias. El oficial español se colocaba ante una pizarra y exponía sus temas, que eran traducidos, párrafo por párrafo, por el bueno de Freiesleben. La audiencia estaba compuesta por ingenieros y submarinistas. Lo único que encontré algo difícil fue librar a nuestro teniente de navío, en las horas de descanso, de la casi agresiva admiración que le demostraban algunas jóvenes secretarías berlinesas, que allí servían al *Marineleitung*, al saber que aquel apuesto oficial extranjero era un sabio, soltero... y ¡español!

### Gdynia, hoy.

El mayor de mis nietos es ingeniero naval, con varios años de experiencia. Ahora trabaja en una empresa que, entre otras actividades, ayuda a la construcción de un nuevo portaaviones. Antes, lo hacía para un grupo vasco que contrató en Polonia la modernización, con modernas grúas e instalaciones, de parte del puerto de Gdynia. La antigua Gedingen. La que Alemania de Hitler llamó, desde 1939 a 1945, Gotenhafen. La católica y trabajadora nación creo que nos pagaba con carbón y otras materias.

El que antes llamábamos *Manolito* y que hoy es don Manuel, había dirigido, durante muchos meses, un grupo de técnicos españoles y polacos en el golfo de Dantzig y cada vez que venía a España me hablaba de la prosperidad alcanzada en aquella región del Báltico, antes de que la política enfrentara al sindicato *Solidaridad* con el gobierno comunista de Varsovia.

La vieja rivalidad comercial entre aquellos puertos de Gedingen y Dantzig ha desaparecido, al formar ambos un mismo conjunto administrativo.

El Dantzig que, en un 70 por 100 fue destruido cuando las tropas alemanas se retiraron ante el empuje ruso, hoy está completamente reconstruido. Con casas y monumentos reproducidos exactamente igual que cuando se disfrutaba la paz. Lo han conseguido los polacos a fuerza de trabajo, técnica y paciencia. Lo mismo que han hecho en la capital, Varsovia.

En Gdynia, las construcciones navales y portuarias están muy desarrolladas y aquella aldea de 1920 cuenta ya con unos 230.000 habitantes. En la información gráfica que me enseñaba mi nieto se veían las viejas casas como hacía cientos de años. Incluso la antigua grúa de la Frauentor había sido perfectamente reproducida. Exactamente igual a como yo la había fotografiado en 1939.

### Comprando medicinas.

Hace pocos días coincidí con el contralmirante García Frías. Actualmente, disfruta de la paz que ofrece la llamada Segunda Reserva. Pero su cerebro continúa despierto, inquieto y original, como siempre. Hacía tiempo que no nos veíamos. Desde 1945 habíamos hablado con cierta frecuencia. Cada vez que escribía un nuevo trabajo científico me lo enviaba dedicado. Ambos hemos sido directores de Institutos de investigación científica. El sigue ocupando un alto puesto entre los sabios españoles.

Durante este último encuentro recordamos aquel viaje a Gotenhafen con el doctor Freiesleben. Me contó que el científico alemán le había acompañado también en unas conferencias que nuestro almirante pronunció en Londres en los años 60. Cuando ya la separación de cerebros a que da lugar una guerra se había trocado en colaboración y simpatía entre hombres de ciencia que antes fueron enemigos.

Al vernos, gozamos recordando detalles y anécdotas de aquellas conferencias que él dio a un grupo de submarinistas alemanes en el golfo de Dantzig en plena segunda guerra mundial.

Habíamos coincidido comprando unas pastillas de aspirina. El, posiblemente, para despejar su cerebro, pues está escribiendo un nuevo libro sobre sus originales ideas matemáticas. Yo, porque me han dicho que es buena para las *coronarias*. La breve conversación tuvo lugar en una de las farmacias que la Marina tiene en Madrid. Un sitio muy lógico para que se produzca el encuentro de dos *super-jubilados*.

Manuel ESPINOSA RODRIGUEZ



## CONCURSO FOTOGRAFIA INTELIGENTE

Tras un concienzudo, detenido y minucioso análisis de las muy variadas, precisas y oportunas identificaciones efectuadas por los numerosos concursantes y ante lo extraordinario de los trabajos efectuados hemos optado por recurrir a la tradicional *calificación académica*, que arroja los siguientes brillantes resultados:

### 1. Matrículas de Honor:

CC. don Pedro Díaz Leante.  
Don Florencio Aragón Cánovas (opositor ENM).  
Don Germán Collazo Fernández.

PREMIO: Cinco mil pesetas y libro *El buque en la Armada Española*.

### 2. Sobresalientes:

Cámara de oficiales del TA. *Aragón*.  
Sgto. (RT) don Antonio Díaz Martínez (Ala 22).  
Cabo 1.º (VC) Cristino Castroviejo Vicente (TA. *Castilla*).  
Don Francisco Jiménez Permy (opositor ENM).  
Don Juan Ignacio Taibo.  
CC. don Manuel Fernández Posse.  
CC. don Marcelino Piñero Fernández.  
CC. don Javier Curiel Piña.  
TN. don Guillermo Arrivi Castillo.  
TN. don José María Lavilla Llano.  
AF. (C.º) don Juan Alsina Torrente.

AN. don Antonio Pintos.  
Sgto. H. don Jesús J. Fernández González.  
Sgto. Condestable don Juan A. Velasco Gómez.

PREMIO: Tres mil pesetas y libro *La Armada, esa desconocida*.

### 3. Notables:

Comte. IM. don Joaquín Cazorla Poza.  
TN. (RNA) don Fernando de la Cuesta Díez Oñate.  
TN. don Juan Francisco Martínez Nuñez.  
TN. don F. J. Pery Paredes.  
Don Manuel Ramírez Gabarrús.  
Don Francisco Manso González de los Ríos.  
Sgto. 1.º (TO) don Antonio Iníguez Hernández y Sgto. (ER) don Francisco Almodóvar Fernández.  
Don Juan Bernardo Alverti Dumas.  
Don José María Budiño Trasande.  
Don Eduardo Aparicio Torremocha.

PREMIO: El libro *La Armada, esa desconocida*.

4. El único participante que no acertó exactamente el tipo de buque fue don Manuel Ortiz Pérez, que, sin embargo, demuestra en su escrito el conocimiento de la Flota de la Unión Soviética. Mención honorífica consoladora.

A todos, nuestra muy cordial enhorabuena por la identificación de la fotografía del crucero soviético *Slava*, enviada por el capitán de corbeta Liberal Fernández.

*Nota.*—El próximo concurso versará sobre una fotografía *superinteligente*, que pondrá a prueba la sagacidad de quienes se atreven con ella.

# OPINIONES - OPINIONES - OPINIONES

Inauguramos en este número la nueva SECCION DE OPINIONES. con la primera respuesta que nos ha llegado en contestación a nuestra llamada solicitando la colaboración de los lectores que deseen expresar sus puntos de vista sobre los artículos que se publican en la REVISTA. Como era de esperar, ha sido un joven teniente de navío quien ha roto el fuego. He aquí su opinión:

*Artículo de referencia.*—¿CALCULADORAS O TABLAS DE LOGARITMOS?

*Autor.*—Capitán de corbeta don Francisco Argos Rodríguez. Publicado en la R. G. M. núm. 206. Marzo 1984.

*Opinante.*—Don Rafael Villegas Bárcena, teniente de navío. Corbeta *Infanta Cristina*.

## Opinión:

Además de expresar mi total acuerdo con el artículo del asunto, deseo hacer extensibles los conceptos en él vertidos al resto de la enseñanza técnica en nuestra Armada.

Por mucho que nos pese, hemos de reconocer que gran parte del tiempo y del esfuerzo dedicados a nuestra formación y preparación como oficiales de Marina antes, durante y después de la Escuela Naval Militar, han sido (vistos desde la óptica del día de hoy) mal utilizados, si no todo lo bien aprovechados que deberían haber sido.

Así como los exhaustivos estudios y experimentos realizados por Jorge Juan (por poner un ejemplo) para el diseño de los buques y cálculo de las dimensiones de velas para el mejor aprovechamiento de los vientos (que, por cierto, se conserva algún ejemplar de los mismos en la Cámara de Oficiales del buque que lleva su nombre), que en su día tuvieron un indudable valor e interés, fueron quedando fuera de vigor a medida que la propulsión a vapor fue sustituyendo a la eólica, con mayor razón, el cada vez más rápido avance de la actual tecnología va dejando obsoletos conceptos, materias y temas que su aprendizaje nos ha exigido gran dedicación y trabajo en tiempos inmediatamente anteriores.

Es absurdo que en la época de los circuitos integrados, de la informática y de la propulsión nuclear, tanto profesores como alumnos se ocupan en estudiar temas obsoletos y resolver problemas que han perdido toda vigencia, en vez de dedicarse al aprendizaje de los nuevos sistemas de armas, detección y propulsión y al dominio de los ordenadores.

**Conclusiones:**

Es necesario efectuar un continuo replanteamiento de los programas de enseñanza para adecuarlos en todo momento a las necesidades del futuro inmediato (lo que indudablemente es una tarea que conlleva gran dificultad), en vez de ir a remolque de los hechos consumados, como lamentablemente sucede en gran cantidad de ocasiones.

Y dada la complejidad de los nuevos sistemas, conviene enfocar la enseñanza al aspecto práctico en todos los campos, en vez de adentrarse en profundidades y teorías que la mayor parte de las veces no conducen a nada en lo que a la preparación del oficial de Marina se refiere.

Rafael VILLEGAS BARCENA



*Nota de la Dirección.*—Nuestra gratitud y nuestra felicitación al teniente de navío Villegas por su decisión intelectual. Que cunda el ejemplo.

# MISCELANEA

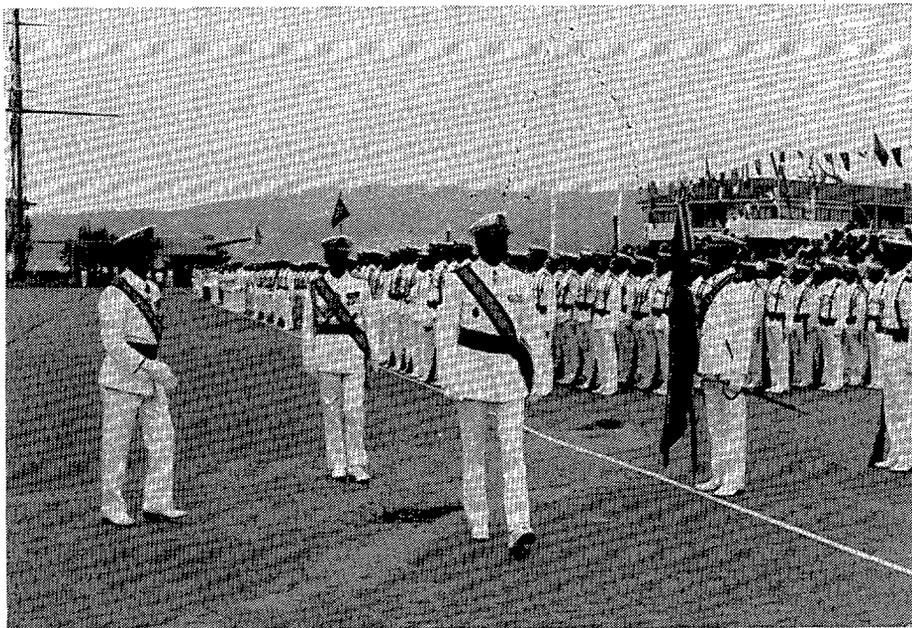


## 21.434.—La Jura.

El 6 de mayo de 1902 se concedió bandera a la Escuela Naval Flotante, pendón de Castilla, desde luego, como correspondía a la Real Armada, pendón que en la Marina sólo lucía su infantería, y en el Ejército, los artilleros y los ingenieros, y pendón que desapareció ¿para siempre? con la II República.

Ignoramos a qué se debió la merced. Hasta entonces, los marinos no teníamos más bandera que las de los barcos. Cuando desembarcaban fuerzas armadas, se les daba y continúa dándoseles bandera en su barco, izándola en el pico o en el asta a cualquier hora del día o de la noche. Esta bandera no era el pendón de Castilla, sino la roja y gualda, exclusiva de la Marina desde el Real Decreto de 28 de marzo de 1785, con escudo en dos cuarteles; convertida en nacional el 13 de octubre de 1843, con escudo de cuatro cuarteles, fue sustituida por la II República, y vuelta a implantarse en la guerra civil con escudo de águila de San Juan, columnas de Hércules, Yugo de Isabel y Flechas de Fernando, perdiéndose el bicuartelado tradicional.

La reina madre doña María Cristina bordó en teoría y entregó en la práctica la nueva enseña de la Escuela Naval, la que recibió con gozo y estima, que no debía limitarse a guardarla en vitrina. Por otra parte, para lucirla en la calle debe escoltarla un mínimo de Compañía y la Real Compañía de guardias marinas llevaba desaparecida desde principios del siglo XIX.



El director reunió Junta de profesores. ¿Qué hacemos con la bandera? Y el más avisado contestó: *Jurarla*.

Y desde entonces se implantó la Jura en la Escuela Naval. Pero la marinería, las clases, los Cuerpos Auxiliares, que ahora se llaman Patentados, los etcétera, etcétera, que constituyen la Real Armada, siguieron sin jurar. El más erudito de los profesores recordó que el no jurar era un privilegio de la Real Armada, y para afirmarlo contestó con Cánovas: *El Rey no prestó juramento para ser rey, sino por serlo*. La Marina no prestó juramento para ser Marina, pero su profesión acumulada de patriotismo, de lealtad y de reunirse en ella todas las virtudes militares. Pero la tradición fue vencida por el problema e, insistimos, se implantó la jura.

Cuando se estableció la Escuela Naval Militar en San Carlos se le remitió la bandera de la Flotante y volvieron a la tradición de no jurarla. Pero de nuevo el problema planteado por la visita a la misma de S. M. Don Alfonso XIII en 1917. ¿Cómo obsequiarlo? Con una jura.

Y fueron los guardias marinas de 3.º y los de 1.º y los aspirantes de 2.º y de 1.º Los guardias marinas de 2.º, embarcados en el *Carlos V*, en el lejano Departamento de Ferrol, no juraron, pero a nadie preocupó. Los demás marinos tampoco juraron.

Pasados los años, se concedió la bandera a la Escuadra y a los Departamentos y en éstos, para honrarla, se creó una jura en los Cuarteles de Instrucción para la marinería que terminaba su curso, y así estamos. De un

lado, los que juramos; de otro, los que no juraron; pero todos exactamente iguales, hermanados por el amor de la gente de mar, no sólo en la Real Armada, sino en todas las Marinas.

J. B.

## 21.435.—Frío.



En la búsqueda del regreso de Filipinas a Nueva España, después de seis intentos fracasados, tuvo éxito el séptimo, realizado por Alonso de Arellano, capitán del patax *San Lucas*, de la expedición de López de Legazpi, en 1565. El mismo Arellano nos cuenta uno de los muchos padecimientos.

*Estando en esta altura (43 grados de latitud Norte, en medio del Pacífico, o mar del Sur), fué tanto el frío que pasamos, que en ninguna parte lo hace más en invierno, aunque nosotros veníamos en medio del verano que fué por Junio y Julio pero por venir aforrados lo pasaron todos. En treinta dias no vimos Sol ni estrella; aquí ví a once de junio día de San Bernave que es el mayor día de todo el año a la altura que estábamos, nevada la cubierta, y debaxo de ella tentamos una bota de aceite, y se heló de tal manera que si no fué puesta al fuego no quería salir, y aun así salía a pedazos como manteca.*

Anda que si llega a ser invierno llegaría a Nueva España esquiando. Lo malo de este éxito fue que se adelantó a Urdaneta, quien es el que lleva la fama de haber descubierto el torna-viaje.

R. B.-M.

## 21.436.—Santiago.



La que inicialmente se llamó *Hermanidad de Cáceres*, aglutinada por una seria disciplina de carácter religioso y castrense, se transformó después de un año

en la Orden militar de Santiago. Tuvo su centro en la villa conuense de Uclés, y su nombre obedeció al hecho de que el arzobispo compostelano había entregado a la Hermandad un pendón de Santiago Apóstol, a quien se nombró caballero honorario de la nueva Orden. Aprobada su creación por el rey Fernando II de León, la definitiva autorización papal llegaría en el año 1175.

A. L.

## 21.437.—Pedro Barba.



Muchos hemos estado, con nuestros barcos, fondeados en la ensenada de Pedro Barba, en las Canarias; en el *Río*; entre las islas Graciosa y Lanzarote. Estuvimos sin saber el origen del nombre, y, sin embargo, en mi diario de navegación, de guardia marina, tengo muy buenas panorámicas de las islas en cuestión, y en la primera, en lo alto, *monte de Pedro Barba*, y en la punta que avanza hacia el Este, *punta de Pedro Barba*. ¿Quién era Pedro Barba? Era un caballero, Señor de Castro Fuerte, perteneciente a la flota del almirante don Fadrique Enriquez.

A la muerte de Juan de Bethencourt, que había prestado pleitesía al rey de Castilla, Enrique III, que le había dado ayuda, en la conquista, quedó encargado del gobierno de las islas Canarias a cargo de Maciot de Bethencourt, sobrino de don Juan, tomando tal gobierno sin beneplácito del Rey de Castilla (ya durante la regencia de Catalina de Lancaster y del infante Don Fernando *el de Antequera*; 1405). Don Pedro Barba de Campos, tal era su nombre completo, acudió por orden real, con fuerzas. Maciot vendió sus derechos y con ello por el momento quedó zan-

jada la cuestión. Duró este conflicto hasta ya pasado 1418.

C. M.-V.

21.438.—Vieja foto.



A bordo del *Torpedero 14*, el 14 de noviembre de 1921, se fotografiaron los alumnos del Cuerpo General, Ingenieros Navales y de Intendencia, que, en parte, hemos podido identificar.

1. ¿Antonio de Colsa y Ceballos? (C. G.).
2. No identificado.
3. Ricardo Zamora García (Int.<sup>o</sup>).
4. Ramiro Alonso Castrillo (Ing. N.).
5. José Ripoll Estérez (Tte. Médico).
6. Mario Romero Abella (C. G.).
7. Rafael de León y Palacios (Ing. N.).
8. José L. Montalvo y G.<sup>o</sup> Gamba (Int.<sup>o</sup>).
9. Fernando Oliva Llanusi (C. G.).



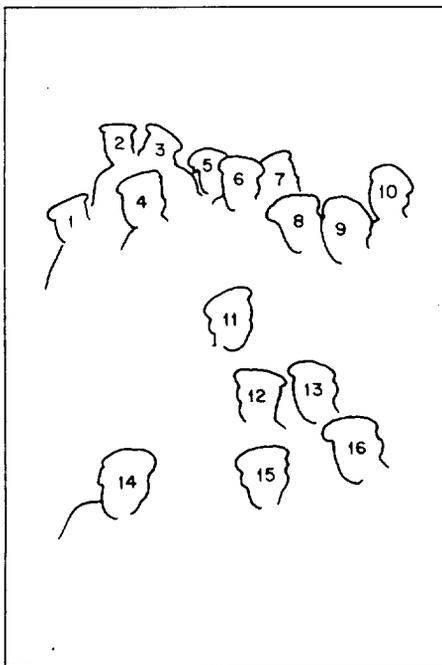
10. Rafael Morales y Romero-Girón (C. G.).
11. Diego García y J. Bermúdez (Int.<sup>o</sup>).
12. Rafael Ruiz de Peralta (Int.<sup>o</sup>).
13. Luis Huertas de los Ríos (C. G.).
14. Felipe Lafita Babio (Ing.).
15. ¿Eduardo Sas Murias? (Int.<sup>o</sup>).
16. Luis García Velasco.

B. N.

21.439.—Arsenal.



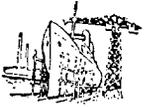
Reinando Fernando VI, una R. O. de 3 de octubre de 1752 dispuso la construcción del Arsenal de La Carraca. Su nombre se debe al quedar abandonada en dicho lugar una embarcación de aquella clase. Según Patiño, la aglomeración continua de los fangos formó el islote que hoy constituye el arsenal. Las primeras obras después del difícil arreglo del terreno fueron las naves de arboladura, astilleros, almacenes, almacén general y la fábrica de jarcias en 1774, cuya



construcción se terminó en 1777. En 1822, esta última fue destruida por un voraz incendio, quedando abandonada hasta 1860, en que se reconstruyeron algunas de sus naves.

J. M.<sup>a</sup> B.

21.440.—Astillero.



La construcción del de Puntales en Cádiz, por iniciativa de Patiño, data, al parecer, de 1726. El 26 de agosto de 1746 se dispuso aumentar en dos gradas más las tres con que contaba.

J. M.<sup>a</sup> B.

21.441.—Enigma.



Fue don Cristóbal Pérez de Herrera, protomédico de las galeras de España, autor de varias obras, entre ellas la titulada *Proverbios morales y consejos cristianos muy muy provechosos para concierto y espejo de la vida, adornados de lugares y textos de las divinas y humanas letras; y enigmas filosóficas, naturales y morales, con sus comentarios...*, de ésta reproducimos el siguiente:

*¿Quién es la mudable madre  
que su ser le da y le dio  
otro que es de todos padre,  
y por medio de otra madre  
a tiempos se le escondió? (1).*

(1) *La Luna: Puede llamarse la luna madre, por ser, fuera del Sol, el planeta que más predomina sobre los vivientes, mudable por sus varias influencias y movimientos. No tiene más luz de la que le comunica el Sol, como a las estrellas y planetas, por ser semejantes a los nudos de la tabla. Y poniéndose la tierra en medio (a quien también llaman madre) se le esconde por algún espacio de tiempo la luz, de donde procede el eclipse de Luna.*

J. F. G.

21.442.—Historia.



Antonio Galvao, en su *Tratado Dos Descubrimientos de 1563*, nos narra este interesante punto de la Historia de España:

*En el año 650 después del Diluvio, hubo un Rey en España que se llamó Hispalo (monarca legendario hijo de Hércules, del que se dice tener reinado diez y siete siglos antes de Cristo y a quien se le atribuye la fundación de Sevilla), en cuyo tiempo se dice que se descubrió hasta Cabo Verde y algunos aseguran que también la isla de Santo Tomé y Príncipe y que por ello se le llamaron Espérides.*

Demasiada Historia, aunque trata de echarle la culpa a Gonzalo Fernández de Oviedo.

R. B.-M.

21.443.—Colecta.



Después de la guerra de la Independencia, y en pleno hervor de nuestras posesiones ultramarinas, ansiosas de soberanía, la penuria económica española alcanzó límites insospechados.

EJEMPLO: Cuando en junio de 1815 tocó en Ferrol el bergantín de guerra *Hiena*, no había allí dinero para repostarlo de víveres ni para pagar a su dotación. El Consejo de Estado acordó el 8 de agosto enviar con urgencia 800.000 reales, de los cuales sólo llegaron en octubre menos de la mitad. Por otra parte, la Secretaría de Gracia y Justicia pidió a los cabildos de Santiago, Santander, Mondoñedo, León, Oviedo, Burgos, Astorga y Tuy que contribuyesen, con lo que buena mente pudieran, a remediar la situación de la despensa y de los hombres del bergantín.

A. L.

21.444.—Procesión solemne en Sevilla.



En la preciosa fotografía que nos remite desde Palma de Mallorca el señor Ripoll, aparece el llorado almirante Guillén, cuando de capitán de corbeta, y con ocasión de la Exposición Universal de Sevilla (mayo de 1929), llevó, en la solemne procesión organizada en aquella ocasión, el *Sin Pecado*, de la Virgen de la Antigua.

El número 5 es el entonces capitán médico Ripoll, y el 4, el alférez de navío Díaz-Pache.

¿Identificarán nuestros lectores a los numerados con el 1 y el 2?

J. B. N.

R. G. E.

*Entre los animales curiosos, además de la ballena y los perros de mar, se ve una especie de reptiles en extremo raros y a los cuales los chinos les dan el nombre de culebras de vidrio. Estos animales, enteramente inofensivos, tiene la cabeza parecida a la de un lagarto; sus ojos son muy bellos y grandes y su mirada está llena de dulzura. Son transparentes y frágiles como el vidrio, de aquí su nombre, y pegándolos con un palo se quiebran en mil pedazos como un vaso de cristal.*

También hay que tener tupé para dar con un palo hasta que se parta en pedazos a un bicho con la mirada llena de dulzura...



21.445.—Bichos.



Cuando se inauguró el Acuarium de Nueva York, hace ya bastante más de un siglo, causaron sorpresa algunos bichos. Una noticia de Prensa decía así:

21.446.—Marqués de la Victoria.



En su obra *Vida del primer marqués de la Victoria*, dice Vargas Ponce: *No hallándose ni el numerario suficiente para arreglar la habitación en que debía exponerse*

*su cuerpo, hubo de suplir mil pesos el intendente de Marina, que mandó el rey no se cargasen al asiento del difunto.*

El 6 de febrero de 1772 fue enterrado en el Convento del Carmen, de la Isla de León, el que había sido su primer capitán general del Departamento con sede en dicha población, don Juan José Navarro.

Su sepultura fue instalada en la capilla de Santa Rosalía, que era la primera a la izquierda a la entrada del templo.

Predicó las honras fúnebres el célebre magistral de Cádiz don José Martín y Guzmán.

Negenta y ocho años después, el 2 de mayo de 1870, fueron trasladados sus restos al Panteón de Marinos Ilustres.

J. M.<sup>a</sup> B.

**21.447.—Náutica.**



Quando los mediterráneos llegaron tanto al Indico como al Atlántico, quedaron asombrados de cierto fenómeno, del que nos informa Navarrete en su *Arte de Navegar*.

*Así cuando Alexandro llegó con su Armada a la embocadura de río Indo, él y sus soldados quedaron asombrados del fluxu y refluxo de la Marea en el Océano Indico, como un fenómeno nuevo y, desconocido de ellos hasta entonces: y los Romanos cuando llevaron sus armas victoriosas a los países situados en el Oceano Atlantico, quedaron igualmente maravillados de una pleamar, que causó mucho daño a su armada en el desembarco que hicieron en Inglaterra. Cesar describe el asombro de sus soldados, confesando que tales mareos eran para ellos un espectáculo nuevo; cuya extrañeza al paso que comprueba su ignorancia en la navegación, no debe sorprendernos que casi toda la ciencia de aquellas naciones estaba limitada al Mediterraneo donde apenas existen mareas.*

Nosotros no admitimos su ignorancia, cuando en aquellos tiempos y con aquéllos

barquichuelos ya se atrevían a engolfarse en el Atlántico.

R. B.-M.

**21.448.—Golpes de mano.**



Golpes de mano dados desde la mar, y de los mejores de su tiempo, fueron los que la Marina de Castilla llevó a cabo sobre las costas de Inglaterra, mandadas las galeras castellanas por el almirante Fernán Sánchez de Tovar, en 1377. Con ellas iban las francesas del almirante Vienne, formando un total de 50 galeras, con 500 hombres de desembarco. En aquel entonces hasta los remeros tomaban parte en estas funciones de guerra en tierra. Incendiaron varias poblaciones, entre ellas Wallsingham, tomando numerosos prisioneros.

Al año siguiente, nuestro almirante, con ocho galeras, en la desembocadura del Loira, rinde el castillo de la Roche Guyón, que tenían los ingleses, apresándoles, además, cuatro naos.

En 1380, Tovar, con 20 galeras castellanas, remontó el Támesis, con gran audacia, incendiando a Gravensend, cercano a Londres.

Recordemos que estos incendios de poblaciones era el modo normal de ataque a la costa en la guerra de entonces.

C. M.-V.

**21.449.—Enigma.**



Es su autor don Cristóbal Pérez de Herrera, nacido en Salamanca el año 1558, protomédico de las galeras de España y médico de cámara de Felipe II, dice así:

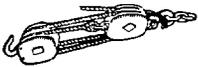
*Donde estoy el mundo es poco,  
ocupo espacio pequeño  
y aunque tierra y mar apoco,*

*me trocará, si no es loco,  
por cualquier lugar mi dueño.* (1).

(1) *El Mapa: Está el mundo todo abreviado y apocado (como dice la enigma, y es lo mismo que reducido) en un pequeño mapa, pues ocupa tan poco lugar, como a lo sumo la mitad de la pared de un aposento, que tendrá un mapa universal, y aunque tiene abreviada la tierra y mar, necio y loco sería su dueño en no trocarle por cualquier ciudad, villa o lugar de las que contiene.*

J. F. G.

21.450.—Carena.



El primer dique español —y en todo el Mediterráneo— para carenar en seco se concluyó en Cartagena en 1754, si bien, por una serie de contratiempos, sólo a fines de 1759 podría carenarse allí el primer buque, el navío *Septentrión*. Otro dique construido en Ferrol bajo la batuta de Jorge Juan, listo en marzo de 1762, se inauguró con la reparación del navío *Diligente*. Dos años después, la fragata *Esmeralda* estrenaría el segundo dique ferrolano.

A. L.

21.451.—Bellas Artes.



Antiguamente, los pintores navales no sólo lo eran los artistas *por lo fino*, que recogían, a modo de cronistas gráficos, en sus lienzos, la vida naval. Los buques de primera y segunda clase llevaban en sus dotaciones un pintor de *brocha gorda*, que tenía a su cargo el pañol de pinturas y la faena del pintado.

En 1876 se suprimió la plaza de pintor, decretándose que las pinturas y los utensilios

a bordo volviesen a formar parte del cargo del condestable.

Y para que no hubiesen dudas se añadió el siguiente párrafo:

*A falta de persona a bordo inteligente en la preparación de pinturas se autoriza a contratar un maestro pintor que se encargue de la operación y dirección del pintado...*

Pocos inteligentes parece que había a bordo...

R. G. E.

21.452.—Presas.



No fue sólo el éxito de la batalla de La Rochela el que la flota castellana obtenía venciendo, en victoria resonante, al conde de Pembroke, que mandaba una flota inglesa superior en número... En su viaje de regreso en aguas de Burdeos apresó cuatro naos a los británicos, con las que entró victoriosamente en Santander: *A Saint Ander qui sur mer est séant*, dice sobre ello la crónica de Bertrand Dugesclin.

Santander era punto de partida y de llegada de nuestras flotas, y base de aprestos de nuestras flotas castellanas en estas luchas contra Inglaterra.

C. M.-V.

---

SOLUCION AL MARINOGRAMA  
NUMERO 201

*Los que se quedan en el puerto cuando la nave se va, dicen, al ver que se aleja, quién sabe si volverán.*

CANCIONERO POPULAR

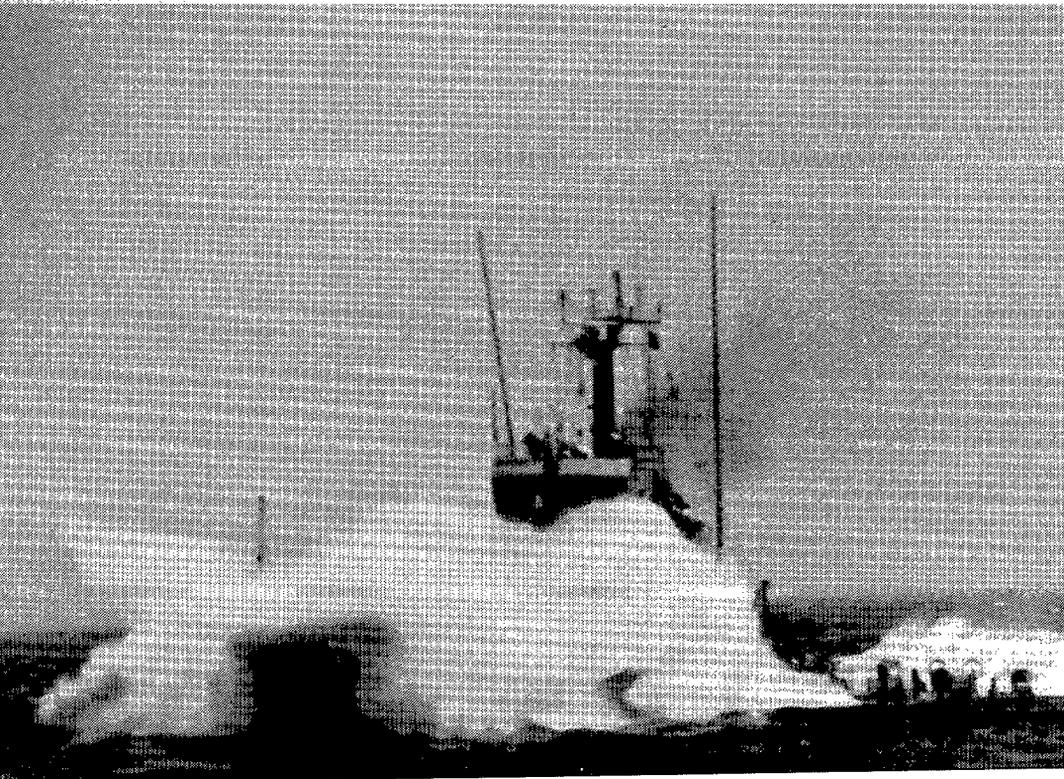


1	E	2	D		3	M	4	E	5	K	6	J		7	A	8	G		9	H	10	P	11	N	
		12	C	13	D	14	D	15	H	16	J	17	A		18	Q	19	N	20	I		21	N	22	D
23	K	24	F	25	L	26	M		27	O	28	A		29	E	30	F		31	C	32	B	33	N	
34	L	35	B		36	D	37	Q	38	H	39	M	40	K	41	P		42	O	43	E		44	N	
45	M		46	I	47	N	48	M	49	N	50	E	51	H	52	L	53	O	54	M		55	P	56	C
57	L	58	N	59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

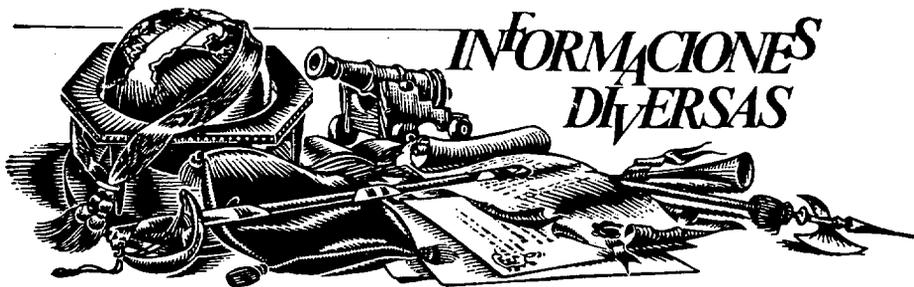
DEFINICIONES

Palabras

A.—Desarman y desaparejan una embarcación .....	7 80 28 63 90 65 101 61 75 17 99
B.—Anteponiendo «medio», arte de pesca .....	71 32 89 85 35
C.—Almirante otomano (1520-1571). Aliados los turcos con Francia, hicieron la guerra a los españoles e italianos, distinguiéndose en las operaciones en Messina, Reggio .....	31 98 12 59 56
D.—Limpiad y dad sebo a los fondos de las embarcaciones .....	83 87 13 14 22 69 36 2 66
E.—Distancia recorrida por una nave en veinticuatro horas .....	111 50 43 91 1 93 4 29 109 76
F.—Divinidad marina en la mitología babilónica, hija de Ea, el dios del mar .....	94 24 30 100
G.—Instrumento de madera, en forma de pala larga y estrecha, que sirve para mover las embarcaciones, haciendo fuerza en el agua .....	108 8 103 102
H.—Naveguen al amor del agua .....	106 15 9 88 51 38 73
I.—Soberano entre los antiguos peruanos .....	72 20 46 96
J.—Punta triangular en que rematan los brazos del ancla .....	70 16 6
K.—Llevar arrastrando por el agua un arte de pesca .....	92 74 81 40 97 5 84 23
L.—Certificado de solvencia que se da a los oficiales de cargo de los buques .....	79 107 25 57 78 52 34 104
M.—Ejercer el oficio de marinero .....	95 45 48 3 77 54 26 39
N.—(M. Pigargo) Ave rapaz de gran tamaño, que vive en las costas y se alimenta de peces y aves acuáticas .....	21 11 44 19 67 33
Ñ.—(Fort.) La mayor distancia a que se extiende la eficacia de una fortaleza .....	49 58 60 68 47
O.—(M.) Oeste .....	64 42 105 53 27
P.—(Fig.) Aplícase a algunas aves que estando apareados para criar se quedan sin compañía .....	55 82 10 86 41
Q.—Pescado pequeño, de color plateado, propio de la bahía de Santander .....	18 37 62 110



*Golpe de mar en aguas del Sahara. Autor: Carlos Gil Franco.*



## INFORMACIONES DIVERSAS

# POLEMICA EN TORNO AL PORTAERONAVES ITALIANO *GIUSEPPE GARIBALDI*



E ha suscitado en Italia una polémica considerable en cuanto al papel que va a desempeñar en aquella Marina el portaeronaes *Giuseppe Garibaldi*, actualmente en fase de armamento. La REVISTA GENERAL DE MARINA, sin pronunciarse en uno u otro sentido, se limita a presentar a sus lectores los aspectos más importantes de esta polémica a título exclusivamente informativo.

El almirante Marulli, jefe del Estado Mayor de la Marina militar italiana, en unas muy acertadas declaraciones a la prensa, concretamente a *Il Giornale*, de Milán, expresa la necesidad de que se dote al portaeronaes *Giuseppe Garibaldi* de un cierto número de aviones de despegue vertical o V/STOL, ya que la Marina, al no poseer aviación embarcada, se encuentra seriamente mediatizada ante cualquier situación a la que haya de hacer frente. Concretamente se refería a la retirada del contingente italiano del Líbano, que estuvo, a diferencia de las fuerzas de otras naciones, privado de protección aérea. En realidad, el tema pudiera tener también su origen en unas declaraciones del anterior jefe del Estado Mayor de la Defensa, general Vittorio Santini, en las que manifestó que en las actuales condiciones las fuerzas armadas italianas no estaban en situación apropiada para reconquistar la isla de Pantelaria, a mitad de camino entre Sicilia y Túnez, si a los libios se les ocurriese ocuparla, y todo ello por la simple razón de que no podían garantizar la superioridad aérea en la zona de operaciones.

Volviendo al caso del Líbano, el almirante Marulli señaló que ha faltado una componente aérea embarcada, lo cual, a su juicio, merece la más atenta

consideración, ya que el problema de una eficaz, oportuna y continuada cobertura aérea de las agrupaciones navales, en todas las áreas en las que puedan ser llamadas a intervenir, constituye desde hace tiempo una grave preocupación para la Marina. En efecto, en las operaciones que se desarrollan en zonas marítimas distantes de los aeródromos nacionales, la intervención de grupos aéreos basados en tierra es onerosa, aleatoria e incluso imposible más allá de ciertos límites. La dificultad y la incertidumbre que han determinado la falta de despliegue (para una misión de paz y en tiempo de paz), de una limitadísima cantidad de aviones demuestran cuán dudosa es la posibilidad de desplegar componentes aéreos sobre bases no nacionales idóneas a las exigencias operativas del momento.

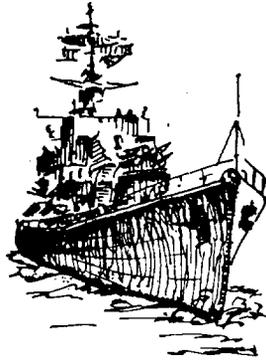
Por su parte, el jefe del Estado Mayor de la Aeronáutica, general Cottone, replica al almirante Marulli en unas declaraciones al diario *La Repubblica* afirmando que el hecho de dotar al *Giuseppe Garibaldi* de aviones V/STOL constituiría una declaración implícita, en el plano internacional, de un cambio de la política militar en términos de mayor potencial de agresividad. Seguidamente manifiesta que el portaaviones *Giuseppe Garibaldi* ha sido concebido e introducido en un programa de modernización de las tres Fuerzas Armadas acordado colegiadamente como útil para el dispositivo integral de la defensa del país. Los armamentos de las FAS y los correspondientes programas de modernización son consecuencia de la orientación de la política nacional definida en el vértice político, lo cual quiere decir que, técnicamente, el empleo de un buque portahelicópteros es plenamente concorde con el proyecto de defensa italiano; pero puede no serlo un buque portaaviones, con su tradicional imagen de medio dotado de aviones, aptos para amenazar objetivos aéreos, marítimos o de superficie, lejos del territorio patrio, todo lo cual —a juicio del general Cottone— sería una declaración implícita, en el plano internacional, de un cambio de la política militar en términos de mayor potencial y agresividad.

En su opinión, y en el caso específico del Líbano, asegura que el presentarse con aviones y portaviones frente a las costas de Beirut habría sido muy contraproducente, ya que el gobierno había decidido constituir un verdadero contingente de paz para lo que debía ser una misión de paz, y en la estructuración de las fuerzas faltaba, por tanto, el factor de la retorsión.

Por último, y dentro de las esferas oficiales, ha intervenido el ministro de Defensa, Spadolini, por medio de un discurso pronunciado en Génova con motivo de un homenaje a la Marina en la conmemoración de una operación de buceadores que impidió la destrucción de dicho puerto, manifestando que: *Deseo concluir con una precisión sobre el daño que podría producir al nuevo modelo de defensa que estamos construyendo la aparición de eventuales polémicas sobre aspectos técnicos de las relaciones de colaboración e integración o de intercambio entre las distintas Fuerzas Armadas.*

De todo lo anterior se hace eco toda la prensa italiana, y como muestra de ello resumimos a continuación lo manifestado en este aspecto por Indro Montanelli, historiador y periodista de renombre universal, quien en un artículo publicado en *Il Giornale* se lamenta de que ciertas situaciones de competencia entre los Ejércitos no están aún solventadas en aras de la mayor eficacia y operatividad de cada uno de ellos, *porque entre todas las guerras en que hemos luchado —dice Montanelli—, la única que no conoce armisticio ni paces es la italo-italiana, que dura desde hace dos mil años... No sé si la falta de cobertura aérea de nuestro cuerpo expedicionario en el Líbano fue una salida genial que nos salvó del enredo de las guerrillas, como dice el jefe de Estado Mayor de la Aeronáutica, general Cottone, o un azar que sólo por suerte salió bien, como dice el jefe de Estado Mayor de la Marina, almirante Marulli. Pero sí sé que, después de sesenta años que se arrastra este problema de la cooperación entre los Ejércitos, debe resolverse. Y para resolverlo es necesario ante todo reconocer que el problema existe: ignorarlo o silenciarlo no sirve para nada.*

J. L. T.





## UNA DAMA EJEMPLAR

Entre las personas a quienes fue impuesta la Cruz del Mérito Naval el pasado 22 de mayo, en el acto celebrado en el Cuartel General de la Armada, presidido por el AJEMA, figura doña Esther Vadillo Alesanco, viuda del capitán de corbeta don José Luis Guitart de Virto, que ahora, al pasar de los años, vencidas las dificultades y desesperanzas de todo orden que lleva consigo tan triste situación, siente la íntima e inmensa satisfacción y orgullo de verse rodeada de sus cinco hijos, todos ellos oficiales de la Armada. Desde esta página de honor, la REVISTA GENERAL DE MARINA quiere hacer llegar a tan ilustre y abnegada dama su sincero y respetuoso testimonio de felicitación, admiración y gratitud corporativa por ese ejemplo de abnegación y generosidad que nos ha dado a todos al entregar a la Armada lo más preciado del corazón de una madre: todos sus hijos.

## PLACA CONMEMORATIVA



L 26 de mayo, en Cartagena, en la iglesia de Santa María, antigua catedral de antiguos tiempos, fue inaugurada con toda solemnidad una placa conmemorativa de la fundación, por Don Alfonso X de Castilla, en 1272, de la Orden Militar de Santa María de España, dedicada al *Fecho de Mar*, esto es: dedicada a hacer la guerra a los moros en la mar, y con la inquietud, más bien con el ansia, de llevar la guerra *al Austro*, esto es, al Africa, como entonces fue llamada por nuestros reyes, para batir a los almohades en su propio territorio e impedir la venida de sus ejércitos a la península. Todo en un marcado espíritu militar de ofensiva, siendo como es ésta la mejor defensa.

Acudieron al acto las autoridades civiles y militares: de las primeras, el delegado del gobierno en la Comunidad Autónoma de Murcia, el presidente de la Asamblea de la Comunidad Autónoma de Murcia y el alcalde de la ciudad de Cartagena. De las militares: nuestro capitán general y el general gobernador de la plaza. Asistió el delegado en Cartagena del Instituto de Historia y Cultura Naval, representando a su almirante director. Concurrieron numerosas comisiones oficiales y embellecieron el acto numerosas damas.

Lo dirigió, en su aspecto académico, don José Brotons Picó, miembro de la *Asamblea Amistosa Literaria*, delegado en Cartagena, coronel médico de la Armada. Coordinó lo civil con lo militar el comandante Cazorla, de Infantería de Marina, por su parte también *asambleísta*. Antes de descubrirse la placa pronunció una corta, pero erudita conferencia, don Juan Torres Fonte, director de la Academia de Alfonso X el Sabio, de Murcia, y representante en el acto de la Real Academia de la Historia... Siguió después el discurso de ofrecimiento por parte de la Asamblea, en representación de su presidente, don José Luis de Azcárraga, ministro togado de la Armada, cuyas obligaciones militares le impidieron asistir, de don Carlos Martínez-Valverde, *asambleísta*, contralmirante de la Armada.

Expuesta queda la acción de la Asamblea y su constitución en el discurso que reproducimos a continuación.

La banda de música del Tercio de Levante de Infantería de Marina interpretó alguna composición medieval... En el momento en que culminó el recuerdo a los caídos de la Orden de Santa María y de la de Santiago, y del resto de las fuerzas castellanas en el combate de Moclín, se tocó oración

por uno de los trompetas, llevando la emoción al ánimo de todos los presentes.

El señor presidente de la Asamblea de la Comunidad Autónoma de Murcia descubrió la placa, con el aplauso de toda la concurrencia. Con ello terminó el solemne acto.

Después de él, el Excmo. Sr. Capitán General de la Zona Marítima del Mediterráneo ofreció a las autoridades y a los asambleístas una copa de vino español en su residencia de Capitanía General. Siguió un almuerzo en el Club Naval. Entre los discursos que se cruzaron resaltó el de exposición detallada de la constitución y función de la *Asamblea Amistosa Literaria* a cargo de su secretario general, don Jorge Juan Guillén Salvetti.

El todo compuso un broche de unión entre lo cultural, lo patriótico, lo civil y lo militar, muy propio sin duda para el día en que se desarrolló, anterior al homenaje a la Bandera y desfile de las Fuerzas Armadas ante el pueblo de Valladolid, presidido por sus Majestades los Reyes.

Del interesante discurso pronunciado por el contralmirante Martínez-Valverde reproducimos los siguientes párrafos:

*Dignísimas autoridades, con la venia... Señores asambleístas... Españoles todos...:*

*Nos reunimos hoy, en esta noble ciudad de Cartagena, en este día que precede al que España dedica con amor a sus Fuerzas Armadas... En esta milenaria ciudad que Tito Livio llegó a llamar «Cabeza de toda Hispanidad»... En esta ciudad querida por todos nosotros... En esta ciudad por la que Castilla se asomó de lleno al Mediterráneo en la dura y largá lucha de la Reconquista; reconquista de nuestro suelo y de nuestros valores ancestrales.*

*Antes de seguir adelante, como presentación, he de exponeros qué es la Asamblea Amistosa Literaria... Ya veis que su nombre rezuma amabilidad y cultura, y una cultura muy universal comprendida en la palabra «Literaria»...: de todo... Es asamblea revivida de una que fundara el sabio marino don Jorge Juan allá en Cádiz, en 1755; en aquel Cádiz que ansiaba cultura...: Nos pusimos a la obra y ensanchamos el pequeño círculo... Hoy forman parte de la Asamblea un grupo, creciente, de estudiosos, y también entusiastas asambleístas, no sólo militares, sino de toda clase y condición, entre los cuales se hallan académicos eminentes.*

*Ofrendamos hoy esta placa en que se rememora la fundación que nuestro ínclito Rey Don Alfonso X de Castilla hiciera en 1272 de la Orden de Caballería de Sancta María de Espanna, dedicada a la acción en la mar; al «fecho de mar», como entonces se decía... ¡Santa María de España! ¡Qué hermoso*

*nombre! Es como una bandera flameando al viento: Santa María, nuestra valedora, dama de tantos de nuestros caballeros campeones de la Reconquista... Y España: Esa España que todos llevamos en el corazón. Aún no se había constituido la nación española de modo unitario... Era pues nuestra Orden vanguardista, no sólo lo era para guerrear, lo era también en lo que al pensamiento se refiere.*

*Y este «fecho de mar» ya se había producido en Cartagena, con las naves de Roy García de Santander, apoyando al ejército del infante don Alfonso en la campaña de Murcia y en la conquista de Cartagena, en 1245. El Fuero de esta ciudad fue tomado del de Córdoba, con abundancia de cláusulas de carácter mariner... Se iniciaba con ello el de Cartagena como base naval, naturalmente al estilo de entonces, con un esfuerzo corsario y anticorsario, a ejercer sobre los enemigos en la mar (1246).*

*El «fecho de mar» se había robustecido en la toma de Sevilla, para la cual el Rey Don Fernando, padre de Don Alfonso, creaba la primera Marina Real de España, con galeras de la Corona, a más de las naos del norte para la guerra requisadas: «Galeras fechas señaladamente para pelear...». Contra los enemigos y contra el viento, el gran motor de entonces, si preciso fuera... ¡Galeras! Cuánto dice este nombre en esta Cartagena que fuera más tarde base de las galeras de España en época de hegemonía y después hasta su total extinción (1748).*

*Y se nombró almirante a Bonifaz, y luego, con el sucesor, también un Adelantado Mayor del Océano... El «fecho de mar» continuaba y nuestras naves impedían el paso de refuerzos para los enemigos desde Africa, desde el Austro... seguían las victorias en la mar...*

*Mas también combatían en tierra —siempre los hombres de la marina española se batieron donde la Patria los necesitó. Lo hemos visto en muchas guerras—. La Reconquista tenía una más frecuente y mayor actividad terrestre que marítima. Esta languidecía mucho en el invierno... Nos acercamos al final de esta ínclita Orden de Santa María que hoy conmemoramos: Es en el combate de Moclín, en tierras de Granada, en 1280. La Orden llevaba cerca de ocho años de existencia, se había extendido y había tenido donaciones en Alcalá de los Gazules, en Medina Sidonia; aún tenemos cerca de esta villa Torre Estrella... Había convento de Caballeros de Santa María en la villa de este nombre, en Cádiz... Cabalgaban nuestros caballeros en Moclín junto a los de la Orden de Santiago y con otras fuerzas castellanas. Todos fueron atraídos a una celada en aquella táctica del «torna fuye», característica de las guerras de moros. En el combate murieron 1.800 de los nuestros, entre ellos la mayor parte de los caballeros de Santiago y de los de Santa María. Un terrible golpe para ambas órdenes.*

*Hoy es día que precede al de mayor solemnidad de los dedicados a nuestras Fuerzas Armadas. Es día muy a propósito para conmemorar a los muertos por la Patria. En los cuarteles, en los campamentos, en los buques de guerra,*

*sè hace a diario, en éstos en solemne acto, con las dotaciones formadas; con el rumor de las olas salmodiando el canto de los hombres... Dedicuemos ahora nuestro pensamiento y nuestra oración a los muertos en Moclín, especialmente a los caballeros de la Orden que hoy rememoramos en este glorioso templo...*

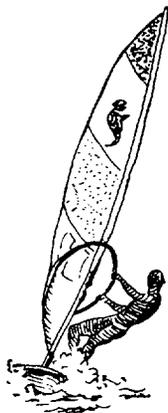
*Después de pronunciar con amor y con respeto las palabras, reflejo de espíritu, de Murcia y de Cartagena, termino mi discurso con otras que componen algo así como una oración. Quizá lo que gritaron en Moclín nuestros caballeros en el fragor del combate:*

*¡Santa María!  
¡Santiago! y  
¡España!*

*Con este hermoso y querido nombre concluyo.*

*LAVS DEO.*

MARVAL



# NOTICARIO



## MARINAS MILITARES

### NACIONAL

#### Adiestramiento de la Fuerza Naval.

**Ejercicios PASSEX.**—Con ocasión de la visita a Palma de Mallorca de una agrupación de NAVOCFORMED, se realizaron en aquellas aguas ejercicios de superficie y de defensa aérea, con la participación de las siguientes unidades:

---

#### NAVOCFORMED

FR griega *Elli* (insignia)  
FR italiana *Alpino*  
DD turco *Yugepete*  
FR británica *Galatea*  
FR de los EE. UU. *Aylwin*

---

#### NACIONALES

*P. Villaamil y Recalde*  
*S. Tonina* (S-62)  
Aviones PM y GV del Ejército del Aire

Asimismo, y con ocasión del relevo de los escoltas del GAN, se efectuaron, con buques de la Armada portuguesa, unos ejercicios A/S de superficie en aguas atlánticas, participando:

---

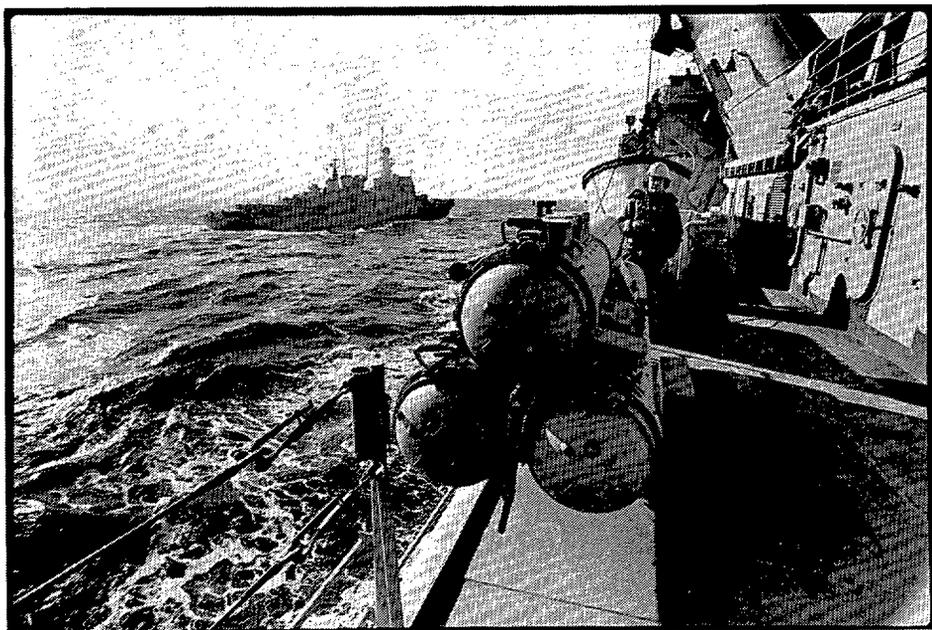
#### UNIDADES PORTUGUESAS

Escolta *Roberto Ivens*  
Submarino *Delfín*

---

#### ESCOLTAS ESPAÑOLES

FR *Asturias*  
DD *Gravina*  
DD *Lángara*



**Ejercicios Aeronavales.**—Se realizaron en aguas del golfo de Cádiz los ejercicios del Grupo Aeronaval correspondientes a la programación del Plan de Adiestramiento de la Fuerza. Participaron las siguientes unidades:

GRUPO AERONAVAL

UNIDADES COLABORADORAS

Portaeronaves *Dédalo*, con la  
UNAEMB  
FR *Extremadura*  
DD *M. de la Ensenada*  
DD *Méndez Núñez*  
CB *Vencedora*  
CB *Cazadora*

*S. Galerna* (S-71)  
PT's de la Z. M. del Estrecho  
Aviones AMV de la FLOAN  
Aviones PM y GV del Ejército  
del Aire

**Condecoraciones.**

El almirante jefe del Estado Mayor de la Armada presidió el pasado 22 de mayo el acto de imposición de condecoraciones, que se celebró en el Salón de Honor del Cuatel General de la Armada, a diversas personalidades militares y civiles en reconocimiento a los méritos contraídos con la Armada.

Tras la lectura de los reales decretos y órdenes ministeriales por los que se concedían dichas condecoraciones y la imposición de las mismas, el almirante Salas Cardenal, jefe del Estado Mayor de la Armada, se dirigió a los galardonados, a quienes agradeció la inestimable ayuda prestada desde los distintos puestos o actividades de cada uno, para que la Armada pueda ir resolviendo día a día los problemas de toda índole, difíciles a veces, que se le presentan. En nombre de los condecorados, contestó el general Ascario y Togores, quien agradeció la distinción de que habían sido objeto.

### Conmemoraciones.

**Día de las Fuerzas Armadas.**—Dentro de los actos programados en las Zonas Marítimas con motivo de la Semana de las Fuerzas Armadas, celebrada entre los días 21 y 27 de mayo último, han salido a la mar, entre otros actos, para efectuar la operación Bautismo del Mar con escolares a bordo, las unidades siguientes:

ZONA MARITIMA DE CANARIAS	ZONA MARITIMA DEL ESTRECHO	ZONA MARITIMA DEL MEDITERRANEO
<i>P. Medas</i>	<i>LCT-7</i>	<i>Cíclope</i>
<i>LCT-4</i>	<i>LCT-8</i>	<i>A. Valdés</i>
<i>LCT-5</i>	<i>Gravina</i>	<i>Vencedora</i>
<i>Tagomago</i>	<i>I. Cristina</i>	<i>Cartagena</i>
<i>V. Bilbao</i>		

### XXX Aniversario de la *Brigada Graíño*.

El pasado día 19 de mayo se celebró en Marín (Pontevedra), y en el recinto de la Escuela Naval Militar, los actos programados en conmemoración del XXX Aniversario de las Promociones: Cuerpo General, 343 (39 antigua); Infantería de Marina, 16; Máquinas, 3; Intendencia, 29; Cuerpos de Sanidad y Jurídico, que en julio de 1953 recibieron el Despacho de oficiales de la Armada. La Escuela Naval se vistió de gala para recibir de nuevo a esta *Brigada Graíño*, nombre que adoptó en recuerdo del que fue su comandante de brigada, capitán de fragata don Amalio Graíño Fernández, quien después de tantos años volvió a formar a aquellos oficiales, hoy capitanes de navío y coroneles:

Pese a todo, el paso de los años no se hizo notar en estos jefes. Con la seriedad del recuerdo, supieron aunar la alegría del reencuentro con la disciplina de los actos. Vivieron la emoción inmensa de ver desfilar a sus hijos y recordar en la escena la época lejana —aunque en el corazón siempre



presente— de cuando desfilaron ante sus padres. Hubo contenidas emociones al escuchar una vez más los acordes del *alte kameraden*, que les acercaba de nuevo hacia la Bandera, que, con firmeza, besarían, renovando la promesa que en su día depositaron en ella; sus gargantas vibraron al interpretar la Salve Marinera, y dieron ejemplo al cantar, con bríos, el himno de la Escuela, destacando sus añejas voces por encima de las jóvenes y vibrantes de los caballeros alumnos, que en marcial formación daban escolta a esta Brigada de jefes de la Armada. Durante la ceremonia estuvieron observados por sus mujeres, quienes, además de dar realce a la misma con su presencia, participaron con su airoso desfile ante la Bandera, a la que besaron con emoción, cariño y respeto.

Todos estos sentimientos los expuso el comandante-director de la E. N. M. en la brillante alocución que dirigió a los asistentes y en la que tuvo frases para todos, incluidos aquellos *ausentes*, cuya presencia, recordada en unión de sus familias, estaba arraigada en nuestros corazones. Palabras del comandante-director que merecen figurar en esta reseña por su entrañable contenido, y de las que entresacamos:

*La bandera de la Escuela recibe hoy nuevamente el homenaje y el renovado compromiso de fidelidad de aquellos que, con el mismo fervor patriótico, hace treinta y cinco años, la juraron. Aquí estaban entonces formando una brigada uniforme y compacta. Y aquí forman otra vez, su comandante de brigada al frente, cerrando filas desde los más diversos lugares de destino. Les acompañan sus mujeres, siempre compartiendo su vida de servicios, y muchos de sus hijos siguiendo su ejemplo. Aquí están también, ocupando un puesto en la memoria y el recuerdo de todos, los compañeros desaparecidos o ausentes...*

*Aprendísteis en el libro de la vida y habéis practicado en el aula de la mar—el mejor libro para enseñar y la mejor aula para aprender—, y venís a impartirles una lección magistral de esa difícil asignatura que es la moral militar; con el método más convincente: el darles ejemplo; con el lenguaje más didáctico: el contagiarles vuestra fe, ilusión y entusiasmo...*

*De este estilo de vida, de vuestra magistral lección voy a destacar dos enseñanzas, que vosotros, caballeros alumnos, no debéis olvidar:*

*Los años arrugan el cuerpo y blanquean las sienas; pero nunca podrán doblegar vuestro espíritu, si lo alimentáis de nobles ideales, lo ejercitáis en la virtud y lo dedicáis con afán ilusionado en el servicio...*

*El compañerismo, esa virtud que sólo se forja compartiendo solidariamente esfuerzos y sacrificios, es el vínculo más fuerte que os mantendrá siempre unidos. Así os lo inculcamos en la Escuela. Cuando salgáis de ella,*

*la vida os separará y el tiempo podrá distanciaros hasta enfriar vuestra actual amistad; pero, estad seguros, de que el compañerismo volverá a reuniros si os convocáis a su llamada.*

*De ambas cosas aquí tenéis el ejemplo.*

Y si castrenses y disciplinadas fueron las manifestaciones militares y religiosas de esta conmemoración, no desmerecieron lo más mínimo la brillantez de otros actos sociales, en los que reinaron el buen yantar y posterior reír de las sobremesas, destacando entre todas la esplendidez del Asalto Baile, magníficamente organizado por el Club Naval de la E. N. M., y en el que, amén de los recuerdos de la época en la que *quitábamos un baile*, se nos ofreció la oportunidad de exteriorizar nuestra alegría, cantando en coro aquellas canciones del *dormitorio K*, en una velada que duró hasta altas horas de la madrugada amenizada por una buena orquesta.



De entre las improvisaciones de la noche, cabe destacar la letra, ya que no es posible la música, que rezaba así:

*Vivan nuestros profesores  
que con sus sabias enseñanzas,  
hicieron de nosotros hombres de bien  
para el día de mañana.  
Y nosotros inocentes  
con infantil ignorancia  
no supimos comprender el bien que se nos hizo  
jen esta Santa Casa!*

## Cursos.

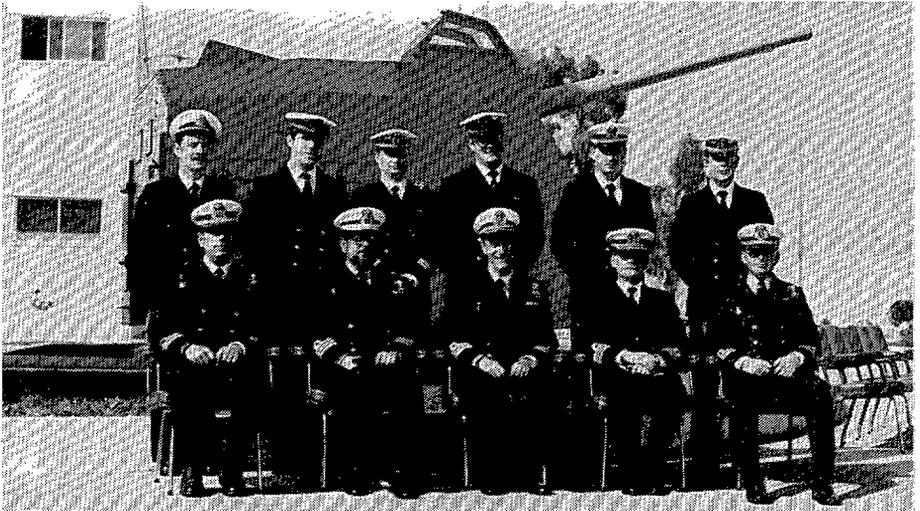
**Clausura del curso de Artillería y Tiro Naval.**—Ha tenido lugar la clausura del Curso de Especialización en Artillería y Tiro Naval, con la entrega de diplomas y distintivos a los oficiales alumnos que lo han venido realizando, desde el 1 de septiembre de 1983, en la Escuela de Artillería y Tiro Naval, de San Fernando (Cádiz).

Presidió el acto el vicealmirante comandante general del Arsenal de La Carraca, excelentísimo señor don Joaquín Rodríguez Guerra y Alvarez Ossorio, a quien acompañaban en la mesa presidencial el capitán de navío, ilustrísimo señor don Marcial Fournier Palacio; el capitán de navío segundo jefe del Arsenal de La Carraca, ilustrísimo señor don Miguel Pérez Saborid; el capitán de fragata comandante-director de la Escuela de Tiro y Artillería Naval *Janer*, señor don Jaime Fernández de Navarrete y Sáenz de Tejada, y el capitán de fragata jefe de Estudios, señor don Manuel Castañeda Turmo. Fueron invitadas las familias de los oficiales alumnos y todos los especialistas destinados en la Zona Marítima, así como diversas autoridades.

Comenzó el acto de clausura con la última lección del curso pronunciado por el señor comandante-director de la ETAN *Janer*.

A continuación, los oficiales alumnos hicieron la ofrenda de una corona de laurel ante el Monumento a los Caídos por la Patria, en el que destaca el monolito en honor del capitán de corbeta señor don Jaime Janer Robinson, primer especialista de la Marina de Tiro y Artillería Naval, fundador del Polígono.

Una vez finalizados los actos, se sirvió una copa de vino español.



## Día Nacional del Mar.

Las ciudades de Jerez y Algeciras serán las sedes en las que se celebre en la última semana del próximo mes de septiembre el *Día del Mar*, según se ha decidido en una reunión de la Comisión Nacional, presidida por el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada. El proyecto que se discutió en dicha reunión incluía, entre los diversos actos del *Día del Mar*, la celebración de concursos periodísticos, de pintura, de dibujo infantil, de modelismo naval, de fotografía, así como exposición de material marítimo, conferencias sobre temas marítimos, proyecciones de cine naval, operación *Bautismo del Mar*, conciertos de una banda de música de Infantería de Marina e inauguración de una plaza en honor de la Armada.



## Liga Naval Española.

**Ruta de los galeones.**—La Liga Naval Española ha organizado una serie de viajes que, partiendo de Madrid en avión, recorrerá *la ruta de los galeones españoles de los siglos XVI y XVII* por el aire, con escalas en San Juan de Puerto Rico, Santo Domingo, San Agustín de la Florida y Cartagena de Indias, con regreso a Madrid.

En cada escala, con permanencia de varios días, se visitarán lugares históricos del descubrimiento y conquista de América.

La finalidad de estos viajes, que se desarrollan en condiciones económicas especiales, consiste, según nos comunica el almirante Martel, presidente de la Liga Naval Española y de la Federación Internacional de Ligas y Asociaciones Marítimas y Navales, en el envío de *embajadas* a las tierras hermanas de América, en las que, aparte de las jornadas culturales y de recreo, sirvan de vehículo de confraternización con nuestros hermanos de Hispanoamérica.

La convocatoria para participar en estos viajes por la *Ruta de los galeones* está abierta a todos los que deseen formar parte de ellos, quienes deberán dirigirse a la Liga Naval Española, calle Mayor, 18, Madrid.



## Regatas.

**XV Trofeo Princesa Sofía.**—Cuando estas líneas lleguen a los lectores, ya será de todos conocida la brillante participación de la Armada en el *Trofeo Princesa Sofía* de este año. Nada se dejó a la improvisación, sino que ha sido fruto de los esfuerzos y coordinación de los hombres de nuestra Armada para dejar su glorioso nombre en el lugar donde le corresponde, también cuando se trata de competiciones deportivas.

Tras varios meses de intensa preparación y actividad, se encontraban en la línea de salida los siguientes cruceros de las Comisiones Navales de Regatas de la Armada:

*Sirius* (C. N. R. Baleares) patroneado por el capitán de navío Sánchez Barcáiztegui, nuestro entrañable delegado de Vela; *Kochab* (Comisión Naval de Regatas de Cádiz), al mando del capitán de fragata Iturrioz; *Porto Pí* (C. N. R. Baleares), patroneado por el capitán de fragata Ingeniero, Javier Romero; *Sirius II* (C. N. R. Baleares), patroneado por el capitán de corbeta Juan Carlos Rodríguez Toubes, y *Algadir* (C. N. R. Cádiz), patroneado por el capitán de corbeta ingeniero Ubaldo Parga.

La primera regata, caracterizada por el fuerte viento y el record de participación de barcos, con un total de 65, en el que estaban presentes todas las figuras nacionales, duró unas tres horas aproximadamente, con un recorrido de 19 millas por la bahía de Palma. Una vez efectuada la correspondiente compensación de tiempos, resultó vencedor de la prueba el *Sirius II*, seguido del *Ilusa* y del *Bribón IV*.

Al día siguiente dio comienzo la segunda regata, con el recorrido Palma-Seo-Cabrera-La Foradada-Palma, de 70 millas, para los cruceros de la clase I a V, y Palma-Cabrera-La Foradada-Palma, de 60 millas, para los de las clases VI y VII. La jornada se caracterizó por su dureza debido a la encalmada, que frenó a los cruceros grandes desde el comienzo de la prueba, acompañada de fuertes aguaceros y cambios continuos de viento. A ello se sumó una pésima visibilidad desde las medianas horas de la tarde, motivando dichas circunstancias la retirada de numerosos barcos que no pudieron concluir la regata. El tiempo de navegación de los cruceros que entraron primero fue de trece horas aproximadamente, resultando vencedor de nuevo el *Sirius II*, de la Comisión Naval de Regatas de Baleares, con un tiempo compensado de 10 43'00", seguido del *Bribón IV*, con tiempo compensado de 10 47'33".

La clasificación general en cruceros del XV Trofeo S. A. R. *Princesa Sofía*, una vez computadas ambas pruebas, fue la siguiente:

**Vencedor absoluto clases I - V:** *Sirius II*, de la Armada, patroneado por el capitán de corbeta Rodríguez-Toubes.

**Clasificación por clases:** Clases I y II R: 1.º, *Sirius II*, de la Armada; 2.º, *Bribón IV*, de don José Cusi.

Clases III, IV R: 1.º, *Kochab*, de la Armada, patroneado por el capitán de fragata Rafael Iturrioz; 2.º, *Sirius*, de la Armada, patroneado por el capitán de navío Sánchez-Barcáiztegui.

Clases VI y VII R: 1.º, *Pont*, Barcelona, de don José Luis Caballero; 2.º, *Chubasco*, de don José Mathéu.

Mención especial merece la prueba clasificatoria para la *Sardina Cup*,



celebrada el día 16 de abril, también en aguas de la bahía de Palma, que despertó el interés de los aficionados, así como su admiración, pues revistió extraordinaria espectacularidad, resaltando la preparación y destreza de los tripulantes de los ocho barcos participantes.

Allí estaban el *Bribón IV*, con S. M. el Rey al timón; el *Yena*, *Espada*, *Mandraque*, *Ilusa*, *Flying Babaries*, *Noolly Jumper* y el *Sirius II*, al mando del capitán de corbeta Rodríguez-Toubes.

Tras intensa lucha en un recorrido de veinte millas en triángulo consiguió imponerse, una vez más, el *Sirius II*, de la Armada, seguido, a algo más de un minuto, del *Ilusa*, *Yena* y *Bribón IV*. Transcurrida la prueba, S. M. el Rey felicitó a la tripulación del *Sirius II*.

La entrega de trofeos tuvo lugar en el Palacio de Congresos del Pueblo Español, de Palma, presidida por el presidente de la Comunidad Autónoma de Baleares, don Gabriel Cañellas, al no estar presente S. M. el Rey por encontrarse de viaje en Sevilla.

Durante la ceremonia fue mencionado cuatro veces el nombre de la Armada, representada por los patrones al frente de las tripulaciones de sus barcos de regatas, que subieron a recoger los premios correspondientes a su brillante actuación en el *XV Trofeo S. A. R. Princesa Sofía*.

Sin duda, la embarcación que ha acaparado la atención de los aficionados y medios de difusión ha sido el *Sirius II*, a cuyo mando figura el capitán de corbeta Juan Carlos Rodríguez-Toubes, que ha conseguido en muy poco tiempo una perfecta puesta a punto del barco. El resto de su dotación estaba constituida por el teniente de navío Mario Paláu, el capitán de Intendencia José María Dávila, y los marineros José Bellen, Nicolás Larrey, Ignacio Triay y Luis Portela.

Cuando dio comienzo la presente edición del Trofeo S. A. R. *Princesa Sofía*, todavía dejaba el *Sirius II* en su estela los aromas de su importante victoria en Alassio. Tras dicho trofeo se ha convertido en poco menos que imbatible al haber ganado todas las pruebas en las que participó, incluida la clasificatoria para el *Sardina Cup*. Esta victoria no empaña los triunfos logrados por el *Kochab* (C. N. R. de Cádiz), patroneado por el capitán de fragata Rafael Iturrioz, y por el *Sirius I* (C. N. R. de Baleares), al mando del capitán de navío don Marcial Sánchez-Barcáiztegui, que consiguieron el 1.º y 2.º puestos, respectivamente, en su clase, sin olvidar al *Algadir*, patroneado por el capitán de corbeta Ingeniero Ubaldo Parga, que alcanzó el 4.º puesto, también en su clase.

El éxito logrado por la Armada se debió a la preparación y constante esfuerzo de un grupo de hombres a cuyo frente figura nuestro inigualable Delegado de Vela, capitán de navío Marcial Sánchez-Barcáiztegui, que ha logrado la perfecta adaptación y aprovechamiento de los medios puestos a su disposición por las autoridades competentes.

Enhorabuena, y que siga la racha.

## Tecnología.

**Vehículo de colchón de aire.**—La empresa CHACONSA ha desarrollado, por encargo del ministerio de Defensa, un vehículo anfibia, partiendo de un proyecto de investigación de tecnología totalmente nacional, que ha cristalizado en el vehículo VCA-36, que en su configuración inicial podrá transportar tres Land Rover de una tonelada y 70 soldados.

Sus características son:

- Eslora: 25,17 metros.
- Manga: 11,4 metros.
- Peso total: 36 TM.
- Propulsión: Dos grupos con turbinas de gas de 2.500 HP cada uno.
- Velocidad máxima: 60 nudos.

Aparte de sus aplicaciones en el campo industrial y civil, puede desempeñar misiones de asalto anfibia, apoyo logístico, vigilancia y patrulla marítima, dragaminas, hidrografía y búsqueda y salvamento.

## Visitas.

**Agrupación francesa.**—Ha hecho escala en el puerto de Cádiz una agrupación naval francesa compuesta por los buques-escuela *Panthère*, *Tigre*, *Guèpard*, *Leopard* y *Linx*, y la fragata *Detroyaet*, en la que arbolaba su insignia el vicealmirante Fuzeau. En esta agrupación realizaban un viaje de prácticas 75 guardiamarinas, uno de ellos de nacionalidad malgache.

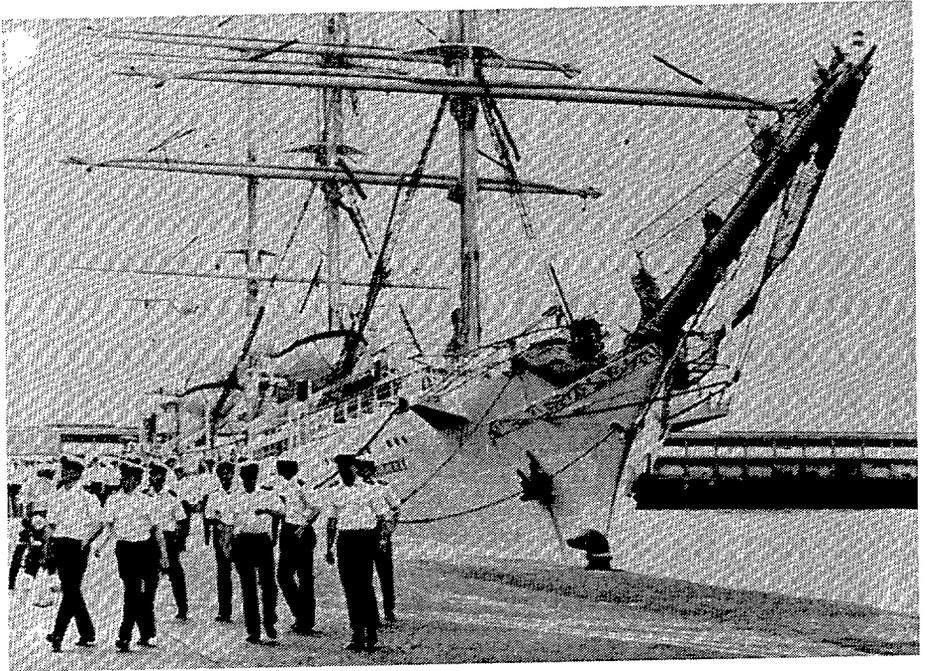


**Visita a Cartagena de los agregados militares extranjeros acreditados en Madrid.**—Durante los días 8, 9 y 10 de mayo, visitaron la capital de la Zona Marítima del Mediterráneo los agregados militares, navales y adjuntos acreditados en España, acompañados de sus respectivas esposas.

Durante su estancia en Cartagena, además de la visita protocolaria al vicealmirante jefe del Arsenal de Cartagena, capitán general en funciones, los agregados militares extranjeros visitaron, entre otras dependencias, el Centro de Buceo de la Armada (CBA), el Centro de Instrucción y Adiestramiento a Flote (CIAF), Base de Submarinos y Empresa Nacional *Bazán*. Asimismo, efectuaron una salida a la mar a bordo de las corbetas *Descubierta* e *Infanta Elena*.

Por su parte, las señoras de los agregados militares realizaron visitas turísticas por la región de Murcia, destacando las efectuadas a La Manga del Mar Menor, cabo de Palos, club de golf, y, en Murcia, a la catedral, museo Salzillo y santuario de la Fuensanta.

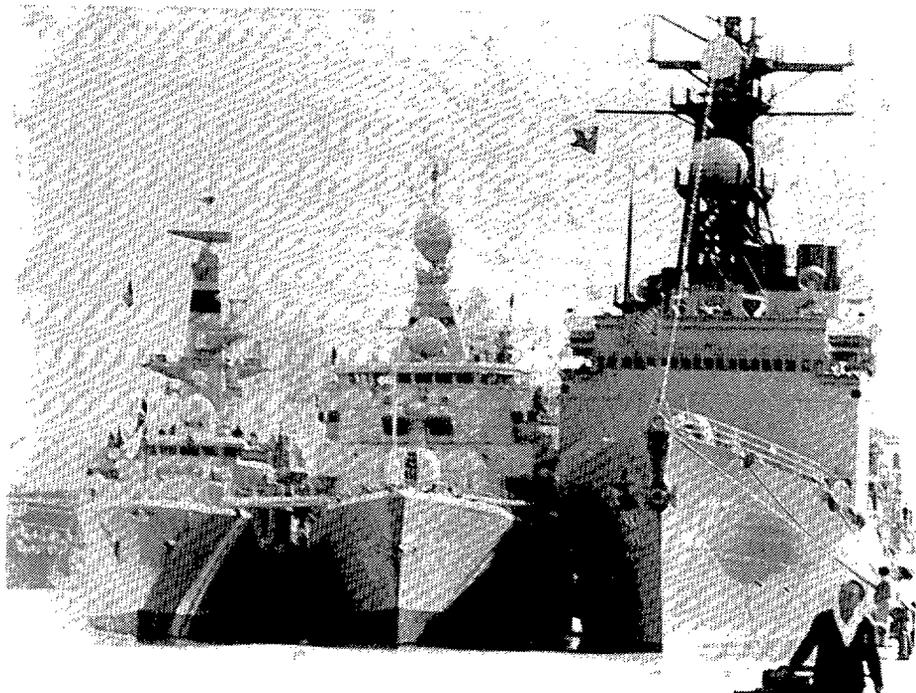
**Lanchas portamisiles alemanas.**—La Tercera Escuadrilla de lanchas portamisiles de la República Federal Alemana ha efectuado una visita al puerto de Santander, tras haber realizado unos ejercicios en aguas del golfo de Vizcaya. Acompañaban a las lanchas el buque de apoyo *Rhein* y el de aprovisionamiento *Saarbur*.



**Buque-escuela polaco.**—Ha permanecido durante cuatro días en Las Palmas el velero de tres palos *Dar Młodzieży*, de la Marina polaca, que junto con otros 26 ha participado en una regata por el Atlántico.



**La STANAVFORLANT, en Cádiz.**—Después de realizar las maniobras denominadas *Open Gates*, han entrado en el puerto de Cádiz, para descanso de sus dotaciones, las unidades que componen la STANAVFORLANT; en total, nueve buques: *Hamburg*, de la RFA; *Kortenaer*, holandés; *Westdipe*, belga; *Fraser*, canadiense; *Herluff*, danés; *Comandante Hermenegildo Cape-lo*, portugués; *O'Bannon*, norteamericano; *Euryalus*, británico. La fuerza estaba mandada por el capitán de navío Schwabe, comandante del destructor *Hamburg*, quien, en compañía de los comandantes del resto de las unidades, celebró una rueda de Prensa a bordo del buque de su mando, en la que destacó, desde un punto de vista profesional y en el estricto ámbito



naval, que la presencia de España en la OTAN constituiría un fortalecimiento del flanco al que geográficamente pertenecía nuestra Patria.



**Academia General del Aire.**—Han visitado la Escuela Naval Militar 131 alféreces-alumnos de la Academia General del Aire, acompañados de cuatro profesores. El motivo de esta visita fue el vivir unas jornadas de confraternidad con sus compañeros de la Armada.

Han asistido a todos los actos escolares de la jornada correspondiente al sábado, efectuando una detenida visita al Centro, en donde recibieron las explicaciones sobre organización y funcionamiento.

Finalizada esta estancia en la ENM, regresaron a San Javier (Murcia), por vía aérea desde el aeropuerto de Santiago.

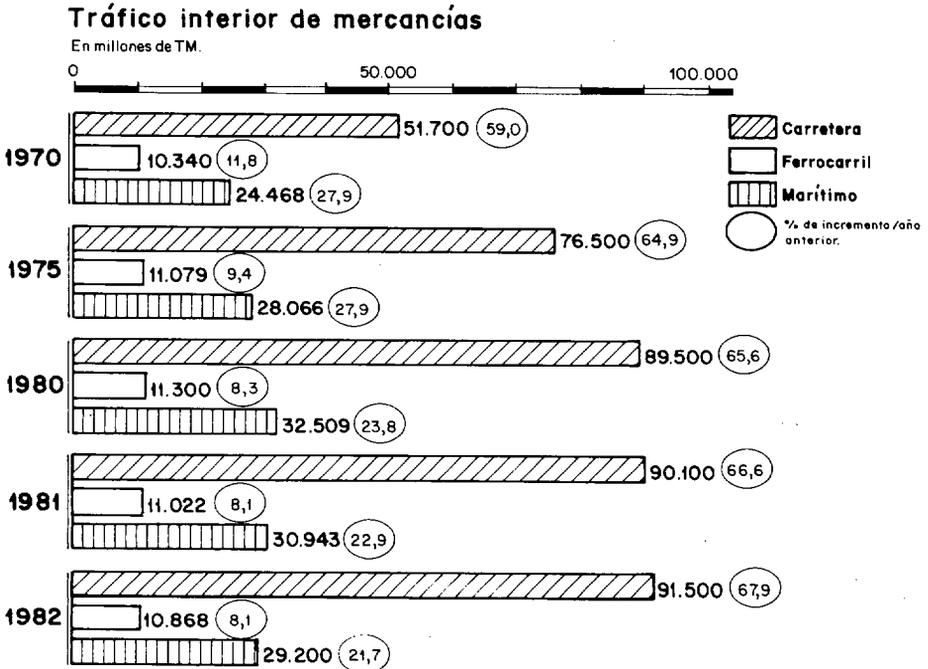
## MARINA MERCANTE

**El tráfico de cabotaje superado por el de carreteras.**—El gráfico adjunto tomado de *El Economista* muestra en millones de T. M. la evolución del

volumen de mercancías transportado en el interior entre los años 1970 y 1982.

Vemos que en el período examinado, el transporte global de mercancías mantuvo un crecimiento continuado desde 1970 a 1980, experimentando un ligero descenso en los dos años siguientes.

El tráfico de mercancías por carretera, aunque con algunos períodos de descenso, acusó un aumento muy notable, pasando desde 51.700 millones de toneladas/kilómetro en 1970 hasta 91.500 millones en 1982, lo que supuso casi una duplicación. En el primero de los citados años, la carretera absorbió el 59 por 100 del tráfico interior total de mercancías, y en el último alcanzó el 67,9 por 100 de dicho tráfico total.



El transporte marítimo fue en 1970 de 24.468 millones de toneladas/kilómetro y en 1982 llegó a los 29.200 millones. No obstante, en términos relativos, perdió terreno, puesto que en el período estudiado pasó del 27,9 por 100 al 21,7 por 100 del transporte interior total.

Finalmente, el transporte de mercancías por ferrocarril permaneció prácticamente estancado en cifras reales, ya que fue de 10.340 millones de toneladas/kilómetro en 1970 y de 10.868 millones en 1982, en términos relativos pasó de representar el 11,8 por 100 del transporte interior total a suponer tan sólo el 8,1 por 100 del mismo.

Se advierte, pues, que el fuerte incremento del tráfico absorbido por la carretera, y en alguna medida también por el barco, mientras el ferrocarril permaneció sin participar en el mismo.



**Sigue descendiendo el tonelaje amarrado.**—Según estadísticas del tonelaje amarrado en el mundo, fuentes británicas resumen estas cifras publicadas en el J. M. M.:

- En diciembre de 1983, el tonelaje mundial amarrado ha descendido 470.000 T. P. M., fijándose en 79.827.000 T. P. M.
- Esta cifra representa 21 millones de T. P. M. menos que los 100,48 millones de T. P. M registradas en mayo de 1983.
- Al 31 de diciembre el tonelaje mundial amarrado representaba el 12 por 100 del total de la flota mundial.
- El 18 por 100 del tonelaje mundial petrolero estaba amarrado y el 6 por 100 de la flota mundial de carga seca.
- También en diciembre del 83 se registró un aumento del tonelaje petrolero amarrado: 363 buques con 56.798.000 T. P. M. frente a 362 buques con 55.838.000 T. P. M. en noviembre.
- En buques de carga seca, de 1.327 buques con 24.457.000 T. P. M. en noviembre ha descendido a 1.300 unidades con 23.031.000 T. P. M.



**El presidente de ANAVE visitó al presidente del Gobierno.**—El presidente de ANAVE don Fernando Fernández-Tapias, con el vicepresidente don Alfonso Cardenal y el director general don Fernando Casas visitaron en el Palacio de la Moncloa al presidente del Gobierno, don Felipe González.

Durante la visita, el presidente de la Asociación de Navieros Españoles expuso que, aun cuando el proceso de reestructuración de los astilleros es inaplazable, las empresas navieras españolas quieren colaborar en el sostenimiento de un nivel de demanda que haga viable el citado proceso de reconversión.

El sector de la Marina Mercante está sufriendo un duro proceso de reestructuración y saneamiento y para evitar una acelerada pérdida de flota, se hace preciso suprimir o compensar las cargas fiscales y de otro tipo que limitan la competitividad y dificultan una mayor participación de la flota en tráficos internacionales.

Agradeció al presidente del Gobierno que su Gabinete esté estudiando un grupo de actuaciones que permitan mejorar la competitividad de la flota española para aumentar su cuota de mercado internacional de los 800 millones de dólares anuales, en la actualidad, hasta 1.200 al final de la presente década.

**La nueva Ley de Ordenación de la Marina Mercante.**—Según noticias procedentes de la Dirección General de la Marina Mercante, se está elaborando el borrador de la nueva Ley de Ordenación de la Marina Mercante, cuya terminación está prevista para finales del mes de diciembre del presente año, fecha en que se enviará a las Cortes.

Con esta ley, y otras que están en estudio —como la Reestructuración y Reforma de la Administración Marítima y la Penal de Marina Mercante—, se pretende actualizar las líneas jurídicas y profesionales del sector.

Otro proyecto en estudio es la reforma de algunos artículos del Código penal en lo referente a situaciones concretas dentro de la Marina Mercante, como es el caso de las infracciones o sanciones con coste de vidas humanas.

Como novedad dentro de las realizaciones de carácter técnico figura el real decreto del Transporte Marítimo Regular, aprobado por el Consejo de Ministros del 28 de marzo pasado, y que en cierta medida viene a sustituir a la Ley de Protección y Renovación de la Flota, que data del año 1956.

La Dirección General de la Marina Mercante ha pretendido y logrado en los últimos meses la consecución de objetivos de gran importancia para la flota, como lo ha sido la mejor y mayor utilización del pabellón español, tanto para importaciones como para exportaciones, y su defensa frente a los de conveniencia, para una mejor racionalización de los tráficos de cabotaje.



**Creación de un ministerio del Mar.**—El secretario general del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante José Antonio Madiedo, pidió en Cádiz la creación de un ministerio del Mar y señaló que en España 14 ministerios tienen competencias sobre cuestiones de la mar.

Madiedo dijo en rueda de Prensa que la ausencia de un ministerio del Mar en España *es una clara muestra del escaso interés, desaciertos y enfrentamientos de competencias que aquejan a los marinos mercantes y, en general, a todos los que en nuestro país viven del mar.*

Señaló el secretario general que los numerosos ministerios con competencias en cuestiones del mar originan *una importante descoordinación y hasta enfrentamientos de actividades.*

Acusó de *negligencia y temeridad* a la Dirección General de la Marina Mercante por no abordar con la entereza y competencia necesarias las cuestiones de la seguridad en el mar, y destacó que las tareas de salvamento están siendo relegadas a la Cruz Roja, *que en ocasiones carece de los medios y de los hombres adecuados para realizar tal misión.*

Según Madiedo, el sector naval español tiene una deuda de 250.000 millones de pesetas con la Banca, más lo que adeuda a Hacienda y a la Seguridad Social, *sinónimo todo ello* —dijo— *de imposibilidad material para abordar la necesaria renovación y actualización de la flota mercante española.*

*El 75 por 100 del más moderno tonelaje construido últimamente en España —agregó— fue dirigido por los armadores nacionales para los fletes protegidos: granos y petróleo. La situación ha cambiado y ahora nadie sabe qué hacer. Se necesita, en consecuencia, cambiar la mentalidad de muchos navieros españoles.*

Madiedo recordó que 90 grandes barcos españoles están ahora mismo amarrados, lo que significa una importante cantidad de puestos de trabajo congelados.

Denunció, asimismo, el hecho de que en numerosos barcos figuren contratados como oficiales quienes no lo son, lo que hace incrementar aún más las cifras de desempleo que se registran actualmente entre los profesionales de la mar.



**Composición de la flota mercante española.**—La flota mercante española acusó una disminución de dos buques mayores de 100 TRB, cuyo total descendió en 697.366 TRB durante el pasado año 1983, situándose en 6.613.190 toneladas de registro bruto, informa la Dirección General de la Marina Mercante.

La actual estructura de la flota a 31 de diciembre de 1983 era la siguiente, según las mismas fuentes:

Carga seca, polivalentes .....	304 buques con	1.076.698 TPM.
Portacontenedores .....	83 buques con	224.585 TPM.
Ro/Ro y Car carriers .....	46 buques con	103.935 TPM.
Bulkarriers .....	99 buques con	2.031.324 TPM.
Madereros .....	6 buques con	35.053 TPM.
Químicos .....	11 buques con	52.079 TPM.
B/T. de productos .....	59 buques con	704.514 TPM.
B/T. de crudos .....	36 buques con	6.600.222 TPM.
Gaseros .....	11 buques con	50.655 TPM.
Asfalteros .....	4 buques con	70.646 TPM.
Frigoríficos y refrigerados .....	63 buques con	123.923 TPM.
Especiales .....	49 buques con	148.160 TPM.
Pasajeros .....	57 buques con	76.073 TPM.
Remolcadores .....	141 buques con	25.833 TPM.
Auxiliares .....	140 buques con	55.924 TPM.
<hr/>		
TOTAL .....	1.109 buques con	11.379.624 TPM. y 6.613.190 TRB.

Es destacable las ayudas que la Dirección General de la Marina Mercante ha prestado a determinados tráficos de importación, debido a la difícil

situación por la que atraviesa la flota española y ha paliado en alguna medida el problema con esta decisión.

Esta actuación, que se inició en septiembre del pasado año, permitió aumentar la participación española en el mercado de fletes internacional durante el último trimestre.

Por último, según estadísticas del *Lloyds's*, el promedio de accidentes de la flota nacional es inferior a la media mundial.



**Convenios internacionales en tráfico.**—Durante el presente año, la Dirección General de la Marina Mercante ha llevado a cabo gran cantidad de contactos internacionales para el establecimiento de nuevos convenios de cooperación, como ha sido el firmado con la URSS y con Ecuador, con quien se ha establecido un *Memorándum de entendimiento*, ya que existían dos empresas españolas ubicadas en dicho país y solamente una de ellas estaba confederada, detonándose cierta discriminación.

Actualmente, están en proyecto convenios con otros países, como la República Popular del Congo, Bulgaria y Zaire. Es de destacar igualmente el convenio *pool* con la Asociación de Armadores de Canarias.

J. S. A.

## CONSTRUCCION NAVAL

### **Incremento notable de la construcción de buques graneleros en Japón.**—

En el Informe de RS Platou de finales del 83, se señala que el hecho más importante en el mercado de nuevas construcciones durante 1983 han sido los numerosos pedidos de buques graneleros de tonelaje medio.

El año 1983 comenzó con tintes dramáticos, ya que en 1982 los precios de la construcción naval habían bajado casi un 30 por 100 y con una actividad muy débil.

Algunos armadores anunciaron en los primeros meses del año su intención de construir, pero estas intenciones no se concretaron hasta que se supo que Sanko había encargado entre 30 y 65 graneleros, y que griegos y noruegos estaban interesados en nuevas construcciones.

El mayor impacto en el mercado surgió de que los japoneses y armadores de otros países siguieron el movimiento iniciado por Sanko, llegando a materializarse hasta 450 pedidos de graneleros de tonelaje medio. Y eso en el breve espacio de unos meses.

Este tipo de buques ha supuesto el 70 por 100 de la totalidad de los pedidos registrados entre abril y septiembre y siempre en beneficio de los

astilleros de Extremo Oriente, que eliminaron toda posible competencia de la construcción naval europea para este tipo de buques.

El interés por construcciones nuevas ha decrecido en el segundo semestre del pasado año y los precios han vuelto a sufrir fuertes presiones, hasta el punto de que al terminar 1983 los precios eran inferiores si se les compara con los de un año antes.



**Sigue la crisis en Europa.**—Los astilleros europeos, que han iniciado el año 1984 con las carteras de pedidos prácticamente vacías y sin grandes esperanzas de que se mejore el panorama, están frente a la crisis más grave de su historia y se teme que estamos ante la desaparición de una buena parte de los astilleros europeos.

Por su parte, Corea del Sur ha seguido progresando, aumentando su capacidad anual y ha dominado el mercado exportador de buques en 1983.

Si los astilleros de la Europa del este, de Singapur y de Taiwan han estado presentes en los comentarios de la actualidad, China y Brasil han exteriorizado sus intenciones de competir a gran escala en los mercados de construcción naval.

Los pedidos de nuevos buques en 1983 alcanzan casi los 33 millones de T. P. M., es decir, 20 millones de T. P. M. más que en 1982.

Veintiún millones de T. P. M. son graneleros, de los que 17 millones de T. P. M. son de unidades menores de 50.000 T. P. M.



**Control automático a la voz en buques japoneses.**—SUMITONO Heavy Industries, de Japón, está construyendo un buque de tercera generación con control automático por voz para la máquina.

El constructor ha confirmado que dos buques —el *Kinokawa Maru*, de 179.618 toneladas de peso muerto, y *Tsukuba Maru*, de 200.500 toneladas— están ya en servicio con control por voz SUMITONO para ciertas funciones.

El bulkcarrier *Kinokawa Maru*, construido en 1982, tiene control por voz para la máquina principal.

El año pasado el armador Daiichi Chuo Kisen Kaisha recibió el *Tsukuba Maru*, en el cual el control por voz había sido extendido a tres maquinillas de amarre a popa, al mismo tiempo que tenía el control por voz a la máquina principal.

El tercero de los buques de esta serie tendrá control por voz, pero no ha sido decidido si en este control se incluirá el gobierno del buque.

El *Tsukuba Maru* está dotado con diversos equipos destinados a facilitar la labor de su tripulación. Entre ellos, la cubierta de navegación contiene un cuarto de control integrado, en el que ha centralizado el control de diversas maquinarias.

**La reconversión del sector naval.**—El llamado *Proyecto de bases para la reconversión industrial del sector de la construcción naval* contiene las acciones fundamentales que se propone adoptar el Gobierno para la puesta en marcha y desarrollo de dicha reconversión. El Documento contiene seis capítulos:

1. Situación del sector;
2. Objetivos básicos;
3. Medidas de ayuda;
4. Medidas laborales;
5. Organos el Plan de Reconversión, y
6. Fases de la misma.

En el primero, se vuelve a glosar la situación del sector, la escasez de pedidos, la insuficiencia financiera de las empresas y los excedentes de personal, con datos abundantes en relación con la actual situación. Se trata, asimismo, de la evolución de la demanda y del papel que ha jugado nuestro país en la contratación mundial de los últimos años, incluyendo el brusco descenso del 83.

Todos los planes de ordenación se realizarán a través de SORENA o de la División de Construcción Naval del INI, según se trate de astilleros pequeños y medianos o de los grandes. Dichos organismos ejercerán control sobre las respectivas empresas durante el período de reconversión.

Una de las cuestiones más interesantes es la que se refiere a las primas a la construcción naval, que en esta propuesta se dividen en:

La prima básica, que tiene el mismo carácter que viene sustentando, hasta el momento, de compensación de los derechos arancelarios de los materiales y equipos importados para la construcción de buques. Importa esta prima el 5,5 por 100 del valor del buque, si bien este porcentaje se reducirá al irse produciendo el desarme arancelario con la CEE.

La prima adicional, que importa el 9,5 por 100 y que tiene por objeto permitir que los astilleros españoles puedan acudir al mercado internacional en competencia con otros países que tengan costes de producción inferiores o un nivel de ayudas superior.

Una prima *específica*, variable, en función de la calidad tecnológica del buque y de su grado de nacionalización.

Una prima *de ajuste*, que se divide a su vez en dos: una para el ajuste financiero, que se destinará íntegramente a la capitalización de las empresas, y la otra para el Fondo de Promoción de Empleo.

Una prima *de desarrollo tecnológico*, con el fin de financiar proyectos de investigación y desarrollo, que serán propuestos por SORENA y la División Naval del INI a la Administración.

Parece claro que SORENA y la División de Construcción Naval del INI van a ser órganos operativos en los aspectos técnicos y empresariales.

El otro órgano de gestión es el Fondo de Promoción de Empleo. Este en lo que se refiere a los aspectos laborales, existiendo, además, la Comisión de Control y Seguimiento (Real Decreto-Ley 8/1983).

Para efectuar el seguimiento del plan en la propia empresa, se constituirá en ella un Comité especial con participación de los sindicatos que hubieran negociado y prestado su conformidad a la reconversión.

Por último, debe citarse que se creará una Gerencia Técnica, que definirá las auditorías que deban ejercerse para el control de los fondos públicos que en cada caso se concedan.



**La construcción naval en el cuarto trimestre de 1983: Japón sube, España baja.**—Según las estadísticas del *Lloyd's Register of Shipping* correspondientes al cuarto trimestre de 1983, la cartera de pedidos de los astilleros mundiales ha aumentado en 1.229.157 TRB durante ese período, quedando en 32.619.377 TRB. Se prevé que casi el 60 por 100 dRGM Not. 12

Se han contratado cuatro millones de TRB durante el trimestre, que es, aproximadamente, 0,9 millones de TRB más que la producción total durante este período. El número total de buques comenzados ha sido 416, con 3.961.554 de TRB (2.892.771 TRB en el trimestre anterior); el número de buques botados ha sido de 478, con 3.988.908 TRB (3.209.155 TRB en el trimestre anterior), y el número de buques entregados, 559, con 3.130.411 TRB (4.138.921 TRB en el trimestre anterior).

Los mayores incrementos en las carteras de pedidos han correspondido a Japón, Corea del Sur, Dinamarca, China y Estados Unidos, mientras que se han registrado reducciones sustanciales en España y Alemania Occidental.

J. S. A.

## ECOLOGIA MARITIMA

### COMENTARIO

**La ecología en el Derecho Internacional Marítimo.**—La actuación del Derecho Internacional Marítimo frente a las fuentes y actos de contaminación de ecosistemas con base en el mar es muy copiosa y, en cierto modo, confusa por falta de coordinación internacional.

Uno de los temas más controvertidos, y en relación con el cual, no ha podido llegarse a una solución satisfactoria, es el de la amplitud de la com-

petencia de los Estados ribereños para poder hacer efectivo el control de los elementos contaminantes.

Naturalmente, cuando estos elementos proceden del propio territorio no existe problema alguno, ya que cada Estado podrá ejercer las medidas que su legislación positiva le permiten, atendiendo a los compromisos adquiridos a nivel internacional. Pero en lo que hace referencia a los buques y aeronaves que puedan ocasionar con sus conductas problemas contaminantes, la situación no es tan clara.

Existe, en primer lugar, una competencia indiscutida sobre los buques y aeronaves registrados en el propio país o que enarbolan legalmente su pabellón.

Tampoco se discute la competencia en relación con las descargas que se realicen en el propio territorio.

La polémica surge en relación con las aguas marítimas, ya que en las Conferencias de Oslo y Helsinki se hace referencia tan sólo a las aguas territoriales, que no podrán ser mayores a las doce millas, lo que deja sin resolver el problema de vertidos realizados fuera de estos límites estrictos.

## NOTICIAS

**La OTAN, España y la ecología.**—La OTAN aprobó, por unanimidad, un proyecto español sobre medio ambiente en la reunión plenaria de su *Comité sobre los desafíos de la sociedad moderna*. La propuesta de la representación española, respaldada por la República Federal Alemana y Portugal, comporta una serie de estudios y experimentos sobre *la formación y educación en materia de medio ambiente*, que se desarrollarán a lo largo de tres años.

Aunque estos proyectos no son obligatorios para todos los miembros de la Alianza, los delegados de Francia, Inglaterra y Estados Unidos expresaron su interés para colaborar en estos trabajos bajo la dirección española.

Entre los proyectos aprobados por este Comité de funcionarios y hombres de ciencia, ya en desarrollo, destaca el dirigido por Francia sobre los desastres ecológicos producidos por contaminación de petróleo. La catástrofe del petróleo es el origen de este estudio, que analiza el modo de resarcir a los damnificados, deslindando las responsabilidades del Estado y de las Comunidades locales.

La aceptación del proyecto español se considera como el espaldarazo de la plena participación de nuestro país en lo que se da en llamar la *tercera dimensión* de la OTAN: la de la cooperación científica y cultural.

Algunos observadores se han asombrado de que España, en cambio, no desee participar en el proyecto pilotado por Italia sobre prevención de incendios forestales, cuando es España, precisamente, el país más amenazado por las quemaduras de los bosques.

**La asociación ecologista británica *Green Peace* se ha establecido en España.**—El Jardín Botánico de Madrid fue el escenario de la presentación de Greenpeace-España, asociación nacional legalmente constituida que empezó a funcionar en los primeros días de mayo y que será miembro de pleno derecho del Consejo Internacional de Greenpeace, organismo supranacional de esta organización, en la que ya están integrados doce países. Sus promotores y miembros de la Junta Directiva —los españoles Javier Pastor, Manuel Rivas y Benigno Varillas—, así como el francés Remi Parmentier, delegado internacional de Greenpeace, subrayaron que la creación en España de esta asociación *es una necesidad histórica del movimiento ecologista español y tendrá como consecuencia inmediata el inicio de la acción de Greenpeace en el Mediterráneo, el mar con mayores problemas ambientales del mundo.*

La organización, cuyo principal objetivo será la defensa de los mares y de la atmósfera, y la lucha contra las agresiones al equilibrio ecológico, se ha fijado como primera y prioritaria misión la captación de socios con el fin de disponer cuanto antes de los recursos necesarios para el apoyo a las campañas internacionales y para iniciar acciones a escala nacional.

Remi Parmentier solicitó de la Administración española el voto favorable a la proposición de los países nórdicos miembros de la Comisión Internacional de París —Noruega, Suecia, Finlandia y Dinamarca— para la paralización de los vertidos radiactivos directos en las costas de Irlanda.



**La costa francesa mediterránea es la más contaminada.**—En una película informativa titulada *Poluciones y agresiones en el mar Mediterráneo*, que se proyectó en la Casa de la Villa, en Madrid, en el curso de las Jornadas Internacionales del Medio Ambiente, en marzo pasado, se refleja de forma de dramática y realista las consecuencias negativas que sobre la flora y fauna marinas están produciendo los vertidos residuales y las construcciones indiscriminadas en el litoral mediterráneo francés, a la altura de Toulón. Las cámaras mostraban cómo el suelo, las plantas marinas, el coral, las algas y todas las demás materias orgánicas que forman parte del equilibrio biológico marino estaban totalmente contaminadas por el fango y los desechos, en un radio de unas 65 hectáreas, en el cual el único ser vivo era una especie de sanguijuela negra, de aspecto y movimientos desagradables. Decía el comentarista del film que, de seguir en la misma proporción los vertidos residuales, se calcula que para el año 2000 habrá una franja de fortísima polución entre Marsella y Génova, que ocupará, además, una amplia zona irrecuperable de varias millas mar adentro.

J. S. A.

# MARINA DE PESCA

**Los cultivos marinos, gran promesa para España.**—El diario madrileño *Ya* publicó recientemente un muy interesante artículo de Miguel Pedrero sobre los cultivos marinos, en el que se afirma que la acuicultura marina puede ser la solución ante la crisis del sector pesquero en España. El plan nacional de cultivos marinos prevé la posibilidad de llenar de *huertas de peces y mariscos* el litoral español. Para 1986 se espera producir 227.000 toneladas y crear 15.000 puestos de trabajo.

Del mencionado artículo destacamos los siguientes párrafos:

Con la crisis del sector pesquero, las cuotas reducidas de pesca en el Gran Sol, la obsolescencia de la flota y las mil trabas con que se encuentran los pescadores, la acuicultura o cultivo marino aparece como una solución para abastecer la numerosa demanda de productos del mar en España.

Hoy, tan de moda como la ingeniería genética, la microelectrónica o la energía solar, numerosos científicos estudian las posibilidades del cultivo en el mar, y hay países como Japón, donde se ha avanzado ya mucho en el conocimiento de esta nueva forma de producción.

Como en el Neolítico, cuando el hombre pasó de recoger los frutos del campo a cultivarlos, hoy, miles de años después, se empieza a hablar de revolución neolítica en los productos del mar. De pasar de una simple *caza*, cabe ahora la posibilidad de que el hombre se convierta en *ganadero* de estas especies.

Se empieza a hablar de granjas, de piscifactorías y de semillas, y aun cuando el cultivo marino es algo viejo, hoy se ve en una mayor dimensión, más allá de las especies que se venían cultivando y en una cantidad superior, susceptible de una explotación industrial.

España, por sus características geoclimáticas, está en óptimas condiciones para implantar todo tipo de cultivos marinos, y prueba de ello es el desarrollo espectacular que ha adquirido el cultivo del mejillón, que ha alcanzado el mayor volumen de producción mundial en nuestro país y, sobre todo, en las costas de la ría de Arosa, donde se obtiene cerca del 60 por 100 del total cultivado en España.

A partir de ahora se han empezado a ver las posibilidades que tiene este sector, y el Plan Nacional de Cultivos Marinos va a invertir cerca de cuatro mil millones de pesetas en dos años. Es la primera vez que se empieza a tomar en serio la producción industrial de las especies marinas, y el Estado ha tomado la iniciativa en la investigación sin ánimo, al parecer, de convertirse en empresario del cultivo marino y crear una división del INI para ello. *Lo que se pretende*—según Alejandro Pérez Camacho, biólogo del Instituto Oceanográfico de La Coruña y encargado de los cultivos de la ostra y

vieira— es demostrar al sector privado la viabilidad de estas iniciativas y crear la base científica y tecnológica necesaria para rentabilizar el sector.

En Vigo se está trabajando en el cultivo del rodaballo y en Cádiz en la lubina dorada y lisa. En Galicia, en general, la forma más rentable de cultivos marinos de peces sería en jaulas sumergidas en el mar, mientras que en el Mediterráneo y Atlántico sur lo sería en el interior, en piscinas aprovechando las salinas y esteros naturales de las zonas del litoral.

En este sentido, se está investigando en el Instituto Español de Oceanografía de La Coruña. Allí se cultivan incluso las algas unicelulares que sirven de alimento a los moluscos y se investiga sobre la viabilidad de instalaciones artificiales, sobre todo de la ostra, cuando esta especie ha desaparecido totalmente de Galicia.

*Desde los años cuarenta se puede decir que no hay una ostra gallega. Lo que se ha venido haciendo hasta ahora era importar la simiente de Francia y se engordaba y cultivaba en unas trescientas bateas que tenían permiso para ello, aunque actualmente no se sabe cuántas se dedicarán a esta especie, pues las licencias fueron concedidas hace años.*

Con los problemas pesqueros que impiden la puesta en el mercado de todos los kilogramos de las especies que el consumidor demanda, y si la iniciativa privada y la investigación lo permiten, podremos ser dentro de unos años una potencia pesquera en el cultivo del mar.



**Los derechos pesqueros españoles en aguas francesas.**—El Gobierno español ha propuesto al de Francia la apertura de conversaciones formales para solucionar el contencioso sobre los derechos históricos de los pescadores españoles en las aguas del golfo de Vizcaya sometidas a la administración comunitaria, y está dispuesto a acudir al Tribunal Internacional de Justicia de La Haya en caso de que esta vía no produzca los efectos deseados.

El ministro de Asuntos Exteriores, Fernando Morán, hizo esta revelación al responder a una interpelación del Grupo Popular. Morán aseguró que el Gobierno no sólo había defendido a los pescadores españoles en el incidente producido en el mes de febrero, cuando fue atacado el pesquero ondarrés *Valle de Archondo*, sino que había encauzado las diferencias con Francia por la vía jurisdiccional.

La pesca —respondió el ministro— es el capítulo más difícil de la negociación con la CEE; en ella se plantearán los derechos históricos de los pescadores vascos, que no han cesado, y que están suspendidos e incorporados parcialmente a los acuerdos con la Comunidad mediante la concesión de licencias excepcionales.

Destacó el ministro que en estos momentos se está pescando más que hace cinco años, gracias a los convenios con países africanos, a pesar de su alto coste financiero; pero señaló que ignoraba por cuánto tiempo se podría

mantener esta actividad, que deberá reducirse una vez que se produzca el ingreso en la Comunidad.



**Extremada dureza por parte de la CEE en las negociaciones pesqueras con España.**—Manuel Marín, secretario de Estado para las relaciones con la CEE, manifestó al término de la sesión negociadora sobre pesca que la *propuesta comunitaria es frontalmente rechazable*. Marín, visiblemente irritado, afirmó que *la Comunidad Económica Europea pretende desarmar nuestra industria, destruir la agricultura y, encima, no dejarnos pescar*.

*No parece lógico que por parte de la Comunidad, en el tramo final de las negociaciones, se presente una posición negociadora de extraordinaria dureza que sólo puede conseguir de parte española su rechazo frontal.*

La sesión negociadora duró apenas veinte minutos y Marín se limitó a anunciar a la CEE que España dará una respuesta al documento pesquero en la sesión ministerial de negociación, prevista para el 19 de junio, en Luxemburgo, con el ministro español de Asuntos Exteriores, Fernando Morán.

*No hemos querido empezar el debate, pero la postura de la CEE plantea un problema político mayor y además es una contradicción estar en el tramo final de la negociación y que la CEE, en vez de hacer un esfuerzo de aproximación a las posiciones españolas, insista en presentar posiciones que sólo pueden ser rechazadas,* añadió.

*Esto hace enormemente difíciles las negociaciones de adhesión a partir de ahora, aunque comprendemos que se está negociando «de verdad» y esto hace que se tomen posturas exageradas.*

*Las propuestas de la CEE son una serie de medidas para impedir que España participe en la política pesquera comunitaria, como el mantenimiento durante diez años (a partir del ingreso) del régimen actual de licencias y cuotas para merluza.*

Marín sólo se refirió a otra de las condiciones *inaceptables políticamente* para España: el representante español no podría participar en la redefinición de la próxima política pesquera común prevista para 1992.

*La línea de la delegación española, en pesca, está clara desde el anterior Gobierno y pide la inclusión de España en la política pesquera común desde el primer momento, sin discriminaciones.*

*A una propuesta de la CEE tan desorbitada, España ha optado por una respuesta desorbitada también, de rechazo frontal, negándose a caer en la trampa de la discusión con tales bases.*

Además de las trabas para los pesqueros españoles en aguas de la CEE del Atlántico (Francia, Irlanda y Reino Unido), el documento de la CEE impone barreras también en el Mediterráneo, en las costas de Francia.

La CEE se orienta, además, a un período transitorio de *unos siete años*

(podrían ser menos) para la adaptación de las empresas mixtas pesqueras españolas al derecho comunitario y a otros tantos años para dismantelar los aranceles mutuos en el comercio pesquero, informa *Diario 16*.



**Inglaterra, alarmada ante la flota pesquera española, la segunda gran Armada.** —James Provan, miembro británico del Parlamento Europeo, calificó a la flota pesquera española de *segunda gran Armada*, en reunión a puerta cerrada de una comisión parlamentaria, según se supo en medios comunitarios.

El diputado británico pidió a la Comisión de Comunidades Europeas que se ocupe urgentemente del problema que plantea la existencia de la *poderosa* flota pesquera española, *a fin de actuar antes de la adhesión de España*.

Provan expuso que España posee 500 barcos frigoríficos, mientras que Gran Bretaña no cuenta con más de 20 y se refirió a la *amenaza* que supone el hecho de que los españoles *quieren pescar de nuevo frente a la costa oeste del Reino Unido*.

Un tercio de las capturas británicas provienen de esa zona, lo que pone de relieve la capacidad de la flota española de amenaza a la de su país.

Los Estados miembros de la Comunidad Económica Europea preparan en la actualidad la propuesta pesquera que presentarán a España, en el marco de las negociaciones de adhesión.

Uno de los aspectos sobre los que aún no existe unanimidad por parte de los *diez* es el de la duración del período transitorio en que se mantendrá vigente el sistema actual de concesión de licencias anuales a la flota que faena en aguas comunitarias, estimaron fuentes de la actual presidencia francesa del Mercado Común.

J. S. A.

## GIBRALTAR

### COMENTARIO

#### «The Rock».

En el número de marzo de la REVISTA GENERAL DE MARINA, en la Sección de GIBRALTAR publicamos un comentario sobre un desdichado e irritante artículo anteriormente publicado por la revista norteamericana *Proceedings* y titulado «The Rock». Nuestro comentario era naturalmente de rechazo ante la insidiosa pretensión del ex embajador británico sir James

Cable, al insinuar que la base de Gibraltar prestaría a la Sexta Flota de los EE. UU. mayor seguridad y confianza permaneciendo eternamente como colonia británica que pasando a soberanía española.

Nuestra alegría ha sido grande al leer en el número de abril de la misma revista *Proceedings*, y en su sección «Comment and Discussion» (similar a la nuestra de Opiniones), un espléndido comentario del capitán de navío E. N. Bourffard, de la Marina de EE. UU., que sale al paso de la malevolencia de sir James Cable, cuyo comentario reproducimos íntegro en español.

Dios bendiga al capitán de navío de la Marina de los Estados Unidos Bourffard.

## EL PEÑÓN

Capitán de navío E. N. BOURFFARD  
Marina de los Estados Unidos  
(Retirado)

Como estudiante residente en Madrid durante los pasados seis años, viajero por la península, investigador, escritor y conferenciante sobre temas de España, me interesaron mucho los comentarios de sir James acerca de Gibraltar. El criterio de sir James como ex embajador británico resulta, casi por definición, parcial. Del mismo modo que la opinión de cualquier español en relación con el tema de Gibraltar es apasionada y subjetiva. Ambas posiciones se vienen manteniendo sin variación alguna desde hace 270 años.

En España la cuestión de Gibraltar es la única en la que se muestran de acuerdo todos los españoles, incluyendo a los vascos que gritan a los cuatro vientos: *no somos españoles*. Conozco matrimonios mixtos hispano-británicos, y este tema queda prohibido de mutuo acuerdo para evitar discusiones familiares.

Estoy de acuerdo con los hechos a los que hace referencia sir James. El problema reside en sus omisiones, la interpretación a que pueden dar lugar sus declaraciones, sus engañosas afirmaciones y sus conclusiones. Por ejemplo, el embajador Cable menciona *treinta años de hostigamiento español* a la colonia de Gibraltar. Esto es cierto, y se hizo deliberadamente. Pero lo que no expresa sir James son los anteriores ciento treinta años de hostigamiento británico a los españoles. Este hostigamiento incluye cosas tales como prohibir a los españoles tener propiedades en Gibraltar; exigir a los trabajadores españoles que abandonaran el Peñón todas las noches después de su trabajo; usurpar las aguas territoriales españolas para aumentar la zona necesaria de fondeadero; la construcción en 1909 del primer Telón de Acero europeo —una verja— a lo largo del istmo; la construcción de un

aeródromo en la zona neutral; una constante violación del espacio aéreo español; establecer una constitución y formar un gobierno civil; y, por último, en 1966, la expropiación de la parte británica de la zona neutral declarándola territorio británico.

Los españoles protestaron constantemente refiriéndose a cada uno de estos hechos como violaciones del Tratado de Utrech.

Para sir James el hecho de incluir la cuestión vasca en España como ejemplo del ... *descontento que el régimen español ha engendrado en las minorías nacionales existentes* puede dar lugar a confusión. Las dificultades que está teniendo y resolviendo la España democrática en el País Vasco son el resultado de haber concedido a los vascos el máximo grado de autogobierno durante los últimos cincuenta años. La violencia procede de un grupo terrorista marxista-leninista que intenta separar las provincias vascas de España y Francia para formar un país comunista independiente.

Más adelante, sir James define a España como un aliado poco seguro de los Estados Unidos. ¿Por qué razón? Cita unas declaraciones del almirante Worth Bagley en las que manifiesta: ... *España «reduce los derechos de utilización de las bases y compromete la credibilidad de la disuasión de la Alianza».*

En estas declaraciones se hacía referencia a los acontecimientos que tuvieron lugar en 1973 en Oriente Medio. España se negó a que los Estados Unidos utilizaran su territorio para apoyar la misión de ayuda a Israel. ¿Por qué? España no quiso poner en peligro sus intereses nacionales. Hasta el día de hoy, España no ha reconocido el estado de Israel. España importa el 42 por 100 de su petróleo del golfo Pérsico (un importante descenso respecto al 74 por 100 en 1980 y un porcentaje mayor aún en 1973). Para un país que importa prácticamente todo su petróleo, hubiera sido una locura deteriorar sus relaciones con los árabes permitiendo que se utilizara su territorio en una guerra contra sus países amigos.

Otra posible queja es que España ha rehusado desde 1976 la instalación en su suelo de armas nucleares. Quizá los observadores extranjeros hayan olvidado que en 1968 cayeron sobre el territorio español tres bombas (y una en aguas españolas) debido a una colisión en el aire de aviones norteamericanos. Ahora están prohibidas las armas nucleares. ¿Es ésta una decisión irracional?

La utilización no restringida de Gibraltar constituiría una ventaja estratégica de incalculable valor para la Sexta Flota. Con muy buen criterio, los Estados Unidos se han mostrado muy prudentes en este asunto. Reconocen la hipersensibilidad española respecto a la cuestión de Gibraltar. Tal como lo admite sir James, el coste de una decisión de estas características sería excesivo para Washington.

Haría falta muy poco para fortalecer la reticente postura del Gobierno socialista en el sentido de conservar limitado su compromiso con la OTAN.

Podría constituir un serio peligro para nuestros acuerdos sobre las bases, a pesar del deterioro económico que causaría cualquier salida a la economía española sometida a tan duras presiones. El orgullo español es una característica fomedable que no debería pasar por alto ningún experto que trate los problemas españoles.

La solución real para Gibraltar estriba en una reconciliación hispano-británica. El Gobierno británico está dispuesto a negociar con España cualquier punto, excepto la soberanía, basándose en el principio de autodeterminación de los ciudadanos. Los españoles, por su parte, afirman que la autodeterminación no tiene nada que ver con el Tratado de Utrech de 1713 (el fundamento legal británico para permanecer en Gibraltar). Y tienen razón.

Los españoles piensan que el pertenecer a la OTAN y, en breve plazo, al Mercado Común impediría a los países aliados mantener una colonia no deseada en el territorio de otro aliado. Gibraltar constituye el único ejemplo en este sentido en la Europa libre. En términos políticos, la presencia británica en Gibraltar se hace cada vez menos viable. Al igual que en Hong Kong, sería mucho mejor para los británicos reconocer la realidad política y establecer unas negociaciones serias.

Para la OTAN sería de vital importancia una solución de este asunto que dura ya siglos, así como para las sensibilidades españolas y el Tesoro británico. El control de Gibraltar por parte de una España democrática no comportaría a los Estados Unidos mayores dificultades que otro cualquiera de sus aliados respecto a problemas europeos tales como las armas nucleares, un dólar fuerte y un comercio estratégico con la Unión Soviética.

## GACETILLA

— El Instituto Nacional de Servicios Sociales de la Seguridad Social (INSERSO) tiene en funcionamiento centros de recuperación de minusválidos físicos en Albacete, Gardero (La Rioja), Salamanca y San Fernando (Cádiz), en los que se imparten diversas especialidades de Formación Profesional, orientadas a preparar a los minusválidos para su integración profesional.

Los minusválidos físicos beneficiarios del ISFAS podrán solicitar ser admitidos en dichos centros como no beneficiarios del sistema de la Seguridad Social. La solicitud se hará dirigiéndose a la Dirección de los mencionados establecimientos, adjuntando el programa individual de recuperación (PIR), expedidos por los centros-bases de minusválidos.

— Por la Sociedad Cooperativa de Viviendas INTERAR se van a construir 88 viviendas en la zona de Canillas (Residencia Guadalupe) para personal militar y civil de los tres ejércitos.

Cuantas personas estén interesadas en la adquisición de alguna de estas viviendas pueden dirigirse directamente a la citada Sociedad Cooperativa, sita en la calle Núñez de Balboa, 114, teléfono 411 17 50.

- La agencia de Seguros Calvo y Garrido, en nombre del Banco Vitalicio de España, ha presentado una oferta de Seguro de Accidentes elaborado para el personal de la Armada.

Para información previa sobre condiciones económicas de este seguro y demás detalles, el personal interesado puede dirigirse a la Acción Social de la Jurisdicción Central, sita en la segunda planta del edificio nuevo del Cuartel General de la Armada, donde se les facilitará dicha información.

- Se ha creado, con carácter anual, a instancias de los Ministerios de Defensa y Educación y Ciencia, el premio *Defensa-Universidad*, con la finalidad de recompensar y estimular la realización de trabajos de investigación, tesis doctorales y tesinas de licenciatura, civiles y militares, relativos a aspectos específicos de la defensa nacional o de las Fuerzas Armadas.

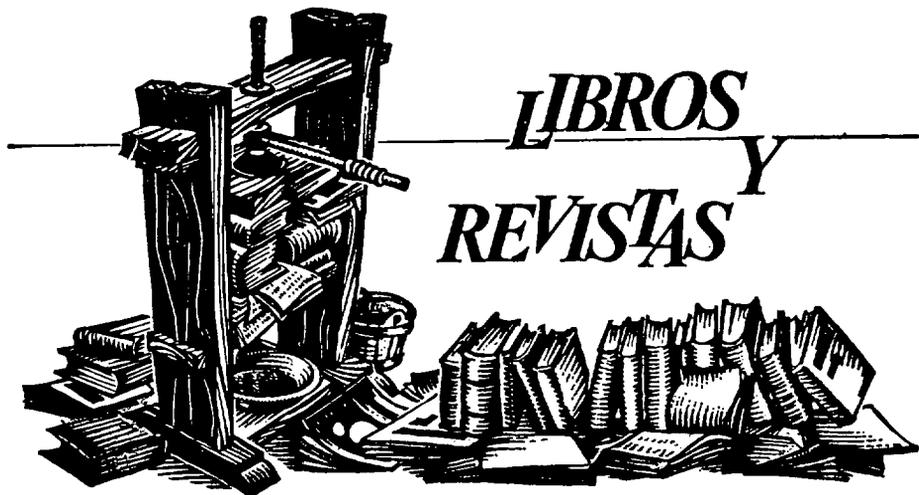
La dotación del premio será de 500.000 pesetas y los candidatos deberán ser españoles y presentarán sus trabajos en la Dirección General de Relaciones Informativas y Sociales de la Defensa, por sextuplicado y acompañado de un currículum, del autor o autores y, en su caso, de una certificación expedida por la autoridad académica u organismo bajo cuyos auspicios o dependencia se haya elaborado, en la que se hará constar la fecha de terminación del trabajo.

- El Servicio de Publicaciones del E. M. E. ha convocado el premio *ADALID 1984*, dotado con 250.000 pesetas, al mejor libro inédito sobre estrategia militar española. Los trabajos tendrán una extensión entre 150 y 300 folios mecanografiados a doble espacio y por una cara, con un margen de cuatro centímetros, y serán enviados antes del 15 de marzo de 1985 al Servicio de Publicaciones del E. M. E., calle de Alcalá, 18, cuarto, Madrid-14, haciendo constar en la primera página del trabajo el nombre del autor y añadiendo en sobre aparte sus datos personales, profesionales y culturales.

El premio se dará a conocer el *Día de las F. A. S. 1985*, reservándose el Servicio de Publicaciones durante seis meses el derecho de publicación de los trabajos recibidos, formalizándose el oportuno contrato de edición de acuerdo con la Ley del Libro vigente.

El general Munilla Gómez, con la obra titulada *Introducción a la estrategia militar española*, ha sido el ganador del premio *ADALID 1983*.





# LIBROS Y REVISTAS

## LIBROS

DE SALAS LOPEZ, Fernando: **La utopía de la paz y el terror de la guerra.**—Colección ALADID (Biblioteca de Pensamiento Militar). Servicio de Publicaciones del EME. Madrid, 1983; 280 págs.

Uno de los grandes problemas de la Humanidad, en todos los tiempos, ha sido el de la paz y la guerra. En estos momentos este problema constituye el primero, el principal y el más grave con el que todos nos enfrentamos y a todos nos afecta.

Para hacer cara a este gran tema es preciso enfocarlo con rigor, con serenidad, con racionalidad, con profundo conocimiento de causa y, sobre todo, con honestidad exenta de manipulaciones, de espúeos intereses o bastardos prejuicios. Este libro, producto de la laboriosa y bien cortada pluma del coronel De Salas López goza, con perfecto equilibrio, de todas esas cualidades.

Desde el capítulo primero del libro, titulado: *La guerra. Definiciones y conceptos*, hasta el último, cuyo título es: *La paz: un desafío para los seres humanos*, el afortunado lector va recorriendo un camino lleno de interesantes sugerencias (¿Se puede erradicar la guerra?), de formativas enseñanzas, (Prepararse para la guerra), de ilusionadas perspectivas (Prepararse para la paz) y de realidades operantes (Situación en el mundo actual). Y como remate final de este bien estructurado y fundamentado proceso informativo, intelectual e intelectual, un armónico manojito de claras ideas sobre la paz y

la guerra de cara al futuro bajo el rótulo de *Reflexión final*, que termina con estos párrafos:

*El Papa Juan Pablo II, en su mensaje anual de la paz, el 21 de diciembre de 1981, dijo que todos los pueblos deben esforzarse por evitar la guerra; pero que tienen el derecho y el deber de proteger su existencia y su libertad contra una agresión injusta. // Demasiadas aberturas por donde pueden penetrar los jinetes de la guerra en el campo pacifista. // Mientras el pugilato y la tensión continúan, las gentes de este mundo, cada día más pequeño e interdependentista, están preocupadas, temerosas y con deseo de esperanza. // Oscilan entre esas dos coordenadas representadas por la «Utopía de la paz y el terror de la guerra».*

Es muy posible, es seguro, que para algunos lectores, ciertos enfoques de temas tan debatidos como el pacifismo, la guerra y la religión, los ecologistas, la defensa civil no violenta, el armamentismo... que el autor aborda sin concesiones a la prudente evasión, no coincidan con sus convicciones, por más o por menos; pero es igualmente seguro que todos encontrarán en el tratamiento de estos y otros temas, la precisa información y la autorizada reflexión.

Nos encontramos, pues, ante un libro actual, de profundo contenido y que está llamado a prestar, en estos momentos, un gran servicio a la opinión pública española, tan baqueteada y tan desorientada en este gran tema, siempre vivo y siempre preocupante de la paz y la guerra.

J. S. A.



GRETTON, Peter, sir: **El Factor Olvidado. (La Marina británica y la guerra civil española).**—Editorial San Martín. Madrid, 1984; 500 págs.

*El Factor Olvidado* es, ante todo y sobre todo, un punto de vista británico de la influencia del poder naval en la última guerra civil española, y un minucioso relato del papel desempeñado por los buques de la Royal Navy en ella, en sus funciones de vigilancia, protección al tráfico marítimo, control y evacuación de súbditos británicos o refugiados españoles en puertos de uno y otro bando, pero sobre todo en los que quedaron en poder del gobierno del Frente Popular. Con la indudable buena fe de que hace gala su autor, es un libro escrito por un inglés para ingleses, aunque curiosamente su primera edición se publique en versión española, y contempla también admirablemente la acción de la política exterior inglesa, con respecto a la olfacción hispana. Ya su autor, en su prefacio, se lamenta: *Yacen en el olvido las trascendentales actividades de la Marina real británica en torno*

a las costas españolas durante casi tres años de guerra. Es legítimo, por tanto, su empeño en resucitarlas, evocarlas y valorarlas a través de las páginas de este estudio.

Sir Peter Gretton, almirante de la Marina real británica en situación de reserva, buen conocedor de lo español y de los españoles, apasionado en los avatares de la guerra naval española, cuyas connotaciones vivió de cerca y a la que considera única (ya que, además de las operaciones correspondientes a las Marinas de uno y otro bando confluyeron muy distintas circunstancias) basa su libro precisamente en ese factor olvidado, aunque decisivo, de la campaña naval, que justifica por adelantado su detallado tratamiento, dada su importancia nacional e internacional. Partiendo de la base de que existiendo tanta bibliografía inglesa sobre la guerra civil española, la evaluación del papel importantísimo desempeñado en la mar por las fuerzas navales españolas en la determinación del conflicto, no haya merecido la atención de los historiadores, expone su planteamiento en cuatro amplias premisas: La guerra en el mar entre las dos Marinas españolas; la intervención alemana y rusa en el conflicto; la labor del Comité de No Intervención en Londres —precisamente en aras de impedir dichas participaciones foráneas— y el resultado de la Conferencia de Nyón en 1937, que intentó ir más allá de las tareas de un Comité de No Intervención, desbordado en muchos de sus condicionantes sustanciales. Naturalmente, a Gretton, su autoría y condición inglesa le faculta —y es razonable— el enriquecimiento del tema, adentrándose en detalles sobre la política del gobierno británico en sus planteamientos exteriores y la ardua labor, a veces dramática, de la Marina real y la Marina mercante británica que con frecuencia actuaron en circunstancias extraordinariamente difíciles y graves riesgos propios de la guerra.

¿Ha logrado *El Factor Olvidado* ese cuádruple objetivo que deviene del estudio de sus páginas? Entendemos sinceramente que sí. En cualquiera de los aspectos a los que se contrae, Gretton testimonia con precisa fiabilidad, pero tiene también que mantener un difícil ejercicio de clarificación en los aspectos de la política exterior británica en relación con el conflicto, y así, mientras condensa una buena sintetización de la guerra española en el mar *químicamente pura*, contempla el estado de las relaciones anglo-italianas y su efecto en la política estratégica británica, la estrecha colaboración franco-británica vísperas de la Conferencia de Nyón y el análisis correcto de las dificultades del Comité de No Intervención, y los condicionantes de las propuestas de Nyón... Pero, entretanto, la flota nacional de superficie, reforzada con nuevos buques y con la moral en muy alto tono, iba consiguiendo mayores éxitos e impidiendo de forma rotunda los contrabandos de armas o pertrechos a la cada vez más reducida parcela del litoral republicano. La Marina de la República había perdido la supremacía por falta de

mando capaz y suficientemente informado desde el punto de vista estratégico y estaba a punto de perder la guerra. Gretton pormenoriza también todos estos detalles en los capítulos finales de su obra en que vuelve a recobrar el hilo conductor de la acción naval española hasta el término de la contienda.

Si es difícil sustraerse al apasionamiento y subjetividad en los temas relativos a la guerra española, hay que reconocer tal mérito en el almirante sir Peter, Gretton, que ha tratado un tema tan polémico con serenidad, objetividad y acierto. No es, naturalmente, la primera obra que sobre aspectos navales de la guerra de España se escribe, ni será seguramente la última. Pero sí puede ser calificada de antemano entre las más documentadas, brillantes, decisivas y honestas.

J. C. P.



REVEL, Jean-François: **Cómo terminan las democracias.**—Planeta (Colección «La sociedad económica»). Barcelona, 1984; 358 págs.

Jean François Revel, editorialista político de gran alcance y cuyos libros anteriores como *La tentación totalitaria* o *La nueva censura*, alcanzaron resonantes éxitos editoriales, ofrece ahora su última —y, desde luego, su más importante obra—, *Cómo terminan las democracias*, que lleva innumerables semanas en la lista de los best-sellers europeos, y que en su edición española, lanzada por Planeta, está batiendo también un récord de ventas. Y es que el libro, combativo, sagaz, brillante y dotado de una gran fuerza expresiva, constituye un serio y riguroso análisis de los regímenes totalitarios —sobre todo, el del soviético— que el autor conoce a fondo y del que habla con una claridad purificadora.

Es, por tanto, un libro verdaderamente importante, en el que se encara valientemente un tema que también lo es, y que no es otro que el peligro que entraña para la democracia y para Occidente el totalitarismo expansionista de la Rusia soviética. De aquí que Revel sostenga en su ensayo que la democracia —en el término ambiguo del concepto— esté menos amenazada que nunca en el interior y mucho más que nunca desde el exterior. Y explica las razones al apuntar que el fenómeno fundamental de la democracia es la incomprensión del totalitarismo en general y particularmente del totalitarismo comunista. La democracia, bien a pesar suyo, pone en bandeja a sus detractores la fórmula ideal para el ataque; porque un rechace frontal a las infiltraciones *desde dentro* sin faltar a las reglas establecidas en el juego democrático es casi imposible. Como afirma Revel, la lucha se desarrollaría en una gran desigualdad de condiciones. En algunas democracias, los comunistas tienen representación parlamentaria, a la que han llegado por la

democrática vía de las urnas, forman parte de corporaciones públicas, disponen de sus propios órganos de opinión, y su partido tiene un reconocimiento legal. En su contrapartida, en un régimen totalitario, ningún ciudadano puede crear un partido pro-capitalista o de derechas, ni presentar candidatos a las elecciones o tener periódicos que aireen sus opiniones, y muchísimo menos conquistar escaños parlamentarios. De aquí la servidumbre de la democracia, aunque de ella también devenga su saludable aire de libertad.

La revisión que de todos estos condicionantes hace Revel es exhaustiva y en cualquier caso trágicamente luminosa y esclarecedora, con aportación de testimonios irrefutablemente demostrados por una buena parte de la historia contemporánea y por la totalidad de la historia reciente. No se trata de una obra polémica, sino de un ensayo documentado, bien concebido, en el que se retrata minuciosamente el fenómeno de la expansión comunista y sus actuales consecuencias. Y, sobre todo, es un relato clarificador. Como ha escrito Jean Laloy en *Le Figaro: A través de toda clase de ramificaciones, el régimen leninista actúa en el interior de las sociedades democráticas, sociedades abiertas por naturaleza, de las cuales espera y prepara la destrucción. Estas, por el contrario, no tienen ningún acceso ni a la opinión ni a las redes de influencia, ni a las realidades de las desgracias situadas bajo la cobertura bolchevista. Al leer a Revel se tiembla por las democracias occidentales.*

J. C. P.



SANTAMARIA, Ramiro: **Ifni-Sahara. La guerra ignorada.**—Ediciones Dirsá. Madrid, 1984; 375 págs.

*Ifni-Sahara. La guerra ignorada* constituye, por muchos conceptos, una obra excepcional. En primer lugar, se trata de la obra póstuma de un gran escritor combatiente y periodista, fallecido hace un año, y cuya biografía, en pocas palabras, apunta muy lejos. Afiliado a Falange Española de las JONS, melillense, diplomado en la Escuela Oficial de Periodismo (1951), corresponsal en el norte de África, cronista de guerra en el África occidental, director de los periódicos *Diario de África* y *Marruecos* y de la revista *África*, legionario de honor y un largo etcétera. En segundo término, se trata del primer y único libro publicado sobre un trozo vivo y fundamental de nuestra historia reciente, que, no se sabe por qué, ha permanecido hasta ahora en silencio. Se trata, pues, de una verdadera primicia histórica.

Y, en tercer lugar, por haber sido escrito en los mismos frentes de combate, siendo el autor al mismo tiempo protagonista y testigo personal de lo que cuenta.

Santamaría toma el hilo de la historia de la *Guerra Ignorada* —el conflic-

to Ifni-Sahara— en el momento en que se producen los primeros síntomas de la posibilidad de un ataque marroquí a Ifni, en los primeros meses del año 1957, y a partir de entonces, jugando con acertado equilibrio con el pasado y el presente, que él nos va describiendo, va tejiendo toda la trama de la pequeña y gran historia de lo ocurrido en la *Zona de Operaciones* a lo largo de los meses que duró el conflicto. Y a lo largo del relato, ameno, documentado y, en ocasiones, sorprendente e incluso apasionante, van desfilando los grandes y pequeños personajes protagonistas, directa o indirectamente, de los hechos: el laureado general Zamalloa, defensor y vencedor; el comandante Ben Mamú, jefe de las bandas atacantes del famoso *Ejército de Liberación*, agresor y vencido; el almirante Nieto Antúnez, comandante general de la Flota que operó en aquellas aguas..., y tantos otros.

El libro viene ilustrado con numerosas fotografías y mapas correspondientes a las operaciones desarrolladas en la campaña Ifni-Sahara y que contribuyen a la mejor comprensión de lo narrado en el texto.

Entre las muchas cualidades positivas del libro destaca una que se da muy raras veces en este tipo de narraciones históricas: la ambientación. A lo largo y a lo ancho de las páginas de la obra se percibe la *presencia* del desierto, la *decisión* de los legionarios, el *compañerismo* de las tropas y ese *sabor de España* que aparece siempre que hay que jugarse algo, o hay que jugárselo todo, cuando hay que defender lo que es nuestro.

El afortunado lector encontrará en este relato, tan veraz como apasionado, de la *Guerra Ignorada* una fresca, abundante y atractiva fuente de información sobre uno de los pequeños-grandes episodios de nuestra más reciente historia.



J. S. A.

*El ordenador personal.* Guía sobre microinformática. Guía 83/84.— Editorial SGEM. Alcobendas (Madrid). 192 págs.

Se trata de una guía compuesta por unas fichas con los datos más relevantes que caracterizan a los sistemas tratados, así como precio, descripción, aplicaciones y todos los datos necesarios para una buena información antes de la compra. Entre éstos están la ficha técnica de la unidad central (tipo de microprocesador, frecuencia del reloj, memoria ROM, PROM, EPROM, RAM), datos sobre las entradas y salidas (periféricas de comunicación), tipo de teclado, características del monitor, si lo lleva incorporado (lo mis-

mo ocurre con el teclado) y puertas para otros como moden o raton. También se ofrecen las posibilidades de almacenamiento (cassette o floppy-disk) que permite el ordenador y las interfases de que dispone. Figuran, asimismo, en las fichas el *software* propio del equipo (lenguaje, sistema operativo y otros) y otros datos de interés, como son la documentación (manuals), la garantía y el servicio post-venta. Las extensiones que se pueden adaptar al ordenador (memoria, interfases, periféricos y programas) completan la lista de elementos que sin duda son imprescindibles para una buena elección de un ordenador.

Aparte, se ofrece una lista, muy completa y documentada, de calculadoras de bolsillo programables (a partir de cierto nivel) y de

impresoras y monitores, así como reseñas sobre soportes de información y sobre *software* (programas).

Una de las mayores ventajas de esta guía eminentemente práctica consiste en las explicaciones técnicas que aparecen antes de las fichas, pues, sin entrar en demasiadas profundidades, se ofrece un valioso criterio y unas nociones necesarias y suficientes para una compra inteligente y adaptada a las necesidades del usuario, hecho que frecuentemente no ocurre.

Hemos de agradecer también a los lectores la información gráfica que aparece en los ficheros, con fotos sobre cada sistema o aparato, que completa la información.

En el Editorial que abre la revista, su director, Víctor Manuel Díaz Díaz, relata las peripecias de la creación de la guía, cuyo verdadero protagonista es Jaime Díez Medrano, quien alecciona al lector sobre la estrategia, la táctica y la logística adecuada en cada caso y para cada necesidad. Un número extraordinario de la revista *El ordenador personal*, lleno de utilidad y de enseñanzas.

J. S. A.

VILLAR, Roger (Captain R. N.): *Merchants Ships at War. The Falkland Experience*.—Conway Maritime Press and Lloyd's of London Press. Londres, 1984.

El autor ofrece un detallado estudio sobre los buques mercantes movilizad<sup>os</sup> en 1982 en la guerra de las Malvinas. El capitán de navío Villar analiza uno de los aspectos más importantes de toda la campaña: la requisita, conversión y despliegue de una flota, con gran variedad de tipos, de cerca de 50 buques mercantes —sus tamaños iban desde las 67.000 toneladas del *Queen Elizabeth 2*, a las 700 de algunos remolcadores—. Sin embargo, ninguno estuvo en acondicionamiento más de dieciséis días y muchos pudieron hacerse a la mar después de dos a cuatro días de trabajo. En el Atlántico sur superaban en número a sus buques de escolta y a veces era difícil distinguir unos de otros; pero, a pesar de haber sido empleados en zona de combate, sólo se perdió uno: el *Atlantic Conveyor*, el prime-

ro de los cuatro ingeniosamente convertido en transporte de aviones.

En el libro se explican los detalles de estas modificaciones y las diversas misiones llevadas a cabo en la guerra. Ilustrado con numerosas fotografías, que lo dicen todo, muchas de las cuales tomadas por las mismas tripulaciones de la Marina Mercante. En los apéndices aparece la lista de todos los buques mercantes y de la flota auxiliar de la Marina que participaron en la operación, así como las fechas, lugares y naturaleza del trabajo de conversión llevado a cabo, así como un resumen de sus actividades en la guerra.

Tanto como indicador para el futuro papel de los buques de guerra y mercantes como informe objetivo de las duras lecciones aprendidas, este libro merece la lectura por parte de todo político, armador, analista de Defensa u hombre de leyes preocupados por la seguridad marítima de su país.

Es de destacar, al respecto, el comentario del almirante jefe de la Escuela Británica:

*Sin los buques mercantes empleados, la operación no hubiera podido llevarse a cabo, y yo espero que este mensaje sea entendido con claridad...*

Almirante sir John Fieldhouse.

J. B. N.

DI FRANCO, F.: *Previsión del tiempo mirando al cielo*.—Editorial Juventud, 1984; 144 págs.

Estamos ante un interesante libro, en el que de una forma sencilla y clara, al alcance de todas las mentalidades, se describen y analizan los más complicados fenómenos de la Naturaleza, y que une al deleite de su lectura la inestimable utilidad de su enseñanza. Porque nunca como hoy el tiempo meteorológico ha condicionado tanto la vida del hombre. De aquí que un pronóstico acertado permite ahorrar tiempo y dinero, y, sobre todo, programar adecuadamente una serie de actividades que dependen de las condiciones atmosféricas.

El principal acierto de este libro es ofrecer al lector unos conocimientos específicos que

le permitan predecir el tiempo y le capaciten para interpretar el significado de las nubes según su configuración. El aspecto del cielo, si no se observa un criterio adecuado, poco podrá decirnos respecto a la evolución del tiempo atmosférico en las próximas horas. Con este libro no es que se vaya a lograr un método infalible de consulta, pero sí, desde luego, ayuda a esclarecer una mejor comprensión de la fenomenología atmosférica.

Pero si el texto ya de por sí es ameno y sugestivo, está auténticamente enriquecido por una serie de ilustraciones —bellísimas fotografías, láminas y gráficos a todo color— que constituyen un auténtico regalo visual.

Buen acierto, pues, de la Editorial Juventud con la edición de este estudio, que cuenta con un documentado prólogo de Mariano Medina, doctor en Ciencias Físicas y meteorólogo, y popular *hombre del tiempo* de los programas de Televisión Española.

J. R.

GONZALEZ ECHEGARAY, Rafael: *Escala en Vigo*.—Mutua Montañesa de Seguros. Santander, 1984; 72 págs.

Con el estilo ameno y brillante al que nos tiene acostumbrados, sin que por ello desmerezca su rigor histórico, Rafael González Echegaray, tan conocido de los lectores de esta REVISTA, correspondiente de la Historia y uno de los escritores marítimos de más acendrada vocación y bien cortada pluma, nos ofrece en esta *Escala en Vigo* un conseguido relato de un episodio poco conocido en los fastos navales de nuestra historia: la estancia en Vigo, hace ochenta años, de la escuadra rusa del mar Báltico, que tras dar la vuelta al mundo en doscientos días, sucumbiría trágicamente en la batalla naval del estrecho de Tsushima.

Como dice Echegaray, la ciudad marinera de Vigo les tomaría en pocas horas afecto y simpatía, y después de la trágica noticia quedaría consternada, porque la hospitalidad española, en este caso como en tantos otros, se hizo bien patente en vísperas de la dramática jornada de 1904.

El libro, muy primorosamente editado por

la Mutua Montañesa de Seguros de Santander, y con abundancia de buenas fotografías, recoge la crónica apretada de los seis días en que permaneció la escuadra rusa en Vigo, y es un exponente vivo y bien contado de la hidalguía romántica de los marinos de la época.

J. R.

*Reglamento de Pesca y Navegación de 1763*.—Servicio de Publicaciones del ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Edición facsímil. 1983; 238 págs.

La pesca —por razones de todos conocidas—, dificultades de caladeros, cortapisas comunitarias, exigencias convencionales, etc., viene siendo uno de los sectores de producción más sufridos y maltratados de la economía española. Leyes, decretos, o simples resoluciones administrativas tratan en todo momento atemperar las necesidades del sector a la incierta perspectiva de cada día. Mucho es lo que se consigue, pero bastante también lo que queda por lograr, porque el problema desgraciadamente no es sólo de legislación.

Como un reflejo de mejores tiempos y un auténtico alarde editorial, el Servicio de Publicaciones del ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha reproducido en facsímil el Reglamento de Pesca y Navegación, de 27 de agosto de 1763, obtenido de un viejo libro, algunas de cuyas páginas se han perdido y constituye un Reglamento muy completo que afectaba a buena parte del litoral catalán, y que, suscrito en 1763, se sitúa históricamente en el reinado de Carlos III, en el que hay que destacar el tratamiento que se le da a las cuestiones pesqueras, habida cuenta del carácter de *despotismo ilustrado* que este monarca imprimió a su reinado.

Para los profesionales de la pesca, e incluso para quienes no lo son, resultará curiosa la regulación y apreciación que se hace ya en aquel entonces de algunas de las artes, en que hoy —casi cuatro siglos después— se sigue en la duda sobre la conveniencia de su utilización.

Libro curioso, y excelente reliquia exhu-

mada por la Dirección General de Ordenación Pesquera, con la antedicha colaboración del Servicio de Publicaciones de Agricultura, Pesca y Alimentación.

J. R.

## PSICOLOGIA

STOKVIS, Bertold, y WIESENHÜTTER, Eckart H.: *Técnicas relajadoras y de sugestión*.—Editorial Herder. Barcelona, 1983; 457 páginas.

Es ésta la cuarta edición de un serio trabajo introductorio a la psicoterapia basada fundamentalmente en la Praxis; su orientación, aunque psicosomática, no es precisamente psicoanalítica. Los autores, con larga experiencia didáctica y clínica en Universidades holandesas, alemanas y austríacas, describen una serie de métodos de autosugestión, relajación y ejercitación encaminados a rehabilitar a los afectados por ciertas anomalías, como pueden ser estados espásticos o convulsivos, trastornos del lenguaje o del sueño, molestias neurasténicas y alteraciones circulatorias, digestivas, respiratorias o genitourinarias.

Aunque los autores creen en las virtudes terapéuticas de la relajación y la sugestión, en modo alguno las califican como panaceas ni siquiera como remedios infalibles para aquellas anomalías. El éxito está condicionado por el carácter de la dolencia, por la personalidad del paciente y también por las cualidades del médico.

Repetidamente se subraya en estas páginas la necesidad de que el paciente acepte su propia responsabilidad respecto de sus sufrimientos. Si él no quiere, será imposible el éxito. Su curación es una tarea en la que su resolución prevalece sobre el papel desempeñado por el mismo terapeuta, si bien sea indispensable que entre ambos se produzca una resonancia afectiva.

X.

CONTAMINE, Philippe: *La guerra en la Edad Media*.—Editorial La-

bor, S. A. Barcelona, 1984; 476 págs.

Traducidos al español del francés los volúmenes que componen la colección *Nueva Clío. La Historia y sus problemas*, es, sin duda, éste de *La guerra en la Edad Media*, el número 24, uno de los más interesantes de la colección, ya que si bien esta época, la Edad Media, ha sido objeto de profundos estudios, no lo ha sido tanto en el aspecto castrense.

Precedido de una *Introducción*, comprende el libro tres partes: la primera, *Estado de nuestros conocimientos. Caracteres generales de la Historia Militar Medieval*, estudia desde los bárbaros (siglos v al x), hasta finales del siglo xv, con la aparición de los ejércitos permanentes. La segunda parte la dedica al armamento en general, arte militar y a la guerra en sus varios aspectos, y, la tercera, nos ofrece una *Orientación bibliográfica y documental* extensa y minuciosa. Digamos que el estudio, hecho dentro de ciertos límites geográficos, se refiere sólo a Francia, Inglaterra, Alemania, Italia y la Península Ibérica, omite también todo lo referente a la guerra marítima; pese a esto, el tema es extenso, que el autor expone de forma clara y concisa en ocasiones, pero que hacen del libro una obra útil y necesaria para el conocimiento de este aspecto militar en la Edad Media.

F.

DEMERLIAC, J. G., y MEIRAT, J.: *Hannon et l'Empire punique*.—Société d'Édition *Les Belles Lettres*. París, 1983; 367 págs.

Precedido de un prólogo de los autores, comprende el libro nueve capítulos, en los que estudia exhaustivamente el imperio cartaginés, consecuencia de la expansión fenicia, desde sus orígenes, organización económica, militar, marítima, etc., deteniéndose muy especialmente en el periplo de Hannon, sobre los años 470-460 a. de J. C., que investigan a fondo, aprovechando cuantos datos geográficos, históricos e incluso lingüísticos a él se refieren. Siguen a éstos, cuantro apéndices, dedicados los tres primeros a la navegación fenicia, elementos y posibilidad del empleo

del compás por éstos; el cuarto se refiere a la utilización de las transmisiones ópticas a grandes distancias por los cartagineses.

Completan el volumen, además de una nota de agradecimiento a sus colaboradores, una extensa bibliografía y buen número de ilustraciones y mapas, todo ello hace del libro una obra muy interesante y documentada sobre la vida y vicisitudes de un pueblo mal conocido y, en gran parte, olvidado.

F. G.

AGUADO SANCHEZ, Francisco (coronel de la Guardia Civil): *Historia*.—Revista de Estudios Históricos de la Guardia Civil (I y II). Números 29 y 31 (1983-84).

La revista de Estudios Históricos de la Guardia Civil está publicando una monogra-

fía sobre el terrorismo etarra, admirable, por su profundidad, su ecuanimidad y su precisión.

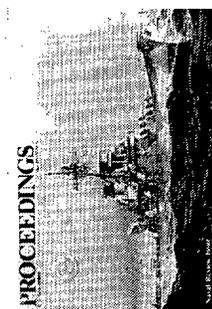
Debe ser difícil para un coronel de la benemérita institución, la más castigada por las bandas ETA, poder escribir sobre la historia tan negra con la frialdad del historiador imparcial.

El coronel Aguado, en el primero de los artículos comienza explicándonos los orígenes del nacionalismo y del separatismo vasco, la guerra civil, el exilio, el nacimiento de ETA con su vinculación original a ciertos sectores del clero vasco y finaliza con la I Asamblea de dicha organización. En el segundo abarca el período que va desde la II a la VI Asamblea.

Esperamos que en el próximo número de la prestigiosa revista complete su monografía.

J. B. N.

## REVISTAS

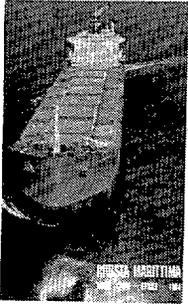


### PROCEEDINGS. Mayo de 1984.

SUMARIO: Prefacio, comentarios y discusiones. Operaciones navales U. S. en 1983. La Marine Corps en 1983. U. S. Guardacostas en 1983. U. S. Marina Mercante en 1983. Desarrollo de la Aeronáutica U. S. y de los misiles en 1983. Duria en el mar: Los marines en Granada. El equipo Marina y marines en el Líbano. *Tomahawk*. Alargando la flota hasta 1990. El papel de los U. S. Marines en la defensa de Noruega. Submarinos america-

nos. Como puede observarse después de la lectura del sumario, en esta revista existen una serie de artículos sumamente interesantes, pues en los primeros de ellos se trata de realizar una especie de resumen de los adelantos alcanzados por la Marina americana, en la propia Marina, en la Infantería de Marina, en la Aeronáutica, en los submarinos y en los misiles durante el año 1983. En cuanto a las actuaciones de la Marinas, se destaca en este número: El desembarco en la isla de Granada, un ejercicio de la Infantería de Marina en el norte de Noruega en condiciones de gran dureza climática y, por último, la actuación de la Marina y de la Infantería de Marina en la guerra del Líbano.

Entre los artículos es de destacar el correspondiente al misil *Tomahawk*, con el que piensan armar no sólo los barcos de superficie, especialmente el acorazado *New Jersey*, sino también los submarinos atómicos tácticos. El *Tomahawk* es un misil superficie-superficie. Es de hacer notar las magníficas ilustraciones gráficas de todos los artículos.



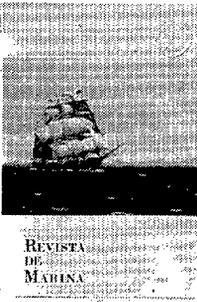
### RIVISTA MARITTIMA. Abril de 1984.

SUMARIO: Desde Brezhnev hasta Andropov y Chernienko: El poder en la URSS. La *no beligerancia italiana* y el bloqueo anglo-francés. Del Báltico al mar Negro. Las Marinas militares del Pacto de Varsovia. *SOS Princesa Mafalda*. Seguridad en la mar, un problema de prevención. El buque de transporte y desembarco.

En el primer artículo se hace un resumen de la situación política después de la muerte de Brezhnev, así como la fuerza del Partido y el carácter conservador que caracteriza a la política soviética en estos últimos años.

La *no beligerancia italiana* en los primeros años de la segunda guerra mundial y las medidas de control impuestas por la Gran Bretaña y Francia a Italia condujo a este país a una situación muy difícil, constituyendo uno de los factores para decidirlos a entrar en la guerra.

Las Marinas militares del Pacto de Varsovia estudia el desarrollo de las Marinas de cada uno de los Estados miembros, así como del papel que puede jugar cada una en caso de conflicto; éste no es muy grande, pero evitará a la URSS la vigilancia de costa y la limpieza de minas de sus aguas, lo cual no deja de ser una buena ayuda.



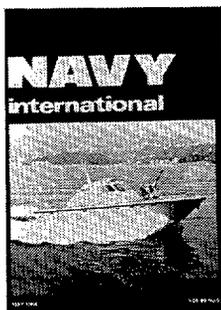
### CHILE. REVISTA DE MARINA. Marzo-abril de 1984.

SUMARIO: Comisión permanente del Pacífico. Evolución del pensamiento estratégico naval. Nuestra Marina Mercante. ¿Son gravitantes los submarinos? El expansionismo ruso, una constante histórica. Importancia geoestratégica de la Antártida. Armada. Tradición o progreso. Estado de la industria nuclear. Nuestro potencial humano en la ingeniería. Desarrollo comercial en el puerto de Valparaíso (1828-1837). La ética en la educación naval. El deporte y la recreación.

De todos los artículos citados es de destacar el que lleva el título de *¿Son gravitantes los submarinos?*, título para nosotros un tanto extraño, pero que de hecho se pregunta si son importantes los submarinos en la guerra moderna. Comienza realizando un ligero análisis, pero bien expues-

to, de las acciones de los submarinos ingleses y argentinos en la guerra de las Malvinas, resaltando la del submarino inglés atómico *Conqueror* en el hundimiento del crucero *General Belgrano*, que, según dice, iba protegido por dos destructores modernos antisubmarinos armados con *Exocet*. También dice que operaba por aquellas aguas el del mismo tipo *Onix*. Por parte argentina, relata las acciones de los argentinos, que ayudaron al abastecimiento de los aislados en las Malvinas y en pequeños desembarcos, pero duda de que fueran bien empleados. Termina afirmando que las armas navales más importantes, más universales y más efectivas son los submarinos y la aviación.

Otro artículo interesante y bien expuesto es el titulado *Importancia geoestratégica de la Antártida*. En él se expone con gran claridad, aunque con un poco de fantasía, la importancia de este nuevo continente austral en la estrategia moderna global.



#### NAVY INTERNATIONAL. Mayo de 1984.

SUMARIO: Marina brasileña. La remodelación de la fragata libia *Tassawari*. Posibilidades del MCM soviético. Control de averías. Marina paquistaní. Marina guardacostas de los Estados Unidos. El papel de la Infantería de Marina inglesa. Exposición naval italiana. Cazaminas aéreos. Revista estratégica.

Todos los artículos son dignos de estudio debido especialmente a su actualidad y variedad de temas, bien escogidos y especializados; pero entre todos es de destacar la de la Exposición de la industria de defensa italiana, pues en ella se hace una presentación de la producción bélica naval verdaderamente notable, tocando temas tales como el de los astilleros, sistemas de armas, electrónica, propulsión, aviación naval y helicópteros, terminando con una lista de establecimientos industriales navales italianos verdaderamente impresionantes.



#### JANE'S DEFENCE WEEKLY. Abril de 1984.

SUMARIO: Las noticias semanales. Los submarinos nucleares que ya no navegan. La Inteligencia soviética. Notas destacadas. Defensas electrónicas. Nuevos desarrollos. Industrias.

Entre las notas destacadas (Features) es de señalar la que se refiere a la Fuerza francesa de despliegue rápido, llamada por ellos *Force de Action Rapide* (FAR) destinada a hacer notar la presencia francesa en cualquier lugar del mundo de su influencia.

Principalmente está concebida para jugar un papel importante en Europa, pero no son de desdeñar otros teatros, principalmente el africano y posiblemente el del Próximo Oriente; ejemplo de ello han sido sus acciones en el Líbano y en el Chad. La FAR está formada por cinco Divisiones, de las cuales tres son ya operacionales. Las ya existentes son: Uno de paracaidistas, de Infantería de Marina y Alpina. Una División ligera acorazada, además de una División Aérea Móvil. También ha sido creada una División logística móvil y flexible, en total, unos 47.000 hombres; fuerza muy importante e indudablemente con grandes posibilidades tácticas y políticas, pues la presencia repentina en un país de semejante concentración de fuerza en un punto bien elegido puede representar un efecto psicológico y político considerable.



C.

La revista *NATO's Sixteen Nations*, que goza de un merecido prestigio en el ámbito mundial y que está especializada en temas de la defensa de la Alianza Atlántica, publica en su número del pasado mes de mayo las misiones y objetivos de las distintas Armadas de los países miembros de la OTAN, a través de las autorizadas opiniones de sus respectivos jefes de Estado Mayor. Los artículos están acompañados de abundante ilustración fotográfica, que los hacen más amenos e interesantes.

Encabeza las declaraciones el almirante norteamericano Wesley McDonald, que estudia *El papel crítico del poder marítimo en la defensa de Europa*, en el que opina que la Alianza Atlántica es a la vez un puente y un obstáculo. Geográficamente separa a sus miembros, pero al mismo tiempo les sirve de vía de comunicación y de intercambio, siempre que esté plenamente controlado. Es este control y su necesidad lo que ahora demuestra el almirante Wesley McDonald, que es el responsable de mantenerlo.

La Marina belga, que como sabemos está especializada en la guerra de minas, expresa a través del vicealmirante A. J. P. Schlim, jefe del Estado Mayor de la Marina, *El combate de minas en el mar del Norte - La línea débil* y expresa la relación directa entre el minado en el mar del Norte y la probabilidad para la OTAN de tener que utilizar las armas nucleares. La Europa-OTAN depende de las vías de comunicaciones del Atlántico y éstas pasan por una extensa zona del relativamente poco profundo mar del Norte; tradicionalmente, los minadores de ataque pueden interrumpir el flujo de refuerzos y abastecimientos, a menos que esto sea previsto por los aliados. ¿Pero tiene la Alianza medios suficientes?

En la *Vigilancia marítima de las fuerzas canadienses*, el vicealmirante J. C. Wood, jefe del Mando Marítimo del Canadá, expresa que existen tres océanos que rodean al Canadá, importante nación mercantil y, por tanto, dependiente en gran medida de las rutas comerciales marítimas. El mantenimiento de su libertad para operar y la protección de estas vías marítimas,

en particular las que enlazan Canadá con Europa a través del Atlántico, es vital para su economía y seguridad. La vigilancia marítima es una parte esencial para conseguir esta seguridad, tanto para Canadá como para la Alianza Atlántica, de la que es miembro fundador.

Dinamarca, país muy cercano a la amenaza y que aporta un importante papel en la defensa a los accesos al Báltico, expone por medio del contralmirante N. F. Lange su opinión sobre *La defensa contra ataques anfibios*, argumentando que mientras Dinamarca preserve su soberanía e integridad, un ataque importante del Pacto de Varsovia a Centroeuropa se vería muy expuesto a un contraataque en su flanco norte. La concentración de grandes fuerzas anfibias del Pacto de Varsovia deberían analizarse también en este contexto. Las fuerzas aliadas están preparadas para enfrentarse a la amenaza, pero mucho dependerá de las decisiones políticas a tiempo para asegurar su alistamiento.

El almirante Yves Leenhardt, de la Marina francesa, expone el *Papel de la Marina francesa en la acción política exterior de la nación* diciendo que Francia, aunque como miembro de la OTAN no participa en la estructura militar aliada, su Marina está encargada y presta para llevar a cabo los objetivos nacionales franceses, que en sus aspectos generales coinciden con los de la Alianza; cuando Francia suscribió el Tratado, se estipuló que, en caso de ataque a uno de los miembros, se considerará como un ataque a todos. Sin embargo, tiene también intereses fuera de la Alianza y la Marina en concreto es su más efectivo instrumento para la política exterior nacional.

El *Papel de la aviación marítima con base en tierra en el combate marítimo* es un artículo en el que el vicealmirante Anscar Bethge, de la Marina alemana, expone con la velocidad y alcance de los nuevos aviones el incremento de la importancia para las Fuerzas Navales de los aviones con base en tierra se hace más evidente. Las lecciones aprendidas de los fracasos durante la segunda guerra mundial apuntan hacia la necesidad de la integración de estos aviones con otras fuerzas disponibles bajo el mando naval. Y al mismo tiempo, la defensa aérea y otras necesidades en zonas en expansión deben ser coordinadas con otros servicios y organizaciones.

Grecia es un país que tiene un problema de defensa marítimo condicionado por sus condicionantes geográficos. El almirante Nikos Pappas comenta que las patrulleras rápidas en aguas cerradas pueden ser asociadas a David contra el Goliat de los pesados buques de superficie, porque equipadas con los modernos sistemas de tiro y armados con misiles, pueden tener mucha autonomía y desarrollar una gran capacidad de ataque. Son especialmente efectivas en aguas cerradas, como las que se encuentran en las costas griegas.

La Marina italiana siempre dispuso de buques concebidos para operar en el mar Mediterráneo. El almirante Vittorio Marrulli examina con detalle

*El combate de submarinos en el Mediterráneo*, en el que expone que la importancia de este mar, que proporciona unas líneas vitales de comunicación con la región sur de la OTAN, y por el cual pasa la mayoría del crudo embarcado desde el Norte de Africa y Oriente Medio, que es transportado hacia el Oeste, no puede ser subestimado. Su control es imperativo para la supervivencia de Europa en caso de que se rompieran las hostilidades, y en tal caso la guerra de submarinos jugaría un papel muy importante en la pugna por su control. El almirante Vittorio Marrulli, jefe del Estado Mayor de la Marina italiana, analiza la amenaza de submarinos de la Unión Soviética, cómo la OTAN debería responder y las ventajas de los submarinos a propulsión nuclear frente a los diesel en un mar que es notorio por sus cambiantes condiciones ambientales.

El almirante J. H. B. Hulshof, de la Marina holandesa, expone *La defensa de las rutas de aproximación en el Atlántico Este*, en el que se dice que la zona Este de este océano es uno de los extremos. El otro es no sólo América, con sus refuerzos y abastecimientos, sino el mundo entero, con sus alimentos, materias primas y otros productos. La visión estratégica de la defensa de las líneas marítimas de comunicación de Europa son analizadas desde un punto de vista amplio. Le otorga a los miembros de la OTAN una responsabilidad bastante pesada y amplia.

Noruega es un país con un importante flanco marítimo cuya defensa es vital para la Alianza; el contralmirante Bjarne M. Grimstvedt, en su colaboración *La defensa costera noruega, buques rápidos en aguas estrechas*. La línea costera noruega, que es enormemente extensa, presenta oportunidades y problemas tanto para un posible atacante como para el defensor. Al mismo tiempo, el gran desarrollo de las fuerzas soviéticas en las proximidades de la península de Kola es un claro indicador de esta amenaza al Norte. Esto plantea un tremendo desafío para la Marina real noruega, que confía en que puede enfrentarse a él, pero sólo dentro del concepto noruego de *defensa total*.

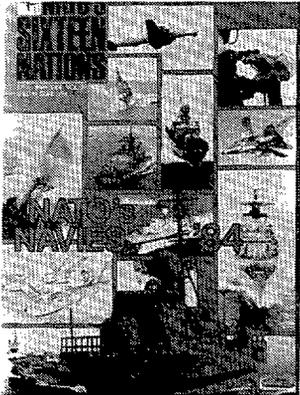
El almirante de la Armada portuguesa Egido de Sousa Leitao expone que, con las Azores, Portugal se encuentra en medio de las líneas vitales de abastecimiento a Europa. Para hecer creíble su defensa, sin embargo, es necesario una actividad en todo su territorio. No contento simplemente con su contribución como un mero asentamiento para una base aliada, Portugal quiere un papel activo en su propia defensa y en la de la alianza, para lo cual necesita un apoyo inicial de la Alianza.

Las opciones y capacidad de la Marina soviética son examinadas por el almirante sir John Fieldhouse, de la Armada británica, diciendo que *el que controla el mar, lo controla todo*. El almirante Fieldhouse piensa que podemos encontrar que esto tiene relación con las opciones de política exterior y estrategia de la URSS, opciones que han venido aumentando en todo el mundo debido al desarrollo de su Marina, bajo el mando del almirante

Gorshkov, asociado a la apreciación lógica de los factores del océano. Esto origina un desafío para la Alianza y no necesariamente en Europa, a la que no debemos olvidar nunca.

El almirante James D. Watkins, jefe de Operaciones de la Armada de los Estados Unidos, opina que en *El grupo de combate centrado en el portaaviones* que los buques pueden ser hundidos y cuanto más valiosos más atractivos son como blanco. La solución alternativa es proporcionarle tanto poder que el precio para intentar hundirlo sea tan alto que se convierta en prohibitivo. El portaaviones de la Marina de los Estados Unidos con su grupo de combate es el eje para el poder naval USA. El almirante D. Watkins da las razones para esta filosofía y muestra sus ventajas.

Nuestro AJEMA, el almirante Salas Cardenal, examina *el concepto estratégico de la Armada Española*, el cual resume en los siguientes términos:



FROM THE CHIEF OF STAFF OF THE SPANISH NAVY

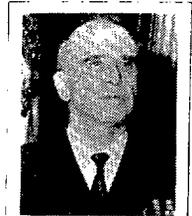
## THE STRATEGIC CONCEPT OF THE SPANISH NAVY

Putting out to divide the Atlantic from the Mediterranean, almost all of Spain's frontiers are washed by the sea. She is dependent on imports that arrive by sea and most of her population lives close to it. Her strategy is therefore largely maritime. In this there are national and allied interests and constraints which mostly overlap and coincide.

**T**he military strategy of every nation must be based on its geographic reality, its resources, its historic tradition and contemporary history, its demography and, of course, its political vitality and will.

Geographically, Spain, together with her islands, should be considered a large archipelago, despite the fact that the majority of her sovereign territory lies within the Iberian Peninsula. Spain's lands are separated and united by the sea and the air. Her coasts account for 83% of her natural boundaries. The geographic reality is such that Spain's maritime interests are

Hydrocarbons and other raw materials that the nation needs reach Spain by sea. More than 92% of the products that Spain exports go by sea. Mercantile port traffic is currently over 220 million tons per year, and indications are that by the end of the decade they will reach 302 million tons per year. The ships which transport this volume of goods approximate a half million gross registered tons. From the sea come some million and a half tons of fresh and frozen fish taken in by our deep-sea and coastal water fleets. More than half of the population is distributed within 50 kilometers of the shoreline and a majority of our



ADMIRAL  
D.G. DE SALAS CARDENAL

analyse the most probable threats in order to forge a strategic plan.

In very general terms, the potential threats to Spain can be separated into two categories: those which could endanger, specifically, part of her sovereign territory, and those which generally affect the western world in which Spain's strategic role is integrated.

*La estrategia militar de toda nación ha de cristalizarse teniendo en cuenta factores tales como la realidad geográfica, los recursos, la tradición histórica e historia contemporánea, la demografía y, desde luego, la vitalidad y voluntad política.*

*Geográficamente, España, con el conjunto de sus islas, debiera ser equiparada a un gran archipiélago, pese a que la mayor parte de su territorio de soberanía radique en la península ibérica. Las tierras de España están separadas y unidas por la mar y el aire. Sus costas alcanzan el 83 por 100 de sus fronteras naturales.*

*La realidad geográfica hace que los intereses marítimos de España se concreten en una extensa zona del Atlántico y otra no menos importante del Mediterráneo occidental, pero con un paso obligado entre ambas, cual es el Estrecho de Gibraltar.*

*Frente al medio millón de kilómetros cuadrados de territorio, las aguas*

españolas doblan en extensión esa superficie y el conjunto de zonas de interés marítimo que ha de custodiar la Armada la triplica con creces.

Por mar llegan a España los hidrocarburos y materias primas que precisa la nación. Por mar discurre más del 90 por 100 de los productos elaborados que España exporta. El tráfico portuario actual de mercancías supera los 200 millones de toneladas anuales y todo parece indicar que al final de la década se habrán alcanzado los 300 millones. Los barcos que transportan este volumen de mercancías rondan el medio millón de T. R. B.

De la mar proviene la pesca fresca y congelada de nuestras flotas de altura y bajura, pesca que ronda el millón y medio de toneladas.

Más de la mitad de la población se distribuye a menos de 50 kilómetros del litoral y gran parte de nuestra industria pesada se asoma prácticamente al mar.

En suma, España, que siempre ha estado ligada al mar en el transcurso de su dilatada historia, sigue dependiendo de ella, por suerte o por desgracia, para subsistir.

La defensa del patrimonio marítimo precisa de una estrategia naval; pero, al pensar en términos de defensa, surge de forma natural una pregunta: ¿Contra qué o contra quién hay que defenderse? Es preciso, por tanto, analizar las amenazas más probables, y así se irá fraguando el pensamiento estratégico.

En términos muy generales, las amenazas potenciales que pesan sobre España se diferencian en dos: las que podrán poner en peligro, de forma particularizada, algún territorio de soberanía y las que afectan de forma generalizada al mundo occidental, en el que España está inequívocamente integrada como un todo.

Para contrarrestar la primera de esas amenazas procede una estrategia de disuasión que se juzga apropiada, aceptable y practicable. En cuanto a la segunda, no queda otra alternativa, por razones obvias, que poner en práctica una estrategia de cooperación con aquellas potencias mediterráneas y atlánticas que coinciden en cuestiones de concepción estratégica referidas al ámbito marítimo.

Contemplando el espacio estratégico que nos rodea resulta evidente que en aguas del archipiélago español o adyacentes a ellas confluyen la mayor parte de las rutas de tráfico marítimo que alimentan a Europa occidental, bien sea por las derrotas oceánicas o por las mediterráneas, obligadas estas últimas a cruzar el Estrecho de Gibraltar.

El Mediterráneo trascendente para España es el occidental, a poniente del canal de Sicilia.

Siendo el Mediterráneo un mar cerrado con numerosos puntos claves terrestres, el control marítimo se hace especialmente favorable para aquellos Estados situados en un estrangulamiento de sus aguas.

El triángulo Alborán-Rosas-Sicilia es muy importante en la estrategia

naval de España. Dentro de él, el archipiélago de las Baleares ocupa una posición central dominante sobre la bifurcación del tráfico marítimo con dirección a los golfos de León y de Génova y, a su vez, una posición de flanco con respecto al Estrecho y al gran tráfico que discurre hacia o desde el fondo del Mediterráneo.

En esta geografía, la disuasión ha de contemplar: dominio relativo del mar, fuerza aérea basada en tierra y dispuesta para actuar con contundencia, y una fuerza de intervención rápida con flexibilidad suficiente para asestar golpes decisivos, empleando una movilidad que forzosamente ha de ser naval.

Las operaciones navales en este teatro se ven claramente influidas por la proyección de la tierra sobre el mar, de tal modo que: las fuerzas navales principales de superficie gozan de poca libertad de acción; la fuerza submarina, las fuerzas sutiles (patrulleros lanzamisiles rápidos) y la aviación con base en tierra deben ser empleadas con eficacia; el tráfico marítimo puede ser protegido de forma indirecta.

Pero la participación del Mediterráneo occidental en la estrategia naval de España se siente fuertemente caracterizada por la influyente realidad estratégica del Estrecho, que es «paso» para una importante parte del mundo, mientras que para nosotros ha de ser lugar de «permanencia». Geográficamente el Estrecho es escaso, pero, estratégicamente, es extenso y posee personalidad y trascendencia propias.

Las características del Estrecho imponen la acción naval en él: primero, porque la utilidad fundamental del Estrecho radica en el tráfico marítimo entre el Atlántico y el Mediterráneo, que hoy en día, en tiempo de paz, se aproxima a unos 150 buques diarios; y, segundo, porque la más seria de las amenazas que pesan sobre este tráfico es el submarino.

Debe convenirse que todo submarino que intente el paso del Estrecho con ánimo de eludir la vigilancia deberá efectuar el tránsito en inmersión, y este tránsito estará condicionado por factores hidrográficos y oceanográficos.

Es indudable que los submarinos nucleares, por su mayor velocidad y autonomía, efectuarán con más seguridad el tránsito del Estrecho en inmersión, si bien, por ser más ruidosos, podrán ser más fácilmente detectados por los sistemas fijos de hidrófonos pasivos.

De cualquier forma, para estar en disposición de ejercer con eficacia la vigilancia o control del paso de submarinos por el Estrecho es preciso montar un dispositivo en profundidad y ahí es donde España, gracias a su fachada meridional, puede y debe jugar un papel preeminente.

Otro problema que sugieren las características hidrográficas del Estrecho es la posibilidad de que sea cerrado mediante operaciones de minado. Hasta ahora, se le venía considerando libre de esta amenaza, pero debido al desarrollo experimentado por la mina profunda, hay que tenerla en cuenta.

La posesión de la tierra, el dominio relativo del mar y la superioridad

*aérea son condicionantes imperativos para aprovechar estratégicamente el área del Estrecho y sus accesos.*

*El acceso atlántico al Estrecho, ampliamente prolongado hasta el archipiélago canario, o mejor dicho, el triángulo Cádiz-Canarias-Azores es de importancia decisiva para la estrategia naval y general de España.*

*La Armada presta una extraordinaria atención a este triángulo porque es consciente de que participa en un 90 por 100 de la posibilidad de resistencia de la nación en un conflicto de las características que sean. A través de él discurre la mayor parte del tráfico marítimo que abastece a España, especialmente en lo referente a materias primas y energía. En él también convergen casi todas las derrotas marítimas que constituyen el cordón umbilical de Europa Occidental en tiempo de paz. En aguas de Canarias está recalando el 25 por 100 del tráfico marítimo atlántico. En caso de conflicto generalizado, es indudable que el tráfico marítimo para el reabastecimiento y refuerzo de Europa, proveniente de América del Norte, sería desviado por el sur de las Azores, para proseguir por derrotas costeras más protegidas hasta sus puertos terminales.*

*Las operaciones navales en este área no están tan influidas por la geografía como en el Mediterráneo: el tráfico marítimo requiere protección directa; la fuerza naval principal debe obtener el dominio relativo del mar y explotarlo en beneficio del tráfico marítimo, proporcionándole una protección indirecta; el empleo de la aviación basada en tierra, en apoyo de operaciones navales, tiene muchas limitaciones.*

*No obstante, este triángulo atlántico cobra trascendencia especial en relación «inmediata» con la estrategia del Estrecho y en relación «mediata» con la del Mediterráneo occidental. De ahí que el área del Estrecho y sus accesos, prolongados hasta las islas Baleares y Canarias, hayan de ser considerados como un todo, como una unidad estratégica indivisible.*

*El que el centro de gravedad de la estrategia militar y naval de España radique en estos momentos en ese área extensa que configura el eje imaginario constituido por el archipiélago canario, el Estrecho de Gibraltar y el archipiélago balear, no quiere decir que la Armada no preste la debida atención a las aguas que bañan el norte de la España peninsular.*

*Precisamente, en el frontón NW, en el litoral gallego, se halla la base natural del control operativo de una amplia zona del Atlántico, que si bien vital para la Alianza Atlántica, no tiene un interés extremado desde el punto de vista exclusivamente nacional, dado el escaso peso de las amenazas que gravitan sobre ella.*

Cualquier libro reseñado o no en esta REVISTA puede ser solicitado de la Editorial Naval. Cuartel General de la Armada. Madrid-14.

REVISTA  
GENERAL  
DE  
MARINA

AÑO 1984  
TOMO 207  
AGOSTO-SEPTBRE.



**Contralmirante Jesús Salgado Alba**  
CARTA DEL DIRECTOR 161

**COLABORACION ESPECIAL**

**Almirante Luis Carrero Blanco**  
HACE SETENTA AÑOS 163

**TEMAS GENERALES**

**Contralmirante Jesús Salgado Alba**  
LA MARINA ESPAÑOLA EN LA INDEPENDENCIA DE LOS ESTADOS UNIDOS 185

**Contralmirante Carlos Martínez-Valverde**  
SOBRE LA EGREGIA FIGURA DE MARQUES DE SANTA CRUZ DE MARCENADO 203

**Coronel Auditor de la Armada José Cervera Pery**  
TRAYECTORIA HISTORICA DE LA MARINA ARABE ESPAÑOLA 219

**Rafael González Echegaray**  
TRES TRANSPORTES ESPAÑOLES EN LA ARMADA ARGENTINA 227

**Coronel de Infantería de Marina José Fernández Gaytán**  
LA ORDEN HOSPITALARIA DE SAN JUAN DE DIOS EN LOS HOSPITALES DE LA REAL ARMADA 237

**Capellán Mayor de la Armada Juan Alvarez Cubos**  
EL ARCHIVO CENTRAL ECLESIASTICO DE MARINA 251

**Capitán Auditor de la Armada Emilio de la Cruz Hermosilla**  
DOS INFANTES DE MARINA SE DISPUTARON EL MANDO DE CUBA EN 1702 255

**Capitán de Intendencia de la Armada José Carlos Fernández Fernández**  
NO SON DE UN MARINO LOS PRIMEROS RESTOS QUE REPOSAN EN EL PANTEON DE MARINOS ILUSTRES 261

**Valentín Ruesga Herreros**  
LAS FRAGATAS DE HELICE 267

**Teniente de Sanidad de la Armada Antonio López Abasolo**  
CARLOS V Y MAGALLANES (LAS CAPITULACIONES) 277

**Vicealmirante Salvador Moreno de Alborán**  
EL ALMIRANTE POLANCO 281

**EFEMERIDES**

**LIBROS Y REVISTAS**

Nuestra portada:  
Artillería en batería  
(principios s. XIX).

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

**Depósito legal: M. 1.605-1958**

**ISSN 0034-9569**

---

#### VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

MADRID.—Librería Náutica *Robinson*. Fernando el Católico, 63.

Librería Moya. Carretas, 29.

Librería *Oxford*. Paseo de La Habana, 54.

BARCELONA.—Librería *Collector*. Pau Claris, 168.

BILBAO.—Librería Arrilucea. Plaza Moyúa, 1.

BURGOS.—Librería del Espolón. Espolón, 30.

CADIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n.

CARTAGENA.—Kiosco de Prensa. Plaza de San Francisco, s/n.

Revistas *Mayor*. Mayor, 27.

FERROL.—Librería *Marina*. Galiano, 12.

Central Librería. Fernando Villaamil, 2-4.

SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21.

LA CORUÑA.—Sociedad Dipresa. Vales Villamarín, 27, bajo.

PALMA DE MALLORCA.—Librería *Fondevila*. Arabi, 14.

Librería *Ereso*. Palaires, 1.

Librería *Tous*. Unió, 2.

VALENCIA.—Librería Avda. José Antonio, 20.

SANTA CRUZ DE TENERIFE.—Librería Sixto. Plaza Wynler, 8.

---

#### PRECIO POR EJEMPLAR DOBLE

	Ptas.
<i>Venta a particulares:</i>	
Nacional .....	300
Extranjero .....	400

---

**DIRECCION Y ADMINISTRACION:**

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

# CARTA DEL DIRECTOR



QUERIDOS y respetados lectores:

En estos dos meses de agosto y septiembre, en los que la mar se caldea primero, se serena después y más tarde se ensancha en desbordantes mareas de las sicigias equinocciales, la Historia llama a las puertas de nuestra REVISTA, que se abren de par en par para acoger con calor, con serenidad y con generosidad la marea de las siempre bien venidas colaboraciones de tema histórico que a lo largo del año nos han ido llegando, con las que componemos este volumen monotématico dedicado al pasado de nuestra vida marítima.

Con objeto de dar cabida al mayor número posible de artículos históricos, hemos suprimido las mensuales secciones de TEMAS PROFESIONALES - NOTICIARIO - NOTA INTERNACIONAL - EPISTOLARIO y MISCELANEA, conservando solamente la correspondiente a LIBROS Y REVISTAS de carácter histórico.

Hemos creído que es bueno, una vez al año, dar sosiego a nuestro ánimo y reposo a nuestro espíritu, abandonando los cuidados del presente y los proyectos del futuro para volver la vista atrás y recrearnos en el recuerdo. Y no sólo recrearnos, sino aprovechar el recreo para engalanar nuestra personal cultura marítima con el conocimiento de la experiencia de nuestros antepasados, que eso es, a mi juicio, la historia: experiencia que se nos da sin haberla vivido. Una experiencia que se nos regala, una experiencia que podemos hacer nuestra por vía del conocimiento y que, por ser nuestra, hemos de asumir tal como es: con sus luces y sus sombras, con sus ráfagas brillantes y sus tonos apagados, con lo que nos alegra, nos tonifica y nos enorgullece y también con lo que nos entristece, nos inquieta y nos humilla, porque todo en nuestra historia es nuestro, y tanto vale la experiencia del éxito como la del fracaso.

Existe en nuestra forma de juzgar la vida pasada de España un cierto afán de establecer, un poco a nuestro capricho, tajos y cortes, aislando en compartimientos estancos parcelas que, por unas o por otras razones, no nos son gratas o no coinciden con nuestra manera de pensar. Creo que eso no es bueno, no es formativo, no es conveniente. Tan españoles y tan protagonistas de nuestra historia fueron Fernando el Santo, Pedro III el Grande, Fernando el Católico, Don Juan de Austria, Alvaro de Bazán, Ensenada, Alfonso XIII o don Antonio Maura, como lo han sido Enrique IV, don Alvaro de Luna, Antonio Pérez, Fernando VII, Godoy o don Manuel Azaña. Todos fueron españoles, unos acertaron y escribieron pági-

nas gloriosas de nuestra historia, otros fracasaron y escribieron páginas tristes. Pero ni todo lo glorioso está en los primeros, ni todo lo triste en los segundos. No caben, en el juicio histórico, maniqueísmos radicales. Recordemos la sentencia evangélica: *no juzgad y no seréis juzgados*, en el sentido de *juicio-condena*, diferente del *juicio crítico*. Para juzgar los hechos históricos con criterio científico es preciso que el historiador posea los conocimientos necesarios para que la crítica goce de la garantía científica adecuada.

Y este es el caso de la muy especial colaboración con la que se honra este número historicista de nuestra REVISTA, reproduciendo parte del último artículo que en ella publicó nuestro inolvidable almirante don Luis Carrero Blanco, capitán general de la Armada. Se trata de un trabajo histórico-crítico sobre uno de los hechos más tristes de nuestra historia reciente: El combate de Santiago de Cuba, un acontecimiento que, enjuiciado con la profundidad patriótica y científica del almirante, da mucho que pensar. Mucho.

Agradezco públicamente al capitán de navío Luis Carrero-Blanco Pichot la autorización que nos ha concedido para reproducir el artículo de su padre.

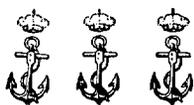
Y nada más por hoy. Un fuerte y respetuoso abrazo.

Jesús SALGADO ALBA



---

# COLABORACION



# ESPECIAL



---

*Nota preliminar.*—Para abrir este número, correspondiente a los meses de agosto-septiembre y dedicado, como es tradicional, a tratar temas históricos-navales, nos honramos con la reproducción, parte del último trabajo que publicó el almirante Carrero Blanco, asiduo colaborador de esta REVISTA, y que aborda un tema histórico donde se amasan el dolor, el valor y el honor. El artículo apareció en el número del mes de julio de 1968, y el almirante Carrero lo tituló «HACE SETENTA AÑOS». Nosotros, teniendo en cuenta los dieciséis transcurridos desde entonces, le damos el título de «HACE OCHENTA Y SEIS AÑOS».

La parte del trabajo que reproducimos es la correspondiente al combate de Santiago de Cuba.

## HACE SETENTA AÑOS

Luis CARRERO BLANCO



### Cavite y Santiago de Cuba

#### La escuadra del almirante Cervera.



L 20 de octubre de 1897 se da el mando de la Escuadra, vacante al ser nombrado don Segismundo Bermejo ministro de Marina del Gobierno Sagasta, al contralmirante don Pascual Cervera Topete.

El almirante Cervera tenía un merecido prestigio y una brillante hoja de servicios, que prácticamente se inicia en 1861, cuando, a los veintidós años, es ascendido a teniente de navío por méritos de guerra, como consecuencia de su comportamiento en el ataque a la *cotta* de Pagalugán (Mindanao), a las órdenes de Méndez Núñez (1). Tiene varios mandos en

---

(1) Por esta misma acción, curiosa coincidencia, es ascendido también a teniente de navío don Patricio Montojo, que al final de su carrera habría de mandar la Escuadra de Cavite.

Cuba, que desempeña con extraordinaria eficacia. Se destaca en la defensa del Arsenal de La Carraca y en Cartagena, a las órdenes del almirante Lobo, durante los *cantonales*, lo que le vale que las Cortes (11 de agosto de 1873) le declaren *Benemérito de la Patria*. Vuelve a Filipinas en 1874, toma parte en la campaña de Joló y es gobernador de Joló hasta 1876. Después de varios destinos, a bordo y en tierra, en la Península, se le designa para presidir la Comisión inspectora de la construcción del acorazado *Pelayo* (1885) y más tarde (1892) *director técnico administrativo* de los Astilleros del Nervión, donde han de construirse los tres *Infanta María*

*Teresa*. En el *Gobierno de notables* de Sagasta, de 1892, se le nombra ministro de Marina, cargo que acepta por indicación de la Reina Cristina, de la que había sido ayudante una temporada, pero con la condición de que no le reduzcan el presupuesto y le consientan organizar los arsenales para darles la debida eficacia. Como no puede conseguir lo que pretende, a los tres meses presenta la dimisión, y es enviado a la Comisión de Marina en Londres, pasando, al ascender a contralmirante, al Arsenal de Cartagena, donde pone todo su empeño en adelantar la construcción del *Princesa de Asturias* (1896), que está aún sin terminar cuando es nombrado comandante general de la Escuadra. Amante de su profesión y de gran competencia en la misma, la característica más destacada de esta ejemplar figura de nuestra Marina es el alto *espíritu de servicio* que le inspira su acendrado patriotismo. Entiende que



Almirante Cervera Topete.

*cumplir con su deber* es trabajar al máximo en todos sus destinos, exponer a sus superiores, con toda honradez y claridad, sus opiniones y, le hagan o no caso, cumplir después las órdenes recibidas con toda exactitud hasta en sus últimas consecuencias.

Cuando toma el mando de la Escuadra ésta está constituida por los cruceros *Vizcaya*, *Oquendo*, *María Teresa* y *Colón*, y su situación, en punto a eficacia, dejaba bastante que desear. Al *Colón* le faltaban aún sus dos cañones Armstrong de 254 milímetros, por un viejo pleito con la casa constructora que llevaba años sin resolverse; los cañones gruesos de los otros cruceros no habían disparado más que los tiros de pruebas. La artillería de 140 de estos tres buques tenía un serio defecto en los casquillos de los proyectiles, pues eran demasiado gruesos en su culote, lo que hacía que cerrasen mal, con el consiguiente riesgo de accidentes y de inutilización de las piezas al hacer fuego. En cuanto a las posibilidades de refuerzo de esta Escuadra, el *Pelayo* estaba modernizándose en Tolón, y el *Carlos V*, la *Numancia*, la *Victoria* y el *Alfonso XIII*, sometidos a grandes reparaciones que van lentas y han de durar bastante tiempo.

Al tomar el mando de una Escuadra en estas condiciones, y con un peligro de guerra inmediato, el almirante Cervera se apresura a pedir al ministro, que debía conocer la situación puesto que acababa de dejar el mando, la autorización para trasladarse a Santa Pola, a fin de dedicarse a intensos ejercicios tácticos y de tiro, lo cual se le consiente, pero con la ministerial recomendación de *no gastar mucho ni en carbón ni en disparos*. La Escuadra llega a Santa Pola a fines de noviembre, pero el *Oquendo* tiene una avería en condensadores y tiene que entrar en obras, y en enero es enviado con el *Vizcaya* a Norteamérica para devolver la visita del *Maine*, y como al *Colón* se le separa de la Escuadra por la cuestión de sus cañones, ésta queda en cuadro.

El 12 de febrero escribía el almirante Cervera al ministro: *Como no ceso de pensar en la posible guerra con los Estados Unidos, creo que sería muy conveniente que se me dieran los informes posibles de lo siguiente: 1.º Cómo están distribuidos los buques de los Estados Unidos y movimientos que hagan. 2.º Dónde tienen sus puertos de aprovisionamiento. 3.º Cartas, planos y derroteros de lo que pueda ser teatro de operaciones. 4.º Qué objetivos han de tener las operaciones de esta Escuadra, ya sea la defensa de la Península y Baleares, ya la de Canarias o la de Cuba o, por fin, el caso improbable de que fuesen las costas de los Estados Unidos, cosa que no podría ser, al menos de tener algún aliado poderoso. 5.º Planes que el Gobierno tenga en cada caso para la campaña; puntos donde la Escuadra pueda encontrar recursos y cuáles sean, porque es extraño que aquí, por ejemplo (se refería a Cádiz), no hayan encontrado beta de cuatro pulgadas, ni tubos de nivel para calderas, ni otras cosas tan sencillas como éstas. También creo conveniente saber para cuándo se cuenta con el Pelayo, Carlos V, Victoria y Numancia, y si éstos*

*han de incorporarse a la Escuadra o formar cuerpo independiente de ella, y cuál sea la combinación suya con nosotros. Con el conocimiento de estas cosas podría yo ir estudiando lo que convenga hacer y, llegado el día crítico, se emprendería sin vacilación la conducta que nos convenga seguir, tanto más necesario para nosotros cuanto que su Marina es cuatro veces más fuerte que la nuestra y cuentan con la alianza de la insurrección de Cuba.*

El ministro Bermejo contestaba a esta carta, tres días después, con lo siguiente: *Sobre la Escuadra, deseo sacarla del Departamento, pero es difícil por el momento, hasta ver qué se resuelve sobre el Colón, pues me parece que con menos de tres buques no debe ostentarse una insignia de contralmirante. A ella se agregarán el Pelayo y el Carlos V, y el día que esto acontezca su fuerza se ha multiplicado todo lo que está a nuestro alcance.*

*Pasando sobre sus consideraciones de la guerra con los Estados Unidos, expresaré a usted mi pensamiento. En la Península, y en las proximidades de Cádiz, quedará una división, compuesta de la Numancia, Victoria y Alfonso XIII o Lepanto; los tres destroyers, Audaz, Osado y Proserpina, y tres torpederos. En Cuba, Carlos V, Pelayo, Colón, Vizcaya, Oquendo, María Teresa, tres destroyers y tres torpederos, que, unidos a los ocho buques principales del Apostadero (1), tomarán la posición de cubrir las comunicaciones entre el Seno Mejicano y el Atlántico, procurando destruir Cayo Hueso, donde tiene hoy principalmente su depósito de víveres, municiones y carbón la Escuadra de los Estados Unidos. Si esto se consiguiese, y la estación fuese favorable, podría el bloqueo extenderse sobre sus costas del Atlántico, para cortar sus comunicaciones y comercio con Europa; todo esto salvo las contingencias que puedan resultar de encontrar usted combates, en que se decidirá quién puede quedar dueño del mar...*

La Marina norteamericana contaba en aquellos momentos con cinco acorazados, seis monitores, tres cruceros acorazados, 15 cruceros protegidos, 16 cañoneros y 24 torpederos. En esta condiciones, con el *Pelayo*, el *Carlos V*, la *Victoria*, la *Numancia* y el *Lepanto* en grandes reparaciones, que no se sabía cuándo terminarían, siendo los buques de Cuba, como los de Cavite, cañoneros sin ningún valor militar, con el *Colón* sin artillería gruesa y con sólo 300 proyectiles útiles para los cañones de 140 milímetros de los *María Teresa*, ¿cómo es posible que el ministro de Marina pudiese pensar en serio en la posibilidad de bloquear a los Estados Unidos y de disputarles en sus aguas el dominio del mar?

En estas circunstancias tiene lugar la voladura del *Maine*, y se ordena a Cervera que salga con el *María Teresa* y el *Colón* (sin cañones todavía) para Cabo Verde, donde se le reunirán el *Vizcaya* y el *Oquendo*, que regresan de su visita a los Estados Unidos, y la flotilla de torpederos de Villamil.

Cervera solicita trasladarse a Madrid para concretar con el ministro lo

---

(1) Se trataba de buques viejos, como los de Filipinas, sin ningún valor militar.

que habría de hacerse en el caso de una guerra que se veía inminente y recibir instrucciones precisas, pero el ministro rehúye el diálogo, que indudablemente no encuentra fácil, y reitera la orden, agregando que las instrucciones se le mandarían más tarde, y Cervera se hace a la mar el 8 de abril.

El 14 se encuentra ya en Cabo Verde a los torpederos *Ariete*, *Halcón* y *Rayo* y a los destructores *Terror*, *Furor* y *Plutón*, que manda Villamil. El 18 llegan los *Vizcaya* y *Oquendo*, el primero con su velocidad reducida porque lleva demasiado tiempo sin limpiar sus fondos, y el carbonero *San Francisco*, con 2.000 toneladas de carbón y las famosas instrucciones, que se limitan a un simple *oficio*, en el que se dice al almirante, sin más concreciones, que salga para las Antillas, a Puerto Rico u otro puerto cualquiera, para llevar a cabo allí la *defensa marítima* de aquello.

El 20 llega un telegrama del ministro, que dice: *Comisión mixta cámaras americanas aprobaron intervención armada, declarando Cuba libre. Créese firmará hoy Presidente la resolución. Conviene alistarse*. Esto, evidentemente, era la guerra, y el *conviene alistarse* no podía interpretarse más que como una reiteración de salir para las Antillas.

Para Cervera era de toda evidencia que enviar aquellos cuatro buques a la Antillas, donde, además de no existir ninguna base digna de tal nombre, habrían de enfrentarse con fuerzas navales considerablemente superiores, era condenar a la Escuadra a una destrucción segura, que no sólo no reportaría ningún beneficio a la defensa de Cuba, sino que, por el contrario, al servir al enemigo en bandeja un fácil triunfo, le pondría en condiciones de tratar de imponer mayores exigencias y nos privaría de unos buques que podrían hacer falta en la Península, Baleares o Canarias, si éstas eran atacadas posteriormente; pero, queriendo contrastar su criterio, convocó Junta de comandantes y les pidió su parecer. La Junta, que se reunió en el *Colón* y estuvo constituida por el segundo jefe de la Escuadra, capitán de navío de primera (1) don José Paredes, y los capitanes de navío don Joaquín Bustamante, jefe de Estado Mayor; don Víctor Concas, comandante del *María Teresa*; don Emilio Díaz Moreu, comandante del *Colón*; don Antonio Eulate, comandante del *Vizcaya*; don Juan Bautista Lazaga, comandante del *Oquendo*, y don Fernando Villamil, jefe de la Flotilla, formuló, por absoluta unanimidad, su dictamen de plena conformidad con el parecer del almirante, proponiendo que la Escuadra esperase, de momento, en Canarias, la marcha de los acontecimientos.

El telegrama transmitiendo esta opinión de la Junta de comandantes llegó al Ministerio el día 21; pero Bermejo, aferrado a su idea, contestó el mismo día: *Como Canarias está perfectamente asegurada, y conoce V. E. telegrama de Washington sobre próxima salida de Escuadra volante, salga con todas sus fuerzas para proteger Puerto Rico, que está amenazada, si-*

(1) Empleo equivalente al actual de contralmirante.

*guiendo la derrota que V. E. trace, teniendo presente la amplitud que las instrucciones le conceden y que le renueve. La frase salgo para el Norte me indicará su salida, debiendo ser absoluta la reserva sobre sus movimientos. Cervera no estaba todavía listo porque no había terminado de carbonear y, como tiene tiempo, insiste: Suplico a V. E. que me permita insistir en lo desastroso que conceptúo las consecuencias de nuestro viaje a América para el porvenir de la Patria; así opinan todos estos hombres de honor; suplico a V. E. que lea este telegrama, así como toda mi correspondencia oficial y confidencial al Presidente del Consejo para tranquilidad de mi conciencia.*

Bermejo quedó impresionado ante este telegrama y pudo hacer dos cosas: rectificar su orden o, si estaba convencido de que lo que había mandado era lo más conveniente, pedir al Presidente del Consejo el relevo del Comandante General de la Escuadra y el mando para él de la misma; pero en lugar de esto comunicó a Cervera que esperara instrucciones, y convocó, el 23 de abril, una reunión de todos los almirantes que había en Madrid, con o sin destino, desde el almirante Chacón al capitán de navío de primera Auñón, que era el más moderno, a los que, sin más antecedentes, formuló esta pregunta: *Partiendo del estado actual de la guerra y de la situación de nuestras fuerzas navales en Europa y Cabo Verde, ¿qué movimientos deberá ordenárseles?*

Auñón, que fue el primero en contestar en razón de su antigüedad, lo hizo en el sentido de que la Escuadra debía salir para Puerto Rico, enviando a la Península los tres torpederos, pero que, lo antes posible, debería ser reforzada con todos los buques disponibles. Los demás, con ligeras variantes, pero insistiendo todos en la necesidad de reforzar la Escuadra, contestaron en igual forma, salvo el contralmirante don Manuel Mozo, quien formuló su voto por escrito, diciendo: *Si el Gobierno de Su Majestad, por razones de interés supremo de la Patria, entiende que la Escuadra debe salir inmediatamente para Puerto Rico, el general que suscribe también lo cree. De otro modo, considera que dicha Escuadra debe ser reforzada, porque tiene la misma convicción del desastre que prevé su almirante, y ese desastre, a la vista o no de Puerto Rico, no habrá de contribuir seguramente a levantar el espíritu de los habitantes de aquella isla, ni de los de Cuba.*

Ninguno de los que opinaron en contra del criterio de Cervera y de sus comandantes pidió el mando de la Escuadra, ni el ministro se lo ofreció, sino que se limitó a poner al almirante el siguiente telegrama: *Oída Junta de Generales de Marina, opina ésta que los cuatro cruceros y los tres destroyers salgan urgentemente para las Antillas. La derrota, recalada, casos y circunstancias en que V. E. debe empeñar o evitar combate quedan a su más completa libertad de acción. En Londres tiene a su disposición 15.000 libras. Los torpederos deben regresar a Canarias con los buques auxiliares. La bandera americana es enemiga.*

## La marcha hacia las Antillas.

Cervera había agotado sus argumentos, y era llegado el momento de cumplir la orden. El 29 de abril, al amanecer, tras telegrafiar a Madrid *salgo para el norte*, la Escuadra se hizo a la mar tomando cada crucero (menos el *Vizcaya*, que era el de menor andar) un destructor a remolque, a fin de reducir el consumo de carbón de éstos y el desgaste de sus delicadas máquinas.

Cervera conocía la importancia de la Flota norteamericana, sabía que estábamos en guerra, pero no sabía nada más, y, de momento, su problema consistía en llegar a un puerto de las Antillas para carbonear, informarse de la situación y obrar en consecuencia. Pensando, lógicamente, que el enemigo bloquearía Puerto Rico y la costa Norte de Cuba, optó por hacer inicialmente un *rumbo* de despiste hacia Canarias, y posteriormente, durante la noche, arrumbó para entrar en el mar de las Antillas por el Sur, a fin de navegar por las derrotas menos frecuentadas. Su velocidad, con los destructores a remolque, y por el estado de los fondos del *Vizcaya*, no era superior a los siete nudos.

El día 10 de mayo, estando a una singladura de la Martinica (fig. 1), destacó a Villamil, con los destructores *Furor* y *Terror*, a Fort de France, para informarse sobre la situación. El día siguiente aparece el *Terror*, que se ha quedado sin movimientos por una grave avería en calderas, y la Escuadra se mantiene en la mar esperando la salida de Villamil con el *Furor*. Este se incorpora, en la madrugada del 12, y Villamil informa al almirante que toda la costa Norte de Cuba está bloqueada; que Sampson está sobre Puerto Rico, al que ha bombardeado el día 9; que Dewey ha destruido a la Escuadra de Montojo en Cavite; que el gobernador de Fort de France no sólo no le ha dado ninguna facilidad, sino que ha pretendido detenerlo, so pretexto de que hacía menos de veinticuatro horas que había salido un buque americano, y que el único puerto de Cuba que, al parecer, no estaba bloqueado era el de Santiago.

Con esta información, y habida cuenta de que los buques estaban casi sin carbón, y de que se le había anunciado que tendría un carbonero con 5.000 toneladas en Curaçao, arrumbó a esta isla, después de dejar al averiado *Terror* en Fort de France. El día 14 llegó a Curaçao, pero ni estaba allí el carbonero anunciado, ni el gobernador autorizó más que la entrada de dos buques, agregando que no podrían hacer más que 600 toneladas de carbón.

La falta de un plan de operaciones, que con tanta insistencia había interesado el almirante, empezaba a rendir fatales consecuencias. Villamil había puesto un telegrama en Fort de France en nombre del almirante, y Bermejo, interpretando que la Escuadra estaba en Fort de France, dio la orden de que el carbonero se dirigiera a este puerto en lugar de a Curaçao,

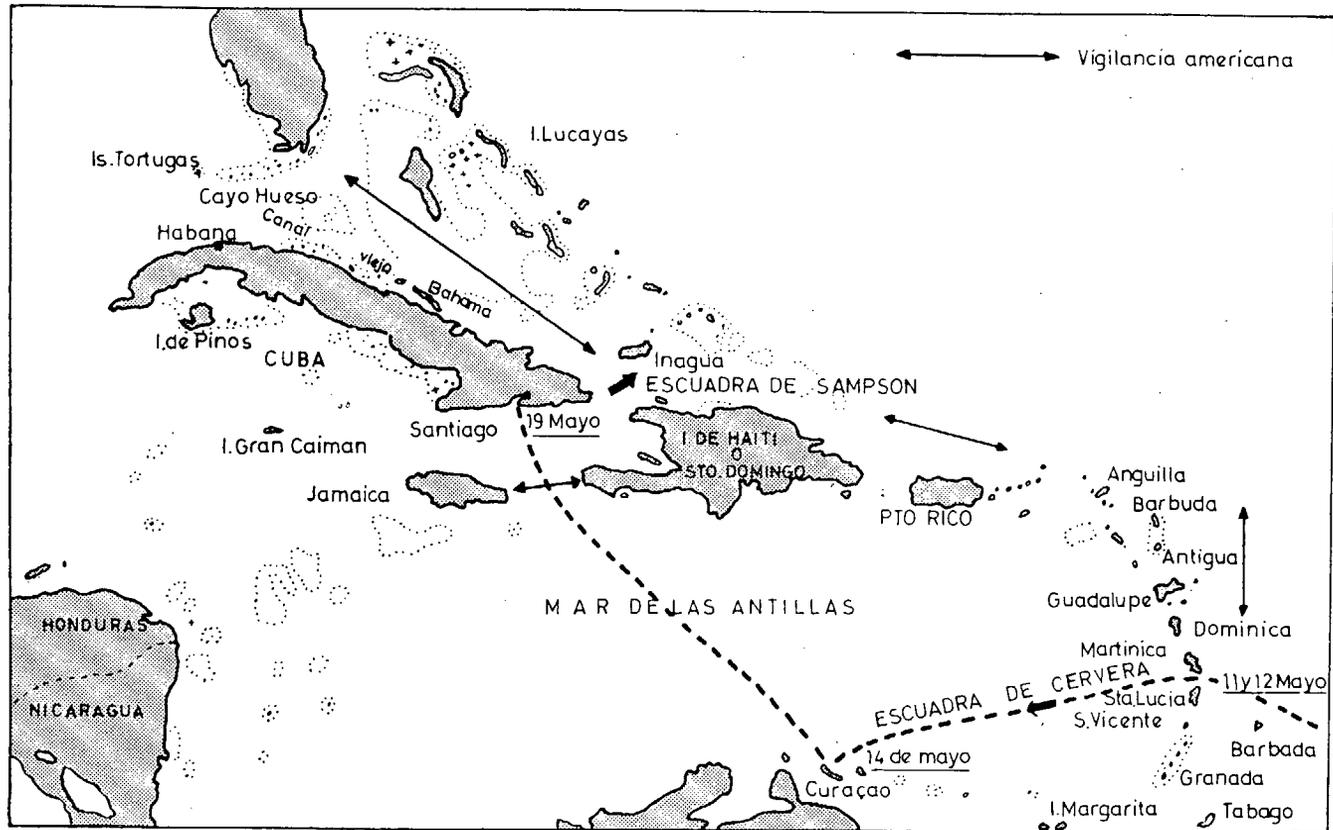


Fig. 1.

con lo que Cervera no encontró allí el carbón que tanto necesitaba. Pero la fatalidad quiso aún algo peor. El día 12, cuando Cervera navegaba hacia Curaçao, Bermejo le dirige un cable a Martinica que dice: *Desde su salida han variado las circunstancias. Se amplían sus instrucciones para que, si no cree que esa Escuadra opere ahí con éxito, pueda regresar a la Península, reservando su derrota y punto de recalada, con preferencia Cádiz. Acuse recibo y exprese su determinación.* Cervera no conoció este telegrama hasta después de terminada la guerra.

El día 16, embarcadas las 600 toneladas que únicamente autorizó el gobernador de Curaçao, Cervera se encontró con el carbón justo para llegar a Santiago de Cuba y arrumbó a todo evento hacia este puerto, pasando en la noche del 18 por el freu entre Jamaica y Haití, donde los cruceros españoles vieron los proyectores de dos buques (los cruceros auxiliares rápidos *Saint Paul* y *Harward*, que estaban allí en vigilancia), sin que éstos les vieran a ellos, y llegaron el 19 de mayo a Santiago de Cuba, *quemando el último carbón que les quedaba.*

Los norteamericanos habían montado, desde el momento de comenzar la guerra, un dispositivo consistente en: la Escuadra de Sampson, con dos acorazados, un crucero, dos monitores y dos carboneros entre Cuba y Haití; vigilancia en la costa Norte de Cuba; vigilancia al Este de la línea Barbadas-Dominica y vigilancia entre el freu Jamaica-Haití, pese al cual, y gracias a la maniobra del almirante, su Escuadra se metió en Santiago sin que el enemigo tuviera la menor noticia de sus movimientos durante casi veinte días.

### La situación en Santiago de Cuba.

La situación en Santiago de Cuba, que Cervera desconocía, no era nada apropiada para que la Escuadra estableciera allí su base. El puerto es un buen puerto natural (fig. 2), pero la defensa artillera de la boca era mínima, dado que se limitaba a dos piezas de 160 milímetros, desmontadas del viejo crucero *Mercedes*, y cinco cañones de bronce que se cargaban por la boca, repartidos entre el Morro y Socapa, y a dos obuses Mata de 150 milímetros y dos Krup de 90 milímetros emplazados en Punta Gorda. La guarnición, bloqueada por tierra por las partidas cubanas, estaba carente de víveres y de medicamentos y, aunque con un admirable espíritu, en lamentable estado físico, situación que había de agravarse cuando los cerca de 2.300 hombres de la Escuadra consumiesen las raciones que traían a bordo. Era preciso salir de allí con urgencia, antes de que el enemigo concentrase sus fuerzas en la boca del puerto, y dirigirse a Puerto Rico o a La Habana, si ello era posible; pero lo primero que hacía falta para salir era rellenar de carbón, pues los buques habían llegado *barriendo carboneras*. En el puerto existían 2.000 toneladas de carbón de no muy buena calidad, pero no se

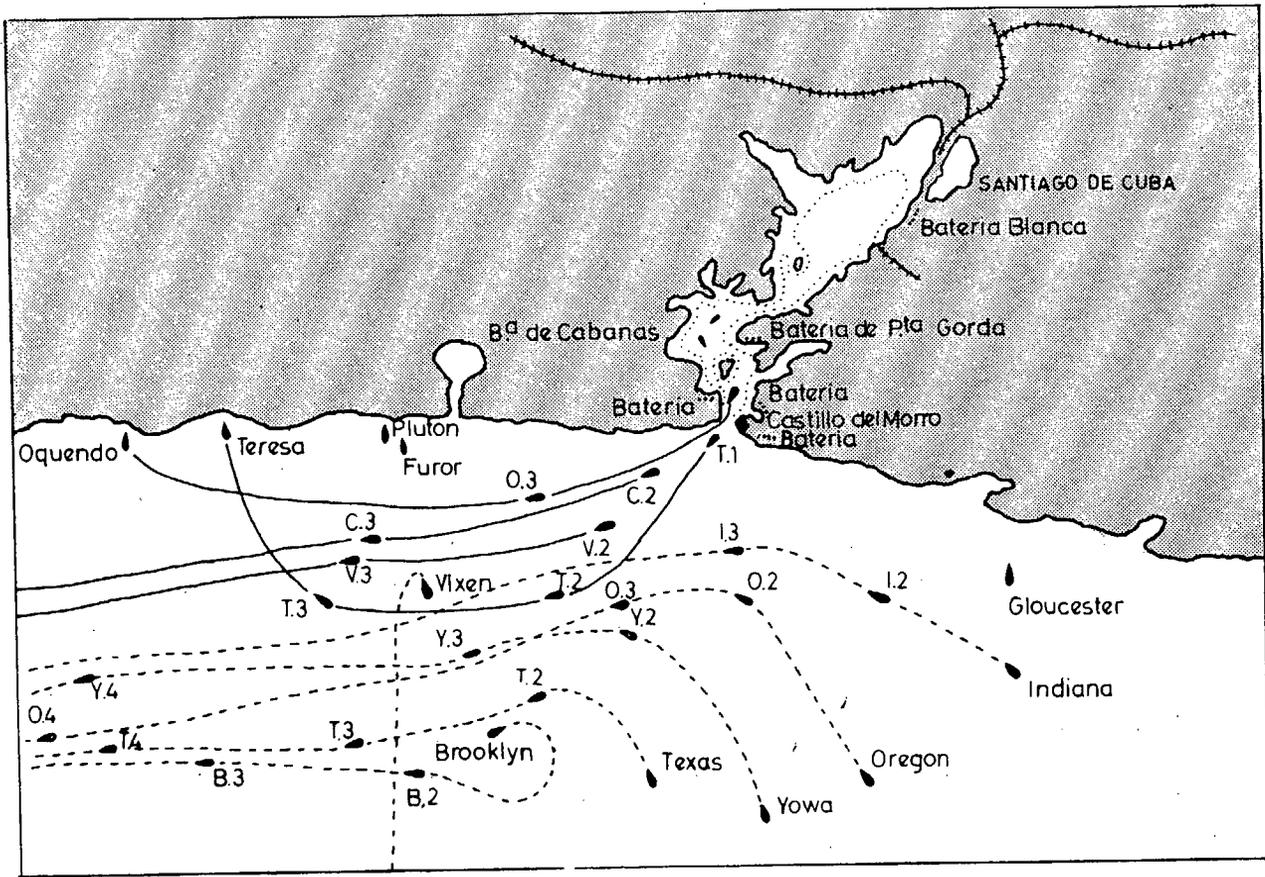


Fig. 2.—Combate naval de Santiago de Cuba.

disponía de ningún medio para embarcarlas y, aunque el carboneo comenzó inmediatamente, la falta de estos medios hizo que, pese al agotador esfuerzo de las dotaciones, no se pudiese embarcar en cada día más que casi el carbón indispensable para el consumo. Cabía la posibilidad de salir con el carbón justo para llegar a Puerto Rico, pero las informaciones que se tenían sobre los movimientos y entidad de las fuerzas enemigas hacían suponer que lo más probable sería encontrárselas y tener que combatir; y ¿era prudente correr esta eventualidad con las carboneras casi vacías? A finales del mes de mayo ya no había duda sobre la posibilidad de encontrarse con el enemigo, porque la Escuadra de Sampson estaba delante de Santiago de Cuba y el bloqueo de éste por mar había comenzado.

La Escuadra de Sampson se componía de cuatro acorazados (artillería superior a 280 milímetros), dos cruceros acorazados y varios cañoneros.

Las artillerías repectivas en presencia eran:

Cañones norteamericanos: ocho de 330 milímetros, seis de 305, 38 de 203, 12 de 152, 12 de 127, 16 de 102 y 76 de 57.

Cañones españoles: seis de 280 milímetros, 10 de 152, 40 de 140, cuatro de 75 y 28 de 57.

La superioridad norteamericana, sobre todo si se tienen en cuenta las situaciones respectivas de *protección*, era evidentemente aplastante. Por otra parte, la Escuadra norteamericana, colocándose fuera del alcance de la débil artillería de las baterías de los fuertes, podía batir a éstos con su artillería gruesa, sin correr el más mínimo riesgo.

¿Cómo salir de aquella *ratonera*? Durante el día, los norteamericanos se mantenían a distancias de la boca que les permitía romper el fuego sobre el primer buque que apareciese en ella. Por la noche mantenían en permanencia un acorazado iluminando la boca con sus proyectores, sin que la artillería de la plaza tuviese alcance para obligarle a retirarse. Salir de día era enfrentarse con una fuerza notablemente superior en las peores condiciones, sin la más mínima posibilidad de maniobra de ninguna especie, dado que los buques podrían ser batidos uno a uno al ir saliendo, y los tornos de la boca obligaban a salir forzosamente en estas condiciones. Salir de noche era aún peor, porque, sobre no evitar el ser vistos, la maniobra en los tornos, deslumbrados por los proyectores, forzosamente tenía que ser más lenta y mayor la separación entre buques, con lo que la destrucción de éstos uno a uno se hacía más fácil. Cabía esperar a un mal tiempo. Un mal tiempo obligaría al enemigo a arribar y desbloquearía el puerto, pero el mal tiempo bloquearía también a los buques de Cervera, porque en la misma boca había una *laja* a una profundidad de sólo 25 centímetros más que el calado del *Colón*, y era evidente que, con marejada, éste tocaría en ella y se quedaría allí.

Los norteamericanos trataron, en la noche del 1 al 2 de junio, de obstruir la entrada de Santiago, hundiendo en ella al carbonero *Merrimac*, pero, al aproximarse éste, fue atacado por las baterías del *Mercedes*, acoderado en Cayo Smith, y por los torpedos del *Plutón*, de guardia en la boca, y el buque se hundió sin obstruir la entrada, quedando prisionera su dotación, compuesta por el comandante Hobson y siete hombres más.

El día 6, tras un bombardeo de la Escuadra americana a las baterías de la plaza, que no sufrieron gran cosa pese a los 8.000 disparos que contra ellas se hicieron, Cervera telegrafiaba al ministro, que era el contralmirante Auñón, quien había relevado a Bermejo hacía poco: *Temo que el enemigo llegue a obstruir la boca del puerto; nosotros no podemos impedirlo por su gran superioridad. Suplico a V. E. instrucciones.* El día 8, el ministro responde: *Siendo imposible prever y resolver desde aquí con oportunidad todos los casos que pueden ocurrir en la campaña, el Gobierno, que conoce los medios de que V. E. dispone, las cualidades que le adornan y las amplias facultades de que está investido, confía en que hará de ellas el uso más acertado en cada caso y estimará que ha llenado su difícil misión si deja satisfechas la letra y el espíritu de nuestras Ordenanzas.*

De la idea que tenía el Gobierno sobre la situación en que Cervera y Santiago de Cuba se encontraban es un claro exponente el telegrama puesto por el general Correa, ministro de la Guerra, al general Blanco, capitán general de Cuba, en aquellos días, que decía así: *La situación muy seria de Filipinas nos obliga a mandar allá buques y refuerzos de tropas tan pronto como sea posible. Con objeto de poder contender con la Escuadra del enemigo en Manila, será indispensable mandar allí una Escuadra que no sea inferior. Ahora hay allí sólo dos buques de guerra, y uno de ellos creo que no puede pasar el canal (1). La única cosa que podemos hacer es enviar todos los barcos de la Escuadra de Cervera que puedan salir de Santiago; pero antes de adoptar una resolución en este sentido, el Gobierno desea conocer su opinión con respecto al efecto que podría producir en el pueblo de Cuba la retirada de la Escuadra de Cervera. Este movimiento sería tan sólo temporal, y, una vez conseguido el objeto en Filipinas, la Escuadra volvería a Cuba sin pérdida de tiempo y fuertemente reforzada.* Los comentarios huelgan. Si un miembro del Gobierno, y militar además, creía factible que Cervera saliera de Santiago, llegase ¡a Filipinas!, derrotase a Dewey y regresase a Cuba *sin pérdida de tiempo y fuertemente reforzado*, ¿qué tiene de extraño que el pueblo, al que se había repetido en la Prensa, hasta la saciedad, que el poder militar norteamericano era una birria, se extrañase, y hasta se

---

(1) Se refería, sin duda, a los buques de la Escuadra de Cámara, *Pelayo*, *Carlos V* y unos cruceros auxiliares, a los que la enemistad británica detuvo en Port-Said y no dejó pasar el canal, y el *allí* era Port-Said y no Filipinas, donde, por desgracia, ya no quedaba ningún barco.

indignase, de que la Escuadra de Cervera no saliese para *barrer* a los buques de Sampson?

### El desembarco norteamericano en Daiquiri.

Para acabar con la Escuadra de Cervera, que había concentrado sobre Santiago de Cuba toda la actividad militar norteamericana, la Marina de los Estados Unidos pide el apoyo del Ejército. Se trata de que éste desembarque y ocupe por tierra la plaza. Los transportes empiezan a llegar hacia el 19 y el desembarco comienza el 22, en Daiquiri, a 30 millas al este de Santiago, mientras la Escuadra realiza un fuerte bombardeo contra las defensas de la plaza, y se amaga con otro desembarco en las Cabañas. Las fuerzas desembarcadas comprendían un total de 15.000 hombres, a las órdenes del general Schafter, contra el que el general Linares no puede mandar más que tres compañías, sin artillería de campaña, porque no la tiene, que sólo consiguen obstaculizar el desembarco y replegarse después a la línea de defensa de la plaza.

Desde el día 11, Cervera, a petición del general Linares, había puesto en tierra las *columnas de desembarco* de los buques, al mando del capitán de navío Bustamante, que se establecen con el Ejército en la línea de defensa de Santiago, y el 22 desembarca más gente, hasta completar un total de 1.000 hombres, empleando todos cuantos fusiles hay en los buques.



Capitán de navío D. Joaquín Bustamante.

El ataque tiene lugar el día 1 de julio; 3.500 hombres, con el general Lawton, atacan el Caney, que es defendido por 520, a las órdenes de Vara de Rey. Cuando sólo quedan 80 y ha muerto heroicamente Vara de Rey, se retiran a la segunda línea. En las lomas de San Juan la defensa es igualmente encarnizada, siendo heridos el general Linares y el capitán de navío Bustamante, quien fallece pocos días más tarde, y los norteamericanos quedan detenidos después de haber sufrido 1.600 bajas.

El 2 de julio llegó a Santiago la columna del coronel Escario, único refuerzo que pudo mandar Blanco a los atacados, pero llegó hambrienta, descalza y sin municiones. En estas condiciones, Cervera, a quien desde el día 24 se ha puesto a las órdenes del general Blanco, recibe de éste la orden de hacerse a la mar, que es reiterada con un *urgentísimo* que dice: *En vista estado apurado y grave de esa plaza que me comunica general Toral (1), embarque V. E., con la mayor premura, tropas desembarcadas de la Escuadra y salga con ésta inmediatamente.*

A toda prisa, los hombres que habían combatido el día anterior, rechazando el ataque de las fuerzas de Schafter, embarcaron y se alistaron para salir a la mar.

### El combate naval de Santiago de Cuba (3 de julio de 1898).

Al amanecer del día 3 de julio, el capitán de navío Concas, comandante del *Teresa*, que ejercía las funciones de jefe de Estado Mayor por ausencia de Bustamante, que quedaba moribundo en Santiago, dio cuenta al almirante de la situación de los buques bloqueadores, que era la que se señala en la figura 3. De Este a Oeste estaban, casi en arco de círculo, los *Indiana*, *Oregón*, *Iowa*, *Texas* y *Brooklyn*. Se trataba de cuatro acorazados y un crucero acorazado. El *New York*, con el almirante Sampson a bordo, se alejaba en aquel momento para ir a conferenciar en Siboney con el general Schafter.

Las disposiciones de Cervera fueron muy breves. Se saldría de puerto a la menos distancia posible, él en cabeza con el *Teresa* y a continuación los *Vizcaya*, *Colón*, *Oquendo* y los dos destructores. El *Teresa* se lanzaría sobre el buque que tuviera más cerca y los demás deberían seguir hacia el Oeste, sin preocuparse de él y a la mayor velocidad posible. La idea de Cervera era cubrir él, con su buque, la retirada de los demás. A las nueve horas y treinta y cinco minutos, el *Iowa* vio al *Teresa* tomando el torno de Punta Gorda y señaló *buques enemigos saliendo*, a la vez que disparaba un cañonazo para llamar la atención de todos. El *New York* vio la señal cuando se encontraba ya a cuatro millas de la boca del puerto y regresó inmediatamente para tomar parte en la acción. Todos los buques se dirigieron hacia la entrada de Santiago, y el *Vixen*, un pequeño cañonero, que era el que estaba más próximo, se apresuró a quitarse de en medio para no entorpecer la maniobra de los buques mayores. Tan pronto como apareció el *Teresa*, fue recibido por el fuego de los *Iowa* e *Indiana*, e inmediatamente por el de los *Brooklyn* y *Texas*. En pocos minutos fueron barridas sus baterías de 140 milímetros, que no tenían ninguna protección, pero, siguiendo el plan

---

(1) Era el general que había tomado el mando de la plaza al caer herido Linares.

trazado, el *Teresa* se lanzó a abordar al *Brooklyn* (insignia del almirante Schley), quien, para evitarlo, cayó a estribor, alejándose de la acción y estando a punto de abordar al *Texas*. El *Teresa*, por su parte, para no ser víctima del espolón del *Texas*, cayó a su vez a estribor, corriendo a lo largo de la costa, y a poco recibió dos impactos de 305 milímetros del *Iowa*, que inutilizaron al buque porque le seccionaron la tubería principal de vapor y determinaron un formidable incendio. El barco se estaba quedando sin movimiento, tenía las cubiertas abarrotadas de muertos y heridos y fuera de servicio las baterías; el comandante había sido retirado herido, y el almirante, que dirigía personalmente la maniobra, no encontró otra solución que vararlo, para que no cayese en poder del enemigo. El *Oquendo*, cogido bajo el fuego del *Oregón* y el *Indiana*, corrió la misma suerte y fue a varar, totalmente inutilizado, cerca de donde lo había hecho el *Teresa*. El *Vizcaya*, aprovechándose de que el *Teresa* le cubrió en los primeros momentos, pudo alejarse un poco más, pero fue destruido en seguida por los *Iowa*, *Oregón* y *Brooklyn*. Los dos destructores fueron aniquilados tan pronto aparecieron en la boca, muriendo el jefe de la Flotilla. El *Colón*, mejor protegido, aunque carente de sus cañones gruesos, pudo resistir más y se alejó bastante hacia el Oeste, pero, al acabarse el escaso carbón de buena calidad que llevaban a bordo, empezó a ser cazado por los *Brooklyn*, *Oregón*, *Texas* y *New York*, quedando bajo el fuego de éstos sin poder contestar con eficacia por carecer de su artillería gruesa. En estas condiciones, el comandante decidió hundir el buque abriendo sus válvulas de fondo. A las trece horas y quince minutos el combate había terminado, pero, en realidad, hasta la noche no cesaron los incendios y las voladuras por ellos producidas. La Escuadra de Cervera quedó entonces convertida en unos cuantos montones de planchas retorcidas.

Las bajas españolas en la acción fueron 323 muertos y 151 heridos, lo que representa el 24 por 100, pues, a causa de las sufridas en tierra, que fueron unas 250, los hombres que combatieron en la mar fueron, aproximadamente, unos 2.000. Los norteamericanos no tuvieron más que un muerto y un herido, o sea un 0,6 por 100. ¿Quiere esto decir que el tiro de los buques españoles fue muy malo, porque nuestros artilleros tenían poco entrenamiento? Ciertamente que tenían poco entrenamiento, pues ya hemos visto con la cicatería absurda con que Bermejo frenó los ejercicios de tiro que Cervera le propuso al tomar el mando de la Escuadra, pero, refiriéndonos a datos norteamericanos, los resultados de los respectivos tiros fueron los siguientes:

## BUQUES NORTEAMERICANOS

DISPAROS EFECTUADOS  
(de calibre superior al 57)

<i>Brooklyn</i> .....	573
<i>Iowa</i> .....	317
<i>Oregón</i> .....	198
<i>Indiana</i> .....	107
<i>Texas</i> .....	105
<i>Total</i> .....	1.300

## IMPACTOS CONSEGUIDOS

En el <i>Oquendo</i> .....	62
En el <i>Teresa</i> .....	29
En el <i>Vizcaya</i> .....	24
En el <i>Colón</i> .....	8
En los destructores .....	25
<i>Total</i> .....	148

Calibres iguales o inferiores  
al 57 .....

*Total* ..... 9.388

lo que representa el 1,6 por 100 de  
impactos.

## BUQUES ESPAÑOLES

DISPAROS EFECTUADOS  
(de calibre superior al 57)

<i>Teresa</i> .....	30
<i>Oquendo</i> .....	30
<i>Vizcaya</i> .....	160
<i>Colón</i> .....	310
<i>Total</i> .....	530

## BLANCOS CONSEGUIDOS

En el <i>Brooklyn</i> .....	41
En el <i>Iowa</i> .....	16
En el <i>Oregón</i> .....	3
En el <i>Texas</i> .....	2
En el <i>Indiana</i> .....	2
En el <i>New York</i> .....	0
<i>Total</i> .....	64

Calibres iguales o inferiores  
al 57 .....

*Total* ..... 1.530

lo que representa el 4 por 100 de  
impactos.

Es decir, que se da la paradoja de que, pese a la total destrucción de nuestros buques y a la enorme proporción de bajas que tuvimos, nuestro tiro, aunque se realizó en condiciones infinitamente peores, con incendios y numerosas bajas en las baterías, fue francamente mejor que el del adversario. La explicación del resultado está, simplemente, en que los buques enemigos estaban fuertemente armados y bien protegidos y los nuestros mucho peor armados y sin, prácticamente, ninguna protección. En cuanto al comportamiento de aquellos hombres, desde el almirante al último marinero, no pudo ser más ejemplar. No es fácil, ni ha sido frecuente en ninguna parte, llevar a tan altos extremos el concepto del deber. Humanamente,

nadie podía haber hecho más. En España no se les hizo entonces la debida justicia porque... faltó generosidad y sobró soberbia y egoísmo a los verdaderos responsables de aquella catástrofe. Fue el enemigo el que, noblemente, reconoció el mérito de aquellos combatientes.

El capitán de navío Evans, comandante del *Iowa*, al recibir en su buque al almirante Cervera, le saludó con estas palabras: *Caballero, sois un héroe; habéis realizado la hazaña más sublime de todas cuantas guarda la historia de la Marina*. Este mismo jefe norteamericano, al relatar meses más tarde la llegada de los prisioneros a su buque, dice:

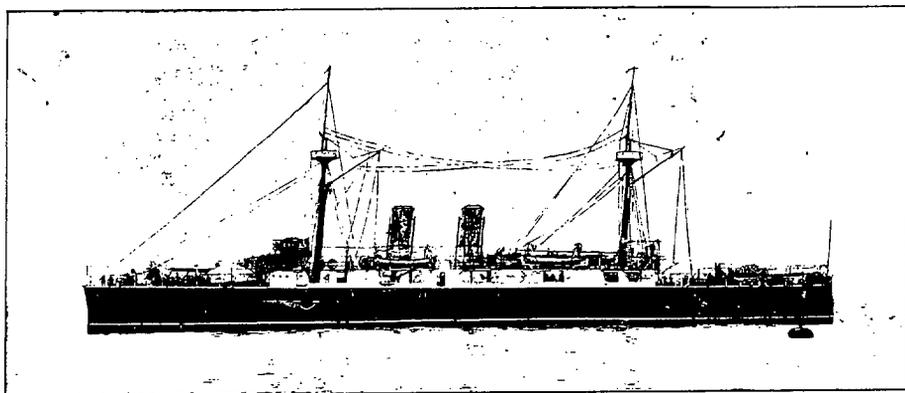
*En el fondo de los botes había tres o cuatro pulgadas de sangre; en muchos de los viajes llegaron algunos cadáveres sumergidos en aquel rojizo e imponente líquido. Estos bravos luchadores, muertos por la querida Patria, fueron después sepultados con honores militares, que les tributó la misma dotación del Iowa. Ejemplos tales de heroísmo, o mejor dicho, de fanatismo por la disciplina militar, jamás habían sido llevados al terreno de la práctica, tal como se llevaron a cabo por los marinos españoles, y agrega poco después: Con respecto al valor y energía, nada han registrado las páginas de la Historia que pueda asemejarse a lo realizado por el almirante Cervera. El espectáculo que ofrecieron a mis ojos los dos torpederos, meras cáscaras de nuez, marchando a todo vapor, en pleno día, bajo la granizada de los proyectiles enemigos, sólo se puede definir de este modo: fue un acto español.*

¿Qué más pudieron hacer aquellos hombres que provocar tal admiración a sus propios adversarios? Y, sin embargo, antes y después de su sacrificio, fueron maltratados por los politicastro, verdaderos responsables de aquella situación. El 23 de junio, por ejemplo, el señor Romero Robledo, tan famoso por sus *habilidades* electoreras, se permitió interpelar en el Congreso al ministro de Marina con esta frase: *¿Por qué no sale la Escuadra? ¿Para qué se han hecho las Escuadras, sino para perderse? Sólo S. S.* —le respondió el ministro— *ha tenido el no envidiable privilegio de lanzar sus censuras contra el digno almirante, a quien todos aplauden, y para el Gobierno, que, reconociendo y utilizando sus especiales aptitudes, le ha autorizado para proceder con aquella libertad que le era indispensable para el mejor acierto... ¿Que por qué no ha salido y por qué no sale la Escuadra? ¡Ah, señor Romero Robledo, cuando esta pregunta se oiga en la Escuadra, o en la enemiga, o en Santiago, qué contestaciones se ocurrirán para S. S.!*

Es curioso el observar la obsesión que existía en España por la salida de la Escuadra. Parecía como que todo dependía de esta salida. ¿Qué se esperaba de ella? ¿Cabía la posibilidad de que derrotase a la adversaria y levantase el bloqueo de Cuba? El Gobierno sabía positivamente que esto era imposible. ¿Se trataba simplemente de que cambiase su fondeadero de Santiago por el de La Habana o Puerto Rico? Si esto se hubiese conseguido, ¿cuál hubiera sido el resultado? El *nublado* que sobre Santiago se cernía se

hubiese trasladado al lugar en donde la Escuadra hubiese entrado, y la situación seguiría siendo exactamente la misma. Sagasta dijo después que el Gobierno estaba coaccionado por la Prensa y la opinión pública... Si el público creía que la Escuadra era capaz de derrotar al enemigo era porque la Prensa, con sus reiteradas manifestaciones sobre la incapacidad militar norteamericana y sobre nuestra aplastante superioridad, le había llevado a este convencimiento, y ¿por qué consintió el Gobierno estas falsedades de la Prensa, porqué no habló al pueblo con la verdad, como era su más elemental obligación? ¿Por qué aquel empeño en la salida de la Escuadra? ¿Se pretendía, en el fondo, un grave desastre militar que justificase la decisión del Gobierno de entregar la isla a los americanos, haciendo caer la responsabilidad sobre los mandos militares, que eran las verdaderas víctimas de los desaciertos de aquél y de los pasados Gobiernos?

¿Qué se pudo hacer entonces? Sobre la base de que el problema no se vio con tiempo en sus verdaderas dimensiones, y el Gobierno no proporcionó a la Marina los medios indispensables para cumplir su misión, y que, sobre este error de fondo, se cometió el no menos garrafal de enviar a las Antillas una fuerza naval notablemente inferior a su adversaria, y cuyo fin en la mar no podía ser otro que el que fue, aún se pudo sacar algún provecho de aquellos desdichados buques y de los hombres de sus dotaciones.



*Oquendo.*

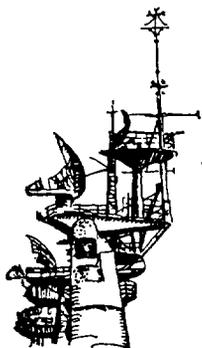
Ante la situación creada no había más que una solución: hundir los buques en la canal del puerto, obstruyendo totalmente ésta, y emplear dotaciones y cañones en la defensa de la plaza; 2.000 hombres y 28 cañones de 57 milímetros, más cuatro de 75 (aparte de los de más calibre que pudieran ser emplazados), hubieran sido un serio refuerzo en la defensa terrestre de la plaza, y es muy posible que el ejército de Schafter hubiera reembarcado, porque, después del ataque del 1 de julio, se había *enfriado* notablen-

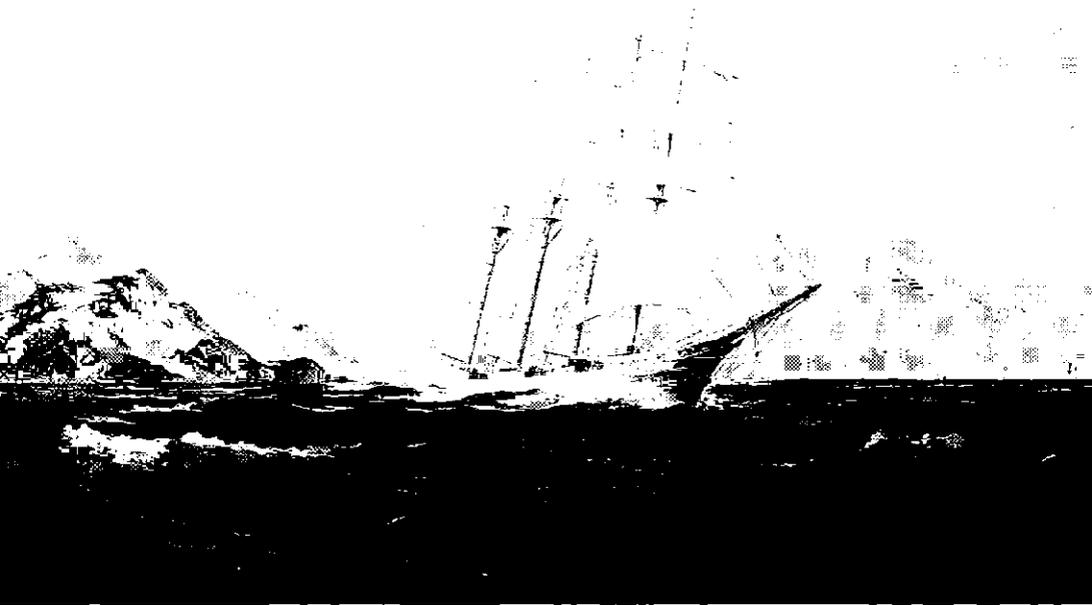
te su acometividad y, al mismo tiempo, la *malaria* había empezado a producir estragos entre sus contingentes. Del efecto que esto y las 1.600 bajas del día 1 de julio había producido da clara idea el hecho, documentalmente comprobado, de que el día 5 de julio una Junta de Generales convocada por Schafter redactaba un acta en la que se decía: *Nosotros, los que abajo firmamos, somos de opinión unánime de que este Ejército debe ser sacado inmediatamente de la isla de Cuba y enviado a algún punto de la costa de los Estados Unidos... Sabemos que el Ejército no está en condiciones de ejecutar un movimiento hacia el interior.*

En la guerra hay que procurar, en todo momento, hacer el mayor daño posible al enemigo. Ordenando la salida de la Escuadra se dio gratis al enemigo una resonante victoria y, a la vez, se redujeron los efectivos de la defensa de la plaza, con lo que se facilitó también la acción de Schafter. Hundiendo los buques en la canal del puerto hubieran quedado tan hundidos como lo estuvieron después, pero no se hubiera proporcionado una fácil victoria a la Escuadra enemiga, que hubiera quedado sin misión al obstruirse el puerto, y al mismo tiempo se hubiera reforzado la defensa con 2.000 hombres más y una gran cantidad de cañones, con lo que es muy posible que el Ejército norteamericano, que estaba *muy pegado*, hubiera reembarcado. Es muy posible que la guerra no hubiese terminado y que de todas formas se hubiese perdido la isla, pero las circunstancias hubieran cambiado notablemente a la hora de concertar un armisticio. Es evidente que esta segunda solución hubiera ocasionado al enemigo mayores daños que la primera y que, por tanto, era la mejor, pues, aunque las escuadras no se han hecho para perderlas, como tuvo la desfachatez de decir el señor Romero Robledo en pleno Parlamento, cuando no hay más remedio que perderlas hay que hacerlo en las condiciones en que su pérdida reporte mayores daños al adversario y sacando de ella el mayor partido posible. Los cañones de 57 milímetros de nuestros buques nada podían en la mar contra los acorazados adversarios, pero hubieran sido muy eficaces contra las tropas de Schafter, y las vidas perdidas en el combate naval, sin ninguna contrapartida, hubieran sido mucho más útiles a España defendiendo la plaza y tratando de arrojar al mar al Ejército desembarcado.

Ahora bien; esta decisión, que fue, por ejemplo, la tomada por el Zar con respecto a la Escuadra de Sebastopol al iniciarse la guerra de Crimea, no podía ser nunca tomada por el almirante Cervera, porque un almirante, y más si está subordinado a otro mando militar, como lo estaba Cervera al general Blanco, no puede nunca tomar por sí la decisión de hundir sus buques. Esta decisión debió ser tomada por el Gobierno, que tenía la obligación de conocer la verdadera situación, y, si no lo hizo, incurrió en responsabilidad, aunque nadie se la exigió. Entonces no hubo responsabilidades más que para los mandos militares. A los que tenían el deber de haber proporcionado a España un elemento eficaz para la defensa de sus intereses

en ultramar, a los que consintieron el engaño de que el pueblo fue víctima; a los que pretendieron, por lo visto, que los militares hicieran *milagros* en Cuba y Filipinas, a esos... nadie les exigió nada. Bien es verdad que siempre hubiera encontrado justificación *jurídica*, porque el verdadero responsable era el *sistema político* por el que la nación se regía, tan fatal, que sólo treinta y ocho años más tarde estuvo en un tris de dar al traste definitivamente con España.

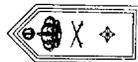




*El «Juan Sebastián de Elcano» saliendo del Estrecho de Magallanes.*  
Oleo sobre lienzo, por E. Arriaga.

# LA MARINA ESPAÑOLA EN LA INDEPENDENCIA DE LOS ESTADOS UNIDOS

Jesús SALGADO ALBA



## Introducción.



A intervención de España en el proceso de la independencia y nacimiento de los Estados Unidos de América constituye un tema de gran interés histórico y político que no ha sido debidamente estudiado ni detalladamente analizado con la extensión y profundidad que el tema merece.

Con el único objeto de presentar una sencilla, pero meditada, aportación de tal proceso se ofrecen al lector una serie de ideas acerca de un aspecto particularizado de tan importante asunto: el aspecto estratégico naval del proceso emancipador norteamericano.

A fin de asegurarnos las máximas garantías de rigor científico en el análisis que pretendemos efectuar, vamos a basar nuestro estudio en el aspecto político como base del fundamental aspecto estratégico a través de las maniobras correspondientes, dando a esta palabra el sentido de acciones y reacciones que se desarrollan en un tiempo y en un espacio determinados para alcanzar unos objetivos previamente establecidos.

Así pues, vamos a estructurar nuestros análisis haciendo referencia a las dos grandes maniobras, política y estratégica que dos naciones, España y los Estados Unidos, desarrollaron juntas en un momento culminante y decisivo para la Humanidad, cual fue el nacimiento, doloroso y delicado nacimiento, como son todos los partos, de la nación que hoy dirige el mundo libre.

De estos estudios, que forzosamente han de ser extraordinariamente esquemáticos en razón al espacio de que disponemos, procuraremos extraer, al final, unas conclusiones generales que puedan servirnos de alguna enseñanza para mejor llevar a cabo ese caminar juntos por el camino de la cultura en la paz y en la libertad, que afortunadamente estamos desarrollando hoy los españoles y los norteamericanos.

## La maniobra política.

La primera aproximación al estudio de una maniobra debe ser situarla en el tiempo y en el espacio.

El proceso del apoyo español a la independencia de los Estados Unidos puede quedar enmarcado entre dos fechas que todo norteamericano tiene grabadas en su corazón: 4 de julio de 1776, día en que el Congreso de las Trece Colonias reunido en Filadelfia lanza al mundo la declaración de la Independencia y comienza la lucha armada contra Inglaterra, y el 3 de septiembre de 1783, fecha de la Paz de Versalles, que consagró la victoria de los Estados Unidos y sus aliados, Francia y España, sobre Inglaterra. Un período de siete años en el último tercio de siglo XVIII.

La definición de la maniobra en el espacio se deduce de la situación geográfica de las cuatro potencias que intervienen en el asunto. Las tres grandes naciones europeas que en ese momento controlan el mundo occidental: Inglaterra, Francia y España, con sus posesiones y colonias, y los recién nacidos Estados Unidos, que a la sazón, en número de trece, ocupan la faja oriental del subcontinente norteamericano. Entre la costa Atlántica y el Mississippi se extendía un espacio semivacío de poder, reservado a los indios, limitando con la Luisiana española por el Oeste y la Florida oriental, de dominio inglés, al Sur. Y en el centro de todas esas tierras el inmenso espacio geoestratégico del Atlántico Norte. (Ver figura.)

Enmarcada la maniobra política en el tiempo y en el espacio, pasemos a tratar de definir el factor esencial: el corazón de toda maniobra: su objetivo.

En toda acción política internacional, los objetivos son siempre de una de estas dos condiciones: mantener la situación actual o cambiarla. La situación de poderes políticos en 1776 era definida por las siguientes coordenadas:

- Un equilibrio inestable de intereses entre las tres grandes potencias: Inglaterra, Francia y España, como resultado de la Paz de París, que puso fin a la guerra de los Siete Años.
- Un apremiante deseo de revancha por parte de Francia, que se sentía, además de vencida, humillada por Inglaterra en los términos de dicha Paz de París.
- Una constante rivalidad de signo marítimo entre España e Inglaterra en la zona del Caribe y golfo de México, en defensa de sus posesiones ultramarinas.

A Inglaterra le interesaba, evidentemente, el *status quo*, es decir, mantener esta situación de potencia vencedora, satisfecha de sus conquistas y legítimamente orgullosa de su poderío, en especial de su poderío marítimo.

Así las cosas, dibujadas quizá con excesiva simplificación, estalla en 1776 la bomba que lanza sobre el mundo occidental el Congreso de Filadelfia, dirigido e inspirado por ese personaje, mezcla de Quijote y Cid Campeador, que fue Jorge Washington.

El objetivo político que se presenta ante la Corte de Madrid en esta delicada coyuntura se cifra en la elección entre dos alternativas: reconocer la independencia de los Estados Unidos, siguiendo la política francesa; declarar la guerra a los ingleses, previa alianza con Francia, y apoyar resueltamente a los entonces rebeldes norteamericanos; o bien desentenderse de todo este asunto y permanecer neutral.

Carlos III, en un alarde de prudencia encomiable, se toma el tiempo necesario para decidir, pero, y esto es importante, no permanece inactivo, sino que desde el primer momento adopta una actitud favorable a los Estados Unidos, prestando a la causa de los patriotas norteamericanos sustanciales apoyos financieros, a través del famoso banquero vasco don Antonio Gardoqui, y los no menos importantes auxilios tácticos en la frontera de Florida y en el Mississippi a cargo del fabuloso teniente general don Bernardo Gálvez, gobernador de la Luisiana, de quien nos ocuparemos, por lo mucho que se lo merece, en su momento.

Esta buena disposición de la Corona española hacia los, para Inglaterra, rebeldes americanos, fue eficazmente aprovechada por los congresistas, quienes, con admirable rapidez de reflejos, enviaron a Carlos III una concreta propuesta de tratado de amistad entre España y Estados Unidos, en cuyo texto aparece con toda claridad cuál era el objetivo político americano, expresado textualmente en los términos siguientes:

*The Delegates of United States of Newhomshire, Massachussets, Rhode Island... etc (nombre los trece estados). ... have confiding in the prudence and integrity of Benjamin Franklin granting to him full power to communicate, treat and conclude with his most Catholic Majesty the King of Spain and upon a true sincere friendship a firm, inviolable and universal peace for the defence, protection and safety of the navegation and mutual commerce of the subjects of his most Catholic Majesty in the King of Spain and the people of the United States, and also to enter into and agree upon a treaty with his most Catholic Majesty. ... for assistance in carrying on the present war between Great Britain and these United States. ... etc.*

El trascendental despacho termina con la fecha:

*Done in Congress at Baltimore the second day of January in the year of our Lord one thousand seven hundred and seventy seven.*

Firmado y sellado: *John Hancock.—President of the Congress.*

El documento es altamente revelador. A los seis meses de la declaración de independencia, el Congreso de los Estados Unidos propone a la Corte de Madrid que a través del supremo embajador, el irresistible Benjamin Franklin, a quien da plenos poderes, se concierte un tratado de comercio, navegación y defensa mutua con su muy alta Majestad Católica el Rey de España, como primer paso, y a renglón seguido un tratado de apoyo de España a los Estados Unidos en su guerra con la Gran Bretaña.

El conocimiento de estas propuestas en Madrid, apoyadas con entusiasmo por el embajador de España en París y gran amigo de Franklin, el Conde de Aranda, que llegaría a ser primer ministro de Carlos III, provocó la inmediata reunión de la Junta de Estado, cuyo veredicto fue claro: *Aún no ha llegado el momento*. Pero el terreno había quedado preparado y la siembra hecha. El fruto se recogería dos años después, exactamente el día 12 de abril de 1679, fecha en que tras intrincadas y laboriosas negociaciones, entrevistas, despachos e incluso lances novelescos, como la rocambolesca visita del lugarteniente de Franklin, el impetuoso Arthur Lee, a Burgos y su entrevista con Grimaldi y Gardoqui, se llega a firmar el definitivo documento de alianza de España y Francia con los Estados Unidos y la declaración de guerra a Gran Bretaña.

Carlos III eligió, afortunadamente para los Estados Unidos y también para España, la alternativa política de romper el *status quo* y declarar la guerra a Inglaterra. ¿Cuál fue la razón definitiva que le indujo a adoptar esta trascendental decisión?

Esta pregunta, clave en el proceso de la maniobra política que estamos analizando, ha traído de cabeza a infinidad de estudiosos e investigadores, pues no existían intereses comunes de ningún tipo entre la vieja España y los recién nacidos Estados Unidos.

En pura lógica, la Corte de Madrid debía tener más inclinación, aunque sólo fuera por egoísmo, hacia los realistas, monárquicos y conservadores que hacia los insurrectos republicanos, que luchaban por su emancipación. En los oídos de Carlos III, Rey absoluto por la Gracia de Dios, la palabra *republicano* debería sonar lo mismo que la palabra *hereje* sonó en los oídos de Felipe II. No había ninguna razón, ni religiosa ni política, ni económica, ni mucho menos ideológica, para que la España de Carlos III apoyara en una guerra a los Estados Unidos.

Pero en el otro platillo de la balanza se encontraba el formidable peso de la más poderosa de las razones que obligan a los pueblos a unirse estrechamente en una alianza militar: *la existencia de un enemigo común*. Esta y no otra fue, a mi modesto pero leal entender, la razón de que España se decidiera a apoyar con las armas a los Estados Unidos en su guerra contra el enemigo común: Inglaterra.

Una vez firmada la alianza militar hispanonorteamericana y declarada la guerra a Inglaterra, España se vuelca con todo su peso político, con todo

su peso militar y naval y con todo su peso moral de gran potencia que era entonces, en apoyo de los esforzados patriotas que luchaban por su independencia.

Todo esto consta, firmado y sellado por su Majestad Católica Carlos III, en un documento solemne que contiene en su texto toda la idea de la maniobra política y de la maniobra estratégica de los hechos históricos que estamos analizando.

Este documento en cuestión consta de un preámbulo y doce artículos. Está fechado en Aranjuez el 12 de abril de 1679. En el artículo cuarto expresa claramente el Rey de España su decidida voluntad de apoyar a los recién nacidos Estados Unidos con estas palabras:

*El Rey Católico de España ha deseado y desea ... procurar a los Estados Unidos de América Septentrional todas las ventajas a que aspiran y pueden obtenerse. ... y desde luego promete no arreglar, concluir, ni aún mediar para tratado o ajuste alguno con dichos Estados Unidos, o relativamente a ellos sin participarlos al Rey Cristianísimo de Francia, y sin concertar todo lo que tenga conexión con el expresado punto de la independencia de dichos Estados.*

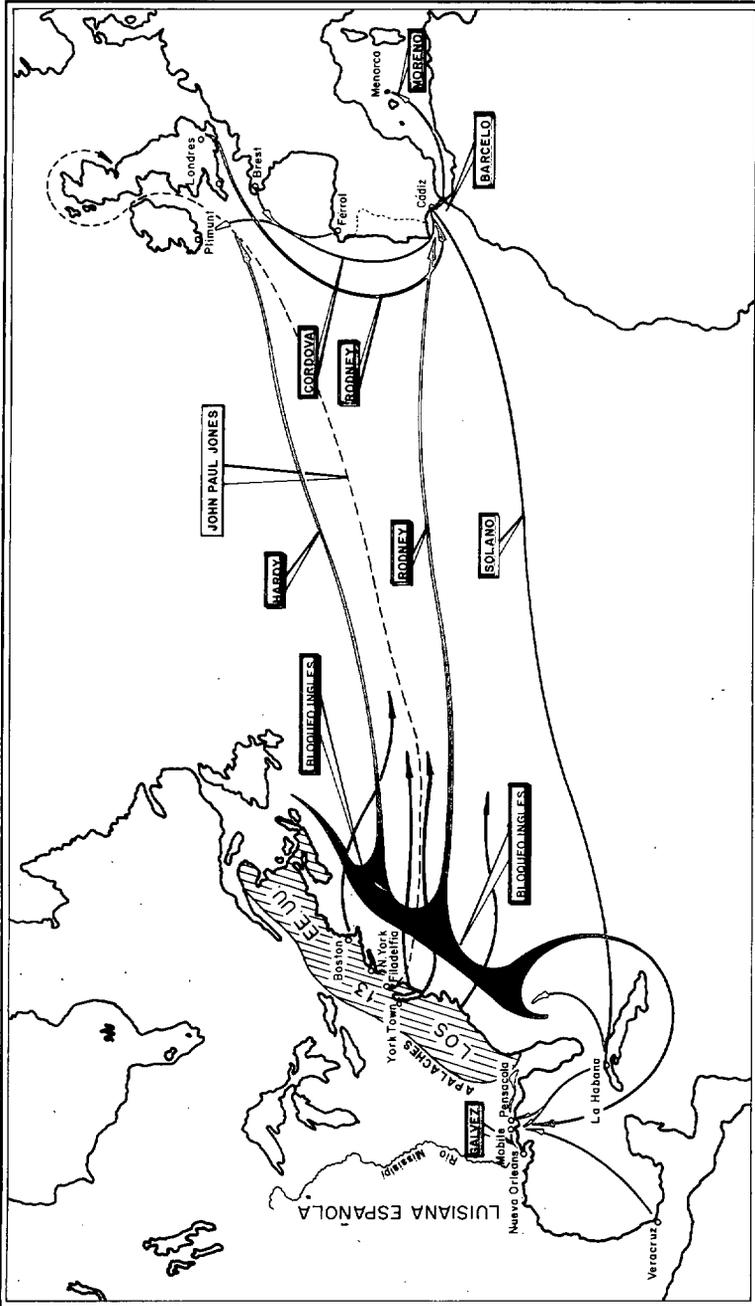
Es la primera vez que en un documento oficial español de rango internacional se menciona a los Estados Unidos como nación independiente y soberana, y lo es precisamente para comprometerse a luchar en su favor hasta conseguir la victoria.

Con la declaración de guerra de España a Gran Bretaña y su alianza con los Estados Unidos reconociendo su independencia termina la maniobra política y comienza la maniobra estratégica, que pasamos a examinar en sus grandes líneas generales.

### **La maniobra estratégica.**

El escenario donde va a desarrollarse, como en un tablero de ajedrez, la maniobra estratégica de la guerra de la independencia americana entre Inglaterra, por un lado, y Francia, España y las Trece Colonias, ya independientes, por otro, va a ser el océano Atlántico, que por primera vez en la historia va a jugar un papel de protagonista en la concepción estratégica de una guerra en la que los objetivos, como vamos a ver en seguida, se encuentran situados en sus dos orillas: unos en Europa y otros en América. Esto nos permite afirmar que la maniobra estratégica del apoyo de España a los Estados Unidos va a tener un carácter esencialmente marítimo y la estrategia va a ser, por tanto, claramente naval.

Dentro del escenario vamos a situar los tres agentes que condicionan la maniobra estratégica: los objetivos, las fuerzas y los despliegues.



Esquema gráfico de despliegues y movimientos de las fuerzas navales en la maniobra estratégica durante la guerra de la Independencia de los Estados Unidos de América.

El primer agente, los *objetivos* marcan el deseo, el vehemente deseo de alcanzar unos fines arrojando ese gran sacrificio que es la guerra. Afortunadamente pueden ser determinados en nuestro estudio con una precisión perfecta, ya que fue el mismo Carlos III quien los fijó y los dejó estampados precisamente en el artículo séptimo del valioso documento que hemos comentado anteriormente: la declaración de guerra de España a Inglaterra.

El texto del inapreciable artículo séptimo es el siguiente:

*El Rey Católico de España, por su parte, entiende adquirir por medio de la guerra y del futuro tratado de paz las siguientes ventajas:*

1. *Restitución de Gibraltar.*
2. *La posesión del río y fuerte de la Mobila.*
3. *La restitución de Pensacola con toda la costa de la Florida.*
4. *La expulsión de los ingleses de la bahía de Honduras.*
5. *La renovación del privilegio concedido a los ingleses de cortar el «palo de tinta» en la costa de Campeche, en México.*
6. *La restitución de la isla de Menorca.*

En un primer examen de esta rigurosamente precisa lista de objetivos podemos observar que todos ellos se basan en reivindicaciones territoriales, y en primer lugar, en primerísimo lugar, la siempre ansiada restitución de Gibraltar, que se había perdido sesenta y seis años antes. Y con Gibraltar, Menorca, que habíamos perdido en la guerra de los Siete Años.

¿Cuáles eran los objetivos estratégicos de los Estados Unidos en su guerra por la independencia?

Evidentemente uno principal y axiomático: la expulsión del Ejército inglés del territorio de las Trece Colonias, objetivo de carácter esencialmente terrestre; pero que para alcanzarlo necesitaban contar con la consecución de dos objetivos estratégicos navales:

- La libertad de comunicaciones marítimas a lo largo de sus costas y su enlace con sus aliados europeos, España y Francia.
- El ataque a las líneas de navegación inglesa a lo largo del Atlántico.

Los objetivos ingleses se reducían a uno: Evitar que sus enemigos coaligados: Estados Unidos, Francia y España, alcanzasen los suyos. Conservar el *status quo*.

Una vez señalados los objetivos estratégicos de los protagonistas del drama histórico que estamos analizando, examinemos las fuerzas navales en presencia.

El siglo XVIII fue el siglo en el que todas las potencias europeas se lanzaron a una frenética carrera de rearme naval con una clara finalidad: obtener la supremacía marítima.

Inglaterra, bajo los reinados de Jorge II y Jorge III, incrementa su Marina de tal modo que llega a ser, cuantitativa y cualitativamente, la más poderosa del mundo. Al estallar la guerra de la independencia americana contaba con 120 navíos de línea y 140 buques de guerra ligeros. En total 260 buques. Francia, después de la guerra de los Siete Años, y bajo el impulso del primer ministro de Luis XV, Choiseul, que además era ministro de Guerra y de Marina, rehízo su flota con gran celeridad, llegando, en el momento de la guerra, a contar con una fuerza naval de aproximadamente 50 navíos y 70 fragatas y buques ligeros. En total, 120 buques.

España, después de la dolorosa e infamante Paz de Utrecht, y bajo los reinados de Felipe V, Fernando IV y Carlos III, tuvo la gran fortuna de contar con dos ministros de Marina excepcionales: Patiño y Ensenada, quienes impulsaron la constitución de buques y bases hasta equiparar en potencia naval a Francia, acortando diferencias con Inglaterra. En 1776 contábamos con un total de 146 buques de guerra, de los cuales, 60 navíos, 28 fragatas y 58 corbetas, bergantines y otros buques ligeros.

En el momento del estallido de la revolución americana, los Estados Unidos, como es natural, no tenían Marina de guerra; pero no tardaron en tenerla gracias al enorme entusiasmo y fabulosa capacidad de improvisación de hombres como Hopkins, Whipple y el verdadero creador de la US Navy, John Paul Jones, que consiguieron improvisar una fuerza de buques mercantes armados y dotarles de arrojados voluntarios reclutados de todos los trece Estados, principalmente de Rhode Island.

En resumen, numéricamente las fuerzas navales en presencia, al comienzo de las hostilidades, era de 266 buques de la coalición franco-española contra 270 ingleses. En buques de línea, la presencia era de 110 por la coalición contra 120 de Inglaterra. Como se ve, un equilibrio casi exacto; pero con una gran diferencia: la fuerza naval inglesa estaba bajo mando único supremo, mientras que la coalición franco-española estaba dividida en dos mandos, el español y el francés, lo que estratégicamente es un muy grave factor de debilidad.

Hasta aquí en el aspecto estático de la acción estratégica. Pasemos a su aspecto activo y dinámico: el *despliegue* y los *movimientos*.

Cuando España entra en la guerra, el despliegue de las fuerzas navales inglesas es exactamente el que corresponde a toda potencia que domina el mar: un despliegue de bloqueo. El grueso de su flota, al mando del almirante Lord Howe, se encuentra desplegado a lo largo de las costas de las Trece Colonias rebeldes ejerciendo un asfixiante bloqueo sobre ellas. Todo el comercio por el mar de los Estados Unidos queda yugulado, lo que provoca una angustiosa escasez a las tropas de Washington en medios logísticos, tanto de subsistencia como de combate, lo que entonces se llamaba *munición de boca y guerra*. Consecuencia: los ejércitos de las colonias son primero contenidos y después derrotados por las tropas inglesas, que curiosamen-



John Paul Jones, creador de la U. S. Navy, vencedor en la batalla entre el *Serapis*, británico, y el *Bonhomme Richard*, de su mando. Cuadro anónimo de la época.

te están bajo el mando del general William Howe, hermano del almirante que manda la flota del bloqueo.

La situación llega a ser tan comprometida para los patriotas americanos, que el mismo Washington llega a afirmar ante el Congreso que *si no se consigue romper o debilitar el bloqueo naval inglés, la victoria estará en serio peligro*.

La reacción norteamericana ante el mortal bloqueo inglés fue la que corresponde a la potencia más débil: burlar el bloqueo y atacar en corso.

De esta forma nace la que en principio se llamó la *Continental Navy*, formada por arriesgados buques rápidos bajo el mando de astutos comandantes que, obrando por cuenta propia, salen sigilosamente de los puertos americanos, se filtran hábilmente a través de las líneas del bloqueo inglés, cruzan el Atlántico y llegan a Europa. Se trata de una verdadera lucha de

ingenio, riesgo y astucia del débil, contra la potencia y la superioridad del fuerte, que a veces se convierte en combate personal entre un orgulloso y arrogante comandante de un navío de S. M. británica y un valiente, astuto y socarrón capitán de un bergantín norteamericano, como ocurrió entre el comandante del H. M. Ship *Rose*, capitán de navío James Wallas, y el legendario burlador del bloqueo Abraham Whipple. El inglés, furioso al enterarse que el Whipple había logrado no sólo escapar al bloqueo sino incendiar un buque inglés, le amenazó con colgarle de un penol, a lo que el astuto e ingenioso Whipple contestó tranquilamente: *Sir, always catch a man before you hang him*. Señor, procure siempre cazar a un hombre antes de colgarlo. Y, en efecto, ningún inglés pudo nunca cazar a Whipple.

La segunda maniobra estratégica de los norteamericanos contra el poderío naval británico fue el ataque en curso. El campeón de los corsarios norteamericanos fue el famoso John Paul Jones, cuya acción vemos reflejada en el mapa y que culminó con el primer combate naval victorioso para los Estados Unidos. La sensacional victoria del viejo y destartado *Bonhomme Richard* sobre la flamante fragata inglesa *Serapis*. Esta victoria marca el nacimiento de la US Navy.

Pero ni los burladores del bloqueo ni los corsarios, a pesar de su arrojo, podían hacer mella en el macizo y potente dispositivo británico. Hacía falta algo más sólido, más eficaz y más definitivo. Y ese algo no podía ser otra cosa que oponer a la flota británica otra flota similar, que no podrá ser la sola flota francesa, ya que era menos potente, a menos que se aliara con otra. Y esa otra flota que se necesitaba fue la española.

De aquí, de esta figura estratégica, nació la idea de maniobra combinada que las Cortes de Madrid y París concibieron para arrebatar a Inglaterra el cetro de Neptuno y liberar a los Estados Unidos del asfixiante dogal que amenazaba su garganta: El famoso plan de invasión de Inglaterra.

El plan, minuciosamente concebido y adecuadamente preparado por el Conde de Aranda y el primer ministro francés, consistía, en sus líneas generales, en concentrar en el Canal de la Mancha una flota combinada hispano-francesa de 400 buques de transporte, llevando a bordo 40.000 hombres, escoltados por 60 navíos de guerra, y desembarcar en las costas del sur de Inglaterra, asaltando la base naval de Plymouth. Los buques españoles, al mando de don Luis de Córdoba y llevando como jefes de escuadra a Lángara y a Mazarredo, salieron de Cádiz y de Ferrol, uniéndose a los franceses en Brest y llegando al Canal de la Mancha el 23 de julio de 1780 con una importante flota franco-española de 150 velas. Jamás desde los tiempos de la Gran Armada de Felipe II se había visto tan gravemente amenazada Inglaterra. Pero el Almirantazgo británico no se había dormido. Conocedor por sus hábiles informadores del plan franco-español, ordenó la retirada de las fuerzas del bloqueo a los Estados Unidos de una escuadra de 20 navíos al mando del almirante Hardy, que surcando el Atlántico sin

respiro se presentaron en las costas inglesas, casi desguarnecidas, justo a tiempo de estorbar la maniobra de la franco-española, con la que entabló combates parciales, sin resultados positivos por ninguna de las dos partes; pero fueron motivo suficiente para que el almirante francés, Conde de Orvillies, ordenara la retirada hacia Brest, previa consulta a la Corte de Versalles.

De esta manera se perdió, de forma muy poco clara, la gran ocasión de ganar en un solo golpe la partida a Inglaterra: Se perdió para Francia y para España; pero se ganó, y mucho, para los Estados Unidos, pues el ataque franco-español en la Mancha hizo posible que la estrategia naval norteamericana alcanzase su gran objetivo: Debilitar el bloqueo marítimo inglés que amenazaba asfixiar el Ejército de Washington.

### El apoyo naval de España.

En este momento de la maniobra estratégica culmina la gran ayuda, el apoyo definitivo y resolutivo de España a los Estados Unidos, al conseguir que la imponente fuerza naval inglesa tuviese que abandonar el bloqueo de las colonias y retirarse a Europa para defenderse de los ataques a su metrópoli primero y a Gibraltar, Menorca y Florida después. Existen dos testimonios históricos irrefutables que demuestran claramente la verdad de este aserto. El primero consiste en un despacho secreto del Conde de Aranda, embajador de España en París, dirigido a Grimaldi, el primer ministro de Carlos III, en el que le traslada una conversación con Franklin, su gran amigo, quien le asegura que si España entra en la guerra contra Inglaterra atraería inmediatamente dos tercios de la fuerza naval inglesa hacia Europa. El segundo, quizá más contundente, se encuentra en una de las frecuentes cartas que por aquellas fechas se cruzaron sobre este asunto Luis XVI y Carlos III. El Cristianísimo Rey de Francia escribe a S. M. Católica y le dice textualmente: *Monsieur mon frère et oncle: l'étroite amitié, l'union intime et la confiance réciproque qui régnent si heureusement entre nos maisons, m'engage à lui faire part moi même de la résolution que j'ai prise. V. M. n'ignore pas les raisons prépondérantes qui m'ont engagés à faire un traité d'amitié et de commerce avec les Etats Unis de l'Amerique, étant dans l'intime persuasion qui nous en reviendrait, en affaiblissant l'Angleterre d'une partie considerable de ses forces.*

Está claro que Franklin y el Conde de Aranda, por un lado, y Luis XVI y Carlos III, por otro, pensaban lo mismo: La guerra de España y Francia contra Inglaterra serviría, ante todo, para sangrar la potencia naval inglesa en beneficio de los Estados Unidos.

España, por cuenta propia, tras el fallo de la tentativa de asalto a Inglaterra, emprende inmediatamente tres acciones estratégicas de gran envergadura, que van a atraer hacia Europa y hacia el golfo de México el

grueso del poder naval británico, liberando del bloqueo a los Estados Unidos. Estas tres acciones navales de España son: La primera y principal, como no podía menos de ser, el bloqueo, asedio y ataque al Peñón de Gibraltar; la segunda, la expedición para la conquista de Menorca, y la tercera, la conquista de la Florida occidental en manos de Inglaterra.

El ataque a Gibraltar, dirigido desde tierra por el general Alvarez de Sotomayor y desde la mar por el gran almirante don Antonio Barceló, atrae hacia el Estrecho la escuadra del almirante inglés Rodney, aliviando más aún el bloqueo inglés sobre los Estados Unidos. Rodney, el más afortunado de los siempre afortunados almirantes británicos, ante la increíble y misteriosa pasividad de don Luis de Córdoba, que no sale de Cádiz con sus 40 navíos para interceptarle, logra salvar la Roca en el último momento. Jamás ha estado España tan cerca de reconquistar Gibraltar como en esta ocasión. De nada sirvieron los empeñados esfuerzos de Barceló, que se convirtió para el pueblo en la imagen de nuestra reivindicación gibraltareña. Bien lo decía la famosa coplilla que entonces hizo fortuna entre las mocitas de Cádiz:

*Si la Marina tuviese cuatro como Barceló,  
Gibraltar sería de España, que de los ingleses no.*

En contraste, la fortuna nos sonrió en la campaña de Menorca. El 5 de agosto de 1781 salía de Cádiz sigilosamente un fuerte convoy de tropas escoltado por 22 navíos. La mayor parte de la escolta se dirigió hacia Inglaterra, como maniobra de diversión en la que creyeron los ingleses. Las tropas, con una pequeña escolta, pasaron el Estrecho inadvertidas, haciendo rumbo a Menorca. Se formaron tres divisiones: la primera atacó Mahón; la segunda, Fornells, y la tercera, Ciudadela; pero los de Mahón tuvieron tiempo de refugiarse en el soberbio fuerte de San Felipe, que domina la entrada en la ría. La guarnición británica, compuesta por 2.000 soldados y 600 marineros al mando del gobernador de la isla, Sir Jacobo Murray, aguantaron con valor el asalto de las tropas españolas, unos 10.000 hombres a las órdenes del brigadier don Buenaventura Moreno, apoyados por el fuego de 110 cañones y 33 morteros, más la artillería de los barcos fondeados en la bahía. El asedio duró seis meses, hasta que el día 4 de febrero de 1782 los ingleses se rindieron izando bandera blanca, quedando toda la isla para España. El formidable castillo de San Felipe quedó en tan mal estado que hubo de ser demolido. En sus restos está hoy instalado un acogedor club de oficiales.

La victoria de Menorca fue tan sonada que hizo temblar la bolsa de Londres y reflexionar al Almirantazgo británico, que ordenó el regreso a Europa de más barcos de los ya menguados que mantenía el bloqueo de las costas americanas.

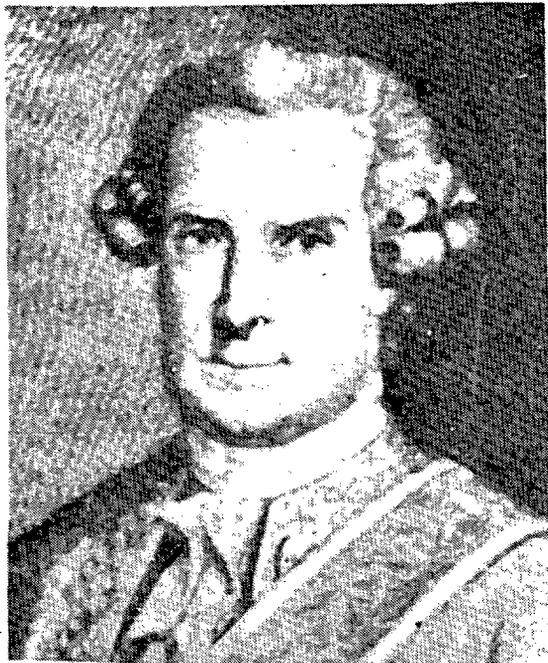
Gálvez: «I Alone».

Pero la acción más brillante, la más arrojada y la que proporcionó mayor apoyo directo a los patriotas de las Trece Colonias fue, sin duda, la campaña por la conquista de la Florida inglesa, gracias a una figura colosal, prototipo del caballero español del XVIII; el joven, apuesto y tenaz gobernador de la Luisiana española, don Bernardo Gálvez, quien, tomando como base de operaciones terrestres la ciudad de Nueva Orleans y de operaciones navales

La Habana, realizó prodigios de combinaciones tácticas tras combatir sin descanso a ingleses y a indios, y, por otra parte, la conquista de las dos ciudades fortificadas que defendían la Florida oriental: Mobile y Pensacola.

Expulsados los ingleses del Mississippi, a lo largo del cual Gálvez mandó construir sólidos fuertes españoles, algunos se conservan todavía, la ayuda directa de España a las tropas del general Washington fue sustancial e ininterrumpida. Una vez en manos españolas toda la Florida, el flanco Sur del bloqueo inglés quedó al descubierto y al alcance de los navíos del jefe de escuadra, don José Solano, que desde Cádiz llegó a La Habana, tras un espantoso viaje —*el viaje de la muerte*— por las enormes bajas que causó un enemigo mucho más terrible que los ingleses y que los huracanes: el escorbuto.

La Habana era entonces la base naval más importante de América, en cuyos astilleros se construyó, por aquellas fechas, el navío de guerra más poderoso de todos los tiempos: el *Santísima Trinidad*, de cuatro puentes y armado de 160 cañones, que llegó, ya veterano, a tomar parte en la batalla de Trafalgar.



Don Bernardo Gálvez y Gallardo. Capitán General de la Luisiana y de la Florida. Virrey de Nueva España. Vencedor en la campaña de Mobile y Pensacola contra los ingleses en favor de los Estados Unidos durante la guerra de la Independencia norteamericana.

El intrépido Gálvez, que con estoica impavidez superó increíbles contratiempos y adversidades, luchó contra huracanes, indios e ingleses, y supo ganarse a pulso sus grandes victorias, fue el español que con más entusiasmo y eficacia apoyó la causa de los Estados Unidos en la guerra de la independencia. Muchos españoles se lamentan de que los norteamericanos no hayan mostrado su gratitud a Gálvez, pues mientras Lafayette tiene una estatua frente a la Casa Blanca, en Washington, Gálvez no tiene ninguna en ningún sitio, ni en los Estados Unidos, ni tampoco en España. Pero tiene toda una ciudad, una bella ciudad, en su adorada Florida, que perpetúa su nombre: La ciudad de Galveston.

Cuando Carlos III, finalizada la guerra, llamó a Gálvez a Madrid para recompensar sus hazañas, ordenó que la bahía de Pensacola se llamara en adelante Santa Marina de Gálvez, le ascendió al empleo de teniente general y le honró con el título de Conde. Al preguntarle el Rey qué divisa deseaba para que campease sobre su escudo de armas, el joven caudillo contestó que su divisa sería lacónica: *Yo sólo, I alone*, pues ciertamente él sólo había sido el verdadero artífice de la conquista del Mississippi y de la Florida. La figura de Gálvez, romántica, afortunada y caballeresca, fue exaltada en un delicioso libro del españolísimo autor norteamericano Buchanan Parker Thomson, que pasó varios años de su vida escarbando en los archivos de Simancas, de Segovia y de Indias, aquí en España, y en los de Filadelfia y la biblioteca del Congreso de Washington para escribirlo. El libro se llama: *En busca de la verdad*. Recomiendo su lectura a españoles y norteamericanos.

### Reflexión final.

Estos fueron los hechos que enmarcan el aspecto estratégico naval de la ayuda de España a los Estados Unidos en la guerra de la independencia.

Ya podemos contestar a la pregunta fundamental que nos formulamos al principio. ¿Qué papel desempeñó la Marina Española en apoyo a los Estados Unidos? La respuesta la hemos deducido claramente a través de nuestro examen analítico. La Marina Española, la segunda del mundo en aquel momento, consiguió, al declarar España la guerra a Inglaterra aliándose con Francia y los Estados Unidos, deshacer el mortal dispositivo del bloqueo inglés que amenazaba asfixiar a las Trece Colonias. La Marina Española, en definitiva, en unión de la francesa, fue la espada que en cuatro tajos, que se llamaron la Mancha, Gibraltar, Menorca y Florida, cortó la sogá que atenazaba el cuello de las Trece Colonias: el bloqueo inglés.

Muchos historiadores se han preguntado cómo fue posible la decisiva victoria de Washington sobre las fuerzas inglesas de Cornwallis, que marcó el triunfo definitivo de las colonias, atribuyéndolo a un milagro. Hubo sí

un milagro que muy pocos perciben, que consiste en la influencia que sobre la estrategia terrestre tiene la estrategia naval. El mismo día de la batalla de Yorktown, el 19 de octubre de 1781, el brigadier Moreno, en Menorca, asaltaba el fuerte de San Felipe; Barceló seguía bombardeando Gibraltar, y Gálvez concluía su conquista de la Florida. Y como consecuencia de todo ello, el bloqueo inglés sobre las costas de Estados Unidos había casi desaparecido.

Pero no fue sólo el apoyo naval militar. Hubo también un apoyo moral del pueblo español a la causa de la independencia de América, pues aquella guerra fue quizá la más popular en la España del XVIII, y en ella participaron todas las grandes instituciones de la nación, desde la Corona hasta la Iglesia.

El arzobispo de Toledo se dirigió a todos los cabildos de las catedrales de España y de Indias solicitando ayuda económica para sostener la guerra en apoyo de los Estados Unidos. Todos aportaron préstamos sin interés de 200.000 reales de vellón a la Corona. Pero hubo un cabildo que dobló su generosidad: el de Málaga. En el legajo 13, número 52, estante 7.º, del Archivo de la Catedral de Málaga figura un acuerdo del cabildo ordenando la entrega a la Corona de doscientos mil reales de vellón *por vía de servicio* (es decir, sin devolución —lo que hoy llamaríamos *grant aid*), y otros doscientos mil en préstamo sin interés (que hoy diríamos FFB).

Estos 400.000 reales de vellón estaban destinados, tras muchos años de ahorros, a sufragar la construcción de una de las torres de la Catedral de Málaga.

¿Por qué esta espléndida generosidad de Málaga en favor de la causa de la independencia americana? No lo sabemos. Pero lo que sí sabemos es que don Bernardo Gálvez era malagueño, y también sabemos que don Bernardo Gálvez entregó a la causa de la independencia americana, en diversas partidas, más de un millón de reales de vellón. Y también sabemos que a la Catedral de Málaga ... le falta una torre.

Tales fueron los hechos históricos. Tales las históricas consecuencias. Y la historia, *magister vita*, si no se repite, se refleja.

La situación político-estratégica que vivimos en el mundo de hoy es un reflejo de la situación que existió durante la guerra de la independencia norteamericana.

La coalición que entonces se formó de España, Francia y los Estados Unidos contra las amenazas de un enemigo común es la misma, en el plano de la estrategia, que la presente, que hoy recibe el nombre de Tratado del Atlántico Norte. Lo único que cambia es el enemigo, ya que entonces se trataba de un enemigo noble, caballeroso y leal: Inglaterra, que hoy está a nuestro lado.

Las coaliciones son siempre débiles, a menos que haya profundos deseos de unión y radicales razones para la ayuda mutua. Una de esas razones, quizá la más importante, es la defensa de una cultura común. Para los



A la catedral de Málaga le falta una torre. Los 200.000 reales de vellón que en 1780 tenía el Cabildo ahorrados para construirla fueron entregados a la Corona para cooperar en los gastos de la guerra de la independencia de los Estados Unidos, en la que el malagueño don Bernardo Gálvez, gobernador de la Luisiana y conquistador de la Florida, jugó un papel muy destacado. La torre que falta fue un regalo de Málaga a los Estados Unidos de América.

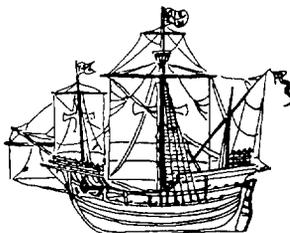
Estados Unidos y para España existen esos deseos de unión y esas razones de cultura común. Con este modesto ensayo histórico hemos puesto nuestro grano de arena en ese caminar juntos en busca de nuestra común cultura histórica, recordando acontecimientos de ayuda mutua que norteamericanos y españoles necesitamos hoy y necesitamos más en el futuro.

En esta línea de pensamiento, yo querría resumir estas ideas en la forma que lo hace el pueblo sencillo y llano, el pueblo que no sabe de teorías geoestratégicas ni geopolíticas, porque su ciencia no se aprende en los libros, sino en la vida. En España, nuestro pueblo, expresa su saber cantando coplas.

Para rematar esta modesta, pero ilusionada aportación voy a elegir una copla extraída del venero más solemne y más profundo del cante andaluz, *la soleá*: el corazón encerrado en tres versos que dijo Machado.

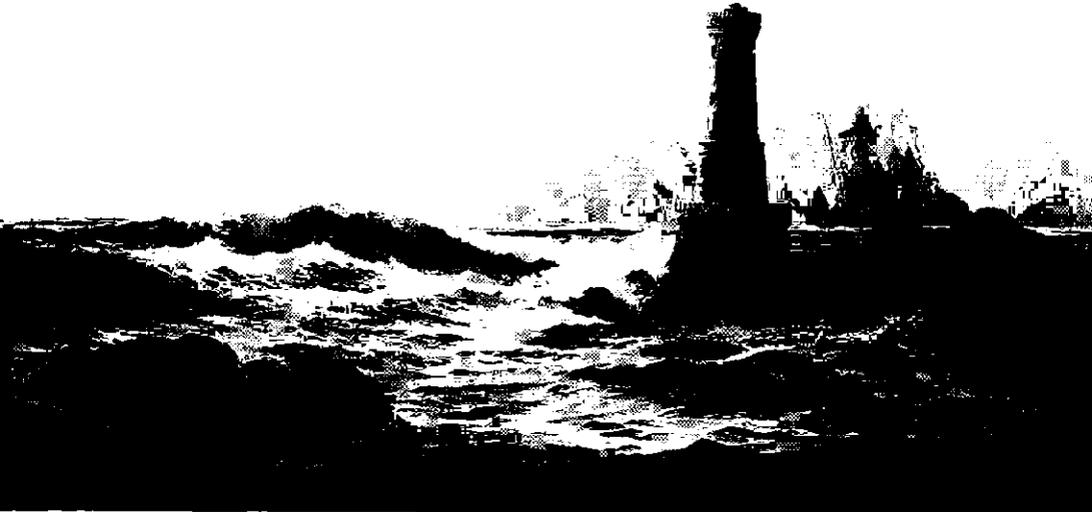
España y los Estados Unidos podemos y debemos cantar a dúo esa popular *soleá* que dice:

*Si me das amor, verás  
Que yo a ti te necesito...  
Pero tú a mí mucho más.*



#### BIBLIOGRAFIA

- Fernández Duro: *Historia de la Marina Española.*  
Parker Thomson: *En busca de la verdad.*  
F. Morales Padrón: *Historia General de América.*  
Ruméu de Armas: *Historia de España.*  
Samuél E. Morrison y H. S. Commanger: *Historia de los Estados Unidos de América.*  
Manuel Conrotte: *La intervención de España en la independencia de los Estados Unidos.*  
Bernard Fay: *Washington.*  
Jesús Pabón: *Franklin y Europa.*

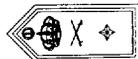


*El viejo faro.* Oleo sobre lienzo, por E. Arriaga.

# SOBRE LA EGREGIA FIGURA DEL MARQUES DE SANTA CRUZ DE MARCENADO

(Homenaje)

Carlos MARTINEZ-VALVERDE



«Tu espada valerosa  
te acarreó una muerte desgraciada.  
Tu pluma celebrada  
te eternizó una vida muy gloriosa.»

Francisco Gregorio de Sales, 1776



UERTE desgraciada la del Marqués, sin duda, pero altamente honrosa; heroica. Siempre me atrajo su figura: Siendo yo comandante de brigada de caballeros guardias marinas en la Escuela Naval, explicaba e inculcaba, con el mayor ardor que mi espíritu hacía posible, a mis alumnos la *moral militar*... Me fundamentaba en un prontuario establecido, basado en la acción de los que nos precedieron. Lo amplié aún más con ejemplos de nuestra historia. Fui pensando más y más sobre diferentes temas. Había mucho que se salía de las explicaciones usuales que se barajan normalmente en la referida materia. Discurriendo conceptos filosóficos encontré buena base en los escritos del Marqués... Me salía de mi objetivo y acumulé material para una acción posterior. Pensé, incluso, escribir, con el tiempo, algo semejante a sus *Reflexiones militares*, eso sí, cargando la mano en *lo naval* y sin la ambición de igualarlas en extensión ni en calidad... Sería una buena rúbrica para una vida activa, haciendo que la experiencia fuese dando mejor orientación a los pensamientos y observaciones anotadas a lo largo de aquélla.

No llegué a acometer la obra y me quedé con multitud de notas por mí comentadas, que, eso sí, sirvieron mucho en la apasionante labor de formación de hombres, en destinos en que en ello se pone el mayor esfuerzo, ya que la referida labor existe en todas las actividades de nuestro servicio de las armas.

Ahora, con ocasión de la celebración del tercer centenario del Marqués



Don Alvaro de Navia Osorio, marqués de Santa Cruz de Marcenado.

Era muy valeroso, propicio para ser el primero en cualquier asalto, Sí, más *con aire tan noble, que hacía ver a todos que no era capaz de ofender a ninguno*, dice Macanaz, su gran amigo. Sus obras fueron de la mejor calidad, y el padre Feijóo expresa: *Entre las muchas virtudes ilustres con que estaba adornado... poseía en grado sumo la de la modestia.*

de Santa Cruz de Marcenado, se actualiza en mi mente, con recios trazos, su figura. Modestamente pretendo presentarle mi homenaje e invitar al lector a que me acompañe en él.

Sus *Reflexiones militares* forman una obra muy larga y detenida; ardua tarea sería comentarla debidamente en un corto artículo. De los temas por él tratados escogeré un par de ellos para comentarlos debidamente. Serán a modo de las dos ramas de una ideal corona de laurel que con mi trabajo le ofrezco.

Muy complejo es lo tratado en las *Reflexiones*. Un comentarista dijo muy acertadamente que *raro caso militar digno de reflexión ha sucedido en el mundo que en los veinte libros de su tratado no se halle...* Se trata en ellas de las cualidades que deben adornar a un general en jefe y sobre su modo de actuar con los subordinados, con los aliados, con los enemigos, con los habitantes de los pueblos por él ocupados, con los vencidos... con los rebeldes (de su propio ejército y enemigos). Se trata de los consejeros de que debe rodearse, de los apoyos que debe lograr... Trata el de Marcenado de las guerras; de sus clases por la motivación; de si son justas o injustas; populares o impopulares... De la utilización en el ejército de extranjeros; de la utilización de los prisioneros... De lo que ahora llamamos quinta columna; de las que después se llamaron guerrillas... Muestra lo importante que es para los que mandan el estudio, especialmente de la historia, aumentando con la experiencia de los demás la propia, que, por grande que sea, siempre resulta pequeña... Trata del sigilo y del secreto, y cómo guardarlo, para que el enemigo no sepa su línea de acción. Trata del espionaje... Trata los temas de estrategia, táctica, fortificación, logística; sobre las marchas y los campamentos. Sobre el socorro a plazas. Sobre emboscadas... Estudia la necesidad de tener poderosas fuerzas navales y su acción en el ataque, en la defensa y en las comunicaciones marítimas, propias y del enemigo... La completa enunciación de todo lo tratado ya alargaría, de por sí, este trabajo fuera de los límites propuestos. Baste saber que trata muchas cosas, y todas bajo los aspectos militar, político y moral. El mismo dice que debe hacerse así; que estos principios van siempre unidos y que al separarlos raramente se obtiene la victoria: lo espiritual anima todo; importante es lo psicológico, e importantes son las reglas tácticas. Claro está que al correr de los tiempos lo que menos perdura son esas reglas tácticas y lo que se refiere al armamento. De todo lo demás pueden sacarse normas de acción muy buenas para los tiempos presentes.

El Marqués basa sus razonamientos en ejemplos de la antigüedad y de su tiempo, dando muestra de una vastísima erudición que no emplea como presunción, sino como base de su razonamiento, para darle fuerza...

Al ser tantos los temas tratados, luego de proclamar su mérito, voy a escoger tan sólo dos, como dije, para razonar sobre ellos y así llevar a efecto mi homenaje.

Son, en cierto modo, de actualidad. Uno de ellos es la importancia del estudio de la Historia Militar; y lo es por lo mucho que abunda no estudiarla. El otro es sobre las guerras y sobre la ventaja indiscutible de la paz, pese a llevar consigo inconvenientes cuando es muy prolongada. Ello es de actualidad por el modo demagógico con que se tratan con frecuencia estas cuestiones, como si hubiese un modo de suprimir las guerras que estuviese fácilmente en la mano del hombre... Y, para estar debidamente preparados para la defensa de la Patria, deben estar los ciudadanos convenientemente mentalizados; predispuestos para vencer los temores naturales de los peligros y de las fatigas... Hoy por hoy las guerras *están ahí*. Son una realidad.

### **Sobre la importancia del estudio de la Historia Militar.**

Está ciertamente descuidado, por el parecer de muchos; y esto ya lo dice el Marqués, calificando de *ridícula vulgar opinión* la de aquellos que dicen *que las historias antiguas enseñan poco para la guerra presente, respecto de que son muy diversos los medios de atacar y defender que había entonces y los que se practican ahora*. Vemos, por el contrario, como cosa cierta la utilidad del estudio de *lo que pasó y de cómo pasó*, extrapolándolo de un modo flexible e inteligente para los tiempos presentes. Ya el Marqués, después de la calificación antes dicha, pone el ejemplo del gran Gustavo de Suecia, que pasaba noches en claro estudiando lo que hicieron los antiguos *y cosa probada es lo que ello le valió para gloria de su reino...* El de Santa Cruz, por su parte, razonaba con frecuencia con respecto a lo moral, que, *aunque las diferencias, las armas de fuego y la moderna fortificación de las plazas variasen el antiguo método militar, siempre quien tuviese un corazón grande como el de los antiguos capitanes, que fueron, podía ejecutar acciones ilustres como las que ellos llevaron a cabo*.

Siguiendo con lo dicho por el Marqués sobre los estudios históricos, afirma que son particularmente provechosas las historias que traten de capitanes famosos, de cuyos hechos aprenderás —dice— en pocos meses, lo que la experiencia (propia) no te enseñaría en muchos años; pues aunque sirvas desde niño, será bastante que llegues a ver cincuenta ocasiones dignas de reflexión (importantes, se entiende); pero en los libros encontrarás millares de pasajes, que en su feliz o desgraciado éxito, en las buenas o erradas disposiciones, y en el juicio que de éstas hicieron hombres sabios, te muestren, para lances iguales (semejantes, podemos precisar), el partido que debes seguir, y el que fuese conveniente evitar. Aclaremos: lances iguales no habrá. No es cuestión de entrar en un ordenador de recuerdos para encontrar la solución del caso. Pero... se han ido acumulando en el maravilloso arcano de la memoria, para usarlos con inteligencia. Conocimientos que aportan inspiración para resolver, adecuadamente a los medios de que se dispone y a las circunstancias del momento... Continúa el Marqués: *Los*

*impensados acontecimientos de la guerra muchas veces obligan a determinaciones tan prontas que no dan lugar a una meditación ni a juntar consejo de guerra; con lo que sólo queda el arbitrio de resolver por las reglas que en pocos instantes prescriba la memoria de los expedientes que en casos semejantes tomaron otros generales; porque el principio de pensar despacio y ejecutar aprisa se entiende cuando el tiempo de discurrir no destruye al de obrar.*

Pongamos bien de manifiesto que lo dicho con respecto a la decisión del que manda es perfectamente compatible con el empleo de los modernos ordenadores que nos dará soluciones que podemos llamar *ortodoxas*, pero sigue siendo importante la inteligencia del jefe, y su experiencia, para mejor interpretar esas soluciones o incluso alterarlas por no ajustarse exactamente a la situación del momento o para engañar al enemigo que también conoce lo ortodoxo. El general Wavell lo expresó: *Un poco de heterodoxia es cosa peligrosa, pero sin ella raramente se ganan las batallas...* Hay que tener ordenadores y hay que saber sacarles el mejor partido, y eso se hace con experiencia.

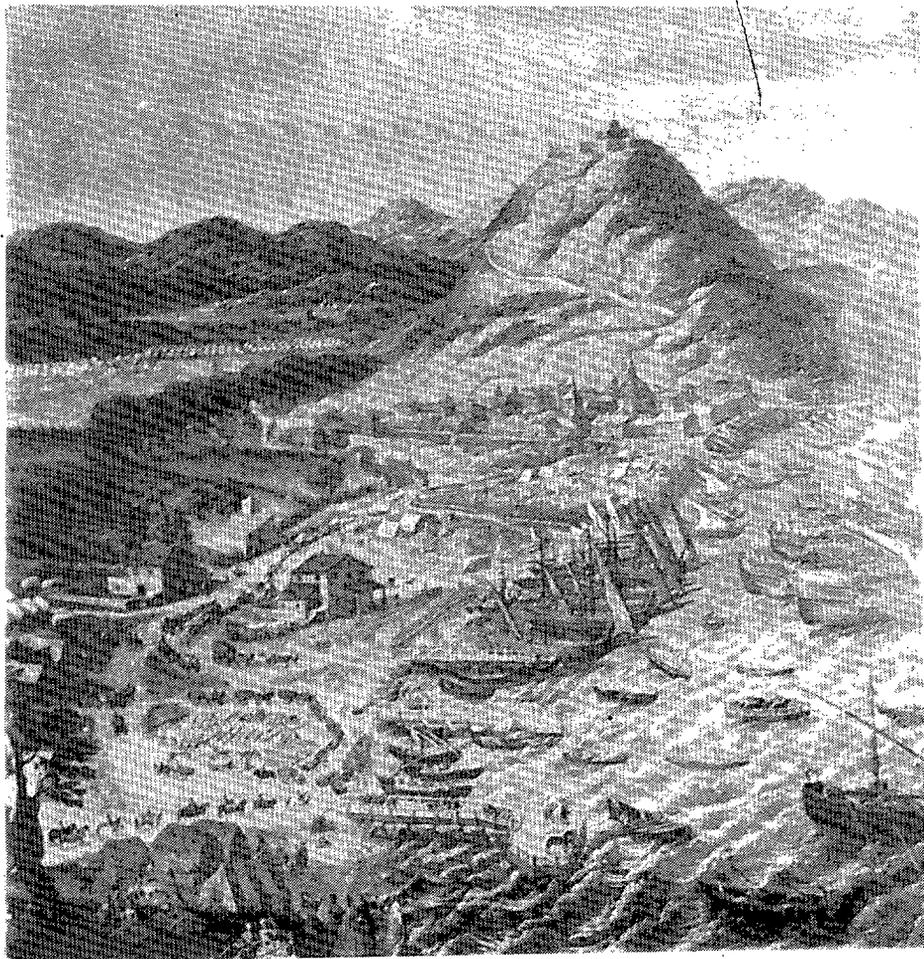
Rematemos el pensamiento del Marqués. Dice: *El consejo de los libros está exento de la cólera, de la lisonja y de otras pasiones a que suelen sujetarse los hombres que aconsejan... tampoco tiene el peligro de que el consejero (sigilo) deje por su parte traslucir indebidamente la línea de acción aconsejada.*

El de Marcenado expresa que hay que estudiar sobre autores escogidos, pues *no todos los historiadores explican bien las materias, ni todos los escritores militares aconsejan lo más conveniente. En cualquier ciencia —dice— encontrarás proposiciones que a primera vista parecerán honestas y ventajosas; pero que si las desmenuzas las hallarás tal vez injustas o inútiles.* Muy a propósito para aquellos que ven indefectiblemente *en cada libro el mejor de los amigos.*

El estudio de la Historia Militar tiene también la cualidad de mentalizar (1). Ello es tan importante como aprender reglas y acumular inspiraciones. También, dice el Marqués, *estimula a la gloria con el recuerdo que suscita de las heroicas acciones y plausibles recompensas.* No caigamos en el extremismo de estudiar profusión de acciones adversas (indudablemente deben también estudiarse), que nos lleve a tener una *moral de derrota.*

El Marqués de Santa Cruz de Marcenado, pese a su entusiasmo por el estudio en los libros, no circunscribe tan sólo a él la formación de los que mandan (o han de mandar en el futuro). La práctica ha de ir con la teoría; ha de coronarla. Para hacer conocer sobre lo que sobre ello piensa, toma de Platón —bien antiguo aserto—: *Quien fabrica la trompeta no sabe conocer su defecto o bondad como el que la toca.* El, por su parte, escribió mucho

(1) Más adelante dirá Clausewitz: *Cuidese que el combatiente no encuentre en la lucha impresiones nuevas que le suman en el terror o en la perplejidad. Al no poder prevenir todo, apostillémoslo; si así y todo las encuentras, combatiente... ¡ADELANTE!*



Un aspecto del embarco, en Alicante, de la expedición a Orán, de 1732. Pueden apreciarse transportes, fondeados en punta junto a la playa. Se ven embarcaderos, a donde atracan bombos de forma poligonal, que después serán remolcados hasta los transportes de mayor calado, fondeados más lejos. Al fondo, un campamento de tropas. Domina todo el castillo de Santa Barbara.

con la espada antes de tomar la pluma. Sale al encuentro del que pueda encontrar defectos gramaticales en sus escritos. Dice que *su pluma no ha sido afilada por sutil cuchillo de tranquilo estudio; sino rasgada por el desaseado corte de militar espada*. Elegante y marcial dicción, propia de su tiempo.

Corroborando lo dicho por el Marqués de Santa Cruz, y dando un salto en el tiempo, esto es actualizándolo, tomemos de Liddell Hart (de su *Estra-*

tegia de aproximación indirecta); dice: *En la carrera militar las posibilidades de la experiencia directa son limitadas, no constituyen base segura de la teoría y de sus aplicaciones... La experiencia indirecta tiene sobre ella la superioridad de su mayor variedad y extensión... La historia es la experiencia universal, no de uno, sino de muchos hombres sometidos a condiciones muy diferentes.*

### Sobre la guerra y sobre la paz.

El otro tema que escojo para formar la otra rama de la corona de laurel ofrecida a don Alvaro de Navia Osorio es aquél en que trata de la guerra; de ese *choque material de los elementos de daño y de defensa de que disponen dos poderes que están en oposición de intereses. Choque también de las voluntades que mueven aquéllos*, según el posterior decir de Villamartín, otro de nuestros grandes pensadores militares... Guerra, manifestación de una ley a que está sujeta la Creación. La guerra sigue: *está ahí*, amenazadora siempre; el *si vis pacem para bellum* sigue siendo de actualidad, como en tiempo de los romanos. Las potencias efectúan grandes gastos, quitando los recursos de otros capítulos de paz, para conseguir elementos disuasorios para un posible enemigo. Esto es, en suma, un deseo de mantener la paz. A más poder de disuasión más posibilidades de paz.

Al hablar de la guerra, el Marqués no se pone, ciertamente, a enjuiciar la posibilidad de que desaparezca; los grandes esfuerzos para que ello ocurra son, evidentemente, posteriores a su tiempo. Pero hace una salvedad, que al llegar al estudio de estos extremos hace extensiva a todos sus escritos. Dice: *Yo no pretendo hablar en sentido jurídico, ni teológico, sino en el militar y político; y así cuando escribo de una guerra, acción o máxima que la creo justa, que la creo lícita, sólo quiero decir honesta o decente para el dictamen del mundo y para la razón de estado.* Añade que no se mete en el freno de la conciencia, *que ello no es de su profesión* (2). Da por sentado, pues, que la guerra es un hecho, y lo mismo hemos de verlo nosotros, militares del siglo XX, cuando vemos la existencia de conflictos bélicos y la preparación para otros mayores, aunque sea con idea de evitarlos. No nos conmueva el pacifismo demagógico y hagamos que los razonables deseos de paz de los hombres que vienen a servir en nuestros ejércitos no obstaculicen su deseo de prepararse para defender a su Patria con las armas, si el caso llega. Hoy por hoy todos los ciudadanos han de estar mentalizados para ello, pese a los deseos de paz *que todos compartimos*, como un ideal

(2) Dice el Marqués de Santa Cruz de Marcenado que *a los príncipes no les faltan óptimos letrados o teólogos a quienes consulten primero (antes) de empeñarse en cualquier guerra de que aun cuando sea justísima resultan siempre los considerables daños anotados* (que se apuntarán en el texto).

por ahora lejano. Aplaudamos los esfuerzos pacificadores de las sociedades de naciones y de tribunales internacionales; pero... echemos la vista a la historia contemporánea con sus guerras.

El Marqués, en sus *Reflexiones*, habla de guerras necesarias, inexcusables; de guerras justas y de otras que no lo son, y de las que son inútiles. Pone ejemplos históricos que acreditan su gran erudición: más admirable si se considera que empezó su obra cuando tenía treinta años, terminándola a los cuarenta; y la actividad guerrera que precedió a su intensa labor literaria y filosófica.

Antes de hablar de la guerra canta las excelencias de la paz, si bien el amor a ella *no arguye en el Príncipe temor a la guerra, sino dominio de su virtud sobre los impulsos de su ambición...*, *al calor de la paz florece el comercio sin que impidan su fruto las borrascas de la guerra...* Habla de corsarios y de guerrilleros que interrumpen el tráfico marítimo y terrestre. Crece aquél con la paz y ésta *aumenta la riqueza de los vasallos, para cuando ellos hayan de contribuir a una guerra precisa que se ofrezca. En la paz se conservan las alabanzas, que es el principal tesoro de los países...* Todo es innegable.

El de Marcenado habla de *guerras necesarias*, de guerras que no pueden eludirse, de *guerras justas*, de otras que no lo son, y de otras que ni tan siquiera son *útiles*. Católico ferviente aumenta, el Marqués, los males de la guerra con *el posible castigo de Dios si la guerra es injusta*. La guerra injusta, lo probable es que sea impopular (puede serlo aunque sea justa), en contra del sentir de los ciudadanos (vasallos), *al tener estos que prodigar sus vidas*. Del respeto a la conservación de la vida humana, por su valor intrínseco, no se habla. Esa vida humana no ha llegado todavía a ser tan respetada, con tanta intensidad, como lo es en la actualidad.

Considera justas las guerras defensivas y considera justas las conquistas ocasionadas por los accidentes de una guerra que se emprendió por defensa propia, o por otra legítima causa, son un resarcimiento a los gastos y al peligro. Tiene por justo el ataque cuando se hace tomándole la vez a un decidido enemigo. Considera justas, Navia Osorio, las guerras emprendidas *para defender a los aliados, proteger a los oprimidos y castigar a los malos*. Igualmente las emprendidas para castigar el ejemplar de una tiranía y de una sublevación. Las que se emprenden para tomar satisfacción de una pública ofensa... *porque no cobren los suyos desaliento, y los confinantes audacia de su tolerancia, y no se animen a hostilizar en el país a quien no supo defenderse en el honor*.

Enuncia el Marqués clases de guerra que *importa excusar*: al no estarse seguro de la fidelidad de los vasallos; y las que *conviene excusar*: contra príncipes que mantengan fuertes alianzas, con lo que se tendrían varios enemigos. Tampoco conviene emprender la guerra *contra nación temida de*

por la suya, dice que el recuerdo de las derrotas pasadas tiene influjo... para la desgracia futura.

No podemos dejar de considerar un punto de gran interés que trata el de Marcenado: *inconvenientes de muy larga paz*. Empezaremos comentándolo con sus propias palabras: *Parecerá este capítulo temerario —dice— por su introducción, pero cuando veas el expediente en que termina todo el discurso, pensarás de otro modo*. Así espero que sea.

La primera razón que da el Marqués es que en la paz olvidan las tropas, no sólo la fatiga (el aguante), sino el coraje y la obediencia (ante el peligro, se entiende); pero hay más: dice en otro lugar que también suele convenir la guerra para evitar la carestía de víveres que nace de la muchedumbre de holgazanes. Y en otro lugar, dice que la guerra externa conviene para la paz interior... por el vicio que en una larga paz resulta del ocio. No puede interpretarse que el de Marcenado desease la guerra. Ya dejó cumplido comentario de los desastres que ella trae. Sencillamente que hay *vicios de paz* (podemos llamarles así). Y, prefiriendo innegablemente la paz, habrá que hacerles frente. Ya hizo también el debido canto a la paz.

El remedio que nos da el Marqués no nos vale para los tiempos que corren, uno es llevar la guerra contra infieles o bárbaros perseguidores de nuestra religión. No se precisan razonamientos para mostrar que eso no vale para ahora. No todo lo dicho por el Marqués es transportable en el tiempo.

Por nuestra parte podemos remozar lo dicho por el de Marcenado, considerando que en la paz —innegablemente ésta mejor que la guerra— propugnase quizá con más fuerza el egoísmo y que el bienestar material conseguido quiere no tener límite para muchos, por desgracia. Que las leyes no se obedecen en muchos casos. En la paz existe una gran lucha de intereses particulares y corporativos. En ella aparecieron modernamente los grandes problemas del paro y del terrorismo, y existe siempre la amenaza de la guerra. La paz está muy lejos, siempre, de ser lo que pudiéramos llamar *una paz completa*. Para los *males de la paz* existe conseguir una muy buena formación ciudadana, el robustecimiento del patriotismo... una buena formación religiosa... trabajada por los organismos competentes en ello.

En lo que a lo militar se refiere, podemos apuntar que se puede aproximar la imagen de la guerra con ejercicios practicados muy a lo vivo, adiestrando en ellos a los hombres; pero téngase en cuenta que si bien podemos introducir *fuego real*, no podemos introducir *un enemigo real* y las calamidades y peligros de la guerra contra los que hay que vacunarse... Se puede enviar al personal profesional fuera de las fronteras, a los conflictos reales en que intervengan naciones amigas, formando nutridos equipos de *observadores*. Se pueden enviar tropas a integrar los *cascos azules* de la ONU... Todo ello con algún riesgo personal, sin duda, y con alguno en lo que a tranquilidad internacional se refiere, vivirán de cerca la realidad de la gue-

rra... Pueden ser medidas del siglo XX, en que se ama la paz y se respeta a todos los pueblos sean cuales sean sus creencias religiosas.

### **Sobre las obras del Marqués de Santa Cruz de Marcenado y su vida de campaña.**

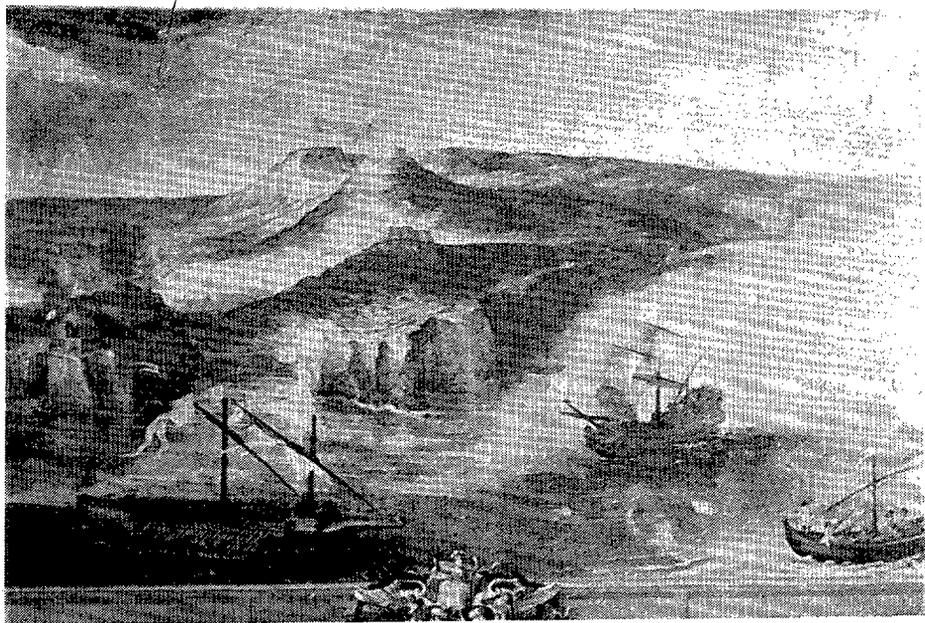
Su obra principal es, sin duda, las *Reflexiones militares*, publicados sus diez primeros tomos en Turín, cuando el Marqués residió allí, primero en calidad de rehén, por la artillería que España llevó de Cerdeña, al abandonar la isla, y que había de devolverse o pagarse; después actuando en calidad de representante diplomático cerca del rey de Cerdeña, que le dispensó su amistad y ayuda. Estuvo siete años, desde 1720 al 27. El tomo XI lo publicó en París, donde estuvo a consecuencia del Congreso de Soissons, en el que se tuvieron muy en cuenta las soluciones por él propuestas a diferentes graves problemas.

Otra de sus obras importantes es la *Rapsodia económico-político-monárquica*, publicada en el mismo año de su muerte: 1732. Obra en la que se manifiesta economista reformador y progresivo. Dejó también otras no terminadas, entre las cuales podemos citar la *Historia de los tratados de España desde el Rey Católico hasta la época*, y un proyecto de Reglamento de las Milicias de Indias.

Dejó también, el Marqués de Santa Cruz, el proyecto de un diccionario universal de las lenguas españolas, latina y francesa, en que se proponía compendiar historia, geografía y otras ciencias y artes; un verdadero diccionario enciclopédico. La Academia de la Lengua acogió bien, en un principio, la idea, pero no prosperó después. Algunos comentaristas, como Maldonado Macanaz, tienen al Marqués como el más claro precursor de la Real Academia de la Historia, que se fundó ya después de su muerte.

La vida activa de campaña del Marqués de Santa Cruz de Marcenado fue brillante en grado sumo. El espíritu que la animó responde plenamente a lo que reflejan sus escritos. Empezó pronto a hacer la guerra. Dieciocho años tenía cuando salió al frente del Tercio de Asturias, como maestro de campo, constituido en el Principado para defender los derechos de la corona del rey don Felipe V. Corría el año de 1702... Había nacido don Alvaro de Navia Osorio en Santa María de Vega, del concejo de Luarca, y había interrumpido los estudios que seguía en la universidad de Oviedo. En los primeros años de su servicio lleva el título de Vizconde de Puerto, al cual da inmarcesible gloria.

Con su tercio, y siempre distinguiéndose, toma parte en las operaciones que en Galicia y Extremadura tuvieron lugar contra portugueses e ingleses partidarios del Archiduque Carlos. Pasó después el tercio a Navarra y estuvo heroico al cruzar el río Javierre, con el agua a la cintura y bajo intenso fuego del enemigo, haciendo con ello posible el socorro de Jaca en situación



Vista de la costa de Orán. A la izquierda, el castillo de Mazalquivir (o de la Almarza). En primer término, una galera; más a la derecha un navío; a la derecha del todo, una embarcación menor. Al fondo, se ve la playa de las Aguadas, donde se llevó a cabo el desembarco de junio de 1732.

muy crítica. Recibió dos honrosas heridas y por sus méritos fue promovido a brigadier... Hizo, después, la guerra con columnas volantes, compuestas por las fuerzas de su regimiento (ya lo era el tercio desde la reforma de 1707)... Tomó parte distinguida en la toma de Tortosa y en su posterior defensa... En 1709 tomó parte en la expedición a Cerdeña y en la campaña que siguió en la península italiana, en la Toscana.

Pasó a Cataluña y se batió, siempre demostrando gran valor, en las operaciones que precedieron al sitio de Barcelona de 1714. En el asalto a esta ciudad, reciamente defendida, se manifestó una vez más el espíritu heroico del Vizconde de Puerto al frente de los granaderos que con reiterados y sangrientos ataques conquistaron el baluarte de Santa Clara y la Puerta Nueva, que con su éxito final, junto con los ataques por mar, decidieron la conquista de la plaza tan bien defendida. Por sus nuevos méritos fue ascendido Navia Osorio a mariscal de campo.

Fue gobernador de Cagliari, en Cerdeña, y en 1720, cuando fue abandonada la isla por virtud de tratado, pasó a Turín, donde quedó como rehén, como antes se dijo. Allí desempeñó también funciones de representante diplomático del rey de España y vimos que en esa capital estudió y recopiló

sus notas y publicó sus *Reflexiones militares*. Después fue como representante al Congreso de Soissons, y en París fue donde dio a la estampa el tomo XI de sus *Reflexiones militares*. Llamado a Madrid, estuvo a punto de ser nombrado secretario del despacho de Guerra, y no lo fue por oposición de la camarilla de la reina Isabel de Farnesio. Fue nombrado gobernador de Ceuta y ascendido a teniente general.

### **El Marqués de Santa Cruz de Marcenado y la Marina. Expedición a Orán.**

El Marqués de Santa Cruz, en el transcurso de su activo servicio, efectuó varias travesías por mar, formando parte de convoyes de guerra, así fue a Cerdeña, estuvo en la organización de la expedición a Sicilia. Desembarcó en la Toscana, en la península italiana... Antes vivió el sitio de Barcelona, en el que tomó parte heroica en el asalto, al frente de los granaderos. Vio lo importante que era dominar el mar, ejercer el bloqueo para reducir a la poderosa capital y asaltar la ciudad, también asaltándola al lado de su marina (3). Todo ello le llevó a recapacitar sobre el poder naval y a escribir en sus *Reflexiones militares* amplios capítulos sobre el tema en cuestión: importancia de mantener las comunicaciones marítimas; la necesidad de ello con respecto a las de América, tan importantes para mantener el poderío de la nación española. Las posibilidades que tiene una flota para atacar una costa guarnecida, forzosamente, por un dispositivo que podemos titular *en cordón*, con la forzosa lentitud de acudir las posibles reservas; sin saber la defensa el punto que va a ser atacado. Las posibilidades del transporte marítimo sobre el terrestre, especialmente para largas distancias. Cómo deben organizarse los convoyes, cómo han de protegerse los puntos de reunión...

Ya había escrito el Marqués sobre todo ello y tuvo la oportunidad de ver cómo se llevaban a efecto, al menos los principios que atañían al caso, en la expedición que se hizo contra Orán en 1732. Fue entonces cuando hizo profunda amistad con uno de los hombres que más prometían en nuestra Armada, don Juan José Navarro, que mandaba el navío *La Castilla*, en la que el de Marcenado fue embarcado en la travesía. También iba a bordo, según parece, el mayor general de la expedición, en lo que al ejército de desembarco se refería, que era el Marqués de Gracia Real. Muchas ideas cambiaron sobre lo anfibio y mucha compenetración hubo. Lo recoge Vargas Ponce, el biógrafo del Marqués de la Victoria (4), refiriéndose al Mar-

---

(3) Recordemos que el sitio de Barcelona, en su bloqueo marítimo, se constituyó la primera Marina Real, considerada en su aspecto moderno, si bien, de momento, con una reunión de buques heterogéneos, pero que fue eficaz para el objeto que entonces se perseguía. Entonces, simultáneamente, se constituía el Cuerpo General de la Armada, Cuerpo de Oficiales de Guerra de la Armada (1714).

(4) Sabido es que Navarro obtuvo el título de Marqués de la Victoria por la obtenida sobre los ingleses, frente a Cabo Sicié, en la Provenza, en febrero de 1744.

qués de Santa Cruz se expresa: *aquel príncipe entre los escritores militares de España, y a ninguno segundo de las demás naciones*. Era mucha también la analogía existente entre Navarro y el Marqués de Santa Cruz, pensadores y estudiosos ambos, y ello, en este caso, ambos de espíritu generoso, e inteligentes, hizo mucho en el acercamiento mutuo...

La expedición había partido de Alicante el 15 de junio. Se había mantenido la mayor reserva acerca del punto a que iba dirigida, y aun cuando se arrumbó al Africa quedaron los moros sin saber a qué sitio. Temían que fuese éste: Argel, Tetuán, Ceuta o Salé, adonde se había apuntado con falsas informaciones. Con esto los enemigos guarnecieron varios sitios debilitando la fuerza en cada uno. Se ponía de manifiesto la gran flexibilidad que supone para el ataque el que éste tenga carácter naval, con grandes posibilidades también de concentración de las fuerzas atacantes y de la marcha de aproximación de ellas. No suponía invento alguno, pues siempre fue así, pero se ponía de manifiesto —una vez más— lo expuesto por el Marqués de Santa Cruz de Marcenado en sus *Reflexiones militares*. A buen seguro que lo comentarían Navarro y él durante la travesía.

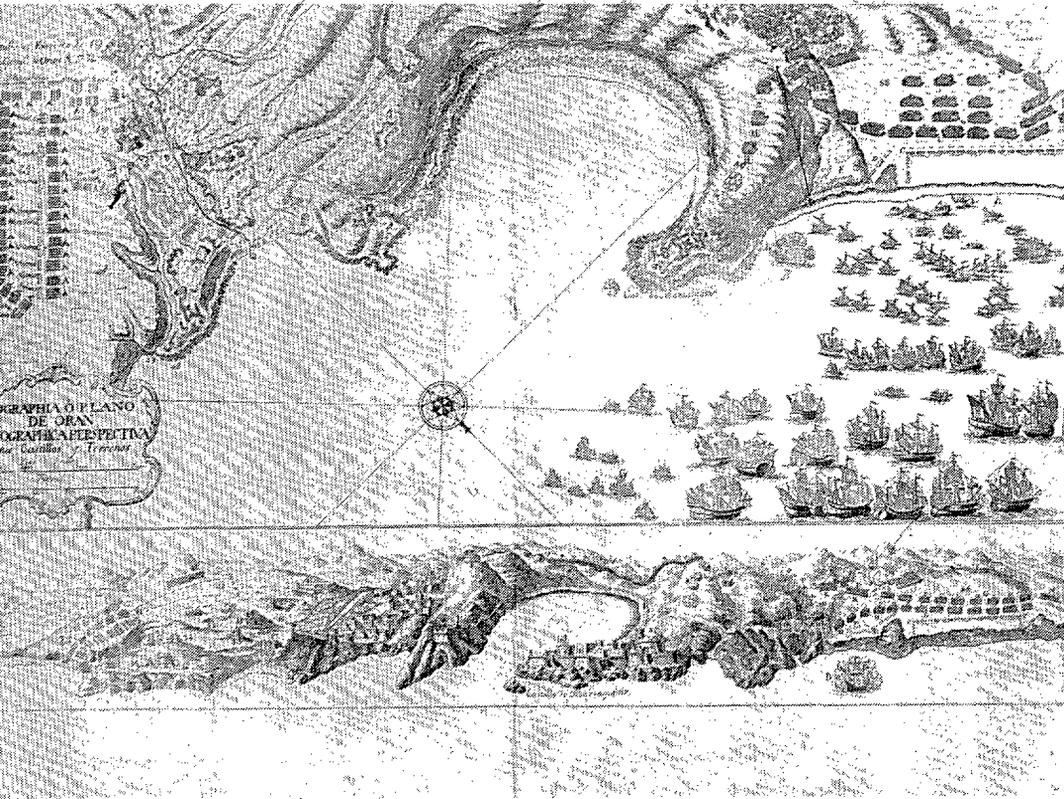
Mandaba la expedición en su parte naval el teniente general de la Armada don Francisco Cornejo, y el ejército don José Carrillo de Albornoz, Conde de Montemar. El Marqués de Santa Cruz iba afecto al cuartel general (5). Estaba de gobernador de la plaza de Ceuta; ya había ascendido a teniente general y, por orden real fue asignado para la expedición de Montemar. No mandaba directamente ninguna de las divisiones; se conocen los nombres de los generales de ellas. ¿Existía ya la idea de dejarlo, como general de fama, al frente de la plaza que iba a conquistarse y de su campo exterior?

Se efectuó el desembarco el día 29 en la playa de Las Aguadas, a poco más de una legua al oeste de la plaza de Orán (6). El primer hombre que saltó a tierra, según recoge Navarro en sus memorias, fue el teniente general Marqués de Santa Cruz de Marcenado —un buen ejemplo para todos—, el que le siguió fue Navarro mismo, que mandaba el total de las lanchas que, formadas en tres columnas, llevaban las tropas a tierra... Una vez organizado todo, regresó Navarro a su navío *La Castilla*.

Formadas las tropas en la playa y rechazados los ataques de la caballería enemiga, se planteaba la ejecución de la maniobra a efectuar, que era sobre el flanco izquierdo, para, rodeando los montes de ese lado, caer sobre la plaza de Orán por terrenos dominantes. Para ello era necesario ocupar uno de ellos, sobre el castillo de Mazalquivir, y prevenir el ataque que de ese

(5) La expedición se componía de un total de 611 velas: 12 navíos, siete galeras, dos galeotas, dos bombardas, cuatro bergantines... más los transportes.—El ejército lo componían 26.000 hombres, con 110 cañones y 60 morteros.

(6) Se efectuó una demostración sobre Arceo, al este de Orán, con lo que se desconcertó aún más a los defensores de la costa.



Clave de los principales puntos marcados en el grabado.

- |   |  |   |
|---|--|---|
| <p>A - Playa de las Aguadas donde se hizo el desembarco.</p> <p>B - Bajel <i>La Castilla</i>, que tira al barranco y a la montaña.</p> <p>C - Disposición del Ejército después del desembarco.</p> <p>F - Fuerte de la Marina, que no fue acabado.</p> <p>H - Granaderos de la izquierda, que suben la montaña.</p> | <p>X - La Caballería.</p> <p>P - Los enemigos.</p> <p>V - El Ejército que marcha a Orán.</p> <p>1 - El castillo de Santa Cruz.</p> <p>2 - El castillo de San Gregorio.</p> <p>3 - La plaza de Orán.</p> <p>18 - Castillo de S. Andrés.</p> <p>19 - Castillo de S. Felipe.</p> <p>21 - Campamento del Ejército frente a Orán.</p> | <p>36 - Rosalcázar.</p> <p>38 - Cañonazos que disparaba dicho castillo.</p> <p>39 - Dos Rgts. de Guardias bajo el cañón de Rosalcázar y de S. Andrés, que hicieron la retaguardia del Ejército, cuando éste reembarcó para regresar a España.</p> <p>46 - Montaña <i>Del Santo</i>.</p> |
|---|--|---|

lado hiciese la fuerza que guarnecía aquél, que era de 2.000 turcos, muy buenos soldados. Ese monte era el llamado *del Santo*. Había que llegar a él atravesando un barranco fuertemente batido por los enemigos que ocupaban las laderas. Ello fue posible por el apoyo artillero que hizo a nuestras tropas el navío *La Castilla*, de Navarro. El hacerlo fue consecuencia de la compenetración con él del Marqués de Santa Cruz, que conocía perfectamente las necesidades de la fuerza de desembarco y las posibilidades artille-

ras del buque (7). Navarro fue muy felicitado por el general en jefe, Conde de Montemar... Al tercer día del desembarco las tropas llegaban a Orán, circunvalándole en parte, pero los enemigos habían abandonado la plaza, que fue ocupada, por tanto, sin resistencia. Los turcos de Mazalquivir capitularon. No fue necesario subir al Monte del Santo la artillería, maniobra que ya se había iniciado... Se pensó en avanzar sobre Argel, pero se desechó el plan, en realidad bastante ambicioso para ser realizado con las fuerzas de que se dispondrían guarneciendo Orán y sus fortalezas.

### **Regreso a España del Conde de Montemar. Muerte del Marqués de Santa Cruz de Marcenado.**

Recibió el de Montemar orden de regresar a España y con ello se cortaron los proyectos que pudieran hacerse de futuras operaciones. Quedó como gobernador de la plaza y capitán general del territorio ocupado el Marqués de Santa Cruz, con 8.000 hombres y abundante artillería reforzando a la propia de la plaza y de sus fuertes. En lo que a lo naval se refiere, quedó Navarro con su navío *La Castilla* y con el *San Fernando* a sus órdenes. Ambos buques a las del de Marcenado, como capitán general. Este les ordenó efectuar algunos cruceros para prevenir el acercamiento de barcos enemigos. Los buques nuestros tuvieron que ir a carenarse a Cartagena y después volvieron a Orán, de donde trajeron a España alguna tropa y artillería sobrante. Ya no regresaron a Orán (8). Cuando éste fue atacado no tuvo el Marqués de Santa Cruz fuerzas navales.

En los primeros días de octubre desencadenaron los argelinos y moros del Oranesado un fuerte ataque con considerables fuerzas de tierra sostenidas por una escuadra. Calcúlase que atacaron más de 40.000 hombres. Dirigieron los atacantes sus mayores esfuerzos sobre el castillo de Santa Cruz, el más dominante, por su elevación, sobre la ciudad.

El de Marcenado había recibido refuerzos, tuvo que ser por mar; estarían los argelinos en posición de no impedirlo. Sin dar lugar a descansar a los recién llegados organizó el Marqués una salida, cogiendo a los enemigos en tenaza. Fueron derrotados y perseguidos. Mas he ahí que en la persecución se desordenaron los nuestros, y reaccionando los moros los pusieron

---

(7) Entonces era mucho más dificultoso hacer fuego con la artillería de los buques sobre blancos situados en las alturas, siendo como era esencialmente casi rasante el fuego de aquellas armas. Habría que quitar las cuñas de puntería, quizá levantar las ruedas de más a testera...

(8) Navarro no solamente actuó como jefe naval, colaboró con el de Marcenado en la puesta a punto de la defensa terrestre. Conocía muy bien las fortificaciones de Orán, pues en 1708, siendo teniente del Regimiento del Mar de Nápoles, había estado allí y le había sido ordenado hacer sobre ellas un detallado informe. Estaba en España rindiéndole cuando fue atacado Orán en dicho año, siendo muerto su hermano en la defensa del castillo de San Andrés y hecho cautivo su padre.

en fuga. El Marqués de Santa Cruz, puesto al frente de la reserva, se lanzó rápidamente sobre los contrarios, con tal ímpetu que, si bien los desbarató, él fue rodeado; su caballo fue herido y después él mismo. Fue muerto y decapitado, siendo paseada su cabeza por las calles de Argel. Esa cabeza que había albergado tan nobles pensamientos, de la que habían salido aquellos que generaron sus incomparables obras...

Orán fue salvada a costa de la vida del Marqués de Santa Cruz, pues los enemigos fueron derrotados con grandes pérdidas.

Triste suerte la de don Alvaro de Navia Osorio, triste pero honrosa... Sirva, para concluir este homenaje, el corto relato de su final heroico. De su vida, de sus obras y de su muerte nos podemos sentir orgullosos todos los españoles.



# TRAYECTORIA HISTORICA DE LA MARINA ARABE ESPAÑOLA

José CERVERA PERY



## Composición de lugar.



ESDE el momento en que la primera oleada musulmana puso el pie en las orillas peninsulares, a las débiles estructuras visigóticas o hispano-romanas no les quedaba, en principio, otro recurso que el del sometimiento a una convivencia impuesta por las circunstancias o su desaparición del mapa. La historia nos dice, sin embargo, que el proceso de asimilación fue menos conflictivo que el que hubiese podido preverse como resultante

lógico de una invasión. Cabe entender, por tanto, que en la aparición, formación y consolidación de la Marina árabe española, objeto de este estudio, el hecho sociológico de integración no habría de quedar marginado.

Pero, ¿cuándo puede hablarse en propiedad de la Marina árabe española? Los modernos historiadores, al contemplar a grandes rasgos los siete siglos de dominación o presencia musulmana en España, admiten cuatro períodos claramente diferenciados: El de la constitución de un emirato dependiente de Damasco; el del emirato independiente y califato cordobés, que comportan los años de mayor esplendor en todos los órdenes; la desmembración del califato en reinos taifas y sucesivas invasiones africanas, y el reino nazarita de Granada, último quiste sobre la piel de toro, que la última operación quirúrgica de la reconquista se encargó de extirpar. Veamos pues, a grandes rasgos y dentro del encuadre de cada período histórico, las más notables singladuras de la Marina árabe española.

En principio, los árabes establecieron una Marina medianamente constituida, que era empleada esencialmente como medio de comunicación entre la Península y Africa. Esta flota, al mando del almirante Muhamad-ben-Umen-ben-Thabita, fue la que transportó a las huestes árabes que consolidaron la invasión. Serán los siete mil hombres con los que el bereber Tarik aplastará la débil resistencia visigoda en la batalla de la Janda. El hecho de que la invasión musulmana, con tan escasas fuerzas triunfara en el Guadalete y ocupara con tanta rapidez la Península, *se explica no sólo por una*

*mayor capacitación técnica y militar —escribe Vicens Vives—, sino por el derrumbamiento de la frágil estructura política e institucional de la sociedad goda, desplomada ante el simultáneo desbordamiento de las masas hispanas.* En esta inicial coyuntura, la Marina totalmente bereber actúa de simple transportista, con débiles intentos de creación de las primeras atarazanas, situadas en lugares de la costa que estiman estratégicos. Son los años también de Abdelaziz, hijo de Muza y Walí, y de Abdelmaliq y Ocha, sucesivos walíes del Andalus.

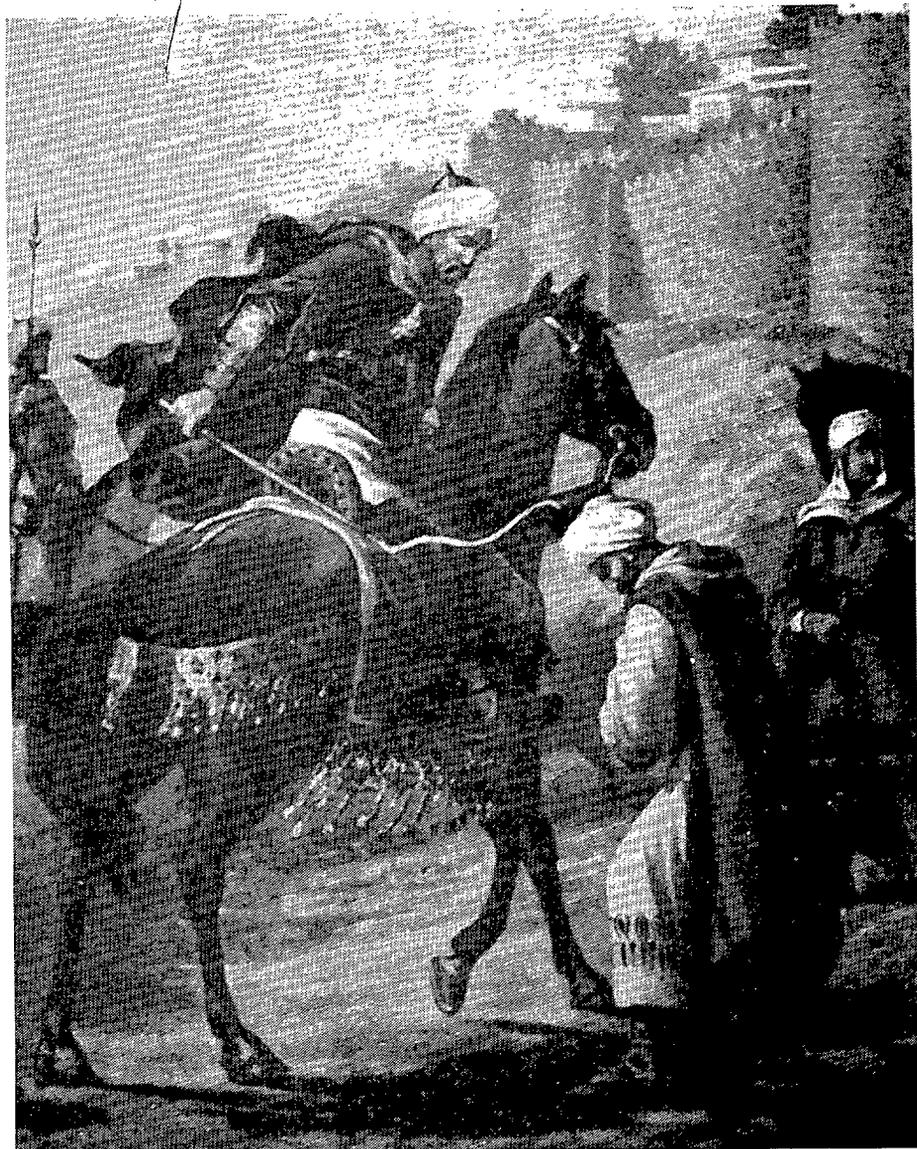
### **Abderramán I, el Adelantado.**

Pero cuando verdaderamente aparece la Marina militar árabe es cuando la España musulmana se declara independiente de los califas de Damasco, bajo el reinado de Abderramán I, ante la necesidad de tenerse que defender de los ataques que por las costas de la Península lanzaban los emires, que no se conformaban en abandonar las provincias perdidas. Durante los primeros años del reinado, Abderramán I tuvo que rechazar varios ataques y conatos de invasión, principalmente por las costas catalanas, y una vez pacificado el país, se dedicó a consolidar la Marina, nombrando a Temánben-Amarben-Alcama emir de la mar (amirabhahr), estableciendo atarazanas en Tortosa, ampliando las de Cartagena —situadas en la época de la dependencia de Oriente— y creando una poderosa flota de buques de los mayores de la época, con bases en Cádiz, Huelva, Tarragona y Almería, que aseguraban a la Península de las incursiones africanas, al menos durante un buen período de tiempo.

Así queda constituida la Marina de guerra árabe, que los sucesores del primer Abderramán habrán de conservar y acrecentar dotándola de tal importancia que habría de ser solicitada, en razón de su poderío, por los emperadores de Oriente para sus conquistas.

### **La amenaza normanda.**

A principios del siglo IX aparecen los piratas normandos azotando las costas de Europa con actos de vandalismo y pillaje. Hábiles marinos y experimentados guerreros, sus correrías sembraban el terror en las ciudades del litoral... y en algunas también de tierra adentro. Habían desembarcado en lugares de Holanda, Francia e Inglaterra, remontando en no pocas ocasiones el curso de los ríos Loira, Sena y Gironda, estableciéndose de invierno en la desembocadura de estos grandes ríos. Y aunque afecte de una forma un tanto indirecta al enfoque de nuestro tema, hay que hacer constar que los normandos, que a comienzos de siglo habían venido a España como auxiliares de Alfonso el Casto, en su lucha contra los moros, se presentaron



en el año 844 frente a las costas de Asturias y Galicia como corsarios. Rechazados con firmeza por Ramiro I y poco afortunados en su desembarco en Lisboa, se corrieron a la costa de Andalucía, saqueando las poblaciones de la provincia de Cádiz, y subiendo audazmente por el Guadalquivir, se apoderaron de Sevilla, donde cometieron toda clase de desmanes. Los mu-

sulmanes los atacaron valientemente por tierra, y los piratas tuvieron que refugiarse en sus barcos anclados entre las islas Mayor y Menor, no habiendo para batirlos otros recursos que usar las máquinas de sitio. Tal era en aquellos momentos la falta de fuerzas navales de la monarquía cordobesa.

## La estrategia naval de Abderramán II.

Ni Hixem I ni Alhaken I, continuadores en el trono del primer Abderramán, se ocuparon demasiado del fomento de la Marina. Bastante tuvieron con hacer frente a la inestabilidad política interna en sus reinados y a la conservación terrestre de sus fronteras. Será pues Abderramán II, en cuya época se producen las referidas incursiones normandas, quien logre retirarlos de las costas españolas, mediante una especie de capitulación, y tome medidas para que no se repitan las amenazas. Funda así en Sevilla un arsenal, donde van a ser construidos los principales buques de lo que puede ya con razón llamarse *agrupación naval*. Y el primer empleo de la flamante flota fue un ataque, seguido de desembarco, a la isla de Mallorca (año 849), que se había negado a pagar el tributo mediante el cual gozaba autonomía en su gobierno. En estas circunstancias se aficionaron los árabes al manejo y la construcción de buques que usaron ya regularmente en sus luchas contra los cristianos. La estrategia naval de Abderramán II evidenció su valía con el establecimiento de puestos de tropas en Cartagena y Arcila, lo que le daba un valioso dominio de buena parte del Mediterráneo. Durante ese período, y en base a tan aventajadas posiciones estratégicas, se llevó a cabo una expedición contra Marsella por las flotas combinadas de Mallorca y Tarragona, regresando con gran botín y numerosos cautivos, demostrando ya en la acción los marinos árabes no sólo valor, sino pericia.

## Mohamed I: Un nuevo esfuerzo marítimo.

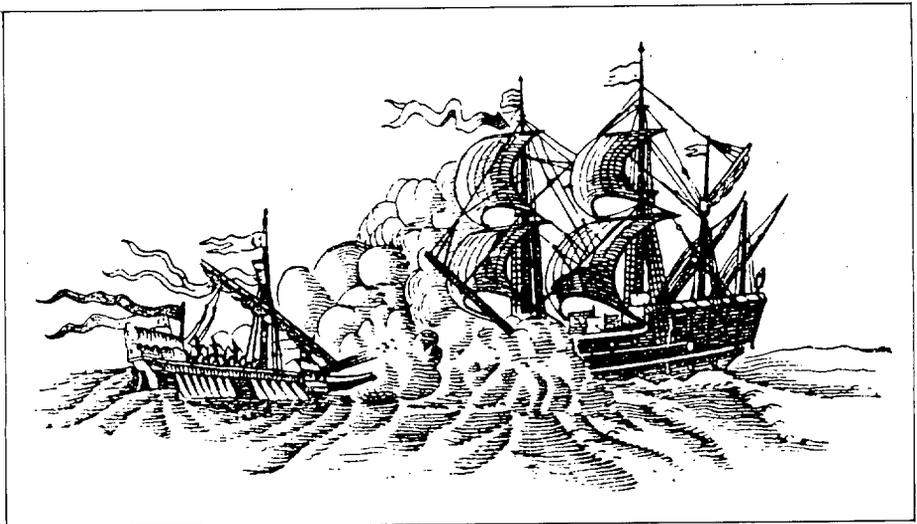
Ocho años después de la muerte de Abderramán II, reinando su hijo Mohamed I, volvieron otra vez a la carga los normandos sobre las costas sur de la Península, concretamente desde Málaga a Gibraltar. Venían rechazados de las costas de Galicia por Ordoño I, y al llegar a las de Portugal las encontraron ya defendidas por la escuadra andaluza, que les apresó dos naves, obligándoles a pasar de largo por la boca del Guadalquivir. Sólo pudieron desembarcar en Algeciras, cuya mezquita incendiaron, metiéndose en el Mediterráneo, donde invernarón, y al principio de año siguiente (860) volvieron a presentarse en la desembocadura del Estrecho, siendo atacados y puestos en fuga por la armada de Mohamed I, al que supuso un notable esfuerzo marítimo mantener y reforzar sus fuerzas navales.

La poderosa flota de Mohamed I fue usada en muchas ocasiones contra

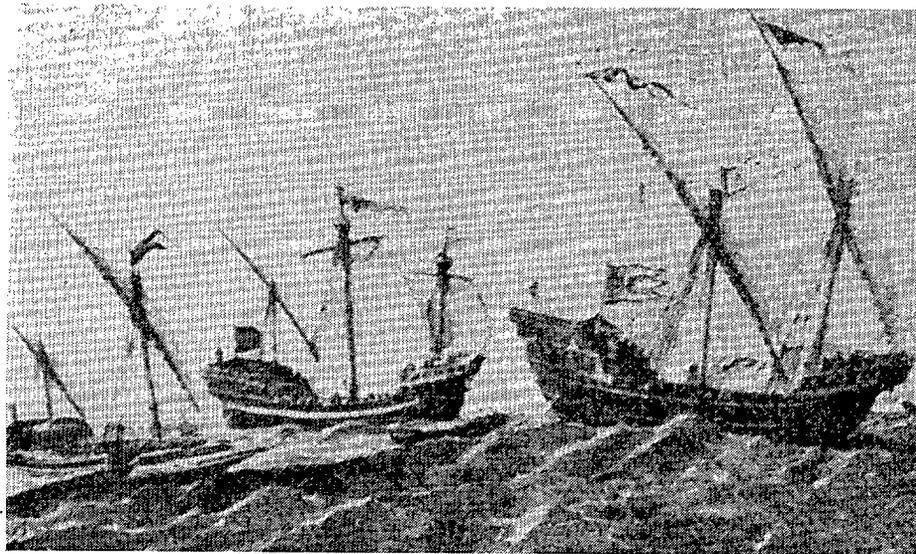
las tropas cristianas, y así organizó una expedición marítima de mayor cuantía, al mando de Abenmogueit Arrati, para efectuar un desembarco en las costas de Galicia, ya que los reyes de Asturias habían dificultado el acceso por tierra con una extensa línea de fortificaciones desde Tuy hasta Amaya. Pero lo mismo que la Invencible de Felipe II, esta armada fue dispersada por los temporales, y Mohamed tuvo que circunscribir sus operaciones marítimas al Mediterráneo, mar con el que estaban mucho más familiarizados.

### La época de esplendor: Abderramán III.

Al llegar el imperio árabe español a su mayor grado de esplendor bajo el cetro de Abderramán III, también tomó la Marina de guerra capital importancia. Ya en el 914 consiguió, con la que le dejaron sus antecesores, destruir las embarcaciones que proveían al famoso rebelde Omar Abenhauksun de víveres y reclutas al otro lado del Estrecho; pero lo que le impulsó más decididamente a aumentar su poderío marítimo fue la pujanza que iba adquiriendo la nueva dinastía fatimita en las regiones de Cartago. Pensó Abderramán III, el más *insigne cordobés del mundo árabe*, como ha sido llamado por uno de sus apologistas, que un trono que se levantaba con pretensión de legítimo sucesor del Profeta era grave amenaza para el suyo, y primero ayudando, más o menos abiertamente, a los príncipes africanos rebeldes a la nueva autoridad y declarándose más tarde Califa de Occidente, con entera ruptura de vínculos con Bagdad, se decidió a llevar la guerra al corazón del nuevo imperio musulmán.



Pero nada podía intentar con perspectivas de éxito sin el concurso de una poderosa marina militar, y a ello dedicó sus mejores empeños. Señaló a cada puerto del reino el número y clase de buques que había de suministrar, designando al de Almería como estación naval central. Construyó en Tortosa un nuevo y mejor dotado arsenal y dispuso que cada nave llevara un capitán encargado del mando militar (caid) y un encargado del gobierno náutico y maniobrero (arráez). Toda la escuadra, que llegó a contar con doscientas unidades, iba a cargo de un almirante de probado prestigio, una de cuyas virtudes en posesión habría de ser la de una encendida y patriótica oratoria, indispensable para la entrada en el combate.



La primera agresión directa del independizado monarca contra los fatimitas fue el apresamiento de una pertrechada galera de su pabellón en la ruta de Sicilia a Túnez. Los africanos llevaron a cabo una violenta represalia, y tampoco le fue a la zaga Abderramán, cuyos barcos, a las órdenes de los almirantes Calib y Ahmed Abenyila, dirigieron afortunadas expediciones contra las costas del norte de Africa.

Fueron los brillantes años del reinado de Abderramán III los más florecientes de la Marina árabe española. Es en esta época cuando se levantan cartas náuticas y se redactan tratados de navegación para los distintos mares con la descripción de las islas y ciudades que comprendían. Los marinos de Abderramán se dedicaron también al estudio práctico de la astronomía con la aplicación de los cuadrantes solares, de los astrolabios, y fundaron el Observatorio de Sevilla, que adquirió cierto renombre. Y esta flota árabe-hispana, que fue respetada por todos los Estados, no se dedicó únicamente

a misiones guerreras, sino que desempeñaron cometidos de índole diplomática, científica, y principalmente comercial, que dieron renombre y prestigio a la cultura y prosperidad del califato de Córdoba.

### **Los tiempos de la decadencia.**

Alhakem II, el Sabio, hijo y sucesor del primer califa cordobés, fue hombre más de letras que de armas. Sin embargo, en su reinado, Abderramán Abenromahis, que ya había sido almirante de su tocayo monarca, derrotó en la ría de Silves una nueva expedición normanda que en el 966 había asolado las tierras bajas de Lisboa. Retirados los piratas, Alhakem ordenó reformar sus bajeles conforme al modelo de los escandinavos, los cuales, cuatro años más tarde, y algo bajos de forma indudablemente, se retiraron sin combatir al solo anuncio de la salida de la escuadra desde Almería con dirección a Sevilla. Desde entonces los temibles corsarios del norte no volvieron a atacar las costas andaluzas; pero como por otra parte los fatimitas trasladaron la base de su imperio a Egipto, abandonando a los príncipes indígenas el gobierno de las partes de Africa, los sultanes españoles dejaron de prestar atención a la Marina militar. Sólo en el año 985, en el reinado de Hixem II, el temible Almanzor se dirigió por mar a Barcelona, protegiendo su ejército de tierra, consiguiendo vencer al Conde Borrell II y apoderándose de la plaza gracias al bloqueo de sus naves.

Los tiempos de la decadencia se precipitan. Al ser destronado Hixem III en 1031, se derrumba la dinastía de los Omayas y el dominio árabe en España, dando entrada a los reinos de Taifas. Las frecuentes y sangrientas guerras entre ellos hicieron decaer la agricultura y el comercio, y por consiguiente la Marina, que ya no volvió a tener la importancia que tuvo. Más tarde, con las nuevas invasiones, ni almorávides ni almohades se preocuparon por restablecerla o favorecer su desarrollo, y aunque los benimerines mantuvieron respetables fuerzas marítimas, eran reclutadas y equipadas totalmente en Africa, y de allí venían a hacer las operaciones militares a la Península. Y, por último, los reyes de Granada, reducidos a un más o menos explícito vasallaje a los de Castilla o los de Marruecos, alternativamente, no se hallaban en estado ni disposición de mantener escuadras. Puede decirse que después de la caída de los almohades ya no figura marina militar en la historia de los moros españoles, cuya preponderancia marítima, al disolverse el califato español a principios del siglo XI, había pasado irremisiblemente a la isla de Mallorca.

### **Conclusiones finales, antes del punto final.**

No puede afirmarse que fueron los árabes un pueblo de navegantes, porque de las inmejorables condiciones que poseían las costas de la Penín-

sula no sacaron el rendimiento que debían haber obtenido. Se encontraban a gusto en el Mediterráneo y parecían esquivar el Atlántico, que nunca les fue ventajoso. Sin embargo, en el 1013 salió una nave, tripulada por ocho hombres, de Lisboa, internándose en dicho océano, y después de once días de navegación llegaron a una isla, a la que dieron el nombre de Azores, por la gran cantidad de pájaros de esa clase que allí encontraron. En lugar de seguir adelante, cambiaron el rumbo, y así navegando descubrieron a Lisboa otra vez. Para la poca iniciativa que para las expediciones marítimas demostraban, no cabe duda que el periplo constituye toda una hazaña.

Los árabes tampoco aportaron grandes enseñanzas marineras, si bien supieron aprovecharse de los conocimientos prácticos de otros pueblos, dejándolos escritos, dado su afán a las ciencias y las artes; pero las puertas de Europa estaban cerradas para ellos, y habrían de transcurrir muchos años para que sus conocimientos se propagasen. Su terror al Atlántico —el mar tenebroso de los romanos— y total inhibición en la notable aventura de los descubrimientos habría de contribuir también no poco a ello. Y las constantes de su mentalidad, en medio de todo más continental que marítima, no pueden dejar tampoco de ser tenidas en cuenta...



# TRES TRANSPORTES ESPAÑOLES EN LA ARMADA ARGENTINA

Rafael GONZALEZ ECHEGARAY



O sólo fueron los destructores *Chúrruca* y *Alcalá Galiano* los únicos buques que se vendieron a la República Argentina, en donde tomaron los no menos hermosos nombres de *Cervantes* y *Juan de Garay*. Y no sólo hubo el tanteo de 1933 para la construcción de un petrolero de escuadra para aquella República, en lo que pudiéramos llamar tren naval de acompañamiento, y la gozosa realidad de los actuales guardacostas de la Prefectura. Ya en 1885 se vendió el bergantín de la matrícula bilbaína *Manuela*, que se rebautizó *Bahía Blanca* (1) y quedó relegado a la simple condición de pontón naval, y en los últimos años del siglo nada menos que tres grandes vapores transatlánticos españoles, pero de construcción británica, pasaron a las listas de la Marina de guerra argentina como transportes, y de ellos vamos a tratar a continuación (2).

La tensión originada por la disputa entre Chile y Argentina como consecuencia de la delimitación de la línea fronteriza del cono sudamericano dio lugar, como es sabido, a un importante rearme naval que va a motivar la puesta en servicio, bajo la bandera celeste y blanca, de cuatro cruceros —otros dos más no llegaron a tiempo— del tipo *Garibaldi*, rodeados de su acompañamiento de cruceros de Elswick y torpederos. Pero el desplazamiento hacia la Tierra del Fuego, posible zona caliente de confrontación de los efectivos navales de ambas potencias, llevaba tras sí la servidumbre del correspondiente apoyo logístico en una costa inhóspita y huérfana, entonces, de toda infraestructura portuaria que sirviese para el eventual establecimiento de depósitos de carbón para el suministro de las unidades combatientes. Tan sólo existía la subprefectura naval de Ushuaia, en el Canal, el proyecto de la base de Puerto Belgrano, en Bahía Blanca, y el puerto de Comodoro Rivadavia, en Chubut, a medio camino entre aquellos dos (3).

(1) El *Manuela*, construido en 1858 y de 223 toneladas, se adquirió en 11.500 pesos.

(2) Véase R. G. M. noviembre 1976, *Vender prestigio*, R. González Echegaray.

(3) Temas de Historia Marítima Argentina. Fundación Argentina de Estudios Marí-timos, 1970.

Era pues necesaria una flota de transportes afecta a la escuadra, integrada por buques de poder y porte capaces de bien andar y con buenas bodegas para garantizar el aprovisionamiento de consumos a la Flota. De aquí, sin duda, el hecho de la adquisición de los tres mercantes españoles que eran, desde luego, buques que reunían aquellas condiciones y cuyo historial vamos a repasar seguidamente.



El primer vapor de transporte que adquirió la Armada argentina, procedente de la flota mercante española, fue el transatlántico *Conde de Vilana*, que tomó el nombre de *Tiempo*. Era un barco con larga historia.

La famosísima Cunard británica, en plena ascensión de éxitos en el tráfico transatlántico desde 1840, decidió, allá por 1851, apoyar el esfuerzo de uno de sus socios fundadores, Charles Mac Iver, que había comenzado un nuevo servicio a los puertos norteamericanos partiendo del Mediterráneo con buques fletados bajo el rubro comercial de British & Foreign Steam Navigation Company. Ordenó entonces la construcción de una serie de vapores a hélice, casi gemelos, que se llamaron *Hecla*, *Kedar*, *Marathon*, *Olympus*, *Sidon* y *Atlas*, es decir, que fueron todos ellos designados con nombres de montes célebres de la cuenca mediterránea, lo que les distinguía de sus compañeros de la línea norteamericana, que, como es sabido, llevaban nombres históricos de países terminados en la letra a.

Nuestro protagonista es el *Hecla*, que se construyó por los astilleros de Robert Napier & Sun, en Govan (Glasgow), en el año 1860 y era un barco precioso (4).

¿Cómo era el *Hecla*? Tenía toda la gracia de los primeros transatlánticos de hierro y hélice, con el encanto de sus reminiscencias veleras. Su casco medía 274 pies de eslora por 36 de manga, y remataba en una bonita proa de violín con bauprés. Era de cubierta corrida y con castillo, con superestructuras al centro y a popa. El alcázar era sencillísimo, con el clásico cierre parcial curvado sobre las bandas para defender los callejones, y con la cubierta de botes encima; en ella iban el cuarto de derrota y la timonera. La toldilla era muy amplia, también con espartel para botes, y estaba reservado al pasaje de primera clase, que sumaba 70 almas. El resto de los pasajeros, en clase tercera, llegaba a los 800, repartidos por las cubiertas inferiores y sollados a todo lo largo de la eslora del buque.

Tenía el *Hecla* aparejo de barca, cruzando los palos trinquete y mayor, que además llevaban sus correspondientes cangrejas, al igual que el mesana. Su única rojinegra chimenea guindaba tras la derrota, entre el mayor y el trinquete, y era proporcionada y caída, a son de la arboladura. Dicen que

(4) R. G. M. *Doce cunarders españoles*. Junio, 1967, R. G. E.

andaba diez nudos con su prehistórica máquina oscilante de 270 caballos, y se le asignó un registro bruto de 1.790 toneladas. En su primer viaje fue a Nueva York, y posteriormente hizo también la escala de Boston.

El sistema de propulsión del *Hecla* estaba ya descreditado para entonces, y en 1871 se le sometió a una gran reforma, en la que se le cambió la máquina por otra de dos cilindros *compound*, se le alargó la eslora hasta alcanzar los 339 pies ingleses, se le suprimió un palo (que andando el tiempo volvería a tener, por razón de simple estética), y con todo ello llegó a las 2.463 toneladas de arqueo. La nueva máquina, de 329 caballos nominales, había sido construida por J. & G. Thompson, en sus talleres de Glasgow.

Pasados diez años, en 1882, el *Hecla* se vendió a España. Lo compró una naviera barcelonesa que acababa de contituirse. Era esta empresa la Compañía de Transportes Marítimos, S. A., fundada el 19 de agosto de 1881 con un capital social de diez millones de pesetas, repartido en veinte mil acciones suscritas por varios hombres de negocios de la tierra, destacando como principales accionistas Francisco Borrás, Bartolomé Mitjans y F. Batlle. El objeto de esta naviera era el establecer una línea regular de navegación para pasaje y carga con arranque en Barcelona y final de viaje en Buenos Aires.

Aquellos años fueron de un resurgimiento esplendoroso de la matrícula barcelonesa; porque, al margen de su poderosa flota velera, se crean ambiciosos armamentos de vapores, tales como la citada Compañía de Transportes Marítimos, la Barcelonesa de Vapores Correos Transatlánticos y la Compañía Catalana de Vapores Transatlánticos, sin contar, por supuesto, a la gran empresa de Antonio López y López, que en 1883 se constituye en Compañía Transatlántica propiamente dicha. El olvido en que ha quedado sumido en la historia económica española este notabilísimo esfuerzo naviero catalán de los ochenta es lamentable.

En 1883 la Compañía de Transportes Marítimos amplió su capital hasta cuatro millones, y ya disponía por entonces de dos grandes vapores, el *Fivalier* y el *Claris*, con valor de un millón y medio de pesetas cada uno. El *Fivalier* era el antiguo *City of Baltimore*, de la Inman Line, que en 1874 fue adquirido por la Hall Line, tomando el nombre de *Fivalier*, y en 1882 pasaba a la matrícula barcelonesa. Era un barcarrón de 2.400 toneladas de registro y 97 metros de eslora.

El *Claris* es nuestro protagonista; el *Hecla*, que se matricula en la Ciudad Condal con 2.330 toneladas de registro y 99,6 metros de eslora, tomando el nombre del célebre eclesiástico y político catalán, Presidente de la Generalitat en el reinado de Felipe IV (5).

En 1888 se vendió el *Claris* a F. Casani, vecino de Madrid, y éste lo

(5) No debe confundir este *Claris* con otro gran buque, también barcelonés, el *P. Claris*, de la naviera Tayá, y anteriormente de Jover, también otra importante empresa naviera catalana de fines de siglo.

cambió el nombre por el de *Conde de Vilana*, que era precisamente el título del reino que ostentaba su nuevo armador desde 1879. Pero lo verdaderamente importante de esta etapa de la vida de nuestro buque es que se dedicó, en auténtica primicia, a exposición flotante de productos españoles por todos los puertos de América, con la cruz de Santiago en el zuncho blanco de su chimenea. Fue pues el *Conde de Vilana* el primer buque exposición de España, tres cuartos de siglo antes de que el *Ciudad de Toledo*, de Trasmediterránea, repitiera la aventura.

El *Vilana* despejó sus grandes sollados, que eran alojamiento de pasajeros, y los habilitó con *stands* para los vinos de la Rioja, los tejidos, la maquinaria y las no demasiado numerosas cosas que entonces podíamos exportar a la otra banda.

¿Qué le sucedió al *Vilana*? La parquedad de las noticias de prensa de los diarios de la época no recoge la peripecia comercial de esta aventura; pero es lo cierto que el 25 de noviembre de 1891 se subastó el buque en el puerto de Montevideo, en donde ya llevaba bastante tiempo amarrado, a raíz precisamente de su viaje-exposición. Se subastó y se adjudicó en la miserable suma de 36.000 pesos al comerciante argentino Pedro A. Garland, vecindado en Buenos Aires en la calle Florida.

Nuevo cambio de nombre. Ahora va a llamarse *Don Pedro Tercero*, y curiosamente va a navegar, en régimen de alquiler, bajo pabellón de guerra portugués, con este mismo nombre, entre los años 1894 y 1895 y en calidad de transporte militar. Las necesidades de la consolidación colonial requerían para Portugal el apoyo logístico consiguiente.

Cuando terminó la campaña portuguesa, regresó al Plata, y estando allí amarrado se interesó por él la Armada, que al fin lo adquirió en la cantidad de 100.000 pesos; lo puso por nombre *Tiempo*, y lo clasificó de inmediato como transporte de guerra. Se proyectaba una serie de obras para su acondicionamiento; pero antes de acometerse éstas, la Marina se lo piensa mejor, abandona la idea, y en 1896 le fondea como pontón naval en Buenos Aires, al mando del teniente de navío Zoilo Romeu, y con una tripulación mixta de civiles y marinos, para servir de alojamiento a la Escuela de Grumetes.

En 1898 pasa a depender del servicio de Intendencia de la Armada, y en el mes de febrero de 1900 es tomado a remolque por el transporte naval *Guardia Nacional*, y es llevado hasta la mismísima Ushuaia, la base naval argentina de la Tierra del Fuego, en donde queda fondeado como depósito flotante para el servicio de abastecimiento de las unidades navales destacadas en aquellos difíciles años en aquella peligrosa zona inmediata al cabo de Hornos.

Vino al fin el respiro del Pacto del Estrecho; pero el *Tiempo* siguió fondeado en aquellos lejanos parajes nada menos que dieciséis años seguidos. Y allí habría acabado su vida, lejos del mundo, como un ermitaño

purgando las locuras de sus años juveniles del Atlántico Norte, si no hubiera sido por la guerra mundial.

La primera guerra mundial, y más en concreto la campaña submarina alemana, desarticuló el tráfico aliado, y la República Argentina se vio privada de suministros vitales. Y la Argentina apenas tenía flota mercante. La Armada entonces tuvo que recurrir al empleo de sus propios transportes para traer a casa las materias indispensables para su sostenimiento, y entre ellas, de forma especial, el carbón.

El *Tiempo*, por ello, fue indultado de su humilde condición portuaria, y un buen día el remolcador naval *Ona* largó las amarras de su fondeo y, a remolque, lo puso rumbo de nuevo a Buenos Aires, adonde llegaron ambos tras un largo viaje feliz.

Y allá fue ella. En los talleres de la Marina de Dársena Norte una legión de obreros y operarios invadió el viejo *Tiempo* y prácticamente lo deshicieron entero para hacer con él un transporte de guerra con todas las de la ley y el flamante nombre de *Río Negro*, el sexto y último.

El *Río Negro* quedó como nuevo. Por lo pronto se le cerraron las estructuras del alcázar y la toldilla, con lo que quedó convertido prácticamente en un barco *tres islas*, conservando su proa de violín. Le levantaron un puente más, le quitaron un palo y erigieron unas pequeñas superestructuras al final del castillo y en la cubierta de la bodega III. Nadie diría que aquello era un casco de 1860. El importe de las obras subió a 1.200.000 pesos, y quedó convertido en un barco de 99 metros de eslora, con 6,25 de calado y un desplazamiento de 4.800 toneladas. Sus carboneras eran capaces para 720 toneladas, y se le asignó una dotación de 50 hombres.

Pero lo más importante de todo fue la obra de la máquina. Se echó a tierra la vieja máquina de vapor de alta y baja y sus calderas y se le cambió todo ello por una de las máquinas principales del crucero *25 de Mayo*, que había sido dado de baja en 1916. Este crucero, construido en Newcastle por Armstrong en 1898, fue una buena unidad en su tiempo, formando un conjunto homogéneo con sus compañeros el *Buenos Aires* y el *9 de Julio*, todos ellos nacidos en las mismas gradas británicas.

El *Río Negro*, incorporado a la Segunda División de la Escuadra, volvió a su viejo hospedaje de Ushuaia en 1921, y a partir de entonces hizo no pocos viajes a la Patagonia, hasta que fuera decretado su desarme en el año 1930, volviendo a su tradicional fondeadero, al servicio de la Compañía Naval de la Tierra del Fuego, en calidad de pontón, hasta 1954. La orden de su venta como chatarra se cumplió inexorablemente, y el 12 de mayo de 1954 abandonaba la base de Ushuaia, esta vez a remolque de los remolcadores navales *Chiriguano* y *Sanaviron*. Diez días después llegaba a la capital del Plata para morir, esta vez definitivamente, a golpe de soplete y mandarina, a los noventa y cinco de edad, después de haber servido a cuatro

banderas, lo que da por sí mismo una buena idea de la extraordinaria calidad de las construcciones británicas de mediados del siglo pasado (6).



Los otros dos transportes argentinos de origen español incorporados también a la A. R. A. hacia la misma época fueron el *Pampa* y el *Chaco*, ex *Cádiz* y ex *Barcelona*, respectivamente, de la naviera Pinillos. Dos buenos *paquetes* de fin de siglo.

Pinillos es una de las más antiguas navieras españolas —la más si se une a su propia historia la de los antecedentes familiares—, que tiene una larga ejecutoria de servicios, de aventuras y de tragedias, capaz por sí misma de servir de argumento a una apasionante novela de aventuras. Se codeó con la Transatlántica de Antonio López, y en su hoy larga lista de flota contó con unidades de excepcional calidad e importancia, tales como los grandes correos *Infanta Isabel* y el *Príncipe de Asturias*, de más de 8.000 toneladas, construidos en Port Glasgow en 1914, que fueron en su tiempo buques formidables.

Hacia 1844 empiezan los negocios navieros de don Miguel Martínez de Pinillos en Cádiz, y en 1850 arma la corbeta *Castilla*, a la que siguieron poco después las fragatas *Apolo* y *Minerva*. Pero el punto de arranque de su armamento de vapores tiene un lugar en 1883, cuando el hijo de Miguel, llamado Antonio, compra en Londres el carguero *Lamperts*, al que rebautiza *Apolo*, en recuerdo de la antigua fragata. Este gran vapor para su época desapareció sin dejar rastro en un viaje de Cuba a la Península, en el mes de febrero de 1885, cuando era ya un nuevo Miguel Martínez de Pinillos el que llevaba la gerencia de la casa, que a partir de 1887 toma el nombre comercial de Pinillos Sáenz y Compañía, con sede social en la calle del Cristo.

A partir de esta época se produce un florecimiento espectacular de la empresa, que adquiere los grandes vapores mixtos de carga y pasaje *Martín Sáenz*, *Miguel M. de Pinillos*, *Pío IX*, *Conde Wifredo*, *Martín Sáenz* (segundo de este nombre) y *Catalina*. Hace una línea mensual con cabecera en Barcelona, tras hacer escala en varios puertos del Mediterráneo y en Cádiz, continúa a Canarias y llega a Puerto Rico, La Habana y Nueva Orleans.

En 1895, cuando la naviera va a llamarse Pinillos Izquierdo y Cía., nace la idea de extender sus servicios al lejano Oriente por el Canal de Suez, partiendo del norte de Europa y con primera escala española en Santander. Este desafío comercial exigía una nueva flota adecuada, sin merma de la que ya prestaba servicios en América, y por ello encargó la construcción de tres hermosísimos buques a los astilleros escoceses de Connell, que ya ante-

(6) Apuntes sobre los buques de la Armada argentina. Pablo E. Arguindeg, 1972.

riormente habían construido el *Catalina* y el segundo *Martín Sáenz* con notable acierto y a plena satisfacción de Pinillos.

La idea era la de poder efectuar la rotación de todo el recorrido con una salida cada cuatro semanas, haciendo la extensión desde Manila a Hong Kong y el trío de vapores contratado era realmente bueno. Se trataba de unidades de más de 4.000 toneladas de registro, con 119 metros de eslora por 14,03 de manga y 9,6 de puntal; con un calado máximo de 8,7 metros y un desplazamiento de unas 8.700 toneladas; con máquina alternativa de vapor de 6.000 caballos. Su estampa era bastante original y seguía una línea que se imponía en aquellos años en los astilleros ingleses para los grandes buques mixtos, que era la moda de las dos chimeneas bastantes próximas entre sí, casco de cajas, proa recta y aparejo de bergantín, aunque la verdad es que estos tres barcos nunca llegaron a llevar vergas, conservando en cambio una gran obencadura de flechastes y obenques que llamaba la atención.

Se parecían bastante al *Pío IX*, construido por Dickinson; pero se diferenciaban de él en que no llevaban proa de violín y los nombres que recibieron fueron los de *Barcelona*, *Cádiz* y *Manila*, en homenaje a las tres escalas principales que habrían de hacer en su futuro recorrido.

El primero que entró en servicio fue el *Manila*, y no con muy buena suerte. En su primer viaje, cuando zarpaba de Amberes a Santander, abordó y echó a pique en el Escalda al mercante *Xaim*, y en octubre de 1896, cuando regresaba de Filipinas, llevando a bordo una expedición de deportados filipinos a la Península, porque no hay que olvidar que para entonces ya había comenzado la insurrección emancipadora en el archipiélago, se incendió a mitad de camino. En 1898 se vendió a la compañía inglesa Donaldson Line, en la que tomó el nombre de *Salacia*. En 1912 cambió de bandera y se matriculó en Hamburgo. En 1914 pasó a poder de Italia con el nombre de *Anasti*, y ya en 1915 se incorpora a la Reggia Marina en calidad de portahidroaviones con el de *Europa*. Así acabó su vida, tras el conflicto mundial.

El *Barcelona* apenas pudo estrenarse en la un día prometedor línea de Extremo Oriente. Su capitán fue Eduardo Fano Orbe, uno de los más famosos capitanes mercantes de nuestra Marina decimonónica. Por cierto que en casa de su nieta doña María Gracia Fano Varela, en Oviedo, se conserva un óleo que representa al *Barcelona* de través, por su costado de babor, que fue pintado por el artista chino Tung Hing, que al mismo tiempo era el consignatario de Pinillos en Hong Kong. El cuadro, de claro gusto oriental, tiene además el encanto de todas las clásicas marinas finiseculares.

Pero la insurrección colonial del 95 acabaría derivando hacia la confrontación del 98, y ésta, como es sabido, concluye con la liquidación de nuestra soberanía en Cuba, Puerto Rico y Filipinas. Y si bien algunas de las líneas marítimas comerciales esparcidas con las antiguas provincias americanas se

mantuvieron en sus servicios, como las de Transatlántica y la propia Pinillos, el enlace con Filipinas quedó cortado de raíz por falta del substratum comercial preciso para el sostenimiento de un servicio regular, con buques de un coste elevadísimo y de una explotación exigente y por consiguiente cara. Este era el caso de la línea de Pinillos, que moría prácticamente antes de nacer. De hecho el *Cádiz* —años después Pinillos construiría otro buque con este nombre para la línea del Plata— no había entrado todavía en servicio y estaba en fase de terminación de los astilleros de Connell.

Antes de firmarse el tratado de París, y aun antes de concluir las hostilidades con Norteamérica, el *Barcelona* y el *Cádiz* tuvieron que ser vendidos, y el comprador de ambos fue la Comisión Naval de Compras en Europa de la Armada Argentina, que pagó 47.000 libras esterlinas por cada uno de ellos con objeto de incorporarlos a la Marina de guerra de su país con los nombres de *Chaco* y *Pampa*, respectivamente, y en calidad de transportes de guerra.

Cambiaron el color negro con la contraseña blanca y la cruz de San Jorge de sus chimeneas por el gris naval, y zarparon ambas unidades para Buenos Aires, quedando amarradas junto a los talleres de la Dársena Norte.

El *Pampa*, al mando del teniente de navío Luis E. Calderón, se incorporó como carbonero de escuadra a la División del Río de la Plata y a poco dio un viaje hasta la Gran Bretaña —en 1899— por carbón. Pasó a la Escuadra de Evolución, y en 1900 sufrió una importante reparación en el puerto alemán de Hamburgo. De regreso a la Argentina se dedicó a la distribución de carbón por puntos de depósito en la costa patagónica, ante la eventualidad de la abierta contienda con Chile, pasando después a la Segunda División.

Hasta 1909 estuvo haciendo viajes a Sudáfrica y a Europa embarcando carbón y material de guerra, en el último de los cuales condujo las dotaciones de los cañoneros *Rosario* y *Paraná*, que se construían para la Argentina en los astilleros británicos de Vickers. En 1911 llevó también las tripulaciones de los destructores que habían de entregarse en Inglaterra, Alemania y Francia. Y en 1914, previa la habilitación de alojamiento para 550 hombres, condujo también la dotación del gran acorazado *Rivadavia*, que se construía en los Estados Unidos.

Durante la guerra mundial hizo un sinfín de viajes a Norteamérica; en 1921 pasó de nuevo a la Primera División de Escuadra, y al año se ordenó su desarme en la base naval de Puerto Belgrano. Allí quedó amarrado y a flote hasta que en 1925, con la denominación del *Pontón núm. 4*, fue remolcado al pequeño puerto de Quequén, junto a Necochea, en donde permaneció una porción de años.

Un día de 1951 se fue a pique espontáneamente, resultando infructuosos todos los esfuerzos que se hicieron para reflotarlo. Y allí quedaron para siempre los restos del primer *Cádiz* de Pinillos.

El *Chaco* llevó una trayectoria parecida. Su primer viaje, al mando del capitán de fragata Juan M. Noguera, fue a Ushuaia.

Poco después fue artillado con dos cañones de 120 y con una dotación de 95 hombres se une a la Primera División de Mar. En 1909, con su compañero el *Pampa*, viaja a Inglaterra para llevar las dotaciones de los *Rosario* y *Paraná*, y en 1914, también con el *Pampa*, va a los Estados Unidos con la tripulación del nuevo acorazado *Moreno*. En 1921 se une a la Segunda División de la Escuadra, y dos años después es baja temporal en la Armada.

Cedido al ministerio de Obras Públicas en 1923 se dedicó a transportar carbón de importación para los ferrocarriles del Estado, y en 1925 se devolvía a la Armada, quedando convertido en el *Pontón núm. 5*. A pesar de haber sido decretada su venta aquel mismo año, aún le faltaba un buen trecho de vida; porque dos años después, en 1927, tras una gran reforma, fue convertido en buque faro, tomando el nombre de *Pontón Faro Recalada*, para quedar fondeado, ya sin chimeneas, en la entrada del estuario del Río de la Plata. Su luz, instalada en un fanal de trípode, tenía un alcance de veinte millas.

Allá por el año 1947 un petrolero sueco, *Julius* de nombre, lo abordó en un día de niebla y lo echó a pique en donde las aguas amarillentas del río se juntan al océano. Así acabó el viejo *Barcelona* de Pinillos tras cincuenta años largos de servicios; unos pocos a España y muchos a la Argentina.



Este traspaso de pabellones, que en su tiempo reforzó los lazos fraternales entre ambas Marinas, fue como un simbólico punto de arranque de las visitas de barcos de la Armada argentina a España. El crucero *Buenos Aires*, cuando lo del *Plus Ultra*; el *25 de Mayo*, con el destructor *Tucumán*, durante nuestra guerra, en una misión de gratitud inolvidable; los viajes constantes de la hermosísima *Presidente Sarmiento*, del acorazado *Pueyrredon*, del crucero *La Argentina*, y hoy en día de la *Libertad*, forman las cuentas de un rosario permanente de afectos y buenos recuerdos.



EL DIARIO AREA, DE LA LINEA DE LA CONCEPCION, SE HA HECHO ECO DE NUESTRA PORTADA DEL MES DE MAYO Y DE LA CARTA DEL DIRECTOR

## Carta abierta publicada en la Revista General de Marina



De la REVISTA GENERAL DE MARINA, correspondiente al mes de mayo, sacamos la siguiente Carta al director, firmada por Jesús Salgado Alba, que, por ser temáticamente de nuestra zona, reproducimos para conocimiento de nuestros lectores.

# LA ORDEN HOSPITALARIA DE SAN JUAN DE DIOS EN LOS HOSPITALES DE LA REAL ARMADA

José FERNANDEZ GAYTAN



I de gran utilidad fue para nuestra Armada la colaboración de los Hermanos Hospitalarios a bordo, como ya se ha visto, no lo fue menos en tierra.

Sabido es la marcada predilección que tuvo la Orden Hospitalaria de San Juan de Dios por las ciudades marítimas, esto facilitó que a la par de contar en ellas con hospitales propios pudiera colaborar con los pertenecientes a la Real Armada y en ambos prestara los servicios religioso-sanitarios propios de la Orden.

## Departamento Marítimo de Cádiz.

Varias fueron las ciudades pertenecientes a éste donde encontramos a los Hermanos Hospitalarios.

Por el año 1567 se instala en el Puerto de Santa María la Orden Hospitalaria; el hermano Amador de Orellana funda un hospital próximo a la ermita de Santa Lucía. En 19 de junio de dicho año este hermano elevaba al monarca instancia en la que al referirse a los servicios prestados por los hermanos hospitalarios decía, entre otras cosas, que para que en él pudiesen curarse pobres, como *así soldados que andan en el servicio del rey nuestro señor como asta aquí se han curado...*, necesitaba alguna limosna para pagar lo que se debía de *botica y otras cosas...*, *provando que en esta villa es muy necesario el dicho ospital, principalmente para gente que anda en el servicio del rey nuestro señor, por ser este puerto donde acuden todos, así por mar como por tierra, de los que hasta aquí se han curado en el dicho ospital mucho número de ellos, y en sus curas sea gastado todo lo que dicho ospital deve...*, *que son mucha cantidad de reales, por no aver en este lugar otro ospital donde se puedan curar los dichos pobres soldados que caen enfermos,*

*y de como el dicho ospital no tiene renta alguna, sino lo que pide de limosna, lo cual no basta ni puede bastar para curar ni aun dos pobres ordinariamente por ser el lugar pequeño y de poca limosna...*

Son varias las declaraciones que atestiguan la veracidad de lo expuesto por el hermano Amador y que acreditan que en el hospital de Santa Lucía se curaban soldados de Infantería, marineros al servicio del Rey y otras gentes, en especial de la armada de las galeras, proporcionándoles cama y medicinas y haciéndolos sacramentar y visitándolos los médicos...; corrobora esto una *Relación de lo que se les promete á los hermanos de Juan de Dios para el Hospital de las galeras y cofradía de ellos y de las obligaciones que se les imponían fundad el Hospital y Capilla á costa de Su Magestad*, del año 1598, y otro documento de fecha 14 de junio de 1613, firmado por el príncipe Filiberto de Saboya, que se refiere al pase de los enfermos del hospital de Santa Lucía al recién creado hospital de San Juan de Letrán, y nombramiento del licenciado Pedro del Río, prior de la iglesia, como administrador de él. Sin embargo, el 6 de septiembre del año siguiente de nuevo tuvieron que enviar enfermos al hospital de Santa Lucía, en tanto se acababa la construcción de aquél, que terminó el año 1651. Aquí acaba la cooperación juandediana con la Real Armada en el Puerto de Santa María.

La llegada a Cádiz de los hermanos hospitalarios de San Juan de Dios fue por el año 1597, aunque fray Jerónimo de la Concepción y otros aseguran que ya habían estado antes del saqueo de la ciudad por los anglo-holandeses (año 1596); muy bien pudiera ser, ya que la Orden, por los años 1543-1587, contaba con hospitales en el Puerto de Santa María, Villamartín, Jerez de la Frontera, Arcos, Sanlúcar, Sevilla, Utrera, etc.; pero no se ha encontrado, parece ser, hasta ahora, documentación que lo acredite.

*El Libro de los enfermos que entran en este Santo Ospital de la Santa Misericordia de Cádiz*, que comprende desde 1 de julio de 1599 a 1608, conservado por la Orden Hospitalaria, en sus comienzos reza así: *Hospital, cofradías é hermitas que ay en Cádiz. Solamente ay un hospital que se intitula de la Misericordia, aquel que se ha dicho está en la plaza pública. Cúranse en él los heridos y toda suerte de enfermos de la ciudad i de las naos*. Sobre la fecha exacta en que la Orden se encargó del hospital de la Misericordia consta en la *Chronologia de la Orden*, archivo general de la misma, y otros documentos; el 9 de junio de 1614 el cabildo gaditano atiende a la proposición del capitán don Juan de Soto, alférez mayor, a fin de que se conceda a la Orden, mediante escritura, la iglesia, casa y hospital de la Misericordia, con todos sus menesteres para la curación de pobres enfermos; a partir de entonces el hospital de San Juan de Dios, *lo es todo para la ciudad*, sus servicios hospitalarios son requeridos en todas las circunstancias necesarias.

Una resolución del cabildo de 21 de enero de 1632, preocupado por el estado sanitario de la ciudad, determinaba que una representación de él fuera, en su nombre, a saludar al almirante don Lope de Hoces y Córdoba

para que ordene retirar de las calles de la ciudad los soldados enfermos que había en ellas; son muchos los soldados enfermos que ay en esta ciudad, de los del Armada del mar océano, los cuales están derramados por las calles de la ciudad por estar los hospitales llenos de enfermos y que de no recogerse y cuidarse pueden resultar muy grande daño á la salud de esta ciudad y marcarse un mal contagioso; grave era esto, y, por lo visto, de muy difícil solución, ya que el 6 de diciembre de 1633 el cabildo nombraba al regidor don Juan de Velasco y Castañeda como su representante, a fin de que viera al duque de Medina Sidonia y le expusiera sobre las preocupaciones respecto al mal que padecía la tropa de la Real Armada, que se aloja en esta Ciudad... y mande que los soldados se recojan.



La bahía de Cádiz. (Facsimil del mapa de fray Jerónimo de la Concepción.)

Una providencia real del año 1634 resolvía todo lo relacionado con los aspectos castrense y sanitario, determinando que: *Asimismo he resuelto se dé hospital para la cura de los enfermos.* Al informar al duque de Medina Sidonia sobre esta real determinación, con fecha 18 de junio de dicho año, después de referirse a la situación económica, alimentación, botica, etc., en la hospitalización de las fuerzas navales a cargo del hospital de la Santa

Misericordia, manifestaba que para sus tropas consideraba necesario un parecido convenio, y decía: *Esto se propone considerando que no habiendo Ospital propio del Presidio, á de obligar á ponerle todas las veces que los tiempos corrieren mal sanos, como fueron los primeros meses de este año, pues no cabiendo los enfermos en el Ospital de la Misericordia de la Orden de San Juan de Dios, que hay en esta ciudad, donde se curan los del Armada, por tres reales cada día á cada un donde se llevaron los del presidio por la misma paga, obligó á hacer Ospital separado, que se intituló el del Rey...*; en la misma exposición de proyecto fundacional hacía constar que si su administración resultase perjudicial podría recurrirse á curar los enfermos en el otro Ospital de la Misericordia. Cierto fue que con el nuevo hospital del Rey, el de la Santa Misericordia se descargó de gran número de enfermos a los que no podía atender debidamente, pero los Hermanos Hospitalarios fueron llamados también para este del Rey, del que fue nombrado para su gobierno fray Pedro de Magallanes.

Muchos fueron los servicios que la Orden Hospitalaria prestó a la Real Armada en Cádiz; recordemos el ataque de una flota anglo-holandesa, del que la citada *Chronologia* refiere: *Por noviembre del año pasado de 625 (1625), con ocasión de la venida de la Armada inglesa á Cádiz, de orden de Su Magestad fue á aquella Ciudad para que como hombre único en el Arte de la Cirugía, acudiese á lo que allí se ofreciese, perteneciente al ministerio y dice el Duque de Medina Sidonia lo hizo y curó á los soldados que quedaron heridos de las escaramuzas y particularmente á los pobres, con mucho cuidado y caridad, hasta que se le dio licencia para venirse, se refiere a fray Antonio de Montalbán, famoso cirujano de la época.*

Uno de los cirujanos que más servicios á bordo de escuadras hubo de prestar, fue fray Alonso de la Concepción, a quien el almirante don Lope de Hoces concedió el título de administrador general del hospital Real. La *Chronologia de la Orden* dice que: *En él —hospital— hubo gran cantidad de soldados enfermos, que curaron religiosos nuestros, sin interés alguno; y en treze meses que duró esta ocupación esta vez, curaron dos mil cuatrocientos y ochenta enfermos, sin que murieran más que tres.*

Por los años 1635 y 1636 sufrió Cádiz una grave epidemia, la citada *Chronologia* nos relata: *En el año de mil y seiscientos y treinta y seis se apostó la gente de la Armada, y lebas en Cádiz, y morían doze y catorze todos los días, que los Religiosos de Cádiz, no pudiendo acudir á tanto, escribieron al padre provincial que era el Padre Fray Justiniano Sánchez de Aberola, por socorro de Religiosos, el cual fue en persona y llevó seis compañeros. Armáronse diferentes hospitales y se dio orden para que se labassen los vestidos con agua caliente, romero y otras cosas de olor, para cuando salían buenos del Hospital no se volviessen á apestar. Procedió este año de las levas grandes que juntaban en el castillo de Santa Catalina, durmiendo*

*en el suelo y comiendo poco u malo. Con la gran diligencia y limpieza se atajó tan gran daño. Murieron en esta ocasión siete Religiosos...*

Por una real cédula de 27 de octubre de 1636 fue nombrado fray Alonso de la Concepción administrador general de la Armada del Mar Océano, *atendiendo á lo bien que me habéis servido de veinte años á esta parte en la dicha Armada...*

La necesidad que se sentía en Cádiz de buenos hospitales, capaces de resolver el problema sanitario, se ve reflejada en este escrito de fray Jerónimo de la Concepción: *La carencia de sitio oportuno en que erigir un Hospital Real, para curación de los soldados de la Armada traen esta obra pía muy desconsolada en Cádiz, y siendo tan necesaria abrió los ojos al celo de el Marqués de Trocifal (que á negocios graves de la Señora Reina Gobernadora se hallaba presente en Cádiz), pareciéndole bien el de la Hermita de el Angel, eligió el sitio que con ella alinda para Hospital. Pidióse el referido suelo á la Ciudad (cuyo era) por medio de el Rev.º P. Magallanes, Comisario General, la cual no sólo la concedió libremente, sino que ayudó...;* cuando se está construyendo este edificio, una real orden de 1 de marzo de 1674 nombraba a fray Pedro Fernández Serrano *mayordomo del dicho Hospital de mi Armada del Mar Océano.* La *Chronologia de la Orden*, del padre Santos, patentiza cómo este cargo se hallaba vinculado a la Orden, citando como tales a los padres fray Alonso de la Concepción, fray Juan Conde, fray Alonso de Benavides y fray Juan de San Bernardo.

De la importancia que adquirió el *Hospital propiamente dicho de San Juan de Dios*, hay constancia en las actas capitulares del ayuntamiento gaditano; son muchas las obras de mejoras y ampliaciones que, con el tiempo, se realizan, tropezando muchas veces con la falta de fondos para su sostenimiento, lo que obliga al cabildo a cederle varias rentas —una de ellas la de Comedias—; sin embargo, no debían éstas ser suficientes, ya que, por el año 1684, fray Martín Bañuelos solicitaba del marqués de Santa Cruz la concesión de una renta, manifestándole los muchos beneficios que el hospital prestaba no sólo a los enfermos de dentro del casco de la ciudad, sino también a todos los de los demás lugares de los alrededores, agregándose *á todo esto los despachos de flotas y galeones y sus carenas y llegadas á esta bahía de vuelta de vajeles, de donde siempre assi antes como después cura á muchísimos este hospital;* por real despacho de 17 de abril de 1684 se accedió a lo solicitado, con lo que la filantrópica hospitalidad juandediana continuó sin interrupción. Llegó a tal la acumulación de servicios en el hospital que, a principios del siglo XVIII, la Real Armada lo tomó exclusivamente para sus necesidades, con el nombre de *Real Hospital de Marina del Rey.*

Al comenzar, con Felipe V, el resurgir de nuestra Marina, la Sanidad sufre también una reorganización que afecta igualmente al hospital del Rey, del que, por el año 1705, fue nombrado cirujano mayor fray Ambrosio de

Guiveville, recordemos que éste, sin perder su destino, estuvo embarcado desde 1708 a 1717.

Cuenta fray Pedro de Yepes que al arribar a Cádiz, por el año 1794, algunos navíos de nuestra Armada traían a bordo gran número de enfermos y viendo los religiosos que era imposible colocarlos en los hospitales, que al efecto habían preparado, tomaron á su cargo 60 de ellos, los acomodaron como pudieron y sin recibir estipendio alguno; por cuyo servicio tuvieron el honor de que el Rey (por conducto del Príncipe de la Paz) les diera las más expresivas gracias en su Real Orden de 7 de abril del mismo año.

Con motivo de la epidemia de fiebre amarilla que por los años de 1800 y 1804 padeció Cádiz, fueron también los Hermanos Hospitalarios los que destacaron en su labor asistencial, entre éstos fray Juan Acosta.

Por el año 1815, ya trasladada a San Fernando la capitalidad departamental, aún subsistía en Cádiz la hospitalidad naval con la ayuda juandediana, hasta que una real orden de 20 de octubre de 1817 determinó *pasasen los Hospitales de Marina á la Hacienda.*

Sabido es que la Orden Hospitalaria contaba desde el siglo XVI con hospitales propios en varias ciudades andaluzas, en algunas de las cuales la gente de nuestra Armada era acogida siempre que fue necesario, entre éstas, Jerez de la Frontera, de la que dice la *Chronologia* que: *Cuando la pérdida de la Isla de Cádiz vinieron á Xerez maltratados y enfermos muchos Soldados y en particular los que avían peleado en los Galeones de la Armada... y serían cerca de trescientos hombres. Entonces el siervo de Dios los recogió á todos y los curó y regaló con mucho cuydado, sin que á ninguno de ellos le faltase Médico, ni Cirujano, ni medicinas, ni lo más que era necesario...*, este siervo de Dios era el hermano Juan Pecador.

En Gibraltar, donde, entre otros muchos casos, cuando la peste de 1618, el hospital juandediano acogió gran número de enfermos de la Escuadra del mando del almirante don Miguel de Vidazábal.

Málaga, cuyo hospital de San Juan de Dios admitió también *enfermos militares, Presidarios y Galeotes, con independencia total de enfermos y enfermas Ciudadanos.*

### **Departamento Marítimo de Cartagena.**

La presencia en este puerto de la Escuadra de galeras impuso un aumento en los servicios sanitarios, a fin de atender al personal de las mismas. Por el año 1570 existía, dentro de las denominadas *Casas Reales*, un pequeño local destinado a enfermería para la guarnición; por lo que a la población civil respecta, contaba la ciudad con el hospitalillo de Santa Ana, sostenido por las limosnas de los particulares, del que, por una propuesta del alcalde de 27 de mayo de 1600 se hicieron cargo los Hermanos Hospitalarios de San Juan de Dios, *para curar á los pobres de la misma y gente de las armadas*

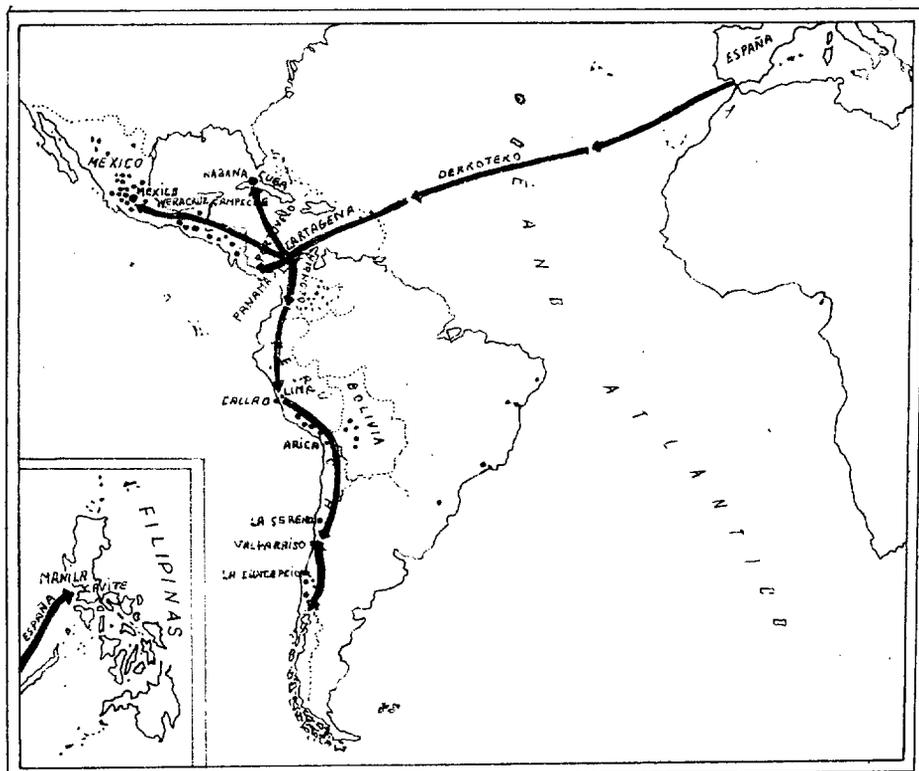
de S. M. embarcaciones que suelen venir á este puerto. Un memorial del cabildo de fecha 10 de octubre de 1610 decía que: *Por no tener V. Magestad ospital Real en esta Ciudad, donde puedan ser enviados los soldados de vuestras reales armadas, se á visto en ella notables peligros de apestar y no fue menor el daño pasado con la junta de armadas y expulsión de los moriscos, pues aunque esta Ciudad puso cuydado, hizo gastos en curar enfermos y enterrar muertos por ser muchos y estar derramados por la marina y campo, y no se pudo escapar del contagio, el qual fue muy dañoso, aunque, como está dicho, pudiera ser más, para cuyo remedio, seguridad de esta Ciudad y de las Reales Armadas que aquí suelen acudir y para los que sirvan á V. Magestad, se sirba de mandar se fabrique y se dote en esta Ciudad un Ospital Real...;* éste es el punto de partida de lo que sería el *Hospital Real de Galeras*, que por el año 1719 fue entregado a la Orden Hospitalaria. Aunque esta estrecha colaboración Orden Hospitalaria-Real Armada, acaba por entonces, no así en algún aspecto que ha llegado hasta nuestros días, me refiero al establecimiento psiquiátrico de Ciempozuelos (Madrid), a cargo de los juandedianos, donde el personal de la Armada que desgraciadamente lo precisa, puede acogerse.

### La Orden Hospitalaria de San Juan de Dios en los dominios Ultramarinos.

La acreditada y merecida fama que por su labor religioso-hospitalaria había adquirido la Orden Hospitalaria de San Juan de Dios hizo que bien pronto fueran requeridos sus servicios en nuestros dominios Ultramarinos.

Recordemos el especial interés que siempre tuvo la Orden en fundar centros hospitalarios en ciudades marítimas, por lo que es en ellas principalmente donde los Hermanos Hospitalarios se establecen.

Por el año 1696 llegan a Cartagena de Indias los juandedianos, fundando un hospital a cuyo frente quedó fray Francisco Hernández. Tal importancia adquirió que bien pronto se unió a él otro, levantado en el barrio de Getsemaní (en las afueras de la ciudad). Muchos e importantes servicios prestó a Cartagena de Indias este hospital juandediano, entre otros, acogiendo, por el año 1697, a las víctimas de los saqueos de Drake; a los enfermos de la Armada de galeones de don Diego de Córdoba, y, en la epidemia del vómito negro que de 1729 a 1730 asoló la ciudad, registrándose gran número de atacados en las tripulaciones de los guardacostas del mando de don Domingo Justiniani y en la Armada de galeones de don Manuel López Pintado. La importancia que en el aspecto naval tenía Cartagena de Indias obligó a la Real Armada a crear, *por su cuenta*, un hospital propio, ya que, como sabemos, toda la hospitalización, tanto civil como militar, corría hasta entonces a cargo de los Hermanos de San Juan de Dios. La instalación y coste de este hospital de Marina fue aprobada por el monarca el 18 de julio



Mapa general de la Hospitalidad de San Juan de Dios en Hispanoamérica.  
● Hospitales sanjuandedianos utilizados por la Armada.

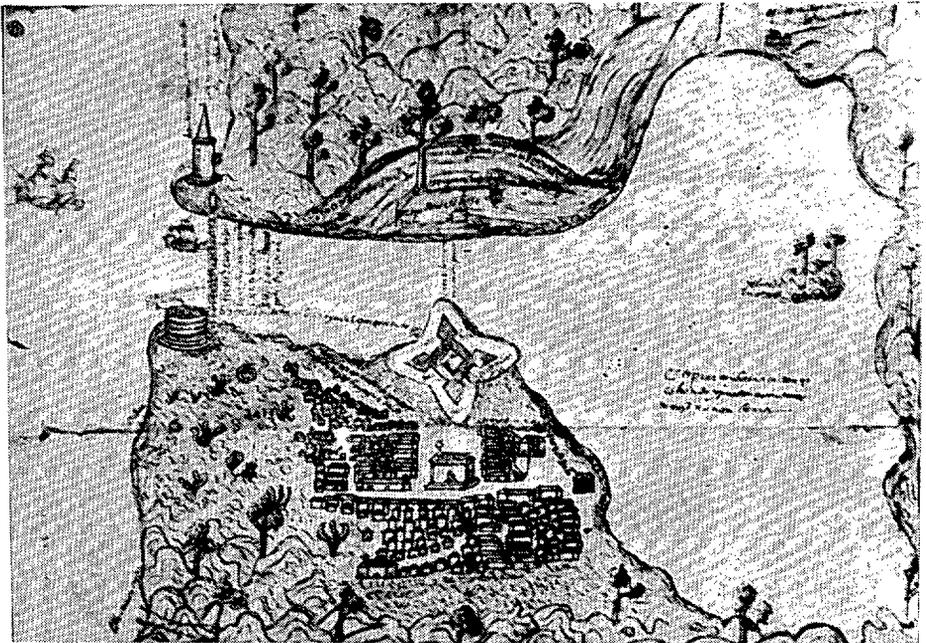
de 1740; pese a ello, continuaron las relaciones de la Armada con la Orden juandediana.

El año 1621 se instalan definitivamente los Hermanos Hospitalarios en Panamá; ya en 1604 hubo un intento para ello que fracasó. Por los comienzos del siglo XVIII, según fray Juan Santos, el hospital de San Juan de Dios, por ellos fundado, tenía enfermería, con una cabida de ciento cincuenta camas, de ellas ciento veinte para hombres enfermos y treinta para mujeres; en cuanto a personal, contaba con veinte religiosos juandedianos, de ellos dos sacerdotes. Es en este hospital donde eran acogidos los enfermos de las dotaciones de los barcos de la Real Armada que allí fondeaban.

Hacia 1629 llega a Portobelo fray Andrés Hermosilla con siete Hermanos Hospitalarios, estableciéndose en un antiguo y abandonado hospital, conocido por el de San Sebastián; ya instalados en él, fue considerado también como hospital militar, admitiendo a los enfermos de las flotas que allí arribaban.

En 27 de enero de 1815 escribía fray Juan J. Cuervo al reverendo padre general de la Orden pidiéndole encarecidamente y *con angustia* enviara religiosos para los tres hospitales de Panamá, Portobelo y Nata; es en esta época cuando cesa la colaboración juandediana en estas ciudades.

A la Nueva España llegó la Orden Hospitalaria el año 1604, fundando hospitales en varias ciudades. En 1635 hacen acto de presencia en San Francisco de Campeche, donde, dirigidos por fray Bartolomé de la Villa, se establecen en un antiguo hospital, y, dice la ya citada *Chronologia*: *este Hospital que ofrecieron avía muchos años que se avía fundado con el título de Nuestra Señora de los Remedios porque en los puertos de mar son muchos los que ordinariamente enferman y necesitan del abrigo del Hospital adonde se curan, y en estos por allá ay gran providencia, porque en todos los Puertos de mar los ay para este alivio y socorro.* El ya citado hospital de San Juan de Dios, si bien gozó de épocas tranquilas, también tuvo días azarosos, incluso trágicos; recordemos los ataques de holandeses (año 1633) e ingleses (1663 y 1680); fue esta época de grandes necesidades para él, hasta el punto de que el 14 de enero de 1673, desde Madrid, don Francisco Fernández de Madrigal, por mandato real, comunicaba que: *En atención á los pocos medios que tenía para acudir á la cura, regalo y medicinas de los*



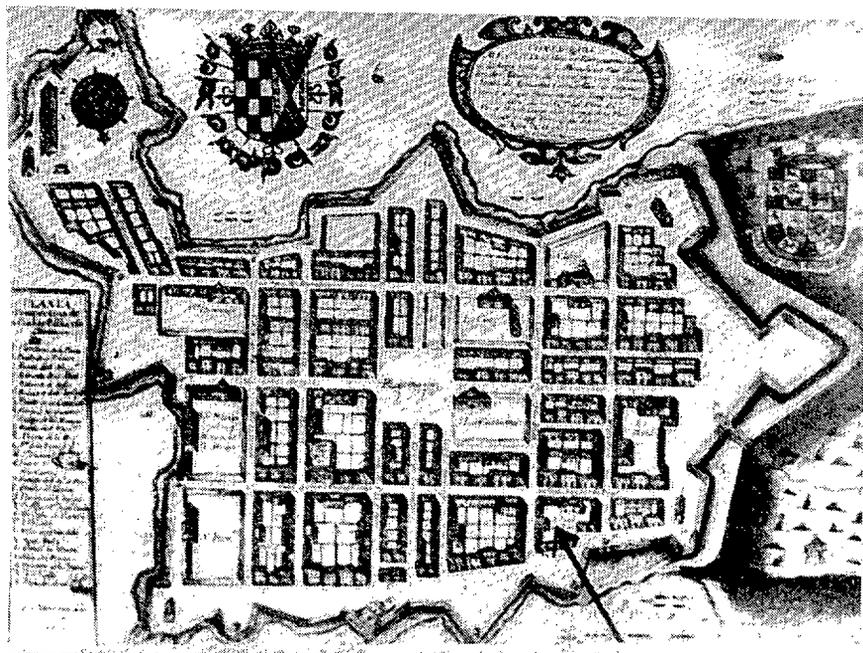
Mapa de La Habana en 1603. (Archivo de Indias.)

*enfermos, don Fernando Centeno Maldonado, siendo Gobernador de aquellas provincias, dispuso se acudiese con la cuarta parte de una soldada de marinero de todos los navíos y fragatas que llegasen á dicho puerto á hacer su descarga, con registro destinados á él, para que se convirtiese en el dicho efecto, en concurrencia de lo que se hacía con los hospitales de Veracruz, La Habana y Cartagena (de Indias), y para que lo mismo mandó observar el Marqués de la dicha provincia, así Los navíos de Armada que llegasen á este puerto quedaron incluidos para el pago de este tributo asistencial, pues era el único Hospital con que se contaba, y daba ingreso lo mismo á soldados y marineros que á los naturales del país.*

También en Veracruz la hospitalización de las tropas y dotaciones de los barcos corrió a cargo de los Hermanos Hospitalarios, pese a los varios intentos por parte de la Real Armada para contar con hospitales propios. Un arancel del año 1720, acredita que por entonces continuaba funcionando el hospital juandediano de Montes Claros, con la asignación de cien pesos anuales que le entregaban los barcos que arribaban al puerto; esta asignación fue, más tarde, suprimida, ajustándose directamente con la Orden los capitanes y maestros la asistencia de las tripulaciones embarcadas; motivo este, entre otros, de que por mediados del siglo XVIII, decayera la importancia naval de este puerto en provecho del de La Habana.

El 10 de octubre de 1610 llegaban a La Habana, procedentes del convento-hospital de Cádiz, cuatro Hermanos juandedianos: fray Diego de Fuente, como superior, fray Andrés Alcaraz, fray Andrés Paz y fray Gonzalo González; instalados en el *barracón de San Francisco*, sustituido bien pronto por el *Aula del Colegio de Santiago*, recibirá este hospital que fundan el nombre de *San Felipe y Santiago*, que, debido a la falta de médicos y elementos sanitarios suficientes en la ciudad, cubrirá durante todo el siglo XVII, todas las necesidades hospitalarias, tanto civiles como militares, de ella. Aunque en los comienzos del siglo XVIII se consideró de nuevo conveniente el que la Real Armada contara con hospitales propios; el 15 de enero de 1748 se descartaba esta idea, disponiéndose que: *siguieran curándose como se ha practicado, á los enfermos de Marina en el Hospital de San Juan de Dios*, estudiándose, sin embargo, la posibilidad de *que se planifique un Hospital de cuenta de la Real Hacienda, de advertirse la conveniencia.*

Muchas fueron las dificultades económicas por las que pasó el hospital juandediano, prueba de ello la tenemos en un escrito, de 18 de agosto de 1743, que el prior, fray Miguel Barroso y Reyes, dirigió al rey, del que entresacamos primero la alusión al estado en que se hallaba *este convento*, de deudas y pobreza, añadiendo que, con motivo del arribo a este puerto de la Escuadra del mando del teniente general don Rodrigo de Torres y Morales, *fue tanto el número de enfermos que concurrieron á este Hospital, así de sus Navíos como de Infantería, que vinieron para custodia de esta Plaza, y milicias que concurrieron de tierra adentro y de los Navíos que*



Panamá y el emplazamiento del Hospital de San Juan de Dios (año 1668).

*traficaban á conducir bastimentos á estas plazas y no habiendo más Hospital de curación que el de San Juan de Dios, y teniendo tres salas no pequeñas, fue necesario un ángulo de celdas desbaratadas para hacer enfermerías. Como asimismo ocupar los ángulos de los claustros altos y bajos, para haver de recibirlos (a los enfermos) y no ha quedado hueco en el Convento donde poderlos alojar, se ocupaban las celdas de los religiosos y se alquilaron casas á costa del Convento, para hospedarlos, y esto nacido de la gran caridad que profeso y deseo servir a ambas potestades; se indicaban también los precios de los víveres, estadística de enfermos del hospital durante un período de ocho años, en los que ingresaron 14.230 individuos de la Real Armada, de los que fallecieron 591, y 9.368 soldados, asistiendo también a 6.297 pobres de la ciudad; en vista de ello se concedió, como ayuda de costas, para su sostenimiento, un participación en el fondo de anclaje que se cubría con el subsidio que abonaban las embarcaciones al entrar en el puerto y con el pago de las estancias de los ejércitos por parte del Estado. Fue Felipe V el que impuso esta obligación, a fin de que todos los oficiales y soldados de los presidios de la Florida, Pensacola, Apalache y bahía de San José que tuviesen que venir a curarse al hospital de La Habana huviesen de contraer el socorro diario todos los días que en él estuvieren. Como así mismo todos los que se curasen de sus Reales Armadas y vegeles, lo mismo.*

Una curiosa información relativa a la epidemia de fiebre amarilla que padeció La Habana el año 1761 nos da idea del problema hospitalario naval en esta época. El 18 de octubre de dicho año, el capitán general, marqués del Real Transporte, enviaba escrito al ministro de Marina, lo era a la sazón frey don Julián de Arriaga, en el que, bajo el título de *Sobre enfermos de la Escuadra, Hospitales, etc.*, manifestaba las disposiciones y providencias que, de acuerdo con el gobernador de la plaza, se habían tomado para la hospitalización de los enfermos de la Escuadra, que, a pesar de haber sido varias, quedaron reducidas, al final, a una sola: la adquisición de una casa, extramuros de la ciudad, *comprada á la Compañía de esta isla*, en las inmediaciones del astillero y Factoría de Tabacos, por no contar con alojamiento para todos en el hospital de San Juan de Dios, *á cuyo cargo y al cuidado de sus Religiosos quedó establecida la expresada Casa, con el nombre de San Carlos de la Caridad, bajo la condición de debérseles satisfacer al respecto de tres reales por cada hospitalidad, como estaba en práctica, bien que con el aumento de diferentes extraordinarios auxilios, con que se les asistió...* El acuerdo para la administración de esta casa-hospital de San Carlos de la Caridad, entre la Real Armada y la Orden Hospitalaria, se firmó a bordo del navío *Tigre*, el 11 de agosto de 1761, por el comandante general, ministro principal y prior de la Orden de San Juan de Dios. Por octubre de este año, nuevo escrito del marqués del Real Transporte al ministro de Marina, en el que le manifestaba, entre otras cosas, la conveniencia de que este hospital de San Carlos quedase para la Marina por cuenta de la Real Hacienda.

Ya casi vencida la epidemia, sucede la ocupación de La Habana por los ingleses (año 1762), hasta que por el tratado de París de 1763 fue reintegrada a España. Vuelta la ciudad a la normalidad, la enfermería aumenta con el arribo al puerto de la Escuadra del mando de don José Aguirre; de nuevo se utilizó el antiguo hospital de San Isidro, ya antes empleado por la Real Armada, complementándose además esta hospitalización con otros alojamientos. Con ello acaba la cooperación de la Orden Hospitalaria con nuestra Armada en la isla de Cuba, aunque en algunas ocasiones vuelva accidentalmente a reanudarla.

En Perú, por el año 1606, se hacen cargo los Hermanos Hospitalarios del hospital de San Diego, en Lima, destinado al alojamiento de convalecientes procedentes del hospital general, levantando otro, el de *Nuestra Señora de Covadonga*, en el puerto del Callao, *ya que avía necesidad extrema de hospital, á donde se curasen los enfermos vezinos y los soldados que de ordinario los Puertos traen consigo mucha destemplanza y adolezen los hombres fácilmente*. Establecido en Lima, por la Real Armada, el hospital del *Espíritu Santo*, es escasa la cooperación juandediana en estas ciudades.

En Chile, las relaciones Real Armada-Orden Hospitalaria se establece principalmente en los puertos de Concepción, Valdivia, Arica, La Serena

y Valparaíso. En esta última ciudad, por el año 1787, se levantó el hospital Real, juandediano, *para curar á los enfermos del vecindario, a los de las tripulaciones de Registros de España que tocan en el puerto y á los de los navíos de esta carrera del mar del Sur.*

Nos hemos limitado aquí a referirnos a las ciudades en que la colaboración de la Orden Hospitalaria con la Real Armada fue manifiesta, ya que aquella contó en muchas otras ciudades de nuestros antiguos dominios americanos con establecimientos hospitalarios que atendían no sólo al personal civil, sino también a los soldados de nuestro Ejército.



*Filipinas.* El año 1606 llegan a estas islas los hermanos hospitalarios fray Juan de Gamboa y fray Lucas de los Angeles, que, aunque con grandes dificultades, logran el año 1616 establecer un *modesto refugio*, extramuros de Bagumbaya, de corta vida, siendo por el año 1641 cuando, procedentes de Acapulco, en la Nueva España, llegan los padres fray Andrés de San Joseph y fray Antonio de Santiago, para hacerse cargo de los hospitales de Manila, Cavite y colegio de San Juan de Letrán.

Se instalan primeramente en Cavite, donde fundan un modesto hospital con diez camas, *favorecido con limosnas y alientos*, en unos locales de las *Casas Reales*, destinadas a los servicios del puerto. En 29 de enero de 1642 les fue entregado el hospital real de Cavite.

Por licencia expedida por el gobernador Hurtado de Corcuera, el 14 de abril de 1644, se restableció el antiguo hospital de Bagumbaya; en ella, después de cuidar por la fundación de él, se refería a lo ofrecido por fray Andrés de San Joseph, de *tener Religiosos Cirujanos y entendidos en la Cirugía, para que fuesen en servicio de su Magestad en los Galeones que saliesen de esta ciudad... como se veía y experimentaba en las Armadas de su Magestad que navegan en las costas de España y tierra de las Provincias de Perú y Nueva España, la avía mostrado la experiencia, lo mucho que dicha Religión cuydaba de la salud de los enfermos, no fiándose de criados ni de otras personas para la cura y regalo; porque á esto acudían personalmente de día y de noche, con amor y caridad; y en estas Islas en los pocos años que avian venido á fundar y administrar el Hospital Real de Cavite y en los Galeones, en que se avian embarcado Religiosos; asimismo se avia reconocido el pro y útil de su asistencia.*

No prosperó la idea de fundar un nuevo hospital, limitándose a reconstruir en el mismo sitio ya dicho de Bagumbaya, hasta el año 1656, en que los Hermanos Hospitalarios reciben para su administración el *antiquísimo Real Hospital*, en Manila, que, bien pronto, tomó el nombre de *hospital de San Juan de Dios*. Para su sostenimiento concedió, el año 1686, el capitán general de las islas, almirante de galeones don Gabriel de Crucealegui y

Arviola, el cobro, por un período de veinte años, de varios tributos, recibiendo también algunas limosnas, con lo que se podría atender al gran número de enfermos que acogía, ya que *aunque en el Real Hospital se curan los soldados, la providencia no se extiende para sus hijos y mujeres y para los Marineros de Cavite que los accidentes les impiden el tránsito; todos hallan socorro en nuestra enfermería, donde son asistidos con el regalo que permiten los cortos subsidios que se adquieren.* Entre los años 1726 y 1742 fue ampliado.

Hacia mediados del siglo XIX el hospital se traslada al centro de la ciudad, llegando a contar con 255 camas, y *con ellas se atendió á la gente de mar, á la Maestranza de las fábricas y al personal embarcado en buques de guerra.*

Todos los enfermos, tanto de marinería como de tropa, de la Escuadra de Alava, a principios de este siglo XIX, y, en 1851, durante la campaña del general Urbiztondo contra los piratas de Joló, fueron atendidos en los hospitales juandedianos de Manila y Cavite. Ya, por esta época, la Armada estableció una *enfermería naval* en el arsenal de Cavite, y años más tarde (1875-1876) instala un hospital en *unos camerines de la ensenada de Cañacao*. El año 1874 cesa la colaboración de la Orden Hospitalaria de San Juan de Dios con la Real Armada en estas islas.



#### BIBLIOGRAFIA

- C. Fernández Duro: *Armada Española*. Madrid, 1895-1903.  
S. Clavijo: *Trayectoria hospitalaria de la Armada Española*. Madrid, 1944.  
S. Clavijo: *La Orden Hospitalaria de San Juan de Dios en la Marina de Guerra de España. Presencia y nexos*. Madrid, 1950.  
P. Aguado Bleye: *Manual de Historia de España*. Madrid, 1968.

# EL ARCHIVO CENTRAL ECLESIASTICO DE MARINA

Juan ALVAREZ CUBOS  
Capellán Mayor de la Armada



L Archivo Central Eclesiástico de Marina, en el Cuartel General de la Armada, es una joya histórica que puede servir de fuente auxiliar de primer orden en la historia de la Armada Española.

Son los libros parroquiales que los capellanes llevaban a bordo, y en ellos encontramos: naufragios, desguaces, testamentos, pliego de cargos y, sobre todo, las defunciones en acciones de guerra o la causa de la muerte en las largas navegaciones. Casi se puede seguir la derrota de un buque.

El primer libro empieza en 1739 y consta el archivo de unos 350 libros. Treinta de ellos hablan de nuestra presencia en Cuba y en Filipinas; el resto de los departamentos y apostaderos, Madrid y muchos de la flota, con sus navegaciones por todos los mares del mundo.

Como botón de muestra, el objeto de este trabajo lo voy a concentrar en tres fragatas: *Blanca*, *Resolución* y *Villa de Madrid*, que participaron en la batalla del Callao, el 2 de mayo de 1866.

Tengo sobre mi mesa los tres libros de defunciones que llevaban a bordo los capellanes de dichas fragatas durante la batalla.

Voy a hacer un recorrido por ellos y luego sacaremos los datos históricos y geográficos correspondientes (libros 144, 165 y 167).

## **Fragata *Blanca*. 1864-1866.**

De su navegación sacamos las siguientes conclusiones:

La fragata *Blanca* está fuera de España más de dos años; aparece en el puerto de Montevideo en octubre de 1864 y llega a España en octubre de 1866.

De noviembre de 1865 a marzo de 1866 está frente a la costa de Chile y más particularmente en Valparaíso. A consecuencia del combate del Callao mueren nueve hombres, y dos días después, el 4 de mayo de 1866, todavía permanecen en el mismo lugar.

Del Callao se dirigen a Río de Janeiro, donde aparece el 1 de julio de 1866; el día 7 de agosto todavía permanecen en Río de Janeiro.

Después cruzan el Atlántico y arriban a San Fernando (Cádiz) en octubre de 1866.

En estos años se contabilizan 44 defunciones: 23 de escorbuto, nueve en combate, y 12 de otras causas, especialmente tisis pulmonar.

En sus partidas de defunción aparecen, como es lógico, los datos de naturaleza, edad, filiación, oficio, lugar, hora y causa del fallecimiento, sacramentos, entierro, etc.

### **Fragata *Resolución*. 1862-1866.**

En estos cuatro años que la fragata *Resolución* está fuera de España vemos bastante bien trazada su derrota, completándose además con partidas de bautismo y matrimonio, que el capellán administra en varios de los puntos de su viaje.

A la ida hace escala en las islas Malvinas, en Stanley; luego en el fondeadero de la isla de Taboga (Nueva Granada), del 16 al 26 de agosto de 1863. El 29 de septiembre está en San Francisco de California; pasa después a la bahía de Panamá; el 25 de septiembre de 1864, en las islas Chinchas (Perú); ya en febrero de 1865, en el Callao.

Después de la batalla del Callao, la *Blanca* hace escala en Río de Janeiro, y la *Resolución*, por el cabo de Hornos, se dirige a las islas Malvinas, donde permanece dos meses y medio, ya que está allí el 1 de julio y todavía el 13 de septiembre de 1866. El 28 de septiembre ya está en la mar, frente a Montevideo.

En estos cuatro años de campaña se contabilizan 67 muertos: 23 de escorbuto, tres en la batalla del Callao, 24 de tisis (hasta tres en un día, 1 de junio de 1866) y el resto de diferentes causas. En Stanley, islas Malvinas, son enterrados catorce.

Entre los muertos es digno de recordar al cabo de mar Esteban Fradera, alevosamente asesinado por las turbas, en el Callao, el 5 de febrero de 1865.

### **Fragata *Villa de Madrid*. 1864-1866.**

Sale de Cádiz para el Pacífico el día 6 de septiembre de 1864, y vuelve a Cádiz el 4 de noviembre de 1866.

Está la *Villa de Madrid* veintisiete meses fuera de España; después de la batalla se ve perfectamente la derrota del Pacífico, cabo de Hornos, Atlántico y su permanencia de tres meses en Río de Janeiro; coincide allí con la fragata *Blanca*. Llega a España el 4 de noviembre de 1866.

Se contabilizan 81 muertos: 13 en el combate del 2 de mayo de 1866 y luego morirán tres más de su consecuencia, en total 16; 31 de escorbuto, 10 de tisis y 24 de diferentes causas. Muchas veces varios fallecimientos en el mismo día y hasta cuatro de escorbuto el 19 de julio de 1866.

En el puerto del Callao de Lima  
 (Peru) a cinco dias del mes de Febrero  
 de mil ochocientos sesenta y  
 cinco fallecio de mano airada a  
 consecuencia de un motin en  
 medio de la calle del expresado  
 punto el cabo de mar Esteban  
 Fradera hijo de Manuel natu-  
 ral de Malgrat, y matricula  
 de idem, se enterra en el cemen-  
 terio de ~~San~~ puerto y para  
 que conste yo D. Jose Lopez  
 Andrade capellan de la fraga-  
 ta Revolution lo firmo *tho*  
 ut supra =

- *José Lopez Andrade*

Partida de defunción del cabo de mar Esteban Fradera.

Todos los muertos a bordo en el combate del Callao son enterrados al día siguiente, solemnemente, en la isla de San Lorenzo, que está frente a la ciudad, con la asistencia de los cuatro sacerdotes, capellanes de la escuadra, según consta en las partidas.

Vemos que hacen más estragos en la dotación la tisis y el escorbuto que la pólvora del Callao. El escorbuto aparece como una plaga en las tres fragatas, después del combate, cobrándose 77 víctimas.

Aparecen las partidas originales de defunción del cabo Fradera y del comandante general de la Escuadra don José Manuel Pareja y Septién. Le sucedió don Casto Méndez Núñez, y, herido éste, tomó el mando don Miguel Lobo y Malagamba.

El bombardeo de Valparaíso fue el 31 de marzo de 1866. El 27 de abril de 1866 avisó Méndez Núñez a la ciudad, con cuatro días de anticipación, el comienzo del combate del Callao.

Por parte española hubo un total de 194 hombres muertos en la batalla del Callao, y 2.000 por parte peruana. El combate empezó a las 11,50 horas y terminó sobre las cinco de la tarde.

Intervinieron seis fragatas: *Numancia*, *Almansa*, *Villa de Madrid*, *Resolución*, *Blanca* y *Berenguela*, la goleta *Vencedora* y el buque de transporte *Manlé*.

Con este trabajo se aporta casi la mitad del efectivo que combatió. La *Villa de Madrid* fue la más castigada en el combate, ya que recibió un proyectil de 300 libras, que le abrió una enorme brecha en un costado, y sin embargo prolongaría todavía su vida hasta febrero de 1884, ya que los libros son entregados en el departamento, en la ciudad de San Fernando, por desarme de dicho buque.

Me ha sorprendido el que muriesen tantas personas fuera del combate, aunque sepamos de la carencia de medios y técnicas modernas. En la mar, normalmente, los cadáveres eran arrojados a primera hora del día o a última de la tarde. Podemos decir también que no hay un trozo de mar sin una tumba española.

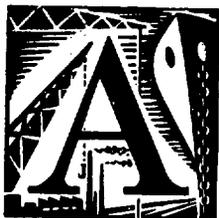
Otro capítulo que puede presentar alguna novedad a lo que ya no estamos acostumbrados son los naufragios, con declaración de desaparecidos y los testamentos.

Aquí permanecen estos libros marineros, que navegaron lo suyo, y que sobreviven a sus buques; tienen vida propia en el dique de su estante y esperan llegar a manos de sus amigos los historiadores.



# DOS INFANTES DE MARINA SE DISPUTARON EL MANDO DE CUBA EN 1702

Emilio de la CRUZ HERMOSILLA



comienzos del siglo XVIII, en un momento crítico de la vida de la isla de Cuba, dos jefes militares que ostentaban allí sendos mandos de importancia, iban a protagonizar un curioso incidente cuyos detalles merece la pena desempolvar, precisamente en las páginas de esta querida REVISTA, ya que los dos personajes coincidían en el hecho de haber pertenecido durante algún tiempo a la Infantería de Marina, habiendo luchado simultáneamente y en el mismo campo de batalla contra el francés. Además, los dos eran habaneros.

Las figuras en cuestión, dos bizarros militares españoles, eran don Lorenzo de Prado Carvajal y don Luis Chacón y Castellón. El primero, capitán de Infantería de línea; el segundo, capitán de corazas de Caballería. Y si bien Prado pertenecía a una familia de artesanos, llegaría a estar emparentado con otras muy ricas e influyentes de La Habana por vía de matrimonio, en tanto que el otro era hijo y nieto de oficiales, que además tenían medios de fortuna, situación que mejoraría él casando con dama aristocrática.

Después de haber servido como militares a bordo de buques de guerra, integrados en las unidades o *tercios* que entonces existían como tropas de Marina, los dos capitanes cruzarían sus destinos en el teatro de la guerra y en su propia isla de origen, cuya capital y principal puerto era el eje de las comunicaciones marítimas entre la España peninsular y sus más valiosas posesiones en Indias, así como antesala desde el Atlántico de aquel florón de la Corona que Hernán Cortés había sabido ganar heroica y genialmente.

## **Don Lorenzo de Prado.**

Hagamos una síntesis biográfica de los protagonistas. El primero de ellos, don Lorenzo de Prado Carvajal, nació en La Habana a mediados del año 1650, en el seno de una familia de modestos artesanos. Siendo muy

joven todavía, cuando ya trabajaba para ayudar a sus padres, sintió la llamada de las armas y se enroló como voluntario en el Tercio de Marina, pasando a guarniciones de buques que dependían de las fuerzas navales de las Antillas y, más tarde, a otros que estaban agregados a las que tenían como base Veracruz.

Cuando se aproximaba el final de aquel siglo, la creciente disminución del número de naves con que se contaba en el área —en lo que influyeron los estragos causados por el pirata Morgan— las autoridades dispusieron que aquellos centenares de hombres de Infantería de Marina que se quedaban sin acomodo por falta de buques, pasaran a la Península. Tras una breve estadía en Cádiz, fueron destinados a Cataluña, como fuerza militar en tierra, marchando también Prado Carvajal, que por entonces ya había logrado ser sargento.

Sin haber salido hasta entonces del ámbito caribeño, nuestro héroe debió sentirse contrariado al ver que perdía de vista su bella tierra de origen, sin saber que le aguardaba la suerte al final de aquel viaje, pues tendría la oportunidad de ascender a oficial y conquistar buena fama. En efecto, dentro de su unidad y formando parte del ejército expedicionario, participaría en la última de las guerras sostenida por nuestro monarca Carlos II contra el poderoso Luis XIV, y que tantas pérdidas supondría para nuestro país.

### Los ascensos.

Don Lorenzo de Prado participa gloriosamente en la reconquista de la población catalana de Camprodón, bajo las órdenes del duque de Villahermosa, quien logra vencer al duque de Noailles. En pleno campo de batalla, y en espera nada más de que en la Corte se confirmase, Prado es ascendido al empleo de alférez. Era a finales de 1689. La guerra contra los franceses hubo de continuar y, en otra incidencia importante, el alférez recibió el ascenso a teniente, con lo que volvía a demostrarse el buen crédito de que gozaba como soldado.

Terminado el conflicto con nuestros vecinos en las negociaciones que dieron paso a la paz de Ryswick, los hombres procedentes del Tercio de Marina que habían combatido casi desde su llegada de Veracruz fueron destinados a las incómodas y difíciles guarniciones de Ceuta y Melilla, donde se estaba a escaramuza diaria con los moros, con lo que se reconocía el valor y la veteranía de aquellas tropas. A Ceuta, pues, fue también don Lorenzo de Prado con sus hombres, la mayor parte de los cuales, por cierto, eran tan criollos como él.

Y en Ceuta recibía Prado su ascenso a capitán, permaneciendo con tal grado en la plaza —que, como hemos dicho, estaba casi siempre en estado de sitio— hasta que, en 1700, poco después del fallecimiento de Carlos II, pidió y obtuvo el traslado a Cuba en calidad de sargento mayor de la isla,

empleo que estaba vacante. Instalado en La Habana, don Lorenzo se orientó con sumo tacto y casó bien, a pesar de haber rebasado por entonces el medio siglo de edad, procurando rodearse de excelentes amistades y de influyentes relaciones.

### **Don Luis Chacón y Castellón.**

Nació en La Habana en 1670, es decir, veinte años después que Prado. Ya hemos referido su abolengo familiar y no vamos a insistir en el tema. Para continuar la tradición, se le destinó a la carrera de las armas, siendo enviado a la Península cuando sólo tenía trece años, a fin de que ingresara como cadete en una unidad del ejército. Al ser promovido a alférez, curiosamente es destinado a la Armada del Océano, en cuyos buques pasará algún tiempo, y, después, a Cádiz, en la misma condición de oficial de Infantería de Marina.

Posteriormente, sus servicios fueron requeridos en Cataluña, adonde marchó con sus hombres para participar en la guerra del Rosellón. Se da la circunstancia de que hubo de coincidir con don Lorenzo de Prado en la batalla de Camprodón. Después, el joven Chacón fue herido en la defensa de Puigcerdá y fue trasladado a Barcelona, donde, como teniente, permaneció de guarnición hasta ascender a capitán. Con ese grado se le nombró comandante de la escolta del capitán general de Cataluña, y, poco después, volvió al frente de combate.

Ganó nuevos laureles; y, por último, proclamada la paz, como quiera que no había quedado convenientemente repuesto de sus heridas, consiguió que lo destinaran a su tierra natal como capitán de corazas de Caballería. Era el año 1693. El militar se encontraba en plena juventud, por lo que estuvo en plena forma al poco tiempo, recibiendo entonces el mando del castillo del Morro: una de las fortalezas más importantes de todo el dispositivo castrense español en las Antillas y quizá en todo el ámbito del Nuevo Mundo.

### **Dos personajes en presencia.**

Cuando don Lorenzo de Prado llega a La Habana como sargento mayor —cargo el tercero en importancia después del gobernador y el teniente de rey, siendo una especie de jefe de tropas de la jurisdicción— estamos ya en 1700; quiere decir que para entonces ya llevaba don Luis Chacón casi ocho años como comandante del Morro. A pesar de la diferencia de edad, tenían en común el origen de la Infantería de Marina y la camaradería de armas surgida de la guerra contra Francia, en la que ambos habían participado poco tiempo atrás.

Sin embargo, parece que ambos personajes no formaban un ejemplo de

buenas relaciones, limitándose a gestos corteses y a la convivencia a que obligaba la actividad oficial. Era gobernador don Diego de Córdoba y Lasso de la Vega, general de Marina y hombre de sólida posición económica, quien cesó al frente de Cuba en septiembre de 1702, al haber sido designado presidente de la audiencia de Panamá. Le relevó el maestre de campo don Pedro Benítez de Lugo, cuya primera preocupación fue preparar las defensas contra los ingleses.

Efectivamente, como consecuencia de la guerra de sucesión, la Gran Bretaña —que apoyaba al archiduque de Austria— aprovecha la ocasión para *ir a lo suyo*, como en otras oportunidades, y piensa en Cuba como objetivo desde sus bases de Jamaica. El general Benítez de Lugo —aristócrata, que había sido gentilhomme de cámara de Carlos II y del elector de Baviera— demuestra una febril actividad en su cometido, pero dos meses después, en diciembre de ese mismo año de 1702, contrae una fiebre maligna de la que no se sobrepone y muere.

#### **El conflicto.**

Con el enemigo rondando en la costa, Cuba se encuentra con que le falta la autoridad suprema. La sucesión de Benítez de Lugo, en tanto no se haga nombramiento en la remota capital de las Españas, está asegurada porque, con arreglo a la ley, las facultades de índole civil y administrativa deben pasar de manera automática al primer regidor de la capital, que lo era el prudente don Luis Chirino Vandewall, auditor y jurisconsulto. Las de orden castrense debían ser entregadas al comandante del castillo del Morro, don Luis Chacón.

En ese momento, precisamente cuando más necesaria era la unidad y más exigible la disciplina frente al peligro que representaba la escuadra británica, don Lorenzo de Prado decide ir contra lo dispuesto y se opone a la presencia del capitán Chacón como jefe militar más importante de la isla. Parece ser que el primero, animado por sectores que confiaban más en su veteranía que en la juventud del castellano del Morro, le alentaron a dar ese insólito paso en unos momentos, repetimos, que obligaban a la máxima prudencia.

Unos días de peligrosa tensión se registraron no sólo en La Habana, sino en las demás poblaciones cubanas que contaban con guarnición militar. Prado hizo circular una orden arrogándose el mando superior de las fuerzas de la isla, aduciendo su hoja de servicios, en la que constaba una antigüedad muy superior a la de Chacón, lo que contribuyó aún más a la confusión que ya había sido creada en el ayuntamiento habanero, donde se enfrentaban los partidarios de uno y otro, a pesar de los buenos oficios del regidor Chirino.

**Se resuelve el caso.**

El citado Chirino decide excitar el celo del hombre más venerado de Cuba en ese período, monseñor Diego Evelino de Compostela, arzobispo de La Habana, quien vivía voluntariamente en medio de la mayor pobreza, pues invertía sus rentas en obras caritativas, hasta el punto de que carecía de las ropas de su rango eclesiástico, vistiendo como el más modesto de los curas de aldea. El prelado, al conocer los detalles, no convocó a ambos capitanes, sino que tuvo el gesto de humildad de ir a visitarles por separado, y sin compañía.

No se sabe qué argumentos expondría el ejemplar arzobispo a sus interlocutores, pero lo cierto es que don Lorenzo de Prado, con evidente disgusto, se vio obligado a mantener una conferencia con quienes sostenían sus supuestos derechos para relatarles su conversación con don Diego Evelino de Compostela, encontrándose con la sospecha de que todos ellos ya habían sido *tocados* por la misma personalidad, ya que le aconsejaron ceder en su arriscada posición cuanto antes, en bien de la paz ciudadana y de un frente común.

Así, al producirse las primeras escaramuzas de los ingleses, la guarnición entera de Cuba estaba bajo el mando único de don Luis Chacón y Castellón, en tanto que don Lorenzo de Prado Carvajal servía con eficacia, aunque a regañadientes, en su función de sargento mayor... hasta que desapareció el peligro, momento en que mostró su disgusto contra todas las autoridades por la forma en que, a su juicio, le habían abandonado al defender sus pretensiones, rencor que cargó también en la cuenta de los Borbones.

**Final de la historia.**

El capitán De Prado, a pesar de que la isla se había pronunciado por Felipe V con unanimidad, se mostró a partir de entonces decidido partidario del archiduque de Austria, lo que le hizo perder su puesto de sargento mayor, en tanto que su oponente Chacón seguía una brillante carrera, pues de nuevo asumió el mando en 1706, tras la muerte del gobernador Villarín; y ya, como teniente coronel, en 1711, relevaría al general marqués de Casa-Torre, destituido por orden judicial, llevando a cabo buenos servicios.

Chacón, como coronel, volvería a ser gobernador de la isla, reintegrándose de nuevo al castillo del Morro, donde murió en 1716, cuando tenía cuarenta y seis años. Por su parte, don Lorenzo de Prado pidió el retiro cuando tenía sesenta años, retirándose a una finca del interior donde tenía intereses de su esposa.

BIBLIOGRAFIA

*Historia de la Marina Española en la América Septentrional y Pacífico.* J. L. Sariego del Castillo. Edición del autor. Sevilla, 1975.

*Los virreinos en el siglo XVIII.* Cayetano Alcázar. Salvat Editores. Barcelona, 1959.

*Enciclopedia Universal Espasa.* Tomos 14, 16 y 9. Barcelona, distintos años.

*Historia de España.* Tomo V (La Casa de Borbón). Instituto Gallach. Barcelona, 1973.



# NO SON DE UN MARINO LOS PRIMEROS RESTOS QUE REPOSAN EN EL PANTEON DE MARINOS ILUSTRES

José Carlos FERNANDEZ FERNANDEZ



E.E.



PECTIVAMENTE, pues mucho antes de que la iglesia de la Purísima Concepción se habilitase, por real orden de 10 de octubre de 1850, para capilla del contiguo Colegio Naval y para Panteón de Marineros Ilustres, yacían ya en aquella los restos de un insigne militar: don Mariano Gil de Bernabé e Ibáñez, coronel de artillería, fundador de la Academia Militar del 4.º Ejército.

Gil de Bernabé había nacido en Bágüena, partido judicial de Calamocha, provincia de Teruel, el 12 de octubre de 1767. Era hijo de Juan Jerónimo de Bernabé y de Manuela Ibáñez (1). A los catorce años ingresó como cadete en el colegio de artillería de Segovia, y obtuvo el empleo de subteniente el 9 de enero de 1787. Destinado al departamento de Barcelona, prestó en él los servicios de su clase hasta principios de 1790 que lo fue al de Segovia, por haberlo reclamado el subinspector, quien lo propuso para ayudante y profesor del colegio, y aprobada la elección, quedó en él destinado a la enseñanza y al estudio. En enero de 1792 contrajo matrimonio con Petra Ramos de Bavillamizar.

Tomó parte en la guerra contra los republicanos franceses de 1793 a 1795 en Cataluña, ascendiendo a teniente del arma. En julio de 1802 se le promueve a capitán y pasa destinado a la academia de Segovia, en la que ocupó plaza de profesor, cuyo cometido estuvo desempeñando hasta 1808. Con motivo de la guerra de la independencia, al aproximarse a Segovia una

(1) Descendiente por línea paterna del famoso defensor del castillo del lugar de Bágüena, Miguel de Bernabé, que sitiado por las armas del rey Pedro I de Castilla en 1363 no pudo rendirle a pesar de las grandes promesas que le hizo, y consintió morir quemado dentro de su recinto antes que faltar a la fe jurada a su rey. Por línea materna descendía de los Ibáñez de Santa Cruz, en cuya familia, por falta de varones, recayeron las casas de Marcilla y de Seguras, a cuyos linajes pertenecieron los célebres Amantes de Teruel.

división francesa, la junta de armamento y defensa de la ciudad dispuso que marchasen a incorporarse al ejército los jefes y oficiales del colegio, efectuándolo así el 7 de junio Gil de Bernabé y sus compañeros de profesorado, tomando parte en algunas operaciones de guerra.

Volvió a Segovia el 1 de octubre de 1808, reorganizándose el colegio de artillería y saliendo con él el 1 de diciembre. A través de Portugal llegó a



20110  
CONSEJO DE ARTILLERÍA  
DON MARIANO GIL DE BERNABÉ  
1757 - 1808

Sevilla, a cuya junta central presentó el 8 de agosto de 1809 su exposición, proponiendo el establecimiento de academias militares para instruir 8.000 oficiales necesarios para el ejército. Acogido su pensamiento se le nombró director de la que se formó en aquella capital el mes de diciembre, con los escolares del *Batallón de Honor de la Universidad de Toledo*.

Invadida Andalucía en 1810 se trasladó a la Isla de León (hoy San Fernando) y solicitó de nuevo abrir su academia, accediendo a ello el gobierno el 24 de marzo y nombrándolo director el 11 de abril. En este año ascendió a teniente coronel de artillería y poco después, en 1811, se le promovió a coronel del ejército. Falleció a las tres menos cuarto del 23 de agosto de 1812, en el edificio de la escuela militar de la Isla de León, sita en la población de San Carlos (2).

Fue un jefe culto, de talento nada común, y un militar pundonoroso hasta la exageración. Era tal su entusiasmo por la dirección de la academia que incluso llegó a adelantar de su pecunio particular fondos para las atenciones de los alumnos más aventajados, razón por la cual al morir *sólo se le encontraron tres duros para el gasto de su casa*. Tuvo el don de hacerse amar y respetar; él concibió la idea y fue el animoso y afortunado ejecutor del planteamiento de la academia militar, origen y matriz de los diversos centros de enseñanza que ha tenido el arma de infantería.

En momentos difíciles, el 28 de enero de 1810 arengaba en Sevilla a sus escolares diciéndoles: *Si los paisanos huyen, no deben huir los soldados; mucho menos los que se educan para oficiales; yo estoy a la cabeza de la academia; mientras nos manden, obedeceremos, y cuando esto falte, haremos lo que nos dicte la razón y el honor*. Hermosa la inmediata respuesta de sus discípulos: *A las órdenes de nuestro director, arrostraremos con placer los mayores peligros*.

Honda impresión causó a los *gilitos* (nombre con que eran conocidos sus alumnos) (3) la pérdida de su maestro, al que por él gran afecto y sincero cariño profesaban. Como rasgo de gratitud y ternura, delegaron en sus sargentos primeros todas las facultades que poseían, dirigiendo a su comandante la siguiente súplica:

*Los sargentos primeros de esta academia, en representación de sus respectivas compañías, hacen a V. presente: que la infausta noticia del fallecimiento de su digno y desgraciado director, ha llenado de luto sus sensibles corazones; bien penetrados de cuantos sacrificios ha hecho el difunto por la prosperidad*

(2) No citan Francisco J. de Moya y Celestino Rey, en su obra *El Ejército y la Marina en las Cortes de Cádiz* (1914), el lugar donde fue enterrado.

(3) Se hicieron muy populares entre los isleños estos cadetes que en horas de asueto se paseaban por el centro de la población con su juventud, cordialidad y distinguo de sus uniformes. Se forjó entre tantos el que llegó a ocupar la regencia en la minoría de edad de Isabel II: el general Espartero. Salvador Clavijo y Clavijo, *La ciudad de San Fernando*. Cádiz, 1960. Tomo 1.º pg. 466.

de este establecimiento, y más particularmente para el bien de los exponentes, por tener el honor de ser individuos de él, no pueden menos, a más de llorar su falta amargamente, de ofrecerse con sus personas, bienes y hasta con la vida misma, para tributarle después de muerto la justa recompensa a que le han hecho tan acreedor sus continuadas fatigas e incesantes desvelos.—Penetrados con igual dolor de la triste situación en que queda la señora viuda y su dilatadísima familia, ponemos igualmente en manos de V. nuestros esfuerzos, para que los tenga presente, usando de nuestras cortas facultades y buena voluntad en beneficio de este tan tierno e interesante objeto. Sentimos la grande inutilidad que nos rodea: ¡Ojalá nuestras fuerzas correspondiesen

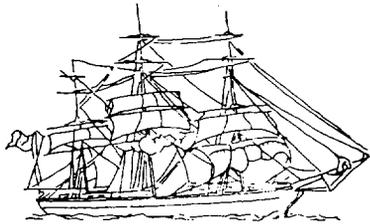


a nuestra obligación y nuestros deseos!—Suplicamos con la mayor ternura que no sean inútiles nuestras ofertas para atender a todos los objetos que puedan ocurrir en ocasión tan lúgubre, y esperamos que nuestros justos sentimientos se crean efecto de la estrecha obligación con que tan íntimamente nos han ligado los respectivos favores recibidos del noble corazón de nuestro amado y difunto director y de su desgraciada familia. ¡Así Dios haya concedido al primero la gloria que le pedimos!—Población de San Carlos, 23 de agosto de 1812.—Firmado, León Gordo Pardo, Tomás Ortiz, Juan Díaz Pino, José María de Angulo, Ignacio Muñoz, Francisco Ruiz Dios Ayuda y Benito Aguado.

Le dedicaron, además, sus alumnos la lápida de mármol que se instaló en la Capilla de la iglesia de la Purísima Concepción (hoy Panteón de Marinos Ilustres), contigua a la Academia Militar (hoy Escuela de Suboficiales de la Armada).

El descubrimiento de los restos es bastante reciente, ya que con ocasión de unas obras solicitadas en octubre de 1982 por el capitán de navío Maza Dabén (comandante-director de la Escuela de Suboficiales y conservador del Panteón), para el embellecimiento del templo, se preveía que las lápidas de la Virgen del Rosario y de Gil de Bernabé, situadas en la antecapilla de la izquierda, se corriesen hacia arriba, al objeto de dejar más espacio para la colocación de placas de mármol en la pared. Al retirar la lápida de Gil de Bernabé aparecieron sus restos en la cavidad del muro. El capitán de navío Maza Dabén ante el descubrimiento, con acertado y respetuoso criterio, ordenó que se dejasen en el mismo lugar y se fijase la lápida sin desplazarla de su lugar primitivo.

Curiosamente, por tanto, no pertenecen a un marino los primeros restos que reposan en el Panteón de Marinos Ilustres; pero, sin duda alguna, es un honor para la Armada albergar en su santuario a tan ilustre militar.



## **PREMIOS «REVISTA GENERAL DE MARINA»**

El *Diario Oficial de Marina* número 140, de 19 de junio pasado, publica Orden Ministerial (D) número 411/00002/84, que concede los premios a los siguientes señores:

- Premio ALVARO DE BAZÁN: Al comandante de Infantería de Marina don Luis Enseñat de Tuya, por su artículo *La Guerra de las Malvinas* (un punto de vista anfibio).
- Premio ROGER DE LAURIA: Al contralmirante don Jesús Salgado Alba, por su artículo *El peñón de... ¿la concordia?*
- Premio FRANCISCO MORENO: al coronel de Infantería de Marina don Abel Angel Gamundi Insúa, por su artículo *¿Qué sucedió en la Argentina?*
- Premio ANTONIO DE OQUENDO: Al teniente coronel de Intendencia don Francisco Pérez de Villacastín, por su artículo *Desde la defensa nacional a la financiación de las FAS.*

Nuestra más cordial enhorabuena a todos los premiados.

# LAS FRAGATAS DE HELICE

Valentín RUESGA HERREROS



A benévola acogida dispensada por las páginas de la REVISTA al anterior artículo sobre las fragatas blindadas de nuestra Marina decimonónica me ha animado a intentar nuevas *singladuras* por el mar de nuestra historia naval, esta vez gobernando al rumbo señalado por otros barcos, compañeros casi inseparables de las blindadas: nos referimos a las fragatas de hélice.

En la época de la vela, la fragata era el segundo en categoría entre los buques de combate, detrás del navío de línea; menos poderoso que éste, era, sin embargo, superior en velocidad y maniobrabilidad. Con su aparejo de tres palos cruzados y una batería corrida de 30 a 60 piezas, las fragatas eran buques aptos para las más diversas misiones: descubierta y exploración, protección de convoyes, ataque al tráfico enemigo, etc.

La generalización del empleo de la hélice permitió aplicar el vapor a los buques de guerra clásicos conservando casi totalmente su apariencia externa y su armamento, pero mejorando sus características con las ventajas indudables de la propulsión mecánica. Esto no había sido posible conseguir con buques movidos por ruedas de paletas, pues por una parte era un grave inconveniente la vulnerabilidad del aparato propulsor, y de otro lado, el gran espacio que ocupaba impedía el artillado adecuado de los buques. Por esta razón los primitivos vapores de guerra fueron considerados más bien barcos auxiliares o transportes que verdaderos buques de combate.

Las fragatas de hélice conservaron su puesto en el *ranking* de los buques de guerra, detrás, primero, de los navíos de hélice y de las fragatas blindadas, después. Su evolución posterior, junto con sus hermanas menores, las corbetas y las goletas de hélice, dio lugar a la amplia gama de cruceros, de compleja y no siempre fácil clasificación, y que adaptándose a las necesidades y a la evolución tecnológica de cada momento, han llegado hasta nuestros días.

Las primeras fragatas de hélice españolas fueron fruto de los programas del marqués de Molíns, que ya habían proporcionado a la Armada tres buques de vela puros que se pusieron en servicio cuando ya estaban superados por los barcos de propulsión mecánica; eran aquéllos los navíos *Reina Isabel II* y *Rey Francisco de Asís* y la fragata *Bailén*. Se rectificó, sin embargo, y entre 1858 y 1865 se incorporaron a la Marina de guerra trece fragatas

de hélice, construidas todas ellas en astilleros españoles. Con casco de madera, proa de violín y chimenea entre mayor y trinquete, estos buques protagonizarían, como veremos, relevantes acontecimientos en la época en la que transcurrió su vida activa.

*Asturias (ex Princesa de Asturias):*

Desplazamiento: 1.575 toneladas.

Dimensiones: 66,1 × 15,2 × 6,3 metros.

Armamento: 50 cañones.

Propulsión: Máquina alternativa, 360 HP, una hélice.

Velocidad: 11 nudos.

Dotación: 357 hombres.

Fue construida en el arsenal de La Carraca entre 1853 y 1858; ordenada como fragata de vela, ya en grada se modificó el proyecto primitivo para convertirla en buque de hélice; fueron necesarias importantes reformas, que dieron lugar a un considerable retraso en su entrada en servicio.

Hizo sus primeras armas en la guerra de Africa, incorporada en octubre de 1859 a la escuadra del general Díaz de Herrera, que izaba su insignia en el navío *Reina Isabel II*. La *Princesa de Asturias* participó en el ataque al fuerte Martín en enero de 1860 y en los bombardeos de Larache y Arcila en los días finales de febrero. Terminada la campaña dio escolta, junto con el vapor *Francisco de Asís*, al buque inglés que transportaba la indemnización que hubo de pagar Marruecos según las condiciones del tratado de paz.

La *Princesa* fue destinada después a las Antillas, donde permaneció hasta 1864; en aguas americanas tomó parte en las operaciones relacionadas con la temporal anexión a España de la República de Santo Domingo, en marzo de 1861, y a finales de este mismo año, en la expedición a Méjico del general Prim.

Triunfante la revolución de septiembre de 1868, que destronó a Isabel II, la fragata cambió su nombre por el de *Asturias*.

Al crearse en 1871 la Escuela Naval Flotante, la *Asturias* fue habilitada para tal fin, quedando fondeada en El Ferrol.

En 1886 pasó a ser clasificada como pontón, aunque continuando en su papel de buque-escuela; se mantuvo así hasta 1908, año en que fue ordenado su desguace.

*Blanca, Berenguela y Petronila.*

Desplazamiento: 3.150 toneladas.

Dimensiones: 72,5 × 15,1 × 6,3 metros.

Armamento: 38 cañones.

Propulsión: Máquina alternativa, 360 HP, una hélice.

Velocidad: 12 nudos.

Dotación: 395 hombres.

Las tres fragatas con nombres de reinas se construyeron, entre 1857 y 1860, en el arsenal de El Ferrol, las dos primeras, y en el de Cartagena, la última.

Apenas alistada, la *Blanca* se incorporó a la escuadra de Díaz de Herrera, participando en las operaciones más importantes de la campaña de Marruecos de 1859-1860.

Los tres buques fueron enviados seguidamente a las Antillas, integrándose en la escuadra de Gutiérrez de Rubalcaba, que trasladaría a Méjico el cuerpo expedicionario del general Prim, en diciembre de 1861. La decisión de Juárez de suspender el pago de la deuda exterior contraída por Méjico había motivado la intervención conjunta de España, Francia y Gran Bretaña, cuyas tropas ocuparon parte de la costa oriental mejicana; ante esta presión, Juárez se avino a negociar, y tras la firma de la Convención de la Soledad, el 12 de febrero de 1862, España y Gran Bretaña retiraron sus fuerzas. No así Francia, que, apoyándose en los elementos conservadores mejicanos, instauraría el efímero Segundo Imperio en la persona del archiduque austríaco Maximiliano de Habsburgo, que habría de encontrar un trágico fin en su nueva patria.

La *Petronila* sobrevivió poco tiempo a la aventura mejicana: el 8 de agosto de 1863 varó en Mariel, Cuba, en un bajo deficientemente señalado en las cartas; el buque se perdió, pero pudieron, no obstante, salvarse la artillería y el equipo propulsor, que sería más tarde instalado en la corbeta *María de Molina*.

La *Blanca* y la *Berenguela*, junto con la *Villa de Madrid*, fueron enviadas al Pacífico a finales de 1864 para reforzar la presencia española ante la tensión existente en las relaciones con Perú y Chile. El 20 de diciembre llegaron a las islas Chinchas, incorporándose a las fuerzas del general Pareja. Rotas las hostilidades con las repúblicas americanas, participaron en las operaciones de bloqueo sobre la costa chilena, y la *Blanca* y la *Villa* se enfrentaron en Abtao, el 7 de febrero de 1866, con una escuadra chileno-peruana entre cuyos buques se encontraba la corbeta *Covadonga*, capturada por los chilenos en Papudo.

La *Blanca* intervino en el bombardeo de Valparaíso y también, junto con la *Berenguela*, en el de El Callao, donde esta última resultó seriamente averiada, y de menor consideración, la *Blanca*.

Después de la acción de El Callao, la escuadra española abandonó las costas americanas del Pacífico; la *Berenguela* regresó a España después de acompañar a la *Numancia* en su navegación a través de aquel océano; la *Blanca*, con los restantes buques, pasó al Atlántico.

La *Berenguela* asistió el 16 de noviembre de 1869 a la apertura del canal de Suez, siendo después el primer buque de guerra español que atravesaría la nueva vía de navegación, camino de Filipinas. Tras una última campaña en aquel archipiélago, la fragata fue dada de baja en 1877.

La *Blanca* participó en la campaña del Cantábrico durante la última guerra carlista; se mantuvo en activo hasta 1886, fecha en que fue clasificada como pontón; permaneció así en Cartagena hasta su desguace en 1900.

*Concepción, Carmen, Triunfo y Resolución (ex Patrocinio).*

Desplazamiento: 3.350 toneladas.

Dimensiones: 82,8 × 14,6 × 6,1 metros.

Armamento: 42 cañones.

Propulsión: Máquina alternativa, 600 HP, una hélice.

Velocidad: 13 nudos.

Dotación: 500 hombres.

Algo mayores que las precedentes, estas cuatro fragatas fueron construidas, entre 1857 y 1861, en La Carraca, la *Concepción* y la *Triunfo*, y en Cartagena y El Ferrol, la *Carmen* y la *Resolución*, respectivamente.

A poco de entrar en servicio, la *Concepción* tuvo su primer destino en aguas del Caribe, formando en la escuadra de Rubalcaba en la expedición a Méjico de diciembre de 1861.

La *Triunfo* y la *Resolución* fueron protagonistas de los primeros acontecimientos que habrían de conducir a la denominada guerra del Pacífico. Estos dos buques habían partido de Cádiz el 10 de agosto de 1862 en una expedición de carácter científico, y que también en misión de buena voluntad habían de visitar las repúblicas sudamericanas del Pacífico, con las cuales las relaciones no eran cordiales. A estas dos fragatas se había unido en El Plata la corbeta *Covadonga*, y ejercía el mando de la agrupación el general Hernández Pinzón.

El 10 de julio de 1863 arribaron los buques españoles a El Callao, y después de una visita a los puertos del Pacífico, en la que llegaron hasta San Francisco de California, regresaron a aquel puerto el 13 de noviembre, unos días después de los sucesos de Talambo, donde varios colonos españoles habían sido maltratados por los peruanos. Estos incidentes crearon un clima de tensión que determinó a Pinzón a ocupar las islas Chinchas el 14 de abril de 1864.

Ante esta situación, el gobierno español decidió enviar nuevos buques al Pacífico: el 10 de octubre llegó la corbeta *Vencedora*, y poco después se incorporaron las fragatas *Villa de Madrid*, *Blanca* y *Berenguela*, que arribaron a las islas Chinchas el 20 de diciembre, a los pocos días del relevo de Hernández Pinzón por Pareja y del incendio y pérdida de la *Triunfo* en la bahía de Pisco, siniestro ocurrido el 25 de noviembre.

La crisis pareció resolverse con la firma del Tratado Pareja-Vivanco el 27 de enero de 1865, pero este acuerdo terminó siendo rechazado por Perú, después de promoverse diversos incidentes, en el curso de los cuales perdió la vida el cabo Esteban Fradera, de la dotación de la *Resolución*.

Poco después de estos sucesos, la escuadra fue reforzada con la blindada *Numancia*. Mientras tanto la situación fue empeorando hasta desembocar en estado de guerra con las repúblicas de Chile, Perú, Ecuador y Bolivia. La *Resolución* tomó parte en los bombardeos de Valparaíso y El Callao; en esta última acción resultó tocada varias veces, pero sus averías fueron poco importantes.

Regresó a España por el Atlántico con la escuadra de Méndez Núñez, llegando a Cartagena el 31 de diciembre de 1866. En este arsenal fue reformada y convertida en fragata blindada, entrando de nuevo en servicio en febrero de 1870. Poco después cambió su nombre por el de *Méndez Núñez*, con el cual, como blindada, alcanzaría el final de su vida activa.

La *Carmen* tuvo su actuación más relevante en el conflicto cantonal de Cartagena, formando parte de la escuadra gubernamental, al mando, sucesivamente, de los almirantes Lobo y Chicarro; intervino en el encuentro del 11 de octubre de 1873 y en las operaciones de bloqueo de Cartagena.

La *Concepción* y la *Carmen* fueron dadas de baja en 1886 y convertidas en pontones hasta que en 1897 y en 1900, respectivamente, fueron desgazadas.

### *Lealtad.*

Desplazamiento: 3.200 toneladas.  
Dimensiones: 78,4 × 13,9 × 6,1 metros.  
Armamento: 42 cañones.  
Propulsión: Máquina alternativa, 500 HP, una hélice.  
Velocidad: 12 nudos.  
Dotación: 500 hombres.

De características muy parecidas a las anteriores, fue construida en el arsenal de El Ferrol entre 1858 y 1861.

Se encontraba la *Lealtad* en Cádiz en septiembre de 1868 formando parte de la escuadra del brigadier Topete, cuyo pronunciamiento había de destronar a Isabel II.

Algún tiempo después fue destinada a Cuba para reforzar los efectivos navales en aquella isla, donde había estallado la insurrección capitaneada por Céspedes, y que se conoce con el nombre de la Guerra de los Diez Años.

En junio de 1878 trasladó los restos de Méndez Núñez desde Vigo, su ciudad natal, a Cádiz, donde serían inhumados en el Panteón de Marinos Ilustres.

La *Lealtad* fue dada de baja en 1886, permaneciendo en Cartagena como pontón hasta su desgace en 1897.

*Villa de Madrid.*

Desplazamiento: 4.480 toneladas.

Dimensiones: 87,6 × 15,4 × 6,8 metros.

Armamento: 51 cañones.

Propulsión: Máquina alternativa, 800 HP, una hélice.

Velocidad: 13 nudos.

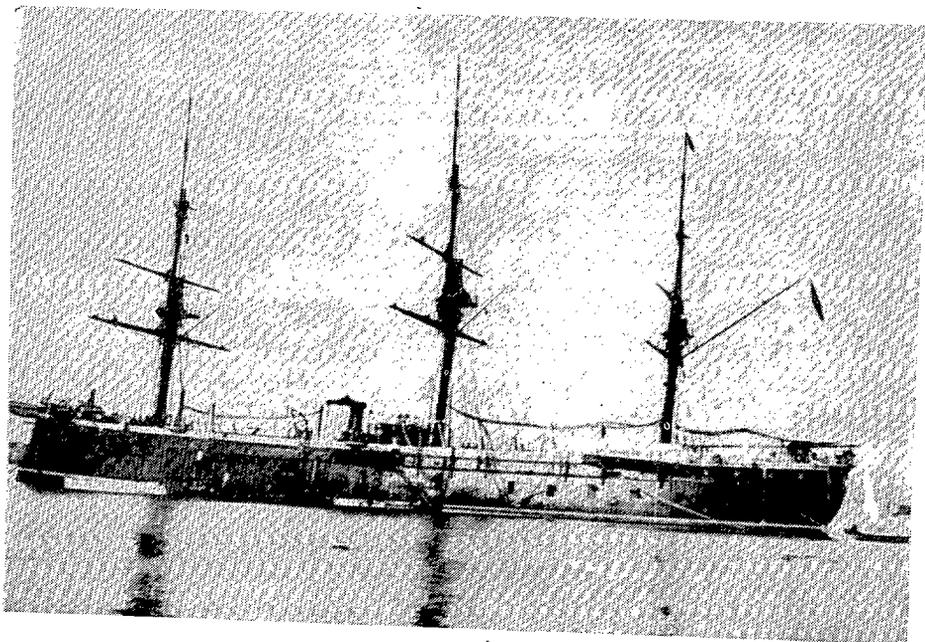
Dotación: 617 hombres.

La *Villa de Madrid* fue la fragata de hélice de mayor porte y probablemente la mejor y más airosa de las que llegaron a figurar en las listas de la Armada. Fue construida en el arsenal de La Carraca entre 1860 y 1862.

Con la *Blanca* y la *Berenguela* fue destinada al Pacífico a finales de 1864, incorporándose el 20 de diciembre a los buques del general Pareja, que izó su insignia en ella; a bordo de este buque se firmó el tratado con Perú de 27 de enero de 1865.

Tras la muerte de Pareja y la ruptura de las hostilidades con las repúblicas sudamericanas, el nuevo comandante de la escuadra, Méndez Núñez, trasladó su insignia a la *Numancia*, en tanto que la *Villa*, con la *Blanca*, se enfrentaba en Abtao con los buques peruanos y chilenos.

Participó también en los bombardeos de Valparaíso y El Callao, resultan-



*Numancia.*

do en este último con averías en las máquinas y teniendo que ser remolcada por la corbeta *Vencedora*.

Después de este combate, la *Villa de Madrid* volvió a enarbolar la insignia de Méndez Núñez, dirigiéndose al Atlántico acompañada por la *Blanca*, la *Resolución* y la *Almansa*; la *Villa* y la *Resolución* resultaron severamente dañadas por los temporales del Atlántico Sur y regresaron a la Península al ser relevadas por las fragatas *Concepción* y *Navas de Tolosa*; la *Villa de Madrid* llegó a Cádiz el 4 de noviembre de 1866.

Un año más tarde fue enviada a Italia con el fin de proteger al Papa Pío IX de las amenazas que pudiera sufrir al ser invadidos los Estados Pontificios por los garibaldinos.

En septiembre de 1868 se sumó a la revolución que expulsó a los Borbones; dos años después la *Villa* sería el buque insignia de la división naval que trasladó a Italia a la comisión que iba a ofrecer la Corona de España al príncipe Amadeo de Saboya.

Los sucesos del verano de 1873 sorprendieron a la *Villa de Madrid* fondeada en la bahía de Cádiz; a pesar de que en la ciudad Salvoechea había logrado proclamar el cantón federalista, la decidida actuación de los oficiales de la Armada consiguió evitar que los buques se uniesen a la insurrección, que pudo ser dominada en pocos días.

La *Villa de Madrid* fue habilitada como buque-escuela en 1876, manteniéndose así hasta 1884, cuando por el mal estado del casco fue dada de baja, desguazándose finalmente en Cádiz en 1892.

### *Almansa, Gerona y Navas de Tolosa.*

Desplazamiento: 3.960 toneladas.

Dimensiones: 85,6 × 15,2 × 6,5 metros.

Armamento: 50 cañones.

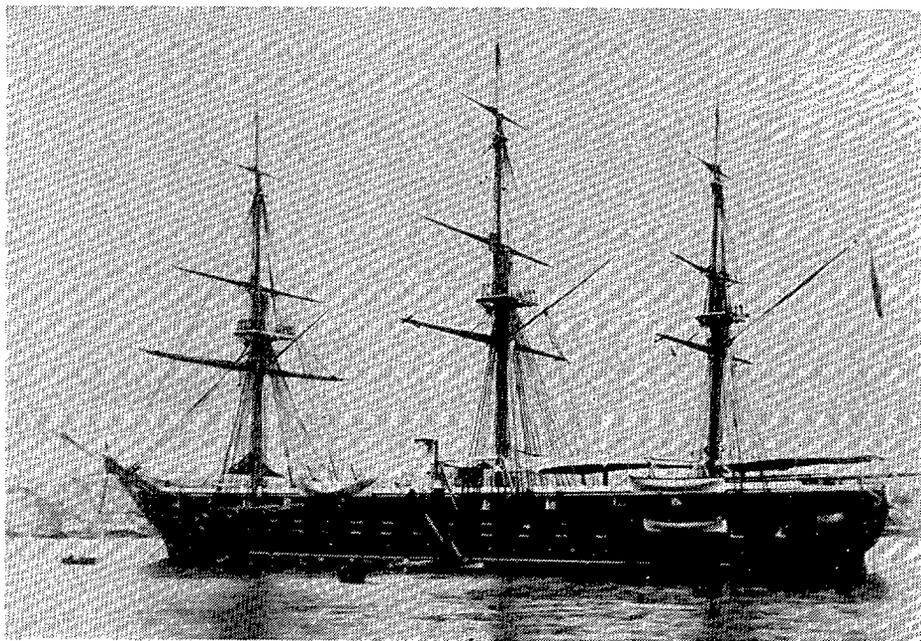
Propulsión: Máquina alternativa, 600 HP, una hélice.

Velocidad: 13 nudos.

Dotación: 557 hombres.

Las últimas fragatas de hélice que se incorporaron a la Armada llevaron nombres de batallas, lo mismo que las blindadas que las seguirían. Los tres buques de esta serie fueron construidos en cada uno de los tres arsenales del Estado en El Ferrol, Cartagena y La Carraca, respectivamente, entre 1861 y 1865.

La *Almansa* fue enviada al Pacífico a principios de 1866, recién entregada a la Armada; al mando de Sánchez-Barcáiztegui intervino en el bombardeo de El Callao, donde fue averiada, recibiendo más de setenta impactos y provocándose un incendio en uno de los paños de pólvora, que pudo, sin embargo, ser sofocado; advertido, no obstante, el comandante del peli-



*Gerona.*

gro que podía correr el buque y de la conveniencia de inundar el pañol, Sánchez-Barcáiztegui se negó a ello con una frase que pasaría a la historia: *Hoy no es día de mojar la pólvora.*

Volvió al Atlántico con la división de Méndez Núñez, que trasladó su insignia a este buque cuando la *Villa de Madrid* hubo de regresar a la Península; entre tanto la *Navas de Tolosa*, junto con la *Concepción*, se había incorporado también a la escuadra de operaciones en aguas brasileñas.

Mientras sus compañeras se hallaban en el Atlántico Sur, la *Gerona* capturaba la corbeta *Tornado* el 23 de agosto de 1866 en aguas de las islas Madera. La *Tornado* era un antiguo buque confederado que había sido embargado por el gobierno británico antes de su entrega y adquirido más tarde por agentes chilenos; el buque capturado pasaría a incorporarse a las listas de nuestra Armada.

Las tres fragatas fueron destinadas más tarde al apostadero de La Habana, con motivo de la insurrección separatista de 1868, permaneciendo en aguas cubanas durante algún tiempo.

La *Navas de Tolosa* se encontraba en La Carraca en julio de 1873, cuando tuvieron lugar las insurrecciones cantonalistas; como ya se ha indicado, en el arsenal gaditano se pudo evitar que los buques se sumasen a la

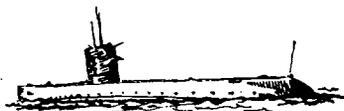
sublevación, y en la *Navas de Tolosa* fue decisiva la intervención del entonces capitán de fragata Cervera para mantener la disciplina de la dotación.

Por el contrario, en Cartagena fue la *Almansa* el primer buque que apoyó al alzamiento. Consolidado el cantón cartagenero, la blindada *Victoria* y la *Almansa*, al mando del general Contreras, se presentan frente a Almería el 28 de julio, tratando de sublevar la ciudad y exigiendo una contribución de 500.000 pesetas; se negaron los almerienses a estas pretensiones, por lo que las fragatas cantonalistas dispararon sobre la población algunos cañonazos sin mayores consecuencias y sin conseguir sus propósitos. Zarparon entonces los dos buques con rumbo a Málaga, pero después de tocar en Motril fueron interceptadas por la fragata alemana *Friedrich Karl* y la inglesa *Swiftsure*; tras una serie de incidentes navales y aun personales entre Contreras y el comodoro Wernell, comandante del buque germano, las fragatas cartageneras fueron conducidas a Escombreras y después a Gibraltar. Fueron devueltas al gobierno central el 26 de septiembre e incorporadas a las fuerzas del contralmirante Lobo, de las que ya formaba parte la *Navas de Tolosa*.

Restaurada la monarquía de los Borbones tras el pronunciamiento de Martínez Campos en Sagunto, la *Navas de Tolosa* trajo a España al Rey Alfonso XII, que embarcó en Marsella el 7 de enero de 1875, dirigiéndose primero a Barcelona y luego a Valencia, desde donde se trasladaría a Madrid.

La *Almansa* y la *Navas de Tolosa* fueron retiradas en 1886, si bien la primera sobrevivió hasta 1899, como depósito de marinería, en El Ferrol; la *Gerona* fue clasificada como buque-escuela de cabos en 1883, sustituyendo a la *Villa de Madrid*; fue dada de baja en 1893 y convertida en depósito de marinería en Cádiz hasta su desguace en 1899.

Recordar la historia de nuestras fragatas es también recordar toda una época de nuestra propia historia, pues de una manera o de otra, en pocos acontecimientos de la vida nacional dejaron de estar presentes sus nombres, unidos también a los nombres de los marinos más ilustres de su tiempo: Méndez Núñez, Sánchez-Barcáiztegui, Rubalcaba, Topete, Lobo, Antequera. Seguirán las aguas de las fragatas sus sucesores, los cruceros de la Marina de la Restauración, muchos de los cuales caerían con gloria, pero también con pena, por hacerlo en circunstancias que apenas permitían abrigar esperanzas en las últimas empresas ultramarinas.



## **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.
- 
-

# CARLOS V Y MAGALLANES (LAS CAPITULACIONES)

Antonio LOPEZ ABASOLO



UCHAS de las grandes empresas promovidas para la conquista de los campos de América vinieron en la época en que España recibía al rey Carlos V, que para los españoles sería Carlos I.

Hijo de Felipe I de Habsburgo (el Hermoso) y de Juana de Trastámara (la Loca), comenzaría con él la dinastía de los Austria.

Joven aún, a su llegada a España, con problemas dinásticos, frente a los castellanos que preferían a su hermano Fernando como rey de España, firmaría Carlos I, nacido en Gante, las capitulaciones, que le valdrían a Fernando de Magallanes y al cosmógrafo Rui Faleiro el descubrimiento del estrecho que más tarde llevaría el nombre de Magallanes y el primer viaje de circunnavegación.

Magallanes, descubridor portugués, llegó a Sevilla en el año 1517, cuando el monarca contaba diecisiete años de edad y con poco conocimiento todavía del idioma castellano, ya que, huérfano de padre, había quedado bajo la tutela de su abuelo Maximiliano de Austria.

A pesar de los estorbos y de las dilaciones, el navegante lusitano, que ya había marchado a Indias, luchado en África contra los moros y demostrado gran entereza de carácter y claridad de entendimiento, sería recibido por el rey en Valladolid.

Magallanes, habiendo regresado a la corte de don Manuel de Portugal, después de sus viajes por las islas Molucas, teniendo el título de *gentilhombr*e y habiendo hecho gran acopio de conocimientos sobre la extensión de los países conocidos y de sus producciones, renuncia a su nacionalidad y se naturaliza español.

Por aquellas fechas, España y Portugal se disputaban los hemisferios, quedando las islas Molucas, productoras de clavo y de nuez moscada, dentro del hemisferio que, según el tratado de Tordesillas de 1494, pertenecía al rey de España. Siendo estas especies muy estimadas, tanto en España como en Portugal, hacía más enconado el esfuerzo de ambos países por poseer el dominio de estas islas de la Especiería.



Carlos I.

Esta entrevista con el rey representaría, seguramente, para Magallanes el momento más importante de toda su vida.

Para el monarca, mozo aún, un día clave en el acontecer histórico que le tocaba vivir para el engrandecimiento de la España moderna.

Contexto en el que convergen dos figuras claras del siglo XVI y que van a aportar a España los descubrimientos, anhelados por toda la cristiandad de aquella época.



Magallanes.

## Las capitulaciones.

Magallanes lleva consigo, en aquella entrevista con el rey, un globo en el que estaban dibujadas las tierras conocidas. Sobre ese globo le demostró al monarca que, siguiendo un camino distinto al que llevaban los portugueses para ir a la India, era posible llegar en menos tiempo a las islas de la Especiería.

El fundamento capital de la teoría de Magallanes era el buscar un paso al sur del nuevo continente para los mares occidentales.

Carlos V escuchó con agrado las proposiciones de Magallanes, aunque ya previamente había sido asesorado por los componentes del Consejo de Indias.

A su lado estaba una figura egregia, esbelta y enlutada, la reina doña Juana, para poner su regia firma al pie del importante documento. También ella es partícipe de este gran momento.

Más tarde, el rey anotó su firma con centrada atención. Sus ojos recorrieron veloces los renglones de aquellas capitulaciones.

Toda esa voluntad de imperio se tornó sonrisa al término de aquella firma.

Al salir de la cámara real, los dos caballeros habían hecho una larga y definitiva reverencia. No volvieron a verse estas dos figuras que contribuyeron en gran medida a la pujanza y el desarrollo de aquella época.

El día 22 de marzo de 1518 fue la fecha de aquellas capitulaciones, bajo las cuales debía llevarse a cabo la expedición, que estaría formada por cinco naves con 265 hombres. Al mando de ella Magallanes y Faleiro.

Durante este largo viaje por las costas de la Patagonia, Magallanes reprimió con gran severidad una rebelión de sus capitanes. A los cabecillas los mandó fusilar. En el paso por las aguas peligrosísimas del estrecho, luego de Magallanes, se mostró gran nauta y durante los tres meses por el océano Pacífico se desenvolvió con una increíble tenacidad.

Ni el comer ratas del barco, el agua putrefacta y la tripulación con escorbuto, le restaron ánimo alguno para conseguir su empeño.

## Epílogo.

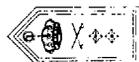
El que sería después emperador terminó sus días en Yuste, y Magallanes, tras la gesta, asesinado en la pequeña isla de Mactán, Filipinas.

Aquel Hernando de Magallanes, españolizado, hijo de noble familia portuguesa, que sirvió de paje en la corte del rey Juan II de Portugal y que no quiso ser clérigo, consiguió con su gran empeño y arrojo, y bajo la protección de Carlos I de España, lograr una hazaña que ha quedado inserta en los anales de la historia de los navegantes españoles.

# IN MEMORIAM

## EL ALMIRANTE POLANCO

Salvador MORENO DE ALBORAN



L almirante Polanco ha muerto, tras soportar con cristiana resignación y entereza ejemplar la irreversible enfermedad que, en plazo sumamente corto, acabó con su vida el pasado 15 de julio, día de su fiesta onomástica, San Enrique, a los setenta y ocho años de edad.

Ni una queja, ni una protesta, rompieron la enorme dignidad de este oficial de Marina singular, acostumbrado durante tantos años al ejercicio del mando y a las exigencias de la vida del servicio a bordo.

Doy gracias al director de la REVISTA GENERAL DE MARINA por concederme el honor y el privilegio de poder glosar en estas líneas los aspectos más destacados de su hoja de servicios y muy especialmente aquellos en los que serví a sus órdenes directas en una etapa histórica del resurgir de la Armada moderna, tal como la conocemos hoy.



La neutralidad española en la segunda guerra mundial y el aislamiento internacional a que se vio sometida nuestra Patria durante la durísima post-guerra sumergió a la Armada en un retraso tecnológico sumamente grave, del que sólo comenzó a emerger, tímidamente al principio, a raíz de la firma de los acuerdos con los Estados Unidos en los primeros años de la década de los cincuenta.

La adopción de una política drástica de personal —destinos forzosos y permanencia mínima de dos años en unidades e instalaciones procedentes de la Ayuda Americana o modernizadas—, la asistencia masiva de oficiales y suboficiales a cursos de todas las especialidades en los Estados Unidos, la creación de Centros de Adiestramiento con el acento puesto en Cartagena, fueron creando la infraestructura de una Marina con una tecnología absolutamente nueva en muchos aspectos.

Lo fundamental, la Flota, debería ser la resultante o el producto acabado de este gigantesco esfuerzo colectivo.

A finales de 1959, prevista la inmediata incorporación del *Almirante Valdés*, procedente de los Estados Unidos, el ministro de Marina, almirante Abarzuza —verdadero motor de la modernización de la Armada, aun a costa de la impopularidad de muchas de sus disposiciones—, decidió encuadrar orgánicamente a los destructores tipo *Fletcher*, *Lepanto* y *Almirante Ferrándiz*, a los que se incorporaría en seguida el *Almirante Valdés*, en una unidad colectiva de nueva creación denominada *21 Escuadrilla de destructores antisubmarinos*.

La importancia y trascendencia de esta decisión no eran menores que el nombramiento del jefe encargado de crear y poner en funcionamiento la recién nacida Escuadrilla, llamada a constituir el núcleo de la fuerza de superficie, con un poder de irradiación sorprendente.

El almirante Abarzuza escogió para este delicado puesto al capitán de navío don Enrique Polanco, de quien la fama de su preparación y prestigio profesionales corría pareja con la de su carácter duro, sumamente exigente en el servicio.

Ya entonces, en 1959, el capitán de navío Polanco —dentro de las limitaciones que la situación exterior presentaba para la puesta al día de los oficiales de Marina— tenía un *curriculum* profesional equilibrado, en el que se apreciaba una línea inequívoca orientada hacia la estrategia, la táctica y los mandos de mar, como pasos preparatorios de un futuro gran almirante.

Especialista en Electricidad por la universidad de Lieja, en 1933, la guerra de 1936-39 le sorprendió en Bornemourth (Inglaterra), donde perfeccionaba sus conocimientos de inglés en situación de disponible forzoso. El 4 de agosto de 1936, incorporado tras una serie de peripecias a la zona nacional, embarcó en el acorazado *España* como oficial ayudante de derrota, donde permaneció hasta su hundimiento. De allí pasó al *Vulcano* hasta la terminación de la guerra. En ambos buques participó en todas las operaciones, siendo la más famosa la que ocasionó el abordaje de este último buque con el destructor *José Luis Díez*, el 30 de diciembre de 1938, con el consiguiente internamiento del mismo en Gibraltar.

Entre 1945 y 1947 efectuó el curso de Estado Mayor en la Escuela de Guerra Naval. Durante seis años consecutivos prestó servicio en el Alto Estado Mayor como secretario técnico de la Sección Económica, encargada de la *preparación del país para la guerra*. Fue en este puesto donde participó durante tres ocasiones (1954-55-56) en las conferencias de Estados Mayores Peninsulares y en importantes comisiones informativas en el extranjero (Italia, Portugal y Reino Unido). En 1957 efectuó el curso de mando naval en Newport (Rhode Island), en el que alcanzó justo prestigio por su preparación profesional y su clara inteligencia, reflejados en el papel que desempeñó en tesis y seminarios. Su amigo y compañero de curso, el capitán de



El jefe de la 21.ª Escuadrilla de Destruyores, capitán de navío Polanco, en el puente del *Lepanto* con el comandante del buque, capitán de fragata Aznar, y su jefe de Ordenes, capitán de corbeta Moreno.

fragata francés Jean Guillou, quien, años más tarde, en el empleo de vicalmirante, mandaría la *escuadra del Atlántico* decía del capitán de navío Polanco: *Il était toujours formidable...*

En 1959, el creador y primer jefe de la 21 Escuadrilla había mandado el *torpedero 7*; el cañonero *Cánovas del Castillo* en Guinea, el destructor *Churruga*, la fragata *Sarmiento de Gamboa* y el crucero *Méndez Núñez*.

Entre las numerosas notas existentes en el apéndice de su hoja de servicios hay una que dice (nota 2-1): *Organizando a la 21 Escuadrilla de destructores, poniéndola al nivel de las marinas de la NATO...* Esta frase refleja, con claridad meridiana, la misión que se impuso el capitán de navío Polanco desde el primer día que arboló su insignia en el *Lepanto*. Jamás se apartó de este primer objetivo.

Hasta entonces, uno de los cometidos más importantes de los dos destructores *Lepanto* y *Almirante Ferrándiz* era el de apoyar al Centro de Adiestramiento a flote de Cartagena, sobre todo en la instrucción y adiestra-

miento de sonaristas y radaristas. Realmente eran, al principio, los únicos barcos en los que se podían practicar las técnicas y procedimientos de detección, identificación, clasificación, ataque y seguimiento de submarinos, y todos los sonaristas de los buques en fase de modernización tenían que hacerse en ellos. Esta servidumbre restringía o limitaba la disponibilidad de estos buques para otras actividades.

El capitán de navío Polanco, a los pocos días de tomar el mando, elaboró un programa de salidas a la mar que rompería la rutina de las singladuras dedicadas únicamente al adiestramiento de sonaristas; las unidades de la escuadrilla, con la incorporación del *Almirante Valdés*, empezaron rápidamente a conjuntarse. Las instrucciones de escuadrilla completaban y ampliaban las normas y procedimientos de la única publicación táctica de la NATO, que en las primeras semanas compartimos el capitán de navío Polanco y yo, como jefe de órdenes.

Rara era la materia que escapase a la incansable e inteligente previsión del jefe. *Instrucciones para el cambio de puestos en las cortinas y en las formaciones; Normas para ejercicios de punteo de C. I. C.; Normas para el empleo de comunicaciones «Nancy» (infrarrojos); Empleo de recalentadores en la mar; Plan de salida normalizada de Cartagena; empleo de circuitos ASW en la SAU; Autenticación de circuitos; Reacción ante ataque nuclear: dispersión, medidas de autoprotección, reunión e incorporaciones; Normas para el control de helicópteros; Normas para el control de aviones antisubmarinos; Fraseología en inglés para el control de aviones y helicópteros (¡cuántas dificultades entonces con aquellos radares anticuados y gastados!); Normas para el suministro de vapor y corriente en puerto, etc.*

El primer plan de comunicaciones de la Armada salió de la 21 Escuadrilla inspirado, si no calcado, del plan de frecuencias inglés del ejercicio *Spanex-II*.

Los primeros comandantes de la 21 Escuadrilla, capitanes de fragata Elizalde, Gómez-Pablos, Aznar... a quienes facilitaron el camino sus predecesores, capitanes de fragata Rodríguez y Muñoz Delgado..., los oficiales de la Escuadrilla nombrados asesores, capitán de máquinas González Casal y tenientes de navío Paco Segura, Flores, Virgilio Pérez, el gran Joselete Dueñas, etc., fueron los verdaderos *pretorianos* del jefe.

La eficacia de los buques era tal, que hubo que suprimir el tiro contra manga remolcada por aviones *Junkers* del Ejército del Aire: en una mañana derribamos siete mangas...

Se navegaba durante varias horas, de noche, en oscurecimiento total; los ataques múltiples antisubmarinos diurnos y nocturnos con arreglo al famoso círculo de Guantánamo (luces de situación atenuadas, luz verde de tope intermitente en el buque atacante con contacto) se contaban por *centenares*.

El capitán de navío Polanco, soltero, organizado y metódico, estudiaba todos los días en puerto hasta las seis y media o siete de la tarde. Por las mañanas alternaba el estudio con el despacho de temas de la escuadrilla relacionados exclusivamente con las operaciones.

La escuadrilla realizó, bajo su mando, cinco ejercicios con marinas extranjeras: *Spanex-II y III*, con la británica; *Andalousie, Pirynnés y Provence*, con la francesa. Algunos de ellos planeados, dirigidos, controlados y enjuiciados por el jefe de la 21 Escuadrilla. Se aprendía a marchas forzadas.

El nivel de preparación de la 21, a la que, a finales de 1960 y 61, se incorporaron el *Jorge Juan* y el *Alcalá Galiano* se extendió rápidamente por las nuevas unidades colectivas que entraban en servicio: la escuadrilla de corbetas y la de fragatas. Un sano espíritu de emulación se propagaba entre las unidades de la flota. El cupo de petróleo era generoso y las dotaciones estaban debidamente *motivadas*.

Uno de los cometidos más trascendentes del capitán de navío Polanco —persona que no solía dejar cabos sueltos y poseedora de una gran visión de futuro— fue el que figura en la nota 2-2 de su hoja de servicios, que dice así: *Impulsar mediante moción, que fue aprobada, la adopción por la Marina española de los métodos tácticos y de comunicaciones de la NATO que permiten hoy día la integración de todas nuestras fuerzas navales en ejercicios internacionales y en caso de guerra...*

Gran parte del avance espectacular, en todos los aspectos, de nuestra Armada tiene como origen esta famosa moción que, rápidamente, encontró el apoyo de la Comandancia General de la Flota y de la Escuela de Guerra Naval.

Al cesar en el mando de la 21 Escuadrilla, el 16 de marzo de 1962, el ministro de Marina le concedió una cruz del mérito naval de tercera clase, con distintivo blanco, pensionada con el 10 por 100 de su sueldo, por acuerdo del Consejo de Ministros.

Tras unos breves meses en el Estado Mayor de la Armada (jefe de la sexta sección, CEMA), fue destinado como agregado naval a Río de Janeiro, donde permaneció dos años.



La limitación que, lógicamente, impone el resumen de una biografía tan densa de un oficial con cuarenta y nueve años de servicio activo en la Escala de Mar, me obliga a poner fin a estas líneas, no sin antes destacar la huella que dejó su paso por la dirección de la Escuela de Estados Mayores Conjuntos en 1966 y 1967, donde implantó la normalización de documentos de operaciones para los tres Ejércitos. Esta importantísima labor fue debida a su tenacidad y a su visión de futuro, a la que anteriormente me refería, y de la que solía dar muestra en la ocasión oportuna.

Sus últimos destinos en el empleo de vicealmirante fueron comandante general del arsenal de Cartagena y director de la Escuela de Guerra Naval (1967 a 1969). Al ascender al empleo de almirante, en noviembre de 1969, desempeñó durante seis meses el destino de jefe de la Jurisdicción Central y secretario general. En junio de 1978 pasó, a petición propia, al grupo "B".

En aguas mediterráneas, el almirante Polanco dedicó varios años de su vida a la navegación deportiva a bordo de un pequeño yate, de segunda mano, que adquirió. Los años fueron restringiendo sus actividades deportivas. (En su juventud y madurez practicó el tenis, el esquí y la natación, de las que nunca se apartó completamente.)



La cruel enfermedad que le produjo la muerte fue una sorpresa para todos. Tan pronto como me enteré, pocos días antes de su fallecimiento, fui inmediatamente a visitarlo a la Unidad de Vigilancia y Cuidados Intensivos de la Policlínica *Nuestra Señora del Carmen*. Sus hermanas me decían que el almirante preguntaba insistentemente por mí y si se sabía algo sobre mi inmediato futuro.

Fue una entrevista breve y sumamente emocionante. Aquel hombre, a quien yo conocía tan bien y sabía de su parquedad en exteriorizar sus sentimientos, estaba realmente afectado.

A pesar de las sondas y de la máscara de oxígeno, su lucidez era plena; tan solo el color amarillo intenso de su piel y de sus ojos reflejaba la gravedad de la dolencia. Le animé cuanto pude. Comentamos también su último artículo, *De espaldas al mar*, en el *ABC*, y le felicité, tanto por la firmeza con que defendía sus convicciones como por la estupenda síntesis de nuestra guerra en la mar. Me despedí —él y yo sabíamos que para siempre— con un adiós, *Jaguar Leader* (\*), *no se preocupe por mí*. Sus ojos azules se empañaron de lágrimas y yo sentí también humedecerse los míos.

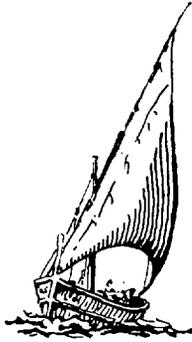
Cuando pocos días después, el 16 de julio, día de nuestra Patrona la Virgen del Carmen, asistí en el cementerio de El Pardo a la inhumación de sus restos en la tumba de sus padres —el coronel de artillería don Casimiro Polanco Bustamente y doña Enriqueta Martínez— sabía que rendía el último homenaje a un almirante que tuvo siempre madera de almirante, que vivió y actuó como un gran almirante cuando le correspondió serlo y a quien la Patria y la Armada estarán en permanente gratitud, aunque sólo fuese por la obra gigantesca que realizó en la 21 Escuadrilla. Todos los que tuvimos la suerte de servir bajo tan gran maestro estaremos también perpetua-

---

(\*) *Jaguar Leader* era el primer indicativo que adoptó como jefe de la 21 Escuadrilla.

mente agradecidos a su memoria. A sus hermanas y sobrinos —tan pendientes de él hasta su último suspiro— nuestro sentidísimo pésame. Siempre recordaré las pequeñas fotografías de sus padres flanqueadas por unas imágenes de la Virgen y de Nuestro Señor Jesucristo en la cabecera de su litera, en los diferentes destructores de la 21 Escuadrilla donde arbolaba su insignia.

Que Dios le tenga en su gloria.





*¡Para todo, caña a la vía!* Autor: Miguel Jorquera Vera.

# EFEMERIDES

## HACE CIENTO SIETE AÑOS

Autorizada por una real orden de 23 de julio de 1877 la publicación de una *Revista General de Marina*, por la dirección de Hidrografía, con objeto de que los Jefes y Oficiales de los diferentes Cuerpos de la Armada tengan noticia de cuantos adelantos y mejoras se introducen en los diversos ramos de la misma, y con el fin de facilitar á todos un medio de publicar y discutir sus propias ideas, por el mes de septiembre del referido año, apareció su *Primer Cuaderno*, impreso en el Depósito Hidrográfico —calle de Alcalá, número 58.

Era su cubierta azul y, al dorso de ella, publicaba una real orden de 11 de septiembre, firmada por el almirante don Juan Bautista Antequera, ministro de Marina a la sazón y principal promotor de ésta; en ella se hacía un llamamiento a las autoridades navales a fin de que manifestasen a los componentes de la Corporación, la conveniencia de que se suscriban á dicha publicación instructiva y se les estimule á contribuir por su parte con cualesquiera escritos originales ó traducidos para insertarlos en la misma, así de cuanto se propongan por objeto de sus estudios, como respecto á todos los ensayos, pruebas y observaciones que se hagan, manejo y construcción de buques, Artillería y demás ramos de Marina; todo lo que redundará en bien del Cuerpo y satisfacción de cuantos contribuyan á dar vida con sus trabajos á la mencionada REVISTA GENERAL DE MARINA.

El primer trabajo que aparece, y que continuará publicándose en los sucesivos Cuadernos, es una *Memoria de la Exposición de Filadelfia*, celebrada el año 1876; su autor es el teniente de navío de primera clase don Juan Montojo y Salcedo. En ella se reseñaba la organización de la Marina de los Estados Unidos, personal, material, etc., continuando con la descripción de lo allí expuesto; aportación de otras naciones. Así, RUSIA presentaba un modelo de buque blindado,

ideado por el almirante Popoff; unos sacos de aire para izar buques sumergidos, etc. AUSTRIA, varios adelantos náuticos, tales como los *dromóscopos*, para calcular mecánicamente los desvíos de la aguja. INGLATERRA, un modelo del mayor buque que tenía en proyecto, el *Inflexible*, de unas 11.400 toneladas. FRANCIA, exponía un modelo del *Amiral Duperré*, de unas 10.400 toneladas. ITALIA, los proyectos de los acorazados *Duilio* y *Dandolo*, de 10.500 toneladas. SUECIA presentaba, entre otras cosas, instrumentos hidrográficos y meteorológicos. Y otras muchas cosas de verdadero interés para la Marina eran allí expuestas. Publicaba también este *Cuaderno*, varios trabajos interesantes,

La REVISTA deja á los autores la completa responsabilidad de sus artículos.

## REVISTA GENERAL DE MARINA,

PUBLICADA MENSUALMENTE  
EN LA DIRECCION DE HIDROGRAFIA.  
TOMO I.—CUADERNO IV.—NOVIEMBRE, 1877.

### INDICE.

Asuntos marítimos: Su actual estado de transición, pág. 273.—Memoria de la Exposición de Filadelfia en 1876, por el teniente de navío D. Luis Chiappino, 281.—Un caso curioso de visibilidad de los faros, 298.—Ensayos sobre el fero en la mar, 306.—Método de instrucción en la marina alemana para formar cabos de cable, 309.—Estabilidad de los buques, 315.—Noticia de las máquinas de vapor de la Exposición de Filadelfia, 328.—Premio extraordinario de aplicación del vapor á la marina militar, concedido por la Academia de ciencias de París, 332.—*Noticias varias*—Métodos de defensa contra los torpedos, 337.—Organización general de la defensa de los puertos, 339.—Telémetro de Schulerer, 340.—Vapor de muy poco calado, 343.—La bomba Waterwich, 343.—Sobre el uso de la luz eléctrica en los buques, 344.—Extinción de un incendio á bordo del *Covadonga*, 345.—Cambio de vistas entre los oficiales de los buques de guerra, 347.—Sobre las explosiones de las calderas, 349.—De las pruebas de las calderas en la marina inglesa, 351.—Aparato para medir la velocidad de los proyectiles, 352.—Escaliferos de Mare, 353.—Nuevo higrómetro de condensación, 353.—Las máquinas del *Inflexible*, acorazado inglés, 355.—Trabajos de dragado en Port-Saïd, 358.—Consumo ánuo del carbon mineral en todo el mundo, 358.—Distribución de los buques, 359.—Empio del agua de cal para fijar los acidos grasos en las calderas, 359.—Noticias sobre obras españolas é extranjeras, 361.—Escritos presentados para su inserción en la *Revista*, 363. Índice general del tomo I, 365.



MADRID: 1877.—DEPÓSITO HIDROGRÁFICO, CALLE DE ALCALÁ, NÚM. 58.

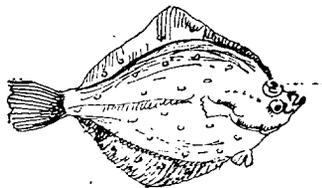
entre ellos, una *Reseña histórica del desenvolvimiento y progreso de la Marina de Guerra*, por don Joaquín Togores; *Historia de los torpedos*, del capitán de Ingenieros A. Botto (italiano); en *Noticias Varias*, una reseña sobre *El cañón Krupp de 35,5 cm. y los buques blindados*, por el general del Cuerpo de Artillería de Marina ruso R. Musselins; *La arquitectura naval contemporánea*, por R. M.; *Modo de preservar el hierro del orín*, de R. M., traducido del *Journal Officiel*; *Aplicación del acero á la construcción de buques de guerra*, por G. Y.; *Combate del Huascar*, contra la *Shah* y *Amethys*, acorazado peruano aquél y corbetas inglesas de madera éstas, se describe este combate, que tuvo lugar en las costas peruanas, traducido de la *Revue Maritime et Coloniale*, que lo extraxta del parte oficial inglés.

El *II Cuaderno*, éste y el *III* debieron salir juntos, publicaba, al igual que el anterior, trabajos, originales o tomados de otras publicaciones extranjeras, de gran interés, así uno *Sobre los para-rayos*, era su autor el alférez de navío don Isaac Peral. *Bibliografía*, en la que se reseñaban y comentaban varios libros, por el capitán de navío don Cesáreo Fernández Duro. Otros trabajos, tales como *Ensayo sobre el tiro en la mar*, R. M. F.; *Experiencias de los cañones de grueso calibre*. En *Noticias Varias*, *El Teléfono*, descripción de este curioso instrumento, publicado por la revista *Nature Inglesa*; reseña *Sobre la nueva Marina de Guerra*, por G. I.; otra sobre *Cañón contra la acción de los torpedos*, traducida del *Moniteur de la Flotte*. Otra reseña sobre el *Combate en Joló*, tomada de la

*Gaceta de Madrid*, sobre la victoria alcanzada por nuestras Armas contra los moros filipinos, el 9 de septiembre de este año de 1877.

El *IV Cuaderno*, mes de diciembre, comienza con una nota sobre *Asuntos Marítimos*. Su actual estado de transición, continuando con la citada *Memoria sobre la Exposición de Filadelfia*, a la que sigue *Un caso curioso sobre visibilidad de Faros*, del que es autor don M. García Villar; *Ensayo sobre tiro en la mar*, continuación del ya publicado en el anterior *Cuaderno: Método de instrucción seguido en la Marina alemana para formar cabos de cañón*, por R. M.; estudio sobre *Estabilidad de los buques*, por M. W. John, publicado en el *Engineer*, del 6 de abril de 1877. En *Noticias Varias*, publica, entre otras, *Medios de defensa contra los torpedos*, traducido de la *Revue d'Artillería*, se refiere a las experiencias hechas en una de las dársenas de Portsmouth, a fin de hallar un medio de protección contra dichos ataques; *Organización general de la defensa de puertos y radas de guerra por medio de las máquinas submarinas*, tomado del *Moniteur de la Flotte*, del 4 de noviembre; *Cambio de visitas entre los oficiales de los buques de guerra*, nuevas normas del almirantazgo inglés; *Noticias de obras españolas y extranjeras*, y un *Índice general del tomo I*, cierran este *IV Cuaderno*, correspondiente al año 1877 en que nace nuestra REVISTA, que, salvo los años de la guerra civil, en agosto de 1936 ya no se publicó, hasta octubre de 1940, en que de nuevo reanuda su publicación.

J. F. G.





## LIBROS

LANDIN CARRASCO, Amancio: **Miscelánea marinera.**—Editorial San Martín. 1984.

Durante muchos años, con animoso e infatigable espíritu, la *Miscelánea marinera* de la REVISTA GENERAL DE MARINA ha sido la auténtica *salsa* que los lectores han podido saborear y disfrutar entre los platos fuertes, técnicos, tácticos o estratégicos. Creada por el inolvidable almirante Guillén, amén de enriquecida con curiosísimas aportaciones —algunas de ellas en roce de lo incunable—, fue mantenida en fuego vivo y chispeante por su sucesor Amancio Landín Carrasco, quien a lo largo de todo un decenio en la dirección de la REVISTA, supo imprimir y recrear la esencia viva y vigente de un anecdotario que ya es consustancial al entramado de la misma.

Con indudable oportunidad y acierto, la Editorial San Martín ha recogido una amplia y variada selección de esta *Miscelánea* marina de reconocida paternidad de Landín Carrasco y ha editado un sugestivo libro en que el buen conocimiento de la historia y las costumbres marineras marcha parejo con el buen humor y la elegancia de estilo. Libro, por tanto, que ha de complacer al que reviva recordando, o al que por vez primera se encare a la sorpresa variopinta del relato. Sentido del humor que, como bien dice su autor, es la sonrisa del amor.

Las importancia de los libros sencillos y relajantes, que lejos de plantear agudas disquisiciones o enrevesados problemas, ayudan al encuentro del buen ánimo cotidiano, está precisamente en eso, en su sencillez. Y este

binomio de sencillez/humor, de que a lo largo de sus cuatrocientas cincuenta páginas hace gala el libro, es su mejor tarjeta de presentación.

Amancio Landín, que ha escrito sus misceláneas en lenguaje impecable por su factura y estilo, traza una andadura con pintura fiel a través de unas páginas, que pueden muy bien servir de puntos de partida o apoyo para estudios más rigurosos, siendo también un magnífico soporte el índice alfabético de epígrafes que se contiene, fácilmente localizable y perfectamente encajado dentro del marco en que se contemplan.

El libro, que ha sido patrocinado por el Instituto de Historia y Cultura Naval, tendrá, sin duda alguna, la acogida que se merece.

J. C. P.



SANCHEZ-GIJON, Luis Pascual: **La planificación militar británica y España (1940-1942)**.—Instituto de Cuestiones Internacionales (INCI), 1984. Editorial Playor. Madrid.

Se trata de un estudio basado en documentación del Public Record Office sobre los planes británicos con relación a España desde la derrota de Francia hasta el desembarco anglo-norteamericano en el norte de Africa y que comprende el período de tiempo correspondiente a los años 1940, 1941 y 1942.

Su autor, Luis Pascual Sánchez-Gijón, universitario de profundos estudios, ha recogido en las páginas del libro los diversos planes de la estrategia británica que de un modo más o menos directo afectaban a España durante el período citado, analizando, con clara visión estratégica, las diversas motivaciones de la política exterior británica frente a España en el marco de la segunda guerra mundial.

A lo largo del libro se estudia la amenaza alemana a los intereses militares británicos en la península Ibérica a través de los diversos planes que fueron conocidos con los nombres clave de *Ballast*, *Blackthorn* y *Sapphic*, hasta llegar al análisis de la gran operación *Torch*, que analiza con extensión y profundidad sin precedentes en nuestra literatura estratégico-militar.

Como muy bien dice el prologuista de la obra, Antonio Marquina Barrio, este libro viene a llenar un vacío en la investigación sobre los planes militares de la segunda guerra mundial, que tuvieron como centro la península Ibérica, Marruecos, el archipiélago canario y los archipiélagos portugueses de Madeira y cabo Verde, y todo ello desde la óptica de la estrategia británica. Como es natural, la figura de Gibraltar cobra en este interesantísimo estudio una notoria relevancia como eje de la estrategia británica en la zona crucial de los mares ibéricos.

Las enseñanzas que pueden deducirse de una atenta lectura de este libro, construido sobre la base de una tesina universitaria del mismo título y autor, dirigida por el profesor Víctor Morales Lezcano, cobran en estos momentos un extraordinario interés ante la situación geoestratégica de la península Ibérica dentro del marco de la Alianza Atlántica y de la permanente reivindicación de España de la soberanía sobre la colonia británica de Gibraltar.

J. S. A.



YOUCEMAR, Marguerite: **Memorias de Adriano.**—Edhasn, 1984.

Adriano representa el modelo de emperador romano que vive consagrado al servicio de su patria, que viaja por sus provincias y se ocupa incesantemente de sus problemas. Mejoró el ejército, fortificó parte de sus fronteras abandonando territorios indefendibles como los situados más allá del Eufrates, y propició un duro castigo a los judíos de Palestina, que fueron exterminados tras una sublevación. Fue un reformador de la administración pública en sentido burocrático y centralizador, y al igual que su antecesor, un gran constructor. En cambio, procuró prescindir del Senado, y sus profundas raíces culturales le llevaron a una protección inusitada de la cultura helenística.

Con tales mimbres inherentes al personaje, Marguerite Youcemar ha encestado una obra verdaderamente notable y que une al incuestionable rigor histórico de que hace gala, un bellissimo estilo literario que prende en el lector desde las primeras líneas, y a lo que ayuda en no poco para los de habla española, la impecable traducción de Julio Cortázar. Porque lo cierto es que la autora se recrea en paisajes y situaciones; redacta y filosofa; habla de su educación y formación, de sus viajes y su política, de su pensamiento y principales líneas de acción. Es, sin duda, a través de la interpretación de un diario sincero y a veces desgarrado, el retrato fiel de este emperador del siglo segundo, que fue a la vez uno de los últimos espíritus libres de la Antigüedad.

Traducida a dieciséis lenguas; alabada por críticos de todo el mundo como una de las obras más singulares de la literatura del siglo xx, las memorias de Adriano, por lo que exponen y por lo que encierran, constituyen una de las atracciones más sugestivas de cara al verano, de lectura recomendable para espíritus cultivados... y los que no lo son tanto.

J. R.



BOUTHOU, Gastón: **Tratado de polemología**.—Ediciones Ejército. Madrid, 1984.

El mérito mayor del autor de este tratado es, sin duda, el haber conseguido fundar una Escuela, que ha logrado difundir sus teorías por el mundo entero.

Polemología, vocablo inventado por el propio Bouthoul, es: *el estudio científico de las guerras, las paces y los conflictos, así como la agresividad colectiva y la violencia política, virus de las guerras*. Su objetivo, nos lo dice el autor en su prefacio, es: *sustituir la clásica máxima romana, «si quieres la paz prepárate para la guerra», por esta nueva fórmula: «si quieres la paz, conoce la guerra»*.

Este objetivo le ha ocasionado al autor, como nos lo explica en el prólogo don Enrique Jarnés, continuas críticas en las que se le acusaba de utópico e iluso; sin embargo, para nosotros no está lejos de ese conocido proverbio según el cual los pueblos que no estudian su historia están condenados a repetirla. Si a ese estudio de la Historia se le enriquece, como Bouthoul ha hecho, con el estudio metódico de la Sociología, mejor que mejor.

Además del citado prólogo de Jarnés, la edición incluye un estudio preliminar: *El estado actual de la polemología*, del ilustre teniente coronel Alonso Baquer, que ayuda a comprender el alcance de la obra de Bouthoul y la sitúa en el espacio histórico y científico actual, analizando no sólo la escuela francesa de polemología, sino la italiana, alemana, británica y norteamericana.

Indudablemente, la obra de Bouthoul prestará grandes servicios a la hora de comprender los problemas militares y la evolución de las crisis que actualmente nos asedian.

J. B. N.



ASIMOV, Isaac: **El Universo**.—Alianza Editorial, S. A. Madrid, 1983; 424 páginas.

De nuevo el Libro de Bolsillo, editado por Alianza Editorial, S. A., en su sección de *Ciencia y Técnica*, nos ofrece una obra del escritor americano Isaac Asimov, gran divulgador científico y excelente novelista de ciencia-ficción. En *El Universo*, dice su autor, sólo pretende *seguir los pasos que el hombre ha ido dando con el fin de ampliar y profundizar su comprensión del Universo como un todo («cosmología»)*, así como *del origen y evolución de éste («cosmogonía»)*; en él nos traza un cuadro general sobre nuestros conocimientos acerca del espacio exterior, además de hacer una reconstrucción del largo camino que el hombre ha recorrido para alcanzar éstos. En

el libro nos expone las diversas teorías sobre la edad de la Tierra y del sistema solar.

El libro, como todos los de Asimov, es entretenido y curioso.

F.



ASIMOV, Isaac: **¡Cambio! 71 visiones del futuro.**—Alianza Editorial, S. A. Madrid, 1983; 216 págs.

Por el año 1974, cuenta el autor, fue requerido éste por la revista *American Way Magazine* a fin de que prestara su colaboración en ella, con una columna mensual *sobre diversos aspectos del futuro* y cuyo título podría ser *Change (Cambio)*; estos escritos, publicados entre los años 1974 y 1980, se refieren a cuestiones relacionadas con el porvenir humano, son 71 visiones del futuro, que agrupadas aquí forman el libro que reseñamos, y del que el mismo Asimov advierte que *ninguno de los futuros descritos en este libro es inevitable y que algunos, quizá, sean incompatibles con otros... Yo no predigo lo inevitable, sino lo posible, lo concebible... a veces sólo un sueño.*

Un libro más de este gran autor científico y genial creador de novelas de ciencia-ficción, que, como todas sus obras, nos entretienen y hacen pensar.

F.



PAPP, Desiderio: **Darwin: La aventura de un espíritu.**—Colección Austral. Espasa-Calpe, 1983; 278 págs.

La figura de Charles Darwin sigue siendo una de las más controvertidas de la historia de los tiempos modernos. De él decía Jean Rostand: *¿Qué confianza podemos conceder a los vanidosos raciocinios de este hijo de simio que pretende juzgar al universo?* Sin embargo, desde una posición muy distante, Teilhard de Chardin apoya el evolucionismo, al que considera nada menos que como una luz que ilumina todos los hechos. Sea como sea, es indudable que la aparición de las revolucionarias teorías darwinianas significa el acontecimiento cumbre en la historia de las teorías biológicas, y en el curso de los últimos tiempos sólo muy pocos investigadores logran una repercusión tan vasta de sus ideas. Y así, la aparición en 1859 de su libro *El origen de las especies* significó una renovación completa de los principios mismos de las ciencias biológicas, a lo que es difícil hallarle parangón.

En *Darwin: La aventura de un espíritu*, Desiderio Papp, profesor de Historia de la Ciencia en diversas universidades, consigue un relato lleno de detalles y anécdotas sobre la vida y obra del personaje, en el que sin embargo no decae un instante su rigor y precisión historiográfica, ofreciendo la prosa y el estilo de esta obra, junto al relato erudito, una clara y penetrante visión de la génesis de las proposiciones del darwinismo clásico, tema, como hemos dicho, aún hoy, intensamente debatido.

El libro se completa con un extenso prólogo-estudio del catedrático de Historia de la Medicina de la Universidad de Valladolid Juan Riera Palmero, que en muchos aspectos completa e incluso mejora la exposición de Papp.

J. R.



GUNSTON, Bill: **Guía ilustrada de misiles aéreos modernos.**—Editorial San Martín, 1984; 160 págs.

Dentro de las magníficas guías ilustradas que sobre las más sofisticadas armas e ingenios militares viene ofreciendo la editorial San Martín, destaca esta última sobre misiles aéreos modernos, en sus dos versiones aire-aire y aire-superficie, que con profusión de ilustraciones y excelente aportación de datos técnicos constituye el más moderno y completo tratamiento divulgativo de una apasionante temática. Porque quíerose o no, el simple enunciado del término *misil* ya es palabra que causa respeto, por mucha familiarización o popularización que de ella se haga.

Los misiles aire-aire (AAM) se desarrollaron ya durante la segunda guerra mundial, teniendo sus primeros tipos mando a distancia y enviándose las señales de guía a través de conductores muy finos o por enlace radio desde el avión lanzador. En los años 50 la tecnología progresó hacia sistemas de guía más avanzados que permitían a los AAM autoguiarse al blanco, siendo sus métodos más utilizados los de la autoguía S. A. R. H. y la IR, y así siguen siéndolo hoy. En cuanto a los aire-superficie ya fueron utilizados en la primera guerra mundial, guiándose por control remoto contra los buques enemigos que eran atacados, bien por la propia cabeza de combate del misil o por un torpedo lanzado por éste. En la segunda guerra mundial proliferaron los misiles aire-superficie, tanto en tamaño como en la clase de cabeza de combate, método de guía y funcionamiento, de modo que en los años cincuenta la diversidad era ya asombrosa, siendo algunos de ellos casi como aviones sin pilotos que, cargados con cabezas termonucleares, podrían destruir ciudades.

Todos los avances de la ciencia y la tecnología desde aquellas fechas, ya enmarcadas en los ámbitos de la historia, hasta nuestros días están refleja-

dos fiel y puntualmente en esta admirable guía, indispensable para el estudioso, pero muy sugestiva para el simple hombre de la calle, que muchas veces oye, sin determinada convicción, palabras como *arpoon*, *exocet*, *sparrow*, etc., pero de las que no puede sustraerse ni ignorar, porque no puede quedar fuera de los problemas de nuestro tiempo.

J. R.

LAMARQUE, Bernard: **Reglas de regatas de la I. Y. R. U.**—Editorial Hispano Europea, S. A. Barcelona, 1984; 287 págs.

La época estival es el marco más apropiado para la realización de regatas y competiciones deportivas marítimas. Lo que antes parecía privilegio de una minoría ya obtiene un mayor alcance general y popular, a cuya difusión colabora en no poco los medios de comunicación, entre los que la televisión juega un papel esencialmente divulgador. De aquí la importancia que dentro de su parcela marítimo-deportiva tiene el libro que nos ocupa.

Para muchos aficionados, o incluso legos en la materia, atraídos por la vistosidad de una regata, lo fundamental en el desarrollo de la misma es el aparejo, la técnica y la táctica, dejando el reglamento supeditado a un plano secundario. Mantener esta idea es un tremendo error porque, junto a la técnica y al arte de navegar, el valor de las reglas establecidas para las competiciones juegan un papel de la mayor trascendencia y efectividad.

La obra de Bernard Lamarque responde a esta afirmación y nos ofrece conocimientos y experiencias acumulados durante veinte años de trabajo, enriquecida al propio tiempo con el texto del Reglamento de la I. Y. R. U. (International Yacht Racing Union), cuyos comentarios forman una parte esencial del libro, por otra parte muy bien prologado por el experto capitán de yate Carlos Pena Cardenal.

J. R.



# REVISTA GENERAL DE MARINA

AÑO 1984  
TOMO 207  
OCTUBRE



---

Por omisión involuntaria, no se hizo constar que la portada de agosto-septiembre es una reproducción de un cuadro de don Guillermo González de Aledo.

---

Nuestra portada:  
Preparando el golpe  
de mano.

**Contralmirante Jesús Salgado Alba**  
CARTA DEL DIRECTOR 301

## COLABORACION ESPECIAL

**Roberto Bermúdez Ruiz**  
PROYECTOS PARA EL V CENTENARIO 303

## TEMAS GENERALES

**Capitán de Navío Pablo Ruiz de Azcárate**  
EL VEHICULO DE COLCHON DE AIRE  
(ANFINAVE) 315

## TEMAS PROFESIONALES

**Capitán de Navío Salvador Méndez Rocafort**  
EFECTO PSICOLOGICO DE LOS ANAGRAMAS OTAN-P/V 345

**Cartógrafo de la Armada Francisco Cepero Gómez**  
SITUACION ASTRONOMICA SIN ESTIMA 349

## COMENTARIO INTERNACIONAL

### HISTORIAS DE LA MAR

**R. E.**  
EL HABITO NO HACE AL MONJE 371

**Brigada Sonarista Eduardo Ruiz Mañogil**  
RECORDANDO ANECDOTAS (1961-1984) 373

## OPINIONES-OPINIONES-OPINIONES

### MISCELANEA

## INFORMACIONES DIVERSAS

**J. L. T.**  
JURA DE BANDERA Y ENTREGA DE DESPACHOS EN LA E.N.M. 397

**Coronel Médico Alvaro Lain González**  
XXXV ANIVERSARIO DEL SANATORIO DE  
MARINA DE LOS MOLINOS 407

## 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**

---

#### VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

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

---

#### PRECIO POR EJEMPLAR DOBLE

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

---

**DIRECCION Y ADMINISTRACION:**

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

# CARTA DEL DIRECTOR



QUERIDOS y respetados lectores:

A ocho años vista de la gran fecha —octubre de 1992— del V Centenario del Descubrimiento, es preciso ir ya consolidando ideas, hilvanando programas, estructurando planes y fijando concretos objetivos, para que ese año jubilar de la hispanidad sea un año de recuerdos históricos, de examen de presente y sobre todo y ante todo un año de siembra de propósitos y de compromisos para el porvenir. Y todo ello dentro del más exigente realismo, que no está reñido ni con la ilusión ni con la imaginación.

Existe, todos lo sabemos, una organización oficial actuante —la Comisión Nacional del V Centenario— que tiene a su cargo la desafiante y honrosa responsabilidad de coordinar todos los esfuerzos nacionales para la consecución del gran objetivo que España se ha impuesto: ponerse a la cabeza de las celebraciones por ineludibles e indeclinables razones históricas, culturales y afectivas enraizadas en dos valores inamovibles: el amor y la sangre.

Ante la labor, ardua y compleja labor, que ha de realizar la Comisión Nacional del V Centenario, no cabe más que una actividad, una disposición constructiva: el apoyo y la colaboración sin regateos y sin mezquindades. Son muchas, cada vez más, las personas, los organismos y las instituciones que desean aportar algo para alcanzar ese gran objetivo de que España sea la primera protagonista, en este lado del Atlántico, de las celebraciones del V Centenario. El camino más fácil y más eficaz para hacer realidad esos deseos de colaboración está bien claro, dirigir nuestros esfuerzos en el sentido que nos marque la Comisión Nacional, de la que forma parte nuestra Marina en la figura del presidente del Instituto de Historia y Cultura Naval, que es miembro nato de la Comisión.

La REVISTA GENERAL DE MARINA —lo anuncié ya en mi carta del mes de octubre del pasado año— va a prestar su colaboración, dentro de sus posibilidades ciertamente limitadas, pero con ilusión sin límites, a este objetivo y lo va a hacer dentro del marco institucional establecido, atendiendo sugerencias de nuestro Instituto de Historia y Cultura Naval y aportando ideas que han de proceder, naturalmente, de vosotros, de nuestros suscriptores y lectores. Así pues, una vez más os convocamos para cooperar en una obra de indudable sentido marítimo, pues el Descubrimiento de América estuvo impregnado, en su gestación y en su ejecución, de un espíritu enraizado profundamente en el mar. Serán, pues, muy bien recibidas todas las colaboraciones sobre el V Centenario.

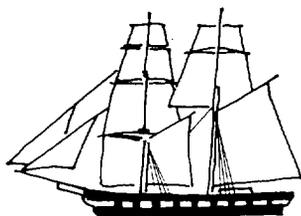
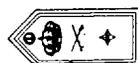
La propia Marina, en su más elevada representación, el Estado Mayor de la Armada, nos ha indicado a todos, una vez más, el ejemplo a seguir mediante una significativa y muy acertada decisión al bautizar a las tres primeras fragatas FEG, de las cinco que se integrarán en el grupo de combate, con los nombres legendarios de *Santa María*, *Pinta* y *Niña*. Los nombres de los buques de la Armada han exaltado siempre trozos entrañables de nuestra geografía y páginas inolvidables de nuestra historia. Las fragatas *Santa María*, *Pinta* y *Niña* llevarán por el mundo, en especial por el mundo hispánico, los tres nombres más evocadores de nuestra historia, que ensancharon, rompiendo el velo del Atlántico, nuestra geografía.

En esta línea de prestar nuestro apoyo a la Comisión Nacional del V Centenario, hemos ofrecido nuestras páginas de colaboración especial al vicepresidente de la Comisión, el insigne diplomático don Roberto Bermúdez Ruiz, cuyo artículo es un verdadero alarde de información, de puntualización y de concreción sobre los propósitos y los objetivos de la Comisión Nacional del V Centenario.

Merece, y mucho, la pena, mejor dicho, el placer de leer con atención el trabajo que hoy abre nuestra REVISTA.

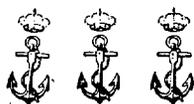
Nada más, un cordial y respetuoso abrazo.

Jesús SALGADO ALBA



---

# COLABORACION



# ESPECIAL



---

## PROYECTOS PARA EL V CENTENARIO

Roberto BERMUDEZ RUIZ

### NOTA BIBLIOGRAFICA

*Roberto Bermúdez Ruiz, licenciado en Derecho y diplomático, ha desempeñado destinos en el Servicio Exterior en las embajadas de España en La Paz (1963), Buenos Aires (1972) y Washington (1979). En la Administración de Asuntos Exteriores, en la Dirección General de Relaciones Económicas (1961), director de Organismos Económicos Internacionales (1965), Organización Económica Internacional de Ginebra (1967), Subdirector General de Emigración y Asuntos Sociales (1977).*

*Actualmente ocupa la vicepresidencia de la Comisión Nacional del V Centenario del Descubrimiento de América.*

### Por obra de España



L 12 de octubre de 1992 se cumplirán quinientos años de la llegada de Cristóbal Colón a la isla de San Salvador, en las Bahamas. De aquí a entonces correrá mucha tinta para tratar de determinar si Colón descubrió verdaderamente América o, si por el contrario, fue Erik el Rojo o San Brandano quienes llegaron antes a tierras americanas. También se escribirá mucho sobre la patria de origen de Colón y, finalmente, sobre si hubo descu-

brimiento o *encuentro de culturas*.

Todas estas disquisiciones históricas me parecen válidas y no hay que desanimar a los eruditos para que sigan tratando de desentrañar los enigmas de la historia. Por el contrario, necesitamos mucha más investigación. De todas maneras, cualquiera que sea el veredicto de los estudios, habremos de reconocer que el 12 de octubre de 1492 supone una fecha histórica en el sentido de que a partir de aquel momento nada en el mundo sería igual ni

para Europa, Asia o Africa, ni, desde luego, para América. Para mí la historia se refiere menos a los individuos y sus hazañas que a las consecuencias de los acontecimientos históricos. En este sentido quizá sea oportuno traer aquí a colación la opinión de Adam Smith, quien con su enorme preocupación por el comercio y la riqueza no tiene ninguna duda sobre el impacto del descubrimiento del Nuevo Mundo y afirma que *el Descubrimiento de América y el paso a las Indias Orientales por el cabo de Buena Esperanza son los mayores y más importantes acontecimientos que han tenido lugar en la historia del hombre.*

Sin necesidad de compartir totalmente esta opinión, creo que sí se puede estar de acuerdo plenamente con lo que señala el Real Decreto de creación de la Comisión Nacional que califica *el Descubrimiento de América por obra de España* como *acontecimiento trascendental en la historia del mundo* y dispone que se celebre *con brillantez y solemnidad tan señalada efemérides.*

No creo incurrir en un chauvinismo de vía estrecha si subrayo el acierto del Real Decreto en cuestión al indicar que este acontecimiento universal lo fue *por obra de España.* Con ello estimo que no se pretende añadir gratuitamente un nuevo laurel a la historia de España, sino más bien indicar un nivel de compromiso mucho mayor. Compromiso que incumbe desde luego, en primer lugar, al gobierno, pero que alcanza a todo el pueblo español y muy particularmente a sus clases intelectuales y dirigentes. Este compromiso deberá comportar ante todo una reflexión histórica que nos permita asumir nuestro pasado, valorar nuestro presente y nos ilumine respecto a nuestro futuro.

Antes de entrar a considerar cómo la Comisión Nacional encara este compromiso, me parece oportuno unas breves indicaciones sobre su composición y competencias.

### **La Comisión Nacional del V Centenario.**

La Comisión Nacional para la celebración del V Centenario del Descubrimiento de América es un órgano creado en el Ministerio de Asuntos Exteriores, que goza de las competencias necesarias y recursos propios para el cumplimiento de sus fines, que no son otros que la programación, preparación, organización y coordinación de todas las actividades destinadas a la celebración de dicho acontecimiento.

La Comisión Nacional está integrada por el presidente, el vicepresidente, el secretario y los consejeros; entre éstos están representados a nivel de director general los Ministerios de Asuntos Exteriores, Cultura, Presidencia, Justicia, Economía y Hacienda, Educación y Ciencia, Industria y Energía, Transportes, Turismo y Comunicaciones, así como el secretario del Instituto de España, el director del Instituto de Historia y Cultura Naval,



Logotipo del boletín *América 92*, editado por la Comisión Nacional del V Centenario del Descubrimiento de América.

el director del Servicio Histórico Militar, el presidente del Instituto de Cooperación Iberoamericana, el presidente de la Sociedad Estatal y diez vocales nombrados por el Ministerio de Asuntos Exteriores, a propuesta del presidente de la Comisión Nacional, entre personalidades de reconocidos méritos para la misión que se les encomienda.

A efectos de asesoramiento y consulta, el ministro de Asuntos Exteriores, a propuesta del presidente de la Comisión Nacional, podrá designar a personalidades españolas o extranjeras relevantes en aquellos campos a los que ha de abarcar la actividad de la conmemoración.

Debido a que por su naturaleza la Comisión Nacional carece de personalidad jurídica, el Real Decreto 297/82 autoriza la constitución de una Sociedad Estatal, en forma de sociedad anónima, que tiene por objeto ejecutar, siguiendo las directrices que reciba de la Comisión Nacional, los actos necesarios para la preparación, organización y realización de las actividades encontradas directa o indirectamente a la conmemoración del Descubrimiento de América.

Desde el año de su creación en 1981, la Comisión ha venido desarrollando una serie de actividades cuyo alcance y contenido, aunque poco conocidos, tienen un sentido bien determinado. Precisamente para salvar esta *laguna de comunicación*, en mayo de 1984 aparece el primer número del boletín *América 92*, órgano de la Comisión que pretende dar a conocer sus realizaciones, ideas y proyectos y reflejará también la influencia cultural y civilizadora que desde la Tierra de Fuego a las costas de Alaska o Terranova dejó su impronta.

### La «filosofía» del V Centenario

Decíamos que el alcance y contenido de las actividades de la Comisión Nacional tenían un sentido bien determinado. ¿Quiere esto decir que existía una *filosofía* de V Centenario que era aplicado por la Comisión Nacional a sus diversas actividades? Afirmarlo me parecería un tanto abusivo, pero no me cabe duda que algo de eso sí había. Por ello, nos ha parecido imperativo fijar esa *filosofía*, que habrá de determinar nuestras prioridades al escoger ante la amplísima panoplia de posibilidades que el V Centenario ofrece y las innumerables iniciativas que llegan a la mesa de trabajo de la Comisión Nacional.

Para elaborar esta *filosofía* se reunió el pasado mes de junio un distinguido grupo de personalidades, directamente conectadas con el mundo iberoamericano, que trabajó sobre un documento preparado por la Comisión Nacional en el que se recogían las principales líneas de actuación hechas públicas con ocasión de discursos, conferencias, declaraciones, etc. Dentro de la variedad de opiniones expuestas y de las inestimables sugerencias aportadas, todos los participantes se manifestaron conformes que la primera prioridad para España en el V Centenario del Descubrimiento de América debe ser la constitución de la Comunidad Ibérica de Naciones, coincidiendo plenamente con el gran escritor venezolano Uslar Pietri, que días antes escribía en un diario de Madrid: *El gran objetivo del V Centenario deberá ser el fortalecimiento y consolidación de la Comunidad Iberoamericana, cuya existencia no puede ser desconocida ni por el más superficial observador, ya que representa una de las comunidades culturales e históricas más compactas, homogéneas y vastas del mundo.*

Esta Comunidad Iberoamericana no la entendemos en la Comisión Nacional como una figura jurídica, a semejanza de otras, sino más bien como un estrechamiento de los lazos e intereses hoy existentes entre nuestros países, de tal manera que se cree una trama sólida que la convierta en un polo cultural autónomo dentro de la vida internacional del futuro. La creación de una Comunidad Iberoamericana requerirá ante todo la aceptación de la idea y de un lenguaje nuevo capaz de suscitar el nacimiento de nuevas energías y la voluntad y compromiso solidario de los gobiernos para lograr el progreso y bienestar de nuestros pueblos.

Llegados a este punto, en la Comisión Nacional nos hemos preguntado, en primer lugar, si efectivamente se dan las condiciones objetivas para la creación de esa Comunidad Iberoamericana, tal y como la hemos definido. Creemos apasionadamente que la identidad de lenguaje, cultura e idiosincrasia, así como los siglos de historia común abogan por la afirmativa. *Cuando se da esta identidad radical entre los pueblos* —señala Pérez



Momento de la solemne firma del Acuerdo entre la Armada y la Comisión Nacional del V Centenario del Descubrimiento de América, firmado en presencia de S. M. el Rey.

Romo—, *la unidad existe y opera como un fenómeno vital que sobrepasa lo accidental.*

### **La Comunidad Iberoamericana de Naciones.**

Si aceptamos que la Comunidad es posible, nos hemos preguntado, a continuación, qué puede aportar esa Comunidad a los propios países iberoamericanos y al resto del mundo. Respecto a este último punto, el profesor Sampedro recuerda que el desarrollo económico preconizado por el capitalismo y por el socialismo industrializado comienza a toparse con sus límites. El Sur, que se ve obligado a imitar culturalmente al Norte para sobrevivir hoy, debe preservar sus propias culturas, como reserva para la humanidad de mañana, buscando ahora en su seno un nuevo modelo de desarrollo: ecológico, plural y humanizado. Lo que lleva a afirmar que *nuestra cultura latinoamericana —heredera de Grecia y su razón humanista a salvo todavía del norteamericano desequilibrio utilitario— está más capacitada para enmendar el rumbo desarrollista y totalizador hacia la recuperación del hombre. La tarea merece ser emprendida porque es vital en sí misma. No es un medio, sino un fin.* Luis Yáñez-Barnuevo, por su parte, cree que Iberoamérica y España pueden aspirar, realista y legítimamente, a protagonizar un proyecto autónomo en la vida internacional del año 2000: *Nuestros países deben trabajar, conjunta y solidariamente, por un nuevo orden internacional: de su instauración depende en gran parte el presente y el futuro de nuestros pueblos, el de la paz mundial y el de la justicia internacional.*

También nos hemos preguntado cómo se construye esa Comunidad Iberoamericana. Resulta evidente que una empresa de gran aliento necesitará la cooperación de todos los países iberoamericanos. Hoy en día no es pensable la realización de un gran proyecto por el esfuerzo aislado de un solo país. La construcción de un polo iberoamericano autónomo exige una cooperación que tenga como meta la integración progresiva de España con los pueblos iberoamericanos. El camino para lograrlo es la comunicación directa y permanente de los deseos, necesidades y problemas, que afectan a nuestros pueblos. Por ello, la política de cooperación debe extenderse a todos los campos: político, económico, técnico y científico.

La cooperación no puede ni debe ser aséptica, pero no debemos discriminar a ningún pueblo por el régimen político que tenga. Evidentemente, con algunos países, nuestras relaciones serán más fáciles que con otros, especialmente en el nivel intergubernamental. Pero existen, y se deben buscar, otros cauces de cooperación que permitan lograr que la cooperación entre nuestros pueblos pueda darse aun con sistemas totalitarios, favoreciendo el retorno de la democracia y la observación de los derechos humanos.

Finalmente, nos hemos preguntado si la participación de España en la Comunidad Iberoamericana es compatible con sus obligaciones como miembro de la Comunidad Económica Europea, una vez que se haya producido su adhesión al Tratado de Roma. Creemos que sí. La vocación iberoamericana de España es reconocida en el mundo y en concreto en la Comunidad Europea, que no ha dudado en señalar que una de las mayores aportaciones que nuestro país puede hacer al proceso de integración de Europa es precisamente sus lazos singulares con Iberoamérica. Pero, por otra parte, ello supone un fuerte compromiso con Iberoamérica, ya que España tendrá que jugar con toda lealtad el papel de mediador con el Mercado Común representando sus problemas y facilitando el acercamiento entre ambas comunidades.

Resulta evidente que una Comunidad de Naciones no es viable por la sola voluntad de una de ellas. Por ello, resultaba de todo punto imperativo contrastar nuestras ideas con las de los países iberoamericanos. La oportunidad se presentó del 9 al 12 de julio en Santo Domingo, en la segunda reunión de presidentes de comisiones nacionales para la conmemoración del V Centenario del Descubrimiento de América.

### **Criterios básicos.**

En la sesión inaugural, con asistencia del presidente de la República Dominicana, Luis Yáñez-Barnuevo, en un discurso que sirvió de base para el debate consiguiente, expuso los criterios de la Comisión Nacional española sobre la Comunidad Iberoamericana y que por su interés resumo a continuación.

- Nuestra cultura compartida, heredera tanto de la tradición helénica y latina aportada por España como del mestizaje con las culturas indígenas americanas, ha representado y sigue representando una actitud y una manera distinta y distintiva de estar en el mundo, configurando una de las culturas más humanísticas de hoy, frente a otras concepciones más instrumentalizadas y tecnocratizadas que nos asedian.
- La fragmentación, contra la que luchara Bolívar, produjo la debilidad, la pérdida de la conciencia de unidad compartida por encima de los particulares destinos nacionales y un ensimismamiento de nuestros pueblos que, en la generalidad de los casos, ha sido funesto para todos.
- La educación y la cultura, base de todo desarrollo prometedor, presentan numerosos aspectos de desolación frente a realizaciones indudables que pierden forzosamente la mayor parte de su efectividad. El analfabetismo sigue obturando las posibilidades de grandes conjuntos de poblaciones iberoamericanas.

- La producción cultural, científica y técnica sigue presentando evidentes síntomas de colonización por fuerzas ajenas, cercenando el acceso al desarrollo de numerosos países de nuestro mundo. La educación y los intercambios culturales y educativos nos conectan con el mundo de las necesidades del desarrollo económico y social. La educación es un bien supremo en sí misma y, además, el ingrediente básico del capital humano necesario para conseguir el resto de bienes que precisan nuestros pueblos para la formación de ese capital humano, así como para la transferencia de tecnologías no exotéricas, sino útiles para las posibilidades del desarrollo de nuestros países, los programas de apoyo a la educación, de intercambio de estudiantes y profesores, la investigación en común para un adecuado reparto y fusión de sus resultados, aparecen en primera e imprescindible línea de actuación.
- La acumulación de capitales para el crecimiento iberoamericano auto-sostenido se ve impedido y desviado por mecanismos financieros y comerciales que hacen que el esfuerzo de nuestros pueblos sirva únicamente para acrecentar la capacidad de dominación de los grandes centros mundiales. El lacerante problema de la pobreza, de la desnutrición, de la falta de condiciones mínimas de vivienda o de sanidad, sigue golpeando y humillando injustamente a amplios sectores marginados.
- Debe subrayarse, además, la especial relevancia del subdesarrollo político que ha aquejado a nuestros pueblos durante largos períodos de nuestras historias separadas. Los regímenes de fuerza, lejos de rendir los sedicentes frutos de la efectividad, han privado a nuestros pueblos de la libertad, al tiempo que han contribuido casi invariablemente al subdesarrollo social, cultural y económico, como han dejado bien patente experiencias recientes.
- La insuficiencia y, muchas veces, la esterilidad de los esfuerzos separados ha de verse sustituida por la cooperación y el esfuerzo comunitario del conjunto de nuestros países. El refuerzo que a cada cual venga a prestar el apoyo del resto de países de nuestra comunidad ha de desplegarse en todo el valor de sus potencialidades. La conciencia de pertenencia a esa comunidad ha de impedir que nos apartemos, por otra parte, de ese camino.
- La idea fuerza que, mirando hacia el futuro organice nuestra acción y dé sentido a nuestras tareas, no puede ser otra que la de la Comunidad Iberoamericana de Naciones. Una Comunidad que hemos de ser conscientes constituimos ya y hemos constituido durante cinco siglos, pero que ciertamente se nos impone con mucha menos evidencia que la que sería menester y cuyo afianzamiento exige nuestra convicción y nuestro esfuerzo. 1992 ha de ser, por consiguiente, el año cero de nuestro propio redescubrimiento, la ocasión de nuestra nueva presentación ante el mundo como conjunto consciente, orgulloso de sus raíces y de sus posibilidades.

des, crecientemente coherente y trabado en sus percepciones y en sus intereses compartidos. A ello habrán de conducirse no sólo las grandes declaraciones de principios, sino también y, sobre todo, un conocimiento mutuo mucho más acentuado y la progresiva profundización de la urdimbre de un verdadero tejido social iberoamericano de percepciones, conocimientos e intereses compartidos.

### Reflexiones y proyectos.

Este discurso dio lugar a un amplio debate por parte de los distintos presidentes y es recogido en lo esencial en el acta final de esta II Reunión de Presidentes, cuyos párrafos más significativos a continuación transcribo:

*La reunión nos ha dado la oportunidad de reflexionar y analizar el itinerario seguido durante casi quinientos años en lo cultural, lo social y lo político, abriendo la posibilidad de abordar una filosofía unificadora que, en su momento, podrá permitirnos enfrentar, de manera conjunta y eficaz, el camino hacia soluciones que hagan mejores nuestras capacidades como pueblos que, dentro de su diversidad cultural, comparten raíces similares y formas de identidad de gran continuidad histórica..*

*Dependerá mucho de esta toma de conciencia como Comunidad Iberoamericana el reconocimiento de nuestros propios valores. El fortalecimiento de esta Comunidad habrá de constituir un medio eficaz para alcanzar las metas sociopolíticas que demandan nuestros pueblos.*

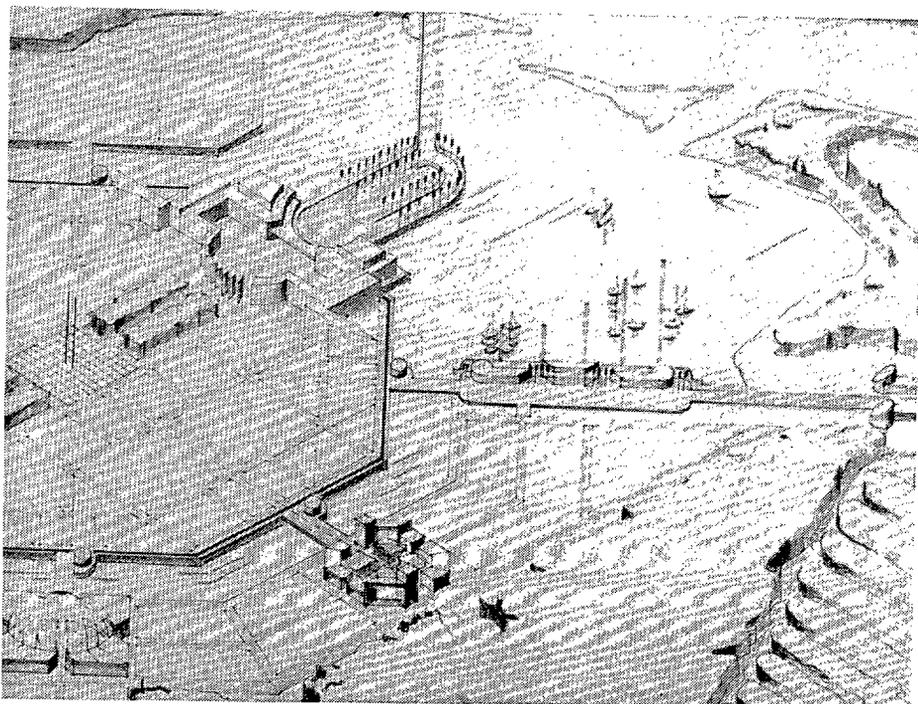
Ha sido importante también categorizar en su gran dimensión histórica el significado del mestizaje como fuente biológica y cultural de la sociedad iberoamericana que hoy vivimos..., hemos compartido el claro criterio de que las culturas son todas igualmente valiosas.

La Comisión Nacional también presentó en Santo Domingo una serie de proyectos concretos, políticamente encaminados a la constitución de la Comunidad Iberoamericana de Naciones. Estos proyectos tenían un triple enfoque: unos estaban encaminados a desarrollar la idea de la Comunidad Iberoamericana de Naciones. Otros iban dirigidos a superar las barreras reales o psicológicas que se oponen a la constitución de dicha Comunidad. Y, finalmente, los restantes relativos a actos puntuales encaminados al desarrollo de la cooperación entre nuestros pueblos.

En este último capítulo se puso énfasis en aquellos sectores que se consideran más básicos. Así, por ejemplo, en la educación se presentaron seis proyectos, desarrollados conjuntamente con la Oficina Iberoamericana de Educación y otras Instituciones, sobre erradicación del analfabetismo, educación a distancia, la creación de doctorados iberoamericanos en las ramas tradicionales o en las nuevas tecnologías, armonización e innovación de los

estudios medios, intensificando la formación tecnológica media, directamente ligada a la promoción de la producción y la productividad y políticas de acción para la juventud.

La ciencia y la tecnología constituyen una de las principales fuentes de innovación y dinamismo de las sociedades modernas. Desgraciadamente el mundo iberoamericano sufre una notable dependencia en estos campos, dependencia que es necesario superar si se pretende que la Comunidad Iberoamericana se convierta en un polo autónomo en la vida internacional.



Maqueta de lo que será la Exposición de Sevilla de 1992.

Entre los programas concretos citaremos el CYTED-D, cuyo acuerdo-marco fue firmado el pasado 11 de mayo; la creación del Centro Iberoamericano de Patentes V Centenario, cuyo convenio-marco se espera firmar antes de que finalice el año; la Comunidad Iberoamericana de Información, fundamentada en la telemática, y el lanzamiento del satélite Iberoamericano de Comunicaciones V Centenario.

Dentro del área cultural tienen prioridad todas aquellas actividades que destaquen los valores propios de la Comunidad Iberoamericana y las que

van encaminadas a un mejor conocimiento mutuo, y que no podemos detallar aquí por su extensión.

La Comisión Nacional no ha abordado todavía una serie de tareas que considera de suma importancia para la consecución de los fines propuestos, especialmente en el terreno económico, de la sanidad, de la alimentación, del deporte, del turismo, y se propone hacerlo tan pronto como disponga de los medios adecuados para realizar la tarea.

Las actividades de la Comisión Nacional no pueden ni deben concluir con nuestras relaciones con Iberoamérica. Aunque este sea el campo prioritario de actuación, hay que pensar que todo el continente va a celebrar la efemérides del Descubrimiento. Y muy especialmente Estados Unidos, de cuyo territorio actual, más de la mitad perteneció a la Corona de España, y donde, por otra parte, vive una minoría hispana que por número supera la población de países como Colombia, y a final de siglo puede ser superior a la de Argentina. Además, existen unas dos mil universidades con Departamento de Estudios Hispánicos, lo que supone una concentración de profesores y alumnos posiblemente superior a la de cualquier país de habla hispana, si exceptuamos México. Estas universidades, por otra parte, han atraído a un buen número de *cerebros* para impartir enseñanza y fomentar la investigación. Creemos que resulta necesario cambiar las percepciones negativas que históricamente tienen los pueblos centroeuropeos y anglosajones. Estas percepciones sólo podrán cambiar a través de un estudio serio y objetivo de la Historia de España en América. Estimamos que existe en la Universidad Americana un potencial importante para el desarrollo de estos estudios y la predisposición y medios necesarios para emprender las investigaciones que haya menester. Por ello, la Comisión Nacional debe relacionarse con los medios universitarios norteamericanos y prestar apoyo a las investigaciones en la materia.

La minoría hispana de los Estados Unidos se está convirtiendo en un factor de primer orden en el campo político. Estimamos que se debe emprender una enérgica política de apoyo a las Asociaciones Hispánicas de los Estados Unidos que luchan contra la discriminación de que hoy en día son objeto. Este apoyo se debe prestar fundamentalmente en el ámbito cultural para que de ninguna manera pueda ser interpretado como una injerencia en los asuntos internos de aquel país.

Antes de terminar parece necesario hacer una breve referencia a la Exposición Universal de Sevilla 1992, manifestación en la que culminarán todas las conmemoraciones históricas del V Centenario. Bajo el lema *La era de los Descubrimientos*, la Expo 92 debe mirar más al futuro que al pasado —aun dando a éste el espacio y dignidad necesarios. Como señala Moral López, la naturaleza y contenido de los proyectos a largo alcance deberán corresponder a *la esencia y raigambre de las naciones que surgieron del Descubrimiento. A su espíritu de independencia. Al de convivencia sur-*

gido del mestizaje y de la fusión de culturas. A sus ideales y aspiraciones. A las posibilidades que ofrecen los recursos humanos y naturales de que disponen. Al papel que sus pueblos pueden desempeñar en el mundo venidero, si aúnan sus esfuerzos en una empresa comunitaria de proyecciones históricas.

**El futuro está en nuestras manos.**

Para terminar, quisiera traer aquí una de las conclusiones de "Iberoamérica. Encuentro en la Democracia": *El futuro está en nuestras manos. Los desafíos son inmensos, pero nuestras posibilidades superan los graves problemas en que nos encontramos. Pero las posibilidades abiertas sólo podrán concretarse por el esfuerzo solidario de nuestros pueblos y por una vocación política sincera para derrotar la injusticia y el atraso, modificando, en profundidad, los vínculos tradicionales con los centros de poder internacional.*



# EL VEHICULO DE COLCHON DE AIRE (ANFINAVE)

Pablo RUIZ DE AZCARATE



Doctor Ingeniero Naval

## Apunte histórico.



N noviembre de 1956, lord Mounbatten, entonces primer lord del mar de la Marina británica, fue informado de los ensayos que Christopher Cockerell efectuaba sobre un vehículo al que llamó y patentó como *Hovercraft*, en 1955, y que se sustentaba sobre un colchón de aire.

En julio de 1959 tuvo lugar la primera travesía del canal de la Mancha (Dover-Calais) con el SRN1, siendo jefe del Estado Mayor de la Defensa el mismo lord Mounbatten, quien ordenaba se creara una unidad o grupo de trabajo para el estudio, pruebas y evaluación, desde el punto de vista militar, de dos unidades que fueron encargadas para la Marina británica. En septiembre de 1961 se estableció la unidad (LHTU) en HMS *Dédalo*, en unión con personal de tierra y aire, hasta 1974, en que pasó a depender sólo de la Armada como NHTU (Naval Hovercraft Trials Unit). Desde el primer momento, el grupo de pruebas dispuso de una serie de prototipos, a los que sometió a pruebas de evaluación permanentes en y fuera de Gran Bretaña, obteniendo así una experiencia valiosísima sobre el manejo, comportamiento y posibilidades de estos vehículos, desde los más pequeños (*Skima 2*, de 3,05 metros de eslora y 100 kilogramos de peso) a los mayores que funcionan actualmente (SRN4, de 40 metros de eslora y 220 toneladas de peso).

Estados Unidos entraba en el campo de los VCA (Vehículos de Colchón de Aire) por la misma época, 1960, y en 1963 disponía del primer anfinave prototipo, el SKMR-1, de 35 toneladas, construido por la Bell Aerospace Corporation. Siguió, a partir de 1965, un período de estudios, análisis, propuestas y contrapropuestas que se concretó en 1970, en el programa AALC (Amphibios Assault Landing Craft) y en el que se fijaron tres objetivos:

- Una embarcación de casco plano, 35 nudos y 160 toneladas de carga útil.
- Un VCA (anfinave) de 50 nudos y 60 toneladas de carga útil.
- Un planeador de 15 toneladas de carga útil.

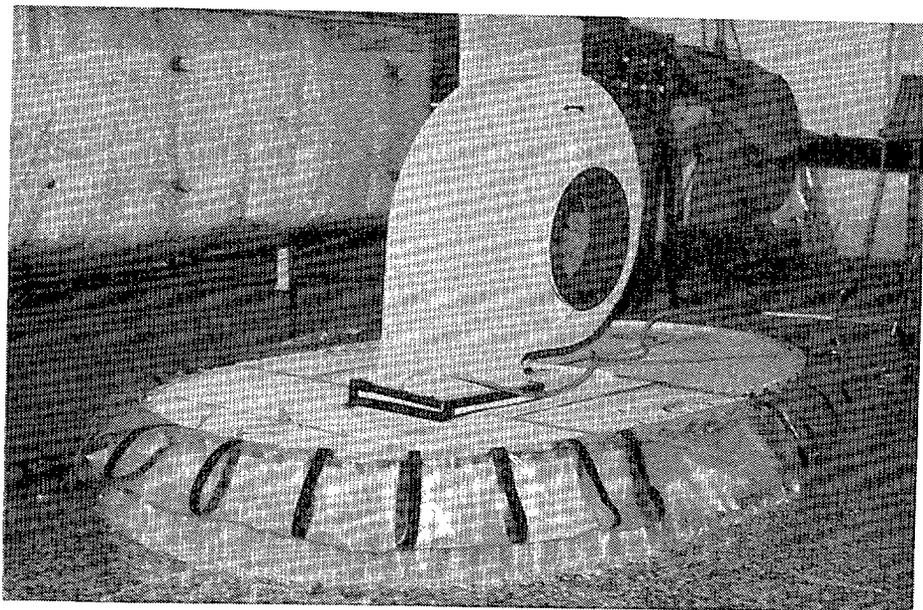


Fig. 1 a.—Modelo de laboratorio VCA-I posado en tierra. Diciembre 1973.



Fig. 1 b.—El mismo modelo en sustentación. Diciembre 1973.

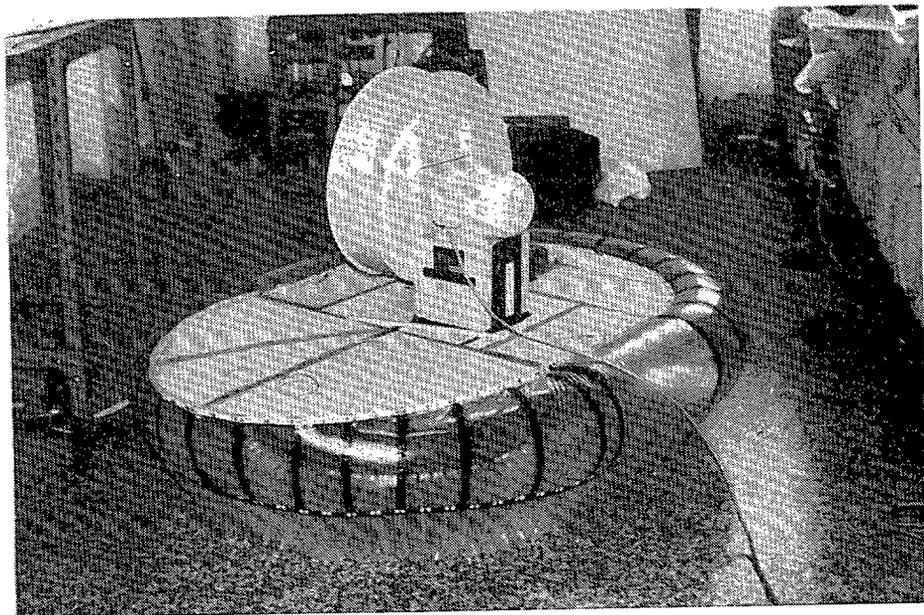


Fig. 1 c.—Vista posterior. Diciembre 1973.

Todos ellos dentro del concepto del desembarco anfibio para mejorar el coste-eficacia del transporte buque-tierra-buque, de hombres y material. De los tres objetivos se seleccionó el segundo, llamado JEFF, contratándose la construcción de dos vehículos, JEFF (A), de la Aerojet-General Corporation, y JEFF (B), de la Bell Aerospace, Textron, ambos operacionalmente equivalentes, pero técnicamente muy distintos.

En España se habían iniciado estudios de investigación a título privado por la empresa CHACONSA, de Murcia, en 1973, que construyó varios modelos de laboratorio, y en 1976 un modelo tripulado biplaza. En este año, la Armada, a través de su Centro de Investigación y Desarrollo, apoyó estos estudios y encargaba la construcción de un vehículo anfibio de unas cuatro toneladas. En diciembre de 1978 iniciaba su andadura en el Mar Menor (Murcia), y era sometido a las pruebas previstas con resultados satisfactorios. En 1981-82 se le efectuó una gran carena, introduciéndole una serie de modificaciones y cambio de motores, para adaptarlo a ser un modelo a escala de otro de 36 toneladas, actualmente en construcción por la misma empresa y bajo el control de la Dirección de Investigación y Desarrollo de la Defensa (figs. 1a, 1b, 1c, 2 y 3).

En el momento actual, el concepto de vehículo de colchón de aire anfibio se extiende y se emplea tanto para usos civiles como militares. En el primer caso continúan prestando servicio, desde 1968, en el canal de la

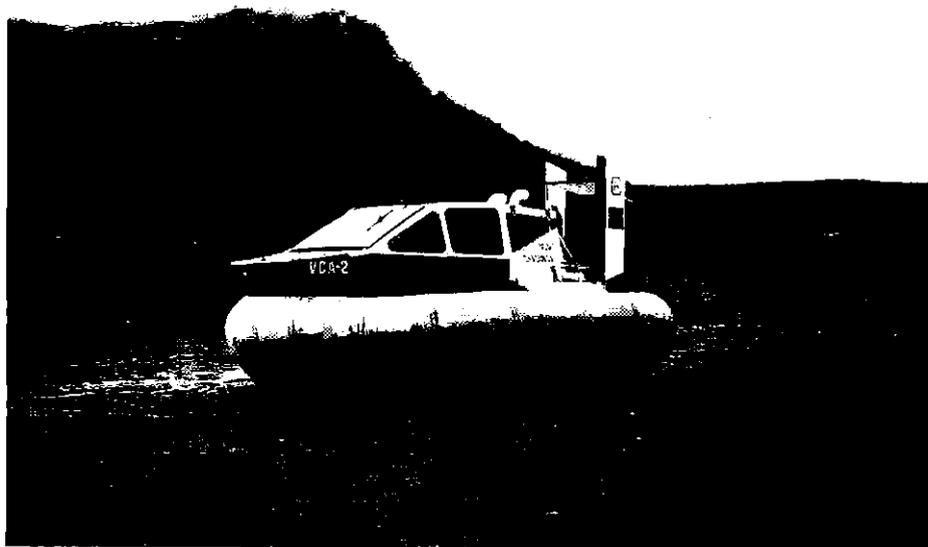


Fig. 2. -El vehículo VCA-2, en la playa, durante las pruebas, 1974.

Mancha los SRN4, de la firma inglesa BHC, de 220 toneladas, 300 pasajeros y 100 coches, y el Naviplane 500, de la firma francesa SEDAM (200 toneladas, 400 pasajeros, 45 coches). Este servicio ha transportado hasta 1980 dieciocho millones de pasajeros y tres millones de coches.

Esto ha supuesto, a lo largo de la década 70-80 efectuar un 32 por 100 del total del tráfico de viajeros y un 27 por 100 del de vehículos, con actualmente ocho unidades ( $220 \times 8 = 1.760$  toneladas), que comparado con el tráfico efectuado por los *ferries* convencionales (del orden de 80.000 toneladas, 15 buques) muestra que la capacidad de transporte de los anfinaves es del orden de 40 veces mayor.

En el segundo caso, usos militares, Inglaterra, por razones de presupuesto, ha congelado su agrupación naval, que disponía de cinco unidades, manteniendo sólo una, el BH-7, en su versión de cazaminas, mientras que, por otro lado, Estados Unidos ha contratado 12 unidades, como ya hemos citado.

Respecto a Rusia, los datos no son bien conocidos, pero se estima en 10 del tipo *Aist* (170 toneladas) 10/12 del tipo *Lebed* (90 toneladas) y 35/40 del tipo *GUS* (27 toneladas) en aplicaciones militares.

Y así, de forma lenta, pero ininterrumpidamente, los anfinaves van afianzándose en el mercado mundial, como puede observarse en la última

edición de *Jane's Surface Skimmers* 1983, donde más de 300 vehículos de más de 30 toneladas están actualmente funcionando.

### Descripción general.

Dentro de la gran familia de buques de superficie de alta velocidad, pueden considerarse los de efecto de superficie con sustentación aerostática (figs. 4 y 5).

En este grupo pueden distinguirse dos subgrupos, los de carácter no anfibio (de pared lateral, SES, CAB, hidroquilla) y los eminentemente anfibios, sobre los cuales va a tratar este trabajo y a los que llamaremos indistintamente VCA (vehículo de colchón de aire) o anfinave, y esto por entender que la denominación, compuesta por desinencias castellanas, responde a que es eminentemente un vehículo de carácter marino, que navega, se desliza, pero no sobre aire (*aeroglisseurs*), sino sobre tierra o mar, es levitante (*hovercraft*), pero conceptualmente no estático y, por último, es anfibio, como característica exclusiva y propia de los anfinaves.

Y esta característica señala los dos conceptos básicos:

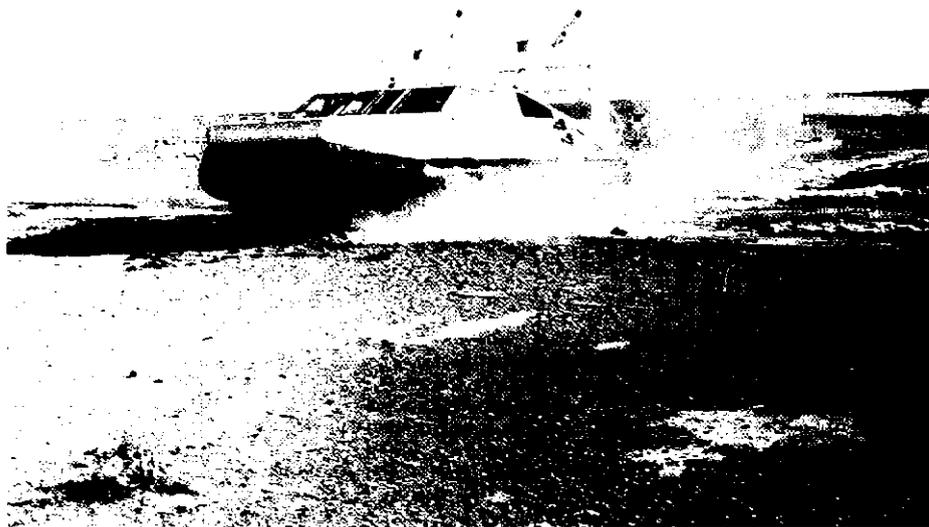


Fig. 3.—Entrada en tierra del VCA-3, diciembre 1978.

- Utilizar el aire como medio para reducir la resistencia a la marcha (alta velocidad).
- Sustentarse con aire sobre la superficie donde se desplaza, disminuyendo el rozamiento entre ésta y la propia del vehículo.

De acuerdo con lo anterior, un anfinave o vehículo de colchón de aire (VCA) anfíbio puede definirse como embarcación, buque o nave, que está soportado por una cámara de aire bajo presión permanente, alimentada por unos soplantes y que se cierra: inferiormente, por la superficie sobre la que se desplaza (tierra o mar), que en general es desigual y accidentada; lateralmente, por una pared de material de rigidez variable, y por la parte superior, por el fondo de la estructura rígida que constituye el propio vehículo o embarcación.

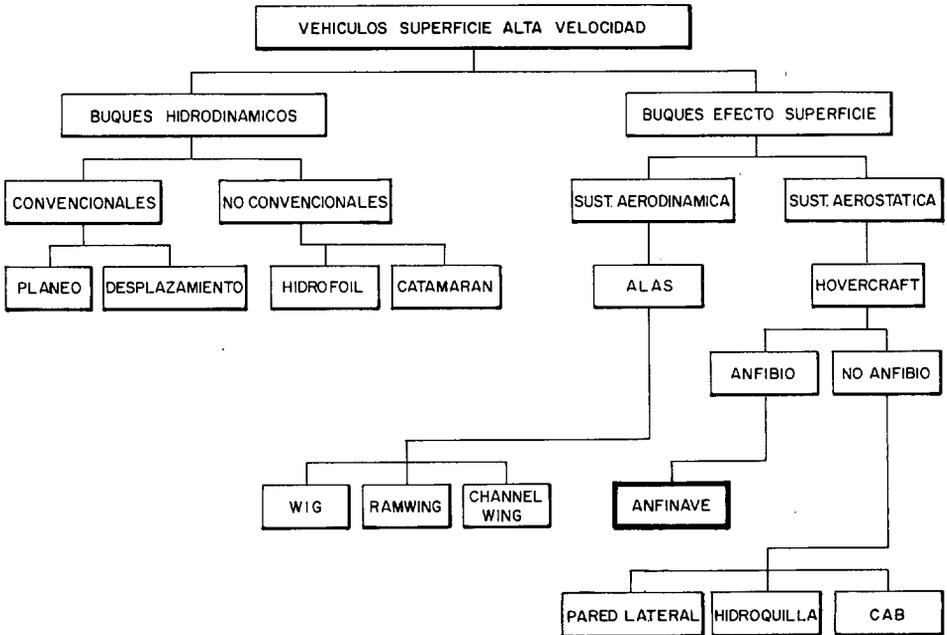
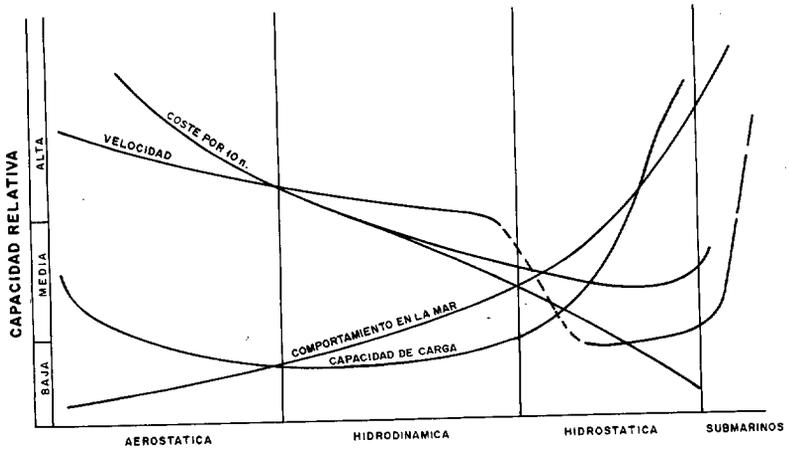
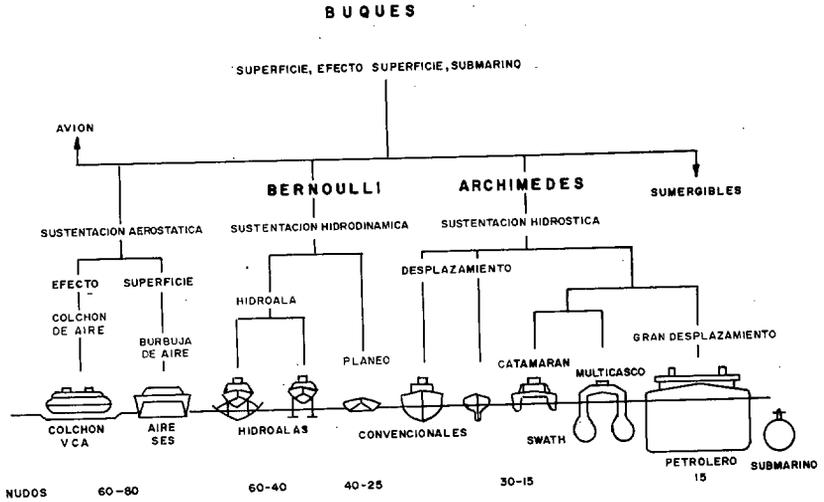


FIG. 4

Esto obliga a considerar en todo anfinave la existencia de un sistema de sustentación que le permita mantener ese colchón de aire, un sistema de propulsión que le permita deslizarse o navegar en cualquier dirección, un sistema de control de ambos y las instalaciones precisas que le permitan alojar y transportar personal y/o material dentro de los requisitos usuales de seguridad, habitabilidad, confort, etc.

# EL VEHICULO DE COLCHON DE AIRE (ANFINAVE)



## Sistema de sustentación.

Este dispositivo, que es exclusivo de los VCA, consiste en esencia en unos ventiladores axiales o centrífugos, soplantes, que suministran o mantienen el caudal de aire a baja presión debajo del vehículo y unas extensiones flexibles, faldones, que encierran la cámara de aire.

Siguiendo este orden, veamos en esencia el sistema de sustentación, que se compone de un ventilador o ventiladores hoy día del tipo centrífugo, que proporciona un alto caudal a presión superior a la atmosférica. Las presiones utilizadas en función del tamaño del VCA oscila entre 140 y 400 kg/m<sup>2</sup>. Suelen ser de material ligero, aleaciones de aluminio, fibra de vidrio, etc., y cuya ubicación en el VCA determina su número y características. Suelen situarse en la parte superior de la superestructura, para minimizar la admisión de polvo o espuma, y de forma que su situación respecto al flujo saliente de los propulsores incida favorablemente en el empuje de éstos. De forma general, la situación de las admisiones y sus soplantes debe ser ensayada sobre modelo, y de hecho así se hace para garantizar las buenas características de los soplantes y el correcto flujo del aire en las admisiones y conductos.

El aire bajo presión pasa a ser distribuido bajo y en la periferia de la estructura del vehículo. Inferiormente para soportar el propio vehículo y periféricamente para cerrarlo lateralmente, formando así la cámara o colchón de aire, característica exclusiva de los VCA o anfinaves.

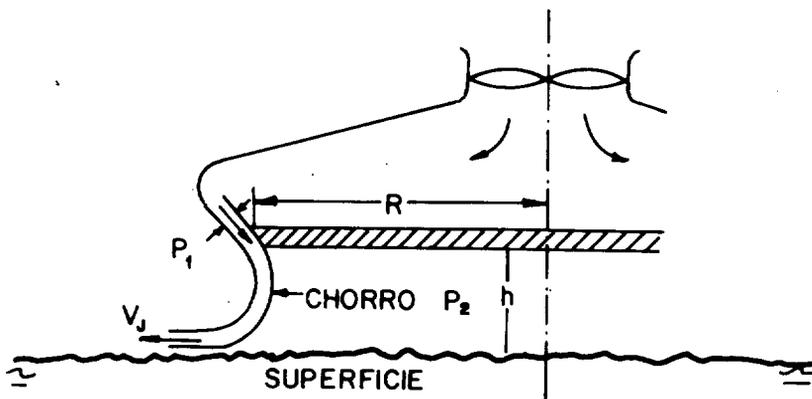


FIG. 6 PRINCIPIO DEL CHORRO PERIFERICO

El principio en que se basó sir Christopher Cockerell al patentar su vehículo *Hovercraft*, y constituyó el primer sistema, fue el de chorro periférico, que consistía en mantener un chorro de aire a alta velocidad y dirigido hacia el suelo y hacia el interior, consiguiendo así un equilibrio aceptable entre la presión de aire del colchón y la atmosférica por la variación del momento cinético del propio chorro (fig. 5).

Este concepto del chorro periférico evoluciona rápidamente hacia una cortina de segmentos de material flexible, sujeta a lo largo de todo el perímetro del vehículo y que hoy día se concretan en muy pocos sistemas, cada uno con sus peculiaridades.

Entre ellos cabe destacar el inglés de la BHC (British Hovercraft Corporation), constructora de los SRN, consistente en bolsa y segmentos, de forma que la presión de aire en la bolsa (ver fig. 7) sea superior a la de los segmentos, que es la misma que la del colchón. Los segmentos son así, muy flexibles, existe poca resistencia a la marcha y la bolsa periférica soporta bien los impactos de las olas. Por el contrario, la disposición de los segmentos limita en un 50 por 100 la altura total del material flexible, disminuyendo así la altura máxima de los obstáculos que es capaz de rebasar.

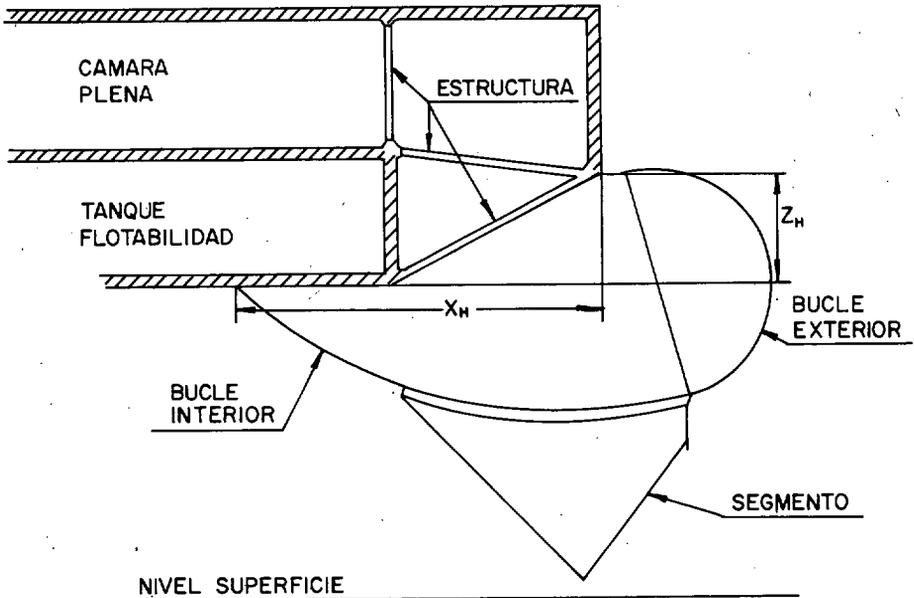


FIG. 7 SISTEMA BHC

Otro sistema, también inglés, es el del National Physical Laboratory (HDL), en el que los segmentos van unidos a un bucle periférico. Los movimientos de balance o cabezada originan un desplazamiento automático del centro de presión del colchón, que crea el oportuno par estabilizador (fig. 8).

El sistema es menos rígido y el control del vehículo, así como su impulsión, debe tenerlo en cuenta, por cuanto en la virada se produce un efecto de escora hacia el exterior, que puede ser peligrosa e incluso llegar a volcar el vehículo si coinciden causas desfavorables de viento, mar, corrientes, etc.

En estos sistemas de bucle y segmentos, los correspondientes a popa suelen estar modificados para evitar el acucharamiento de agua. En general, la zona de popa debe mantener la posibilidad de que el agua no quede

retenida por el efecto de frenado, desgarré de segmentos y aumento de resistencia que ello supone. En estos sistemas de bucle y segmentos y éstos, a su vez, de diferentes diseños, según sean a popa, proa o costados, la estabilidad se consigue a base de compartimentar el colchón mediante quillas flexibles transversales y longitudinales.

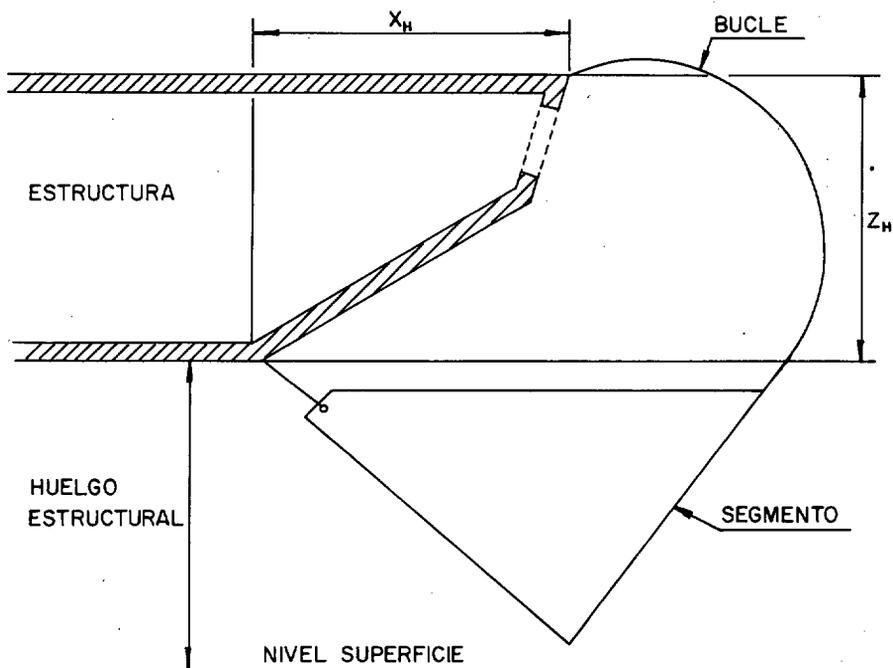


FIG. 8 SISTEMA HDL

Llevada a un extremo esta compartimentación, aparece el sistema francés del ingeniero Bertin (fig. 9), muy diferente a los anteriores y basado en el principio de cámara cerrada, con sistema de colchón múltiple. Los faldones forman unos troncos de cono repartidos por el fondo de la estructura rígida. El sistema es intrínsecamente estable. La presión dentro de cada tronco es muy superior a la del exterior (bajo la estructura), pero el área efectiva de sustentación es muy alta y, por tanto, la estabilidad. Por el contrario, la superficie de escape de aire, que en el sistema inglés es el perímetro de la zona flexible por la altura entre la superficie sobre la que desliza y el borde los segmentos, aquí es muy superior y, como consecuencia, el caudal necesario también.

Por ello se adoptó el empleo de un faldón periférico que redujera la pérdida de aire. El concepto es ideal para superficies lisas (lago helado, por

ejemplo), pero en la mar la estabilidad presenta problemas para obtener los pares de adrizamiento necesarios. Actualmente las cámaras troncocónicas están siendo rodeadas por camisas exteriores y en cierto sentido acercándose al sistema inglés, mejorando la posibilidad de deformación de la geometría de los faldones, en presencia de superficies variables, como la mar, de una parte y el amortiguamiento de los golpes de mar sobre la estructura, de otra.

Por último, señalamos el sistema español patentado por la empresa CHACONSA (Murcia), primera constructora de un anfinave en España (fig. 10). En este sistema se mantienen las buenas características de los dos tipos desarrollados en Gran Bretaña, tales como:

- Los segmentos tienen el 100/100 de la altura libre.
- La facilidad de recambio y accesibilidad a todos y cada uno de los segmentos.
- El control de la rigidez variable al hacer el paso de aire del bucle a los segmentos a través de orificios discretos, y la instalación de válvula controlable de distribución de caudal entre bucle y colchón.

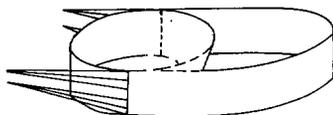
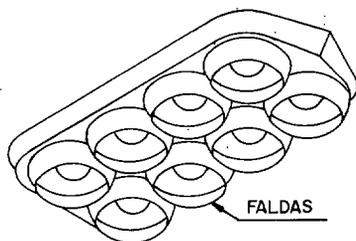
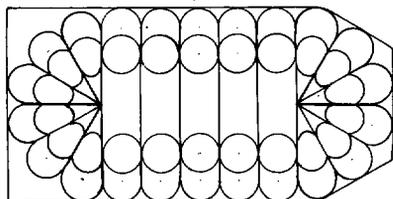


FIG. 9 SISTEMA BERTIN

Y se han añadido otras características originales, tales como:

- Los segmentos están formados por una sola pieza desarrollable (facilidad de corte e instalación).
- Se emplea una disposición en S, que hace que entre dos recintos contiguos se tengan tres paredes de material flexible y no cuatro, como es usual (ahorro de peso y material).

- La estanqueidad es flexible y perfecta entre segmentos.
- La misma pieza desarrollable se puede colocar en disposición cerrada en *O*, quedando los segmentos totalmente independientes e idóneos para la zona de popa, por evitar el acucharamiento.
- El material empleado en la fabricación de los segmentos es el neopreno con capa de nylon, el poliéster o polyamid con capa de neopreno o goma natural, etc. Dado el desgaste de los faldones con el suelo, arena, etc., se continúan ensayando distintos tipos para aumentar la resistencia a ese desgaste y disminuir el peso por  $m^2$ , con espesores de 3 a 4,5 mm. Por supuesto, los segmentos son recambiables individualmente, para hacer frente al problema del desgaste.

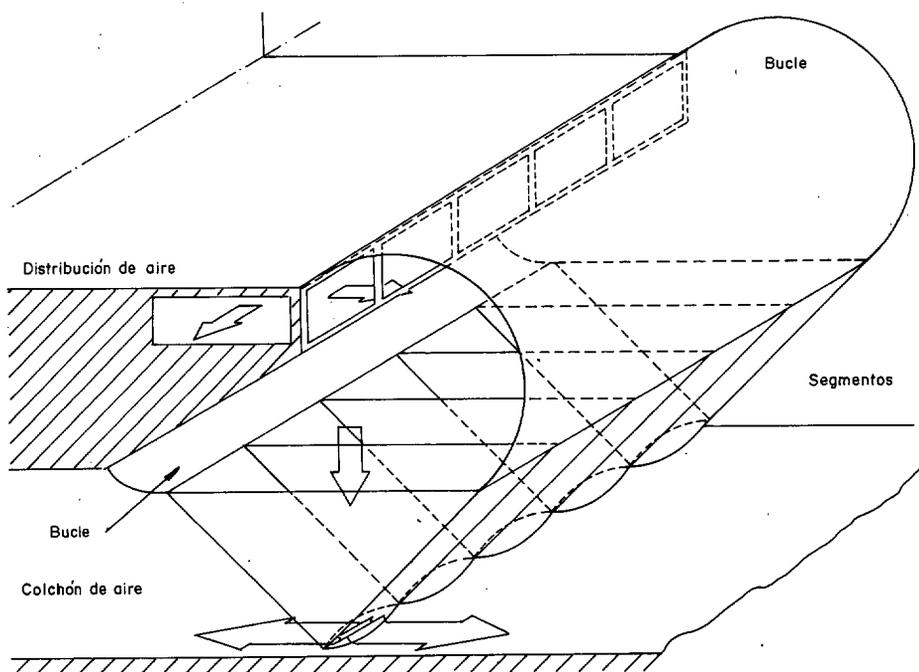


FIG. 10 SISTEMA CHACONSA

El avance, no obstante, ha sido enorme al pasar de una duración de docenas de horas a las 1.000 horas de vida en los SRN4.

### Sistema de impulsión.

Una vez conseguido el colchón de aire, capaz de sustentar la estructura, es preciso disponer del sistema adecuado que permita navegar o deslizarse,

venciendo las distintas resistencias aerodinámicas e hidrodinámicas que hay que considerar en estos vehículos, tales como:

- Resistencia aerodinámica del casco, timones, soportes de los propulsores, apéndices y tomas de aire, y del viento.
- Resistencia hidrodinámica de formación de olas de humedecimiento y del choque con las olas.

La estimación de todas ellas se hace por ensayos en túnel de viento y canal de experiencias, y no es difícil comprender que todas ellas han de estimarse en primera aproximación, sin que hasta el momento actual se disponga de métodos razonablemente precisos para su predicción.

De aquí que el sistema seguido en el desarrollo de los programas de VCA sea el del modelo o prototipo y ensayos reales y exhaustivos sobre éste.

En el gráfico figura la curva de empuje disponible, función naturalmente del sistema de propulsión empleado. A este respecto conviene señalar que hasta ahora se suele emplear el llamado sistema *integrado*, es decir, la misma fuente suministra la potencia necesaria para vencer la resistencia total a la marcha (empuje necesario) y la necesaria para crear y mantener el colchón de aire. Sin embargo, parece iniciarse una cierta tendencia a emplear el sistema independiente, de forma que la impulsión, por un lado, y la sustentación, por otro, sean alimentadas por fuentes independientes. (Caso del JEFF y el AP. 1-88). Las potencias requeridas son del orden de 80 a 150 Hp/Tns. de peso total, que se reparten en 40/90 Hp/Tns para la impulsión y 30/60 Hp/Tns para la sustentación, es decir, 60 por 100 y 40 por 100, aproximadamente, y bien entendido que dicha proporción varía en función de la situación del vehículo.

En el sistema integrado, la potencia requerida por los soplantes viene determinada por la de la turbina acoplada a través de su reducción (en su caso), mientras que la absorbida por la hélice está determinada por la de la turbina y el paso de la hélice. Las fuertes variaciones en la resistencia total, que pueden ocurrir en estos vehículos, con caídas sustanciales en la velocidad, debido, por ejemplo, a los golpes de mar y viento apoyan la instalación de turbinas, cuya recuperación es mucho más rápida que en el caso de motor Diesel ligero. La relación peso/SHP es otro motivo de su utilización, así como la relación potencia/revol./minuto. En la actualidad está generalizado el empleo de turbinas de gas, pero en vehículos de tamaño pequeño (5/10 Tns.) o mediano (10/50 Tns.) se utilizan motores de gasolina para los primeros y se inicia la instalación de motores Diesel-ligeros en los segundos, y esto porque si bien el consumo específico en la turbina mantiene una tendencia a disminuir, acercándose al del motor Diesel-ligero, éste a su vez parece separarse, disminuyendo el consumo específico (de 160

g/CV/hora a 140 g/CV/h), aparte de, por el momento, la gran diferencia de coste de adquisición y mantenimiento.

Hay que señalar, como problema presentado en la utilización de turbinas, el rápido deterioro que pueden sufrir a causa de la espuma marina (depósitos de sal) o la nube de polvo silíceo (arena) de las playas. Es imprescindible arbitrar una serie de conductos y filtros que en todo lo posible palién la entrada en los rotores de esas sustancias cuya abrasión puede ocasionar una cortísima vida de los elementos.

En resumen, puede concluirse que las dos cualidades más importantes que han de contemplarse en el próximo futuro para la planta de potencia del anfinave deben ser el coste por caballo de inversión y el coste de mantenimiento por hora de operatividad.

Respecto a los servicios auxiliares, conviene indicar que la potencia absorbida puede ser del orden del 4 al 5 por 100 de la total. En los VCA pequeños, las necesidades de auxiliares son escasas y se integran con el sistema principal. (CI y achique.)

En los grandes, naturalmente, se exigen grupos independientes para control y gobierno, CI, achique, aire acondicionado, etc.

Por último, señalar que este tipo de vehículos nació dentro de una filosofía y técnicas de la industria aeronáutica, pesos ligeros, altas resistencias, fiabilidad máxima, controles de calidad exhaustivos. Por ejemplo, los requerimientos de la norma británica *British Civil Air Cushion Vehicule* se basan fundamentalmente en la técnica aeronáutica. Sin embargo, la tendencia actual se orienta a *marinizar* cada vez más la estructura y elementos constructivos, la planta de potencia, los auxiliares, etc. En una palabra, el anfinave ha de ser considerado como vehículo marino y como tal, si bien con su propiedad anfibia, pero de ningún modo es un vehículo *todo terreno*, o una aeronave que *vuela* rasante; esos conceptos, de una parte, le darían un peso y una potencia inadecuados; de otra parte, una desproporcionada calidad y, por tanto, un precio también desproporcionado.

Consecuencia práctica de este enfoque, de vehículo marino, es alcanzar un casco de gran solidez que soporte bien los impactos de las olas a gran velocidad, un alto francobordo, defensa de la espuma y arena y una relación de eslora/manga muy alta (entre 2 y 3). Con ello se consigue una concentración de pesos lejos de Pr y Pp y favorecer así la maniobrabilidad y control, aspectos muy importantes por ser un punto flaco de los anfinaves su maniobrabilidad y control. En esta línea conviene señalar un efecto de inestabilidad, característico de los VCA, como es el *plow-in* (hocicamiento), consistente en una cabezada acentuada que puede producirse a alta velocidad por un aumento repentino de la resistencia a la marcha debido a excesivo humedecimiento de los faldones a Pr., una reducción del flujo de aire al colchón o un corrimiento a Pr. del C. de G. Se produce así una desaceleración y una cabezada progresiva que podría producir *in extremis* el *pasarse por ojo*

del vehículo. En los ensayos que hemos efectuado sobre modelo, el efecto plow-in puede ser desplazado, según la estructura y disposición de los faldones de Pr., a que su ocurrencia sea en una gama de velocidades muy altas, lo que supone descartar prácticamente su incidencia en la marcha del vehículo.

Resumiendo estos criterios, la optimización del proyecto debe basarse en los puntos esenciales siguientes:

— Estructura tan robusta y simple como sea posible (aleación naval ligera de aluminio al magnesio, plancha corrugada, remaches y soldadura).

— El anfinave está y trabaja en ambiente esencialmente marino, sus componentes deben ser de tipo naval (tuberías, cables auxiliares, cuadros, equipos, etc.).

— Los factores de seguridad deben adaptarse a los requerimientos de las normas internacionales de seguridad de la vida humana en la mar.

— Una buena estabilidad se garantiza por el sistema de rigidez variable mediante el control de los faldones y usando quillas flexibles de estabilidad que compartimentan el colchón de aire.

— Impulsión con hélices de paso variable (mínimo, dos) para el control a velocidad baja y timones aerodinámicos aprovechando el chorro de aire de las hélices, a velocidad de crucero.

— El nivel de ruido (80 a 90 db) y la aceleración vertical deben ser objetos de exhaustivos ensayos y pruebas, por incidir muy sustancialmente en la habitabilidad y confort.

**Vehículos actuales.**

Hemos seleccionado de los vehículos que actualmente están en proyecto avanzado o ya construidos dos grupos: aquellos de peso total inferior a 100 toneladas y aquellos superiores a 100 toneladas.

Cabe destacar en el primero:

	Toneladas
Canadá . . . . .	VOYAGEUR . . . . . 52
España . . . . .	VCA-15 y VCA-36 . . . . . 15 y 36
Estados Unidos . . . . .	LACV-30 . . . . . 50
Francia . . . . .	NAVIPLANE-300 . . . . . 27
Gran Bretaña . . . . .	SRN6, BH-7, VT-2, AP.1-88 . . . . . 17, 45, 100 y 27
Japón . . . . .	MV PP15 y MV PP5 . . . . . 50 y 14
Rusia . . . . .	LEBED y GUS . . . . . 90 y 27

Y en el segundo grupo:

Estados Unidos . . . . .	JEFF (A) y (B) y el LCAC . . . . . 150
Francia . . . . .	NAVIPLANE 500 . . . . . 260
Gran Bretaña . . . . .	SRN4 y SUPER SRN4 . . . . . 200 y 275
Rusia . . . . .	AIST . . . . . 270

En línea con lo anterior se ha hecho el cuadro de características principales (fig. 13), del que pueden deducirse de forma general las siguientes observaciones:

Los pesos actuales se centran hacia las 40 toneladas en el grupo más numeroso y las 200 en los que pudiéramos llamar los grandes, de los que son contados los que existen en el mercado.

La relación eslora/manga se encuadra en una banda entre 1,80 y 2,40, que señala las estructuras rectangulares, habida cuenta de la despreciable incidencia en la resistencia total de las formas, superficie mojada, etc., y el aprovechamiento máximo posible de la zona de carga.

La relación de la carga útil al peso total es muy similar en todos los tipos, entre 0,30 y 0,50, que marcan un muy buen coeficiente de utilización en cuanto a disponibilidad de espacio para carga, transporte de vehículos o simplemente ubicación de personal.

En relación con las autonomías indicadas en el cuadro conviene señalar que, en el caso de los VCA, dichas cifras son orientativas nada más, puesto que la facilidad de disponer de tanques adicionales, en merma naturalmente de su capacidad de carga, permite ampliar las autonomías (en millas u horas) de una forma notable.

Haciendo un pequeño resumen, por naciones, el estado actual es el siguiente:

Canadá: Ha sido este uno de los países que ha utilizado con enorme provecho, desde hace tiempo, las posibilidades de los anfinaves. La Canadian Coast Guard ha operado con VCA desde 1969 sin interrupción.

Empezó con la adquisición de un SRN5 de la BHC (12 × 7 m y 7 tons), con destino a trabajos de búsqueda y rescate en la zona de Vancouver. Luego compró dos SRN6 (15 × 7 m y 10 tons) y en 1974 adquirió el *Voyageur*, que fue destinado a Montreal (zona de San Lorenzo) para su evaluación o empleo.

Todos ellos han desempeñado misiones de urgencia en remolques, medidas antipolución, revisión de las señales marítimas (faros, boyas, estaciones radar, etc.), rescate, como rompehielos, auxilio en época de deshielo en zonas inaccesibles, etc.

El empleo de los ACV con tan extraordinario éxito en el Canadá debe ser contemplado sin perder de vista las circunstancias realmente particulares de las zonas de trabajo, clima, temperaturas de + 30<sup>o</sup> a - 30<sup>o</sup>, visibilidad que con frecuencia impide la utilización de helicópteros, vientos, lugares de muy difícil acceso y la época de deshielo, en la que el VCA ha jugado un papel muy importante. En efecto, en esta época, antes del comienzo de la navegación, hay que *limpiar* el río de restingas de hielo (battures) y situar las boyas que señalen la canal de tránsito, lo que los VCA realizan rápida y fácilmente.

Figura 13.—TABLA DE CARACTERISTICAS

	Dimension	Peso total	Carga util	CU/PT	Potencia shp	HP/Tn	Vel. cruc.	Tn nudo	$\varphi = \frac{HP}{Tn \text{ nudo}}$
VOYAGEUR .....	20 × 11,2	52	30	0,46	2.800	54,0	40	1.200	2,3
NAVIPLANE 300 .....	23 × 12	27	13	0,48	2.400	88,8	50	650	3,69
MV-PP15 .....	26 × 14	50	20	0,40	4.400	88	60	1.200	3,66
MV-PP5 .....	7 × 3,8	14	4,3	0,31	1.050	75	40	172	6,10
LEBED .....	25 × 11,2	90	40	0,44	7.200	80	≈ 50	2.000	3,6
SRN4 MK2 .....	39,6 × 23,7	200	92	0,46	13.600	68	50	4.600	2,95
SRN6 MK5 .....	18,3 × 8,5	17	6	0,35	1.125	66,1	50	300	3,75
BH7 .....	23,9 × 13,8	45	14	0,31	4.250	94,4	45	630	6,7
VT-2 .....	30,1 × 13,3	100	42,5	0,42	8.500	85	55	2.337,5	3,63
JEFF (A) .....	29,2 × 14,6	156	72,5	0,46	16.800	107,6	60	4.350	3,86
JEFF (B) .....	26,4 × 14,3	154	71,5	0,46	16.800	109,1	60	4.290	3,91
API 88 .....	20,7 × 10,1	27	8	0,29	1.372	50,8	40	320	4,28
VCA-5 .....	12,6 × 5	6	2	0,33	600	100	40	80	7,5
VCA-15 .....	19 × 7,6	16	6	0,37	1.440	90	45	270	5,3
VCA-36 .....	23,6 × 11	36	14	0,38	5.000	138,8	50	700	7,14

El otro papel, bien experimentado en Canadá, ha sido el de rompehielos, que sin que puedan sustituir a los rompehielos convencionales, el VCA, a una velocidad determinada, origina unas olas en la capa de hielo, y dada la pequeña resistencia a la flexión que tiene el hielo, se rompe en las crestas de la onda formada.

España: Desde 1980 se llevan a cabo las pruebas exhaustivas de evaluación del VCA-3, prototipo y modelo a escala del VCA-36, en aguas del Mar Menor, en Murcia. El vehículo se ha comportado extraordinariamente bien, su estabilidad y maniobrabilidad han resultado totalmente aceptables, y las pequeñas navegaciones efectuadas dieron lugar a efectuar modificaciones que han mejorado su comportamiento, en lo que al efecto ploughin, acucharamiento a popa, desgaste de faldones, vibraciones, etc., se refiere, de directa aplicación en el prototipo grande, cuya construcción ha comenzado hace unos meses y cuya entrada en servicio se prevé para 1985.

Estados Unidos: El desarrollo, como ya se ha indicado, de los VCA se centra actualmente en el contrato de 12 LCAC [basado en el JEFF (B)], en concepto de *adquisición*, para su incorporación a la Flota, que se prevé se efectúe a partir de 1984.

Esto señala un hito importante, el VCA deja de ser considerado como un vehículo experimental, con altas prestaciones, para convertirse en un futuro buque de la flota en unas misiones específicas de guerra anfibia. En los estudios efectuados sobre la posible operación sobre las costas del mundo, la capacidad de los VCA alcanza el 70 por 100 de todas las costas, contra un 17 por 100, que eran alcanzables con los vehículos anfibios convencionales.

Sin entrar en el detalle de las características del JEFF (B), conviene señalar que dicho vehículo fue proyectado y construido para poder operar desde un LSD, por lo que su dimensionamiento fue condicionado a su fácil entrada y salida del dique del LSD. Las pruebas efectuadas mostraron su eficacia.

Puede transportar hasta 60 toneladas y 75 toneladas en sobrecarga. Lo que supone el llevar un carro M60, como en efecto hizo, transportándolo a la playa, junto con un land rover y una agrupación de Infantería de Marina. En resumen, el JEFF (B) ha demostrado una velocidad mantenida de 50 nudos con mar 2 y viento de 25 nudos y una autonomía de 200 millas a esa velocidad.

Puede rebasar obstáculos hasta 1,22 metros, rompientes de 2,44 metros, acometer una pendiente de hasta un 13 por 100 y soportar mar hasta estado 4/5.

La dotación es de tres hombres en puente de mando y dos en cubierta.

Francia: La empresa SEDAM, responsable del proyecto y construcción de los Naviplane, según patente del ingeniero Bertin, acabó en 1968 el

primer Naviplane 300, de 30 toneladas, cuyas pruebas fueron llevadas por personal militar, aunque posteriormente fueron explotados en versión de transportes de pasajeros. De los dos primeros Naviplane 300 derivó en 1977 la versión militar N300 MK II, que ha modificado notablemente el proyecto anterior, llevando los impulsores a popa, el puente a proa y modificando sustancialmente el sistema de colchón de aire. El peso total es de 37 toneladas.

Por razones económicas, los trabajos están en la actualidad prácticamente parados, ya que la SEDAM ha cesado en sus actividades.

Respecto al Naviplane 500, de 265 toneladas, con capacidad para 400 pasajeros y 45 coches, ha estado en servicio en el canal de la Mancha desde 1978 y fue separado de él para proceder a una serie de mejoras y modificaciones importantes y actualmente está inoperativo.

Su velocidad, con agua en calma, alcanza los 75 nudos, siendo la de crucero de 58 nudos con estado de mar 2 y una autonomía de cinco horas.

Gran Bretaña: Sin duda es esta nación la pionera en el desarrollo de los VCA y su historia se remonta a 1956, manteniendo desde entonces una meritoria tenacidad en seguir adelante en la tecnología de estos vehículos. La serie de los SRN, desde el primero, de siete toneladas, hasta el SRN6, de 17 toneladas, pasando por el SRN4, de 220 toneladas, han marcado una obligada referencia en el campo de los VCA de carácter anfíbio.

Hubo dos líneas de acción bien definidas en la evaluación de los VCA. Una, la de transporte de viajeros (sustitución de los ferrys convencionales) en las líneas tradicionales de travesía de canales, servicios insulares, etc.; y otra paralela, de carácter militar, mediante la creación de la NHTU (Naval Hovercraft Trials Unit), que ha funcionado durante veintiún años y ha sido desmantelada en el pasado octubre por razones financieras, después de haber evaluado concienzudamente los modelos más conocidos: SRN3, SRN5 y SRN6, el BH7 y el VT2. En aquel entonces disponía de cinco vehículos operativos. A partir de ahora el VCA, en la Royal Navy, será considerado como cualquier otro proyecto de buque de guerra, sin ser tratado como un caso especial, y concretamente se desarrollará en el campo de la guerra de minas.

Durante todo ese tiempo, el NHTU desarrolló innumerables pruebas sobre los distintos tipos de VCA, bajo su mando, en todas las condiciones de viento y mar y en sus distintos papeles de rescate, contraincendios, patrullero, apoyo logístico, guerra de minas, vigilancia de pesca, etc., y ello a lo largo y ancho del mundo (Vietnam, Hong-Kong, islas Malvinas, Suecia, Dinamarca, Canadá, próximo Oriente, etc.).

Respecto al primer punto del papel de ferry, desde 1966, que comenzó el servicio en el canal de la Mancha con dos SRN6, hasta 1981, con seis SRN4 y un Naviplane 500, el tráfico ha pasado de 120.000 pasajeros y 1.800

coches, en 1969, a 1.266.000 pasajeros y 233.000 coches, en 1978, y una estimación de 2,5 millones de pasajeros en 1984.

Los SRN4 que llevan a cabo este servicio tienen una capacidad de 400 pasajeros y 60 coches en el caso del SUPER4 y 254 pasajeros y 30 coches en el *standard*. La travesía la efectúan en media hora (27 millas) y emplean un tiempo en carga y descarga del orden de 20 minutos. Tiempos que no admiten comparación con los ferries convencionales.

Es interesante destacar el modelo nuevo AP.1-88, de 29 toneladas, con sistema de sustentación e impulsión independientes y empleando cuatro motores Diesel Deutz.

Esta circunstancia presenta dos notas muy importantes: la económica, al resultar notablemente más barato tanto en inversión como en costos de mantenimiento, y el ruido, al disminuir el nivel de forma sustancial por el empleo de los motores diesel. Su *botadura* fue en julio de 1982, y ha iniciado las pruebas de entrega durante 1983 y 1984.

Japón: Es natural que un país compuesto por innumerables islas haya sido un campo idóneo para el desarrollo de las anfinaves. La Mitsui Ship-building Co. es la gran empresa constructora de los modelos MV, desde 10 asientos (MV-PP1) a los 115 asientos (MV-PP15), pasando por el de 25 asientos (MV-PP5).

Es de señalar que los MV utilizan el sistema de faldones de bucle y segmentos, pero con geometrías muy distintas en los de proa y laterales respecto a la de los de popa, donde es necesario evitar el acucharamiento de agua. En ambos hay dispuestas unas toberas segmentadas que proporcionan un buen cierre del aire del colchón y la estabilidad se consigue por compartimentación del colchón.

Actualmente están funcionando seis MV-PP5, cuatro MV-PP15 y dos MV-PP5 MK II, modelo derivado del *standard*, alargado unos 2,2 metros y dotándolo de 76 asientos.

Rusia: Poca información aparece sobre los VCA rusos, salvo la enorme utilización de ellos (lo que hace pensar en un gran número) en ríos, lagos, mar Negro y Caspio, etc., y aquí también aparece su empleo en las dos líneas características, transporte de personal (ferries) y usos militares, como apoyo logístico, guerra anfibia, etc.

Se calcula que actualmente existen 10 *Aist* en servicio, 12/15 *Labe*d y 30/35 tipos *Gus*. Conviene señalar que por las condiciones de clima, suelos, carreteras e infraestructura, la URSS muestra más interés en el desarrollo de VCA totalmente anfibios que en los de pared lateral.

### Campos de aplicación.

Las prestaciones capaces de dar condicionan de forma específica el campo de aplicación de los vehículos de colchón de aire, las ventajas e inconvenientes en la calidad de estas prestaciones los hacen idóneos o no para determinadas misiones.

Entre las ventajas cabe destacar:

— Excelente velocidad (de 40 a 70 nudos), particularmente en buenas condiciones de mar y viento.

— Es independiente de la superficie sobre la que se mueve (agua, tierra, hielo, fango, etc.), es decir, totalmente anfibia.

— Gran capacidad de carga (pay-load) a tamaño similar en buques convencionales.

— Inmunidad a explosiones submarinas, torpedos, minas, etc.

— Firma subacuática prácticamente nula (magnética, acústica, de presión).

— Posibilidad de adaptación a misiones diferentes muy rápidamente (transporte, guerra antisubmarina, MCM, etc.), por la facilidad de instalación o desmontaje de equipos específicos.

— Compatibilidad con buques de desembarco en el sentido de poder ser transportado y lanzado desde ellos.

— Dotación mínima.

— El combustible puede sustituir a la carga, y viceversa, lo que permite una gran flexibilidad en la autonomía.

— Coste de mantenimiento muy bajo, dado que su *aparcamiento* es en tierra o naves apropiadas. (Más facilidades y menos efectos de corrosión del mar).

Entre los inconvenientes deben citarse:

— Aunque tiene una gran flexibilidad en la autonomía, ésta resulta limitada en lo que al concepto naval se refiere, por el empleo de turbinas.

— Coste actual elevado por tratarse de prototipos y series cortas.

— Comportamiento en la mar, en términos de altura de la ola y velocidad, bajo.

— Maniobrabilidad compleja, con un gran radio de giro, derrape característico y necesidad de buena preparación del personal para su manejo seguro y correcto.

— Nivel de aceleraciones verticales alto, que incide en el confort de la dotación o viajeros.

— Nivel de ruido alto (turbinas).

A la vista de lo anterior pueden señalarse los campos de aplicación en los que su desarrollo puede tener un binomio coste/eficacia notablemente alto.

**Aplicaciones militares:**

Asalto anfibio.

Apoyo logístico en operaciones anfibias.

Guerra de minas (MCM y Minador).

Defensa antisubmarina.

Golpes de mano.

Vigilancia marítima.

Búsqueda y salvamento.

Exploración zonas fluviales.

Exploración zonas frías (Artico y Antártico).

**Aplicaciones civiles:**

Transporte de viajeros y material (estrechos, ríos, lagos, cabotaje).

Rompehielos.

Vigilancia de pesca.

Trabajos de señalización (boyas, luces, etc.).

Apoyo de plataformas petrolíferas.

Servicios de CI en la mar y antipolución.

Buques hidrógrafos.

Búsqueda y salvamento.

Como ya hemos señalado, su campo de aplicación es netamente naval, una vez más es preciso recalcar el concepto marítimo.

**Estudio comparativo.**

No es fácil efectuar un estudio comparativo entre unidades muy heterogéneas. Por otro lado, los factores a considerar están siempre interrelacionados de forma compleja y, por último, los costes son sólo orientativos en lo que respecta al VCA, pues su industria no ha alcanzado la amplitud tanto en cantidad como en calidad como para poder generalizar. No obstante, vamos a considerar en este estudio los casos de un avión, un helicóptero (*Seaking*), un patrullero (400 tns.) rápido, un hidrofoil (PHM de 240 tns.) y un VCA de 154 toneladas.

Los factores que hemos considerado más importantes son:

— La velocidad.

— La carga útil.

- La autonomía.
- El comportamiento en la mar.
- La fiabilidad.
- La capacidad como *plataforma de armas*.
- El coste.

### **Velocidad.**

De mayor a menor, la ordenación por velocidad sería avión (250 nudos), helicóptero (140), VCA (45), hidrofoil (40) y patrullero (30). Dentro del concepto de buque o nave, el VCA es sin duda el más rápido, muy cerca del hidrofoil; la incidencia del estado de la mar es similar en ambos, o quizá con ventaja para el hidrofoil.

### **Carga útil.**

En el anfinave, la relación peso total a carga útil es del orden del 40 por 100, y es sin duda el más alto, ya que en patrulleros apenas alcanza el 30 por 100, en el hidrofoil un 29 por 100 y en el helicóptero un 20 por 100.

Conviene señalar que en este concepto entra el combustible, armamento o carga, dotación y los demás conceptos que señalan y permiten la correcta utilización de la *plataforma*, y considerándolo así hay una ventaja inherente y prácticamente exclusiva en el caso del VCA, que es la flexibilidad de su conversión o capacidad para adaptarlo a misiones diferentes por la facilidad de su sustitución, instalación o modificación del equipamiento preciso.

### **Autonomía.**

Tomando los valores medios, única forma de seguir nuestra comparación, nos encontramos con valores de 2.000 millas a 30 nudos en el patrullero, 400 millas a 140 en el helicóptero, 5.000 millas a 250 en el avión, 500 millas a 45 nudos en el hidrofoil y 200 millas a 60 nudos en el VCA.

Las autonomías dependen del consumo específico de combustible y éste, a su vez, del equipo propulsor.

Es obvio que en nuestro caso esta característica tiene un peso muy relacionado con el campo de aplicación concreto para el que se emplea la unidad, su precio y, como hemos visto antes, su capacidad de transporte o *payload*.

En efecto, el VCA, con una alta relación potencia/peso, no permite una gran autonomía. El reducir la velocidad empleando menor potencia de la instalada no conduce a un aumento de la autonomía (como en el caso de un buque de desplazamiento) a causa de que la curva de resistencia/veloci-

dad es muy tendida, disminuye muy poco la resistencia al disminuir la velocidad; en contraste con la usual de un patrullero.

En última instancia, el VCA se sale totalmente del concepto naval de autonomía, y debe contemplarse de momento como un buque *de día* con misiones de corta duración en cuanto a ese concepto naval se refiere (24/48 horas).

### Comportamiento en la mar.

Por supuesto, lo que sigue se refiere a los tres tipos *marinos* que estamos considerando, el hidrofoil, el VCA y el patrullero, y sólo ellos; conviene señalar que, si bien algunos problemas que plantea el comportamiento en la mar son comunes a todos los buques, en los de este porte (menor de 400 tns.) presentan dificultades especiales. Un patrullero responde en general más violentamente a un estado de la mar determinado que un buque de gran porte, la estabilidad de rumbo es más difícil de sostener en un buque pequeño, etc.

En estas anotaciones, el concepto de comportamiento en la mar abarcará cinco aspectos: el movimiento del buque, su capacidad de mantener su cubierta seca, su estabilidad de rumbo, su absorción de los impactos de la ola y su supervivencia.

En todos estos conceptos interviene de forma predominante el mantenimiento de la velocidad en distintas condiciones, y ello es función de la potencia disponible. En una palabra, el comportamiento en la mar en términos de velocidad/altura de la ola viene determinado en gran parte por la potencia instalada, la resistencia (hidrodinámica) del barco y su tamaño.

Analizando los cinco aspectos señalados arriba, teniendo presente lo anterior, vemos que en un patrullero la velocidad queda limitada entre 15/20 nudos a partir de alturas significativas de 2/3 metros. La capacidad operativa del buque depende más del estado psicofísico de la dotación a causa de la incomodidad y movimiento que de las limitaciones del propio barco, las aceleraciones verticales (entre 0,15 a 0,50 Hz), el ruido (más de 60 Db y 80 Db, según los lugares), las vibraciones, etc., son los factores que inciden en el estado de la dotación.

No obstante, la experiencia adquirida a lo largo de muchos años permite disponer hoy día de patrulleros con cualidades marineras extraordinarias. Desde este punto de vista, el buque tradicional se mantiene en primera fila, si bien su caída de velocidad con la mar es muy fuerte.

Para el VCA, si bien en un principio la literatura existente señalaba una estabilidad y comportamiento en la mar complejos, actualmente la experiencia adquirida confirma que la limitación es directamente función del tamaño y la altura de los faldones. Las pruebas efectuadas con el JEFF (B), con 1,52 de altura de colchón y mar 3/4 mostraron su buen comportamiento,

manteniendo una velocidad media de 35 nudos. En el caso de los SRN4, de 220 y 285 toneladas, se ha verificado ampliamente su comportamiento por encima de mar 5, con velocidad rebasando los 18 nudos.

En el tercer concepto, estabilidad de rumbo, los hidrofoil y patrulleros mantienen una alta y comprobada cota de garantía. Por el contrario, en el caso del VCA, el concepto convencional de estabilidad rumbo no es aplicable, por cuanto la incidencia del viento y mar produce un efecto de arribada inevitable y acusado.

Respecto al cuarto concepto (la absorción de los impactos de la ola), en el proyecto del anfinave se estudia, al igual que en buques convencionales, la resistencia estructural, considerando las distintas situaciones de impacto, por lo que su capacidad teórica es equiparable, pero en cuanto a su capacidad práctica resulta notablemente aumentada por el hecho de la protección inherente que supone la presencia de la estructura flexible (bucle y faldones). El efecto de macheteo (*slamming*) es menos acusado que en el patrullero y no puede pretenderse que un anfinave mantenga una alta velocidad en marejadas gruesas, donde los impactos de ola pueden ser frecuentes; sin embargo, comparativamente, la disminución voluntaria y conveniente de la velocidad en presencia de mar gruesa mantiene su proporción respecto a la velocidad máxima, es decir, en el anfinave de 154 toneladas que consideramos pasa de 50 nudos a 25 nudos, y en un patrullero pasaría de 30 a 15 nudos y sólo en el hidrofoil (sobre patines) se mantiene prácticamente igual (de 45 nudos se pasaría a 40 nudos).

Por último, respecto a la capacidad de supervivencia, ya hemos comentado que, en cuanto a la resistencia estructural, los cálculos y los requerimientos son los mismos que para un buque convencional.

Por otra parte, su reserva de flotabilidad es hasta el 200 por 100 (caso del SRN4), y en lo que concierne a su estabilidad e integridad, el movimiento de una plataforma estructurada como cajón flotante tiende a ser mucho más aceptable que aquella de un casco tradicional, con relaciones L/B muy superiores.

### Fiabilidad.

Definimos la fiabilidad como la probabilidad de que el buque cumpla la misión para la que ha sido concebido y construido dentro de unas condiciones dadas y durante un tiempo también dado.

Hemos señalado este concepto porque es frecuente aplicar a lo nuevo, a lo no convencional, a la innovación, una gran dosis de desconfianza. En el mundo naval esta postura es quizá mucho más acusada, y se comprende en tanto y cuanto el medio en que se mueven y actúan los buques es tan aleatorio, tan desconcertante, tan sorprendente, y tan hostil a veces como la mar.

En el caso del avión, helicóptero y patrullero la experiencia y desarrollo técnico adquirido por los fabricantes y astilleros de solvencia reconocida, dan por hecho el cumplimiento de las prestaciones ofrecidas y puede afirmarse fiabilidades por encima del 98 por 100 en llevar a cabo las misiones encomendadas, cada uno en su campo y con las limitaciones propias de cada modelo.

En el caso del hidrofoil, las pruebas y el desarrollo llevado a cabo en la serie de los *PHM* de Boeing han conducido a cifras concluyentes sobre la fiabilidad operativa del vehículo. Los seis vehículos han navegado un total de 230.000 millas a una velocidad media de 16 nudos, teniendo en cuenta que el 20 por 100 del tiempo de navegación lo fue sobre patines, y que el número de millas navegadas sobre patines fue un 50 por 100 más que sobre el casco. La fiabilidad medida alcanzó el 98,6 por 100.

En el caso del VCA, quizá los datos más significativos deben sacarse del servicio establecido en el canal de la Mancha, desde 1968, por *Seaspeed* y *Hoverlloyd* con vehículo SRN4 de la BHC, y hoy reunidos en una sola compañía, la *Hoverspeed*. En los primeros años, el número de vuelos cancelados significó hasta un 12/16 por 100, porcentaje que fue disminuyendo rápidamente hasta un 1 por 100 en la actualidad, debido a problemas mecánicos y un 2 por 100 de pasajes cancelados debido al mal tiempo por baja tolerancia de los pasajeros al movimiento. La media actual es de 1.500 horas navegando por año, y desde el citado año de 1968 hasta 1980, inclusive, en el tráfico del canal de la Mancha se han transportado 18,2 millones de pasajeros y 2,9 millones de vehículos, que representan aproximadamente un 31 por 100 y 27 por 100, respectivamente, de todo el tráfico del canal, con sólo tres vehículos en invierno y seis en verano. Puede afirmarse que para la misión concreta asignada la fiabilidad actual es excelente.

Las pruebas de calificación operativa, efectuadas por los Estados Unidos, en el programa LCAC ya citado no han hecho sino confirmar la fiabilidad alcanzada.

### **La capacidad como «plataforma».**

La plataforma debe cumplir unos requisitos o responder a unas prestaciones deseables, en función de las misiones o campos de aplicación que hemos definido antes.

Como tal plataforma hemos de considerar solamente el hidrofoil, buque desplazamiento, patrullero y VCA, dada la peculiaridad del avión y helicóptero.

En estos tres tipos han de contemplarse al menos cuatro conceptos, que pueden resumir bastante significativamente su valoración:

— *La concentración del esfuerzo*, que exige disponer de la velocidad adecuada, para alcanzar físicamente la zona de actuación, las características del lugar dentro de la zona y el tiempo en que puede alcanzarla.

— *El comportamiento en la mar*, función de la maniobrabilidad, los efectos sobre dotación y sistemas operativos (comunicaciones, armas sensores, etc.) y sostenimiento de la velocidad en relación con el estado de la mar.

— *La capacidad de carga útil* en cuanto a sensores y sistemas de armas, la dotación mínima, la intercambiabilidad o flexibilidad de sustitución de equipos en función de las misiones.

— *La supervivencia de la plataforma* en función de su detectabilidad, su vulnerabilidad a los impactos o riesgos en zona hostil, su flotabilidad residual, su estabilidad después de averías y su autonomía.

Es evidente que estos cuatro conceptos están íntimamente ligados a las misiones específicas que han de cumplir los buques, y dentro de ellas hemos señalado anteriormente como las más específicas la de vigilancia de la zona exclusiva, desembarco anfibio y lucha contraminas.

Y en esta línea, para las citadas misiones, podríamos fijar un orden prioritario de los conceptos.

#### Vigilancia ZEE:

1. Concentración esfuerzo.
2. Comportamiento en la mar.
3. Carga útil.
4. Supervivencia.

#### Desembarco anfibio:

1. Carga útil.
2. Supervivencia.
3. Comportamiento en la mar.
4. Concentración esfuerzo.

#### MCM:

1. Supervivencia.
2. Carga útil.
3. Concentración esfuerzo.
4. Comportamiento en la mar.

En este supuesto, y analizando las combinaciones posibles, obtenemos unas conclusiones que consideramos son importantes, si en efecto hay que proyectar la Fuerza hacia el futuro, ya no a largo plazo, sino a plazo medio.

El buque de desplazamiento (patrullero de 200 a 500 tns.) puede cumplir la primera misión, pero difícilmente es idóneo para las otras dos, dentro de la idea de polivalencia, idea o concepto que en función de los costes hay que mantener cada vez más presente.

El hidrofoil es capaz de satisfacer la primera y tercera misiones y con prestaciones muy superiores al anterior.

El VCA responde a la segunda y tercera misiones con notable ventaja a los anteriores, y respecto a la primera podría cumplir con serias restricciones, en cuanto a comportamiento en la mar (maniobrabilidad) y autonomía.

Todo lo anterior debe tomarse con la prudente reserva. Los estudios efectuados y publicados hasta ahora señalan que ningún buque avanzado, en el sentido que estamos considerando, sobrepasa de forma manifiesta y concluyente como muy superior al buque convencional.

### Coste.

En este pequeño trabajo se ha eludido intencionadamente el tema del coste.

Las razones han sido el no disponer de datos abundantes y fiables y durante algún tiempo será así, puesto que el número de construcciones en el mundo ha sido muy reducido y en muchos casos prototipos, incluyendo, por tanto, el coste de la investigación y desarrollo, lo que desvirtuaría cualquier posible comparación.

En el ciclo de vida típico de un buque de guerra hay que considerar los costes de adquisición, operación y mantenimiento.

En estas tres grandes rúbricas el porcentaje mayor corresponde, en el momento actual, a la operación, que puede alcanzar entre el 40 y 45 por 100 del total del ciclo de vida (20/25 años), después el mantenimiento, con un 4/5 por 100 anual, es decir, un 30 por 100 del total y, por último, la adquisición, entre el 25 y 30 por 100.

En el caso del VCA, el porcentaje de la adquisición puede ser notablemente superior a costa de disminución en la operación (personal muy reducido) y mantenimiento (aparcamiento en tierra, no hay entradas en dique, pinturas y revestimientos de más duración). A título indicativo puede señalarse que el coste por tonelada es del orden de dos a tres veces el de un buque convencional, con un *pay-load* comparable, dado que en un patrullero el *pay-load* es del 30 por 100 y en el VCA del 41 por 100.

### Conclusión.

Las predicciones sobre la participación de los VCA en la composición de la Fuerza Naval del futuro no son fáciles, pues inevitablemente interven-

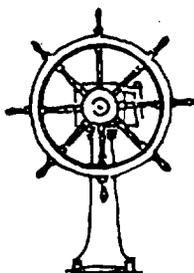
drán una serie de consideraciones, entre las que cabe señalar como la más significativa la financiera.

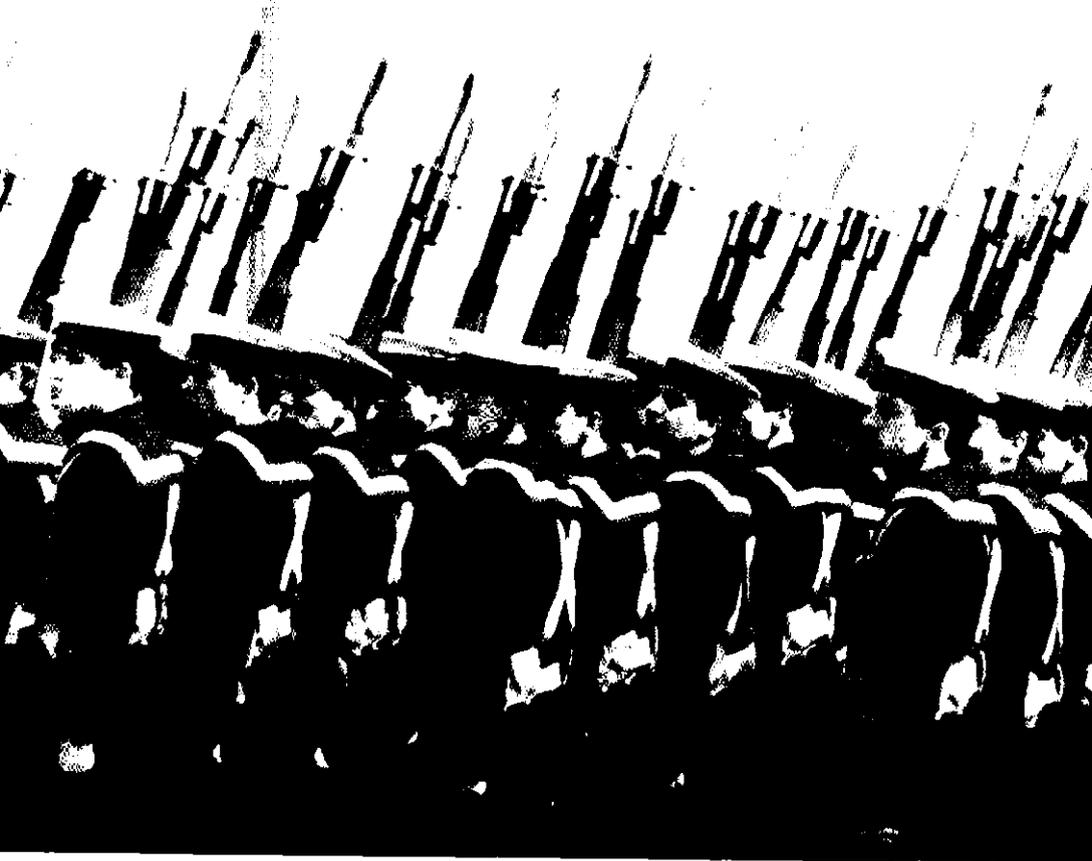
No obstante, hemos señalado los tres campos en los que, hoy día, puede afirmarse sus ventajas, y por este orden, desembarco anfibio, guerra de minas y patrullero de la ZEE.

En efecto, el único vehículo naval capaz de efectuar un desembarco anfibio con mínima vulnerabilidad desde fuera del horizonte, en un tiempo mínimo (velocidades del orden de 40/60 nudos), independiente del medio sobre el que se mueve (mar y tierra) y que lo haga en seco e incluso relativamente alejado de la orilla, es el VCA.

En cuanto a la guerra de minas, presenta una maniobrabilidad pobre a alta velocidad, por lo que se refiere a su precisión; por el contrario, a baja velocidad maniobra de forma excelente. Su escasa firma acústica, magnética y de presión le hace sobresalir con ventaja en esta misión.

Por último, como patrullero de la ZEE, tiene ciertas e importantes restricciones, como son la autonomía y su dificultad de efectuar operaciones de patrulla a baja velocidad; por el contrario, en zonas más próximas a la costa, puede estar escondido en playas o pequeñas calas y en el momento adecuado efectuar un rápido reconocimiento o apresamiento en un tiempo mínimo.





## UNIVERSITARIOS EN LA ARMADA

Destile en la Jura de Bandera del Batallón de IMECAR (Militia Universitaria),  
en la Escuela Naval de Marín

Autor: Manuel Abeledo Maristany, I. C. de Intervención de la Armada

# TEMAS PROFESIONALES



## EFECTO PSICOLOGICO DE LOS ANAGRAMAS OTAN-P/V



L mundo actual se ve afectado por acciones psicológicas que, inteligentemente dirigidas, son capaces de mejorar u obstaculizar el desarrollo de los pueblos en las áreas orgánicas, funcionales, políticas, económicas y militares.

A nadie se le pasa por la cabeza renunciar a la aplicación de estas acciones, pues equivaldría a ponerse en peligro de quedar sojuzgado.

¿Cómo inciden estas acciones psicológicas en el juicio que hace la población mundial sobre los anagramas representados por las letras OTAN y P/V?

Existe una tendencia en la población del mundo libre, pues al otro no le es posible, de enjuiciar con distinta medida a las naciones que integran dichos anagramas, opinando sobre el primero lo peor, por considerarlo creador y promotor de inestabilidad.

Históricamente sabemos que una de las naciones componentes del primer anagrama ha demostrado con hechos reales una capacidad de destrucción y que muy bien explotada psicológicamente por los componentes del segundo anagrama hace que la población del mundo relacione estas dos palabras: *nuclear* y *muerte*. Palabras que producen en la mente humana, a

fuerza de ser insistentemente manipuladas por medio de acciones psicológicas, un estado de rechazo personal y colectivo.

Dentro de esta acción conductual, el experto psicólogo canaliza con suma facilidad de qué forma tiene que mover los hilos de su *títere* para poder trabajar a su gusto, y al mismo tiempo transferir a los espectadores lo que le interesa, proponiéndoles ambientalmente para que capten el mensaje, que normalmente es el de terror y desolación.

Con este procedimiento se consigue que las actitudes y motivaciones inducidas en la población originen estímulos diferentes, el entusiasmo o el desprecio.

Ante esta población mundial, como espectadores, se está representando, por los componentes de estos dos anagramas, la más impresionante obra teatral de todos los tiempos, catalogada en mi opinión dentro del género de tragicomedia, donde se mantiene un diálogo interminable y de muchos actos intrascendentes unos; insustanciales otros y de cuando en cuando alguno trágico. Estos actos son así de variables, según el estado de ánimo del espectador.

Se ha dicho repetidamente que el teatro es el reflejo de lo que ocurre en la vida humana. Es la trasposición, en distintos géneros del comportamiento, costumbres, hábitos y formas de vivir. Pero no hay duda que lo que en ello se represente es, al fin de cuentas, la conducta del hombre.

Esta obra teatral es muy sutil, muy fría y a veces tan enmarañada que, por serlo, produce en las mentes reacciones simplistas con efectos de ansiedad, angustia y sobre todo agresividad.

Con estos efectos personales y colectivos, al incentivar psíquicamente las condiciones ambientales, el espíritu caimita del hombre hace que se apodere de él un estado de irracional conducta, dispuesto a promover situaciones tambaleantes en las conducciones políticas de los pueblos, de tal manera que ha hecho cundir el pánico. Los nubarrones precursores de cataclismos tormentosos asomaron por el horizonte. Ha actuado la acción psicológica, con la instalación de los euromisiles, rupturas de conversaciones, refuerzos y nuevas instalaciones de SS-20. Estos hechos han afectado a la población mundial. Pero como un presagio de esperanza, se van diluyendo, buscando el despegue confrontacional que a nada conducía y sólo sería causa de una irracional conducta.

Resulta curioso observar que toda esta planificación de acción psicológica la manejan, la estructuran y la llevan a efecto los políticos, inventando lo que se conoce como *arma psicológica*. Muy hábiles al emplear la palabra *arma*, pues indefectiblemente ésta se relaciona con Fuerzas Armadas y no tiene directamente, y según su uso, nada que ver con éstas, aunque puede afectarles.

Creo que exponiendo su definición, se comprenderá lo que pretendo decir. Este *arma* es el conjunto de medidas y actividades que por efecto

psicológico pueden ejercer influencias en las opiniones, en las emociones, en las actitudes y, por último, en la conducta del hombre aislado o encuadrado en una organización.

El carácter ideológico, político, militar, económico y territorial que presentan actualmente los conflictos, unido al impulso que últimamente experimentó tanto el armamento convencional como el nuclear, el progreso de las ciencias psico-sociales y los procedimientos tan sofisticados de comunicación, han hecho aumentar la potencia y alcance del *arma psicológica* de los componentes de los dos anagramas, actuando y atacando sobre el espíritu del hombre, de tal manera que está originando lo que se conoce como *guerra fría*, pero que realmente es la *guerra psicológica* total y permanente. Guerra en la que se emplean medios materiales disuasorios, destinados a inferir en la opinión pública, empleando su estrategia, su logística, su orgánica y su táctica, afectando a los sentimientos y comportamientos de la humanidad con el fin de modificar su conducta en el sentido de que les resulte favorable para la consecución del objetivo predeterminado, y la obra continúa:

Título: La guerra psicológica del siglo xx.

Actores principales: OTAN y P/V.

Espectadores: El mundo entero.

Escenario: Europa.

El *completo* mientras se siga representando está asegurado, pero ¿habrán previsto puestos de emergencia para esta pobre humanidad caso de producirse un incendio?

Salvador MENDEZ ROCAFORT



## **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.
-

# SITUACION ASTRONOMICA SIN ESTIMA

## Introducción.



STE trabajo pretende brindar un método apto para conseguir con exactitud suficiente la posición geográfica en la mar, por observación de alturas de tres astros y sin necesidad de contar con una situación estimada.

El método clásico calcula los determinantes a partir de una situación de estima, única para las distintas rectas de altura. El posible desplazamiento entre observación y observación no se tiene en cuenta en esta fase del problema. Sí se tendrá en consideración en el momento del trazado, trasladando los determinantes una magnitud igual a la distancia navegada en los intervalos respectivos.

El fundamento del método aquí expuesto es la consecución de un punto ficticio que llamaremos posición o situación de partida ( $S_p$ ), obtenido en base a los datos de la observación: alturas y horas. La única condición que se impone es el conocimiento del hemisferio —Norte o Sur— en que nos encontramos.

## Cálculo de la situación de partida.

La fórmula básica que utilizaremos es la de la altura. Las distintas variables las subindicaremos con los índices  $1, 2$  y  $3$ , según se refieran al astro 1, al astro 2 ó al astro 3.

$$\begin{aligned} \textcircled{1} \quad \text{sen } av_1 &= \text{sen } \varphi \text{ sen } \delta_1 + \text{cos } \varphi \text{ cos } \delta_1 \text{ cos } AH_1 \\ \textcircled{2} \quad \text{sen } av_2 &= \text{sen } \varphi \text{ sen } \delta_2 + \text{cos } \varphi \text{ cos } \delta_2 \text{ cos } AH_2 \\ \textcircled{3} \quad \text{sen } av_3 &= \text{sen } \varphi \text{ sen } \delta_3 + \text{cos } \varphi \text{ cos } \delta_3 \text{ cos } AH_3 \end{aligned}$$

En las anteriores igualdades se han considerado como variables comunes la latitud  $\varphi$  y la longitud  $L$  (esta última, englobada dentro del ángulo horario). Resulta evidente que tales variables comunes sólo pueden darse a barco parado o por observación simultánea de los tres astros. Pero como el propósito que aquí se persigue es conocer una situación fiable para obtener a partir de ella los determinantes, la resolución del sistema formado por

las tres ecuaciones anteriores nos va a permitir conocer una posición de partida para todo el cálculo posterior.

El ángulo horario, en función de la posición del astro, viene determinado por:

a) Astro al Este:  $AH = 360^\circ - hl = 360^\circ - (hG - L)$

b) Astro al Oeste:  $AH = hl = hG - L$

En ambos casos desarrollaremos el coseno del ángulo horario.

a)  $\cos AH = \cos [360^\circ - (hG - L)] = \cos (hG - L) = \cos hG \cos L + \sin hG \sin L$

b)  $\cos AH = \cos (hG - L)$  valor idéntico al desarrollado para el caso a).

A continuación, y tras sustituir  $\cos AH$  por su desarrollo, multiplicaremos en cruz las igualdades ① y ②:

$$\begin{aligned} \text{sen } av_1 \text{ sen } \varphi \text{ sen } \delta_2 + \text{sen } av_1 \text{ cos } \varphi \text{ cos } \delta_2 \text{ cos } hG_2 \text{ cos } L + \text{sen } av_1 \text{ cos } \varphi \text{ cos } \delta_2 \\ \text{sen } hG_2 \text{ sen } L = \text{sen } av_2 \text{ sen } \varphi \text{ sen } \delta_1 + \text{sen } av_2 \text{ cos } \varphi \text{ cos } \delta_1 \text{ cos } hG_1 \text{ cos } L + \\ + \text{sen } av_2 \text{ cos } \varphi \text{ cos } \delta_1 \text{ sen } hG_1 \text{ sen } L \end{aligned}$$

Si ahora dividimos los dos miembros de la igualdad anterior por  $\cos \varphi$  y agrupamos términos, resulta:

$$\tan \varphi (\text{sen } av_1 \text{ sen } \delta_2 - \text{sen } av_2 \text{ sen } \delta_1) = \cos L (\text{sen } av_2 \text{ cos } \delta_1 \text{ cos } hG_1 - \text{sen } av_1 \text{ cos } \delta_2 \text{ cos } hG_2) + \text{sen } L (\text{sen } av_2 \text{ cos } \delta_1 \text{ sen } hG_1 - \text{sen } av_1 \text{ cos } \delta_2 \text{ sen } hG_2)$$

Los valores encerrados entre paréntesis son todos términos conocidos, por tanto, calculables. Vamos a llamarlos, respectivamente, M, U y V, quedando la igualdad de la siguiente forma:

④  $M \tan \varphi = U \cdot \cos L + V \cdot \text{sen } L$

Si operamos análogamente con las igualdades ① y ③, obtendremos:

$$\begin{aligned} M' &= \text{sen } av_1 \text{ sen } \delta_3 - \text{sen } av_3 \text{ sen } \delta_1 \\ U' &= \text{sen } av_3 \text{ cos } \delta_1 \text{ cos } hG_1 - \text{sen } av_1 \text{ cos } \delta_3 \text{ cos } hG_3 \\ V' &= \text{sen } av_3 \text{ cos } \delta_1 \text{ sen } hG_1 - \text{sen } av_1 \text{ cos } \delta_3 \text{ sen } hG_3 \end{aligned}$$

$$\textcircled{5} \quad M' \tan \varphi = U' \cdot \cos L + V' \cdot \sin L$$

Dividimos  $\textcircled{4}$  y  $\textcircled{5}$ :

$$\frac{M \cdot \tan \varphi}{M' \cdot \tan \varphi} = \frac{U \cdot \cos L + V \cdot \sin L}{U' \cdot \cos L + V' \cdot \sin L} ; M \cdot U' \cdot \cos L + M \cdot V' \cdot \sin L = M' \cdot U \cdot \cos L + M' \cdot V \cdot \sin L$$

de donde:  $\sin L (M \cdot V' - M' \cdot V) = \cos L (M' \cdot U - M \cdot U')$ ; y dividiendo por  $\cos L$ :

$$\tan L = \frac{M' \cdot U - M \cdot U'}{M \cdot V' - M' \cdot V}$$

La longitud así calculada puede presentar cierta indeterminación, justificada por el uso de la tangente. Dado que el valor de la función circular es correcto, procederemos de la siguiente manera:

1.º Hallaremos la latitud a partir de  $\textcircled{4}$ :

$$\tan \varphi = \frac{U \cdot \cos L + V \cdot \sin L}{M}$$

2.º Teniendo en cuenta que los resultados obtenidos pueden presentar signo positivo (latitudes Norte y longitudes Oeste), o negativo (latitudes Sur longitudes Este), se comprobará si la latitud obtenida corresponde, en signo, con el hemisferio en que nos encontramos, cambiándose dicho signo si no hay coincidencia.

3.º Si no se modifica el signo de la latitud, entonces la longitud anterior calculada es correcta. Si se cambia el signo de la latitud, la longitud diferirá de la calculada en  $\pm 180^\circ$ , de acuerdo con lo siguiente:

Si  $L$  es negativa, entonces  $L_p = L + 180^\circ$

Si  $L$  es positiva, entonces  $L_p = L - 180^\circ$

Esta situación, que llamaremos situación de partida ( $\varphi_p, L_p$ ), es la que se utilizará para el cálculo de los determinantes, como si de una situación de estima se tratara. Hay que hacer, no obstante, una salvedad de importancia: si la observación se ha hecho a barco parado y con las debidas garantías, la situación obtenida es la situación verdadera.

### Resolución de un problema.

Como ejemplo —comparativo, a su vez, entre el método clásico y el que aquí se expone— vamos a resolver un problema de situación astronómica

a partir de la observación de alturas de DUBHE, VEGA y ALTAIR, en fecha 1 de marzo de 1982 y a las horas (UT) 07.00, 07.03 y 07.06, respectivamente. Para mejor ilustrar la comparación, dicho ejemplo presenta características algo extremadas: buque a velocidad elevada (30 nudos), y corte no óptimo de dos de las tres rectas de altura. Es obvio que si la velocidad se disminuye, la situación ficticia se acerca a la verdadera, hasta confundirse con ella para  $V = 0$ .

En lo que sigue se han presentado los datos en forma de cuadro y se ha prescindido de las fórmulas utilizadas, suficientemente conocidas por el lector, para no alargar esta exposición.

Los datos obtenidos por la observación y los deducidos del Almanaque Náutico son los siguientes:

Fecha: 1 de marzo de 1982.  
 Rumbo verdadero (Rv): 030°  
 Velocidad: 30 nudos.

ASTROS	Hora (UT)	av	$\delta$	hG
DUBHE . . . . .	07.00	17° 28' 27"	+ 61° 50' 54"	98° 05' 36"
VEGA . . . . .	07.03	79° 42' 24"	+ 38° 45' 42"	345° 25' 48"
ALTAIR . . . . .	07.06	62° 15' 02"	+ 8° 49' 00"	327° 47' 24"

Para resolver el método clásico, vamos a suponer una posición estimada Se ( $\varphi_e = 36^\circ$  N,  $Le = 27^\circ$  E), a partir de la cual determinaremos los datos que se exponen en el siguiente cuadro:

	DUBHE	VEGA	ALTAIR
Hora (UT)	07.00	07.03	07.06
$\varphi_e$	36° 00' 00" N	36° 00' 00" N	36° 00' 00" N
$\delta$	+ 61° 50' 54"	+ 38° 45' 42"	+ 8° 49' 00"
hG	98° 05' 36"	345° 25' 48"	327° 47' 24"
Le	27° 00' 00" E	27° 00' 00" E	27° 00' 00" E
hL	125° 05' 36"	12° 25' 48"	354° 47' 24"
AH	125° 05' 36"	12° 25' 48"	5° 12' 36"
av	17° 28' 27"	79° 42' 24"	62° 15' 02"
ae	17° 23' 10"	79° 45' 13"	62° 24' 19"

av. - ae.	+ 5' 17"	- 2' 49"	- 9' 17"
z	336; 1	289; 3	168; 8

La distancia navegada entre observación y observación es 1,5 millas.

La figura 1, que nos muestra el trazado de los determinantes, permite deducir la situación:

$$\begin{aligned} \varphi_0 &= 36^\circ 10' 50'' \text{ N} \\ \text{Lo} &= 27^\circ 08' 51'' \text{ E} \text{ a Hora (UT) = 07.06} \end{aligned}$$

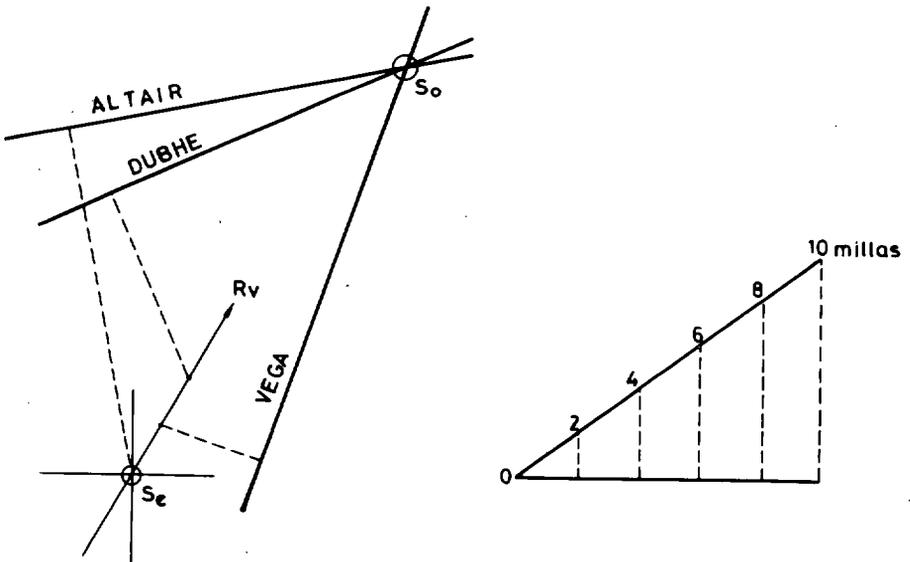


Fig. 1

Llegado a este punto, ruego al lector que no tenga muy en cuenta el hecho de que las posiciones dadas nos sitúan en parajes próximos a las islas de Rodas, en lugares en que es posible contar con una buena estima. Se trata, como es de suponer, de un mero ejemplo, entresacado de los varios que he realizado para distintas situaciones geográficas.

A continuación vamos a suponer que no contamos con situación alguna de estima. Únicamente sabemos que estamos en el hemisferio Norte. Calcularemos la situación de partida con los datos de la observación, según el método explicado:

TEMAS PROFESIONALES

$$\begin{aligned} M &= -0,67951419 \\ U &= -0,29196718 \\ V &= 0,51849167 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} M' &= -0,73427489 \\ U' &= -0,30984591 \\ V' &= 0,57154984 \end{aligned}$$

$$L = \text{Arco tan} \left( \frac{M' \cdot U - M \cdot U'}{M \cdot V' - M' \cdot V} \right) = - 26^{\circ} 37' 09''$$

$$\varphi = \text{Arco tan} \left( \frac{U \cdot \cos L + V \cdot \text{sen} L}{M} \right) = + 35^{\circ} 58' 48''$$

Dado que la latitud es positiva, coincidiendo, por tanto, con el hemisferio en que nos hallamos, la longitud calculada no se modifica y la situación de partida será pues:

$$\begin{aligned} \varphi_p &= 35^{\circ} 58' 48'' \text{ N} \\ L_p &= 26^{\circ} 37' 09'' \text{ E} \end{aligned}$$

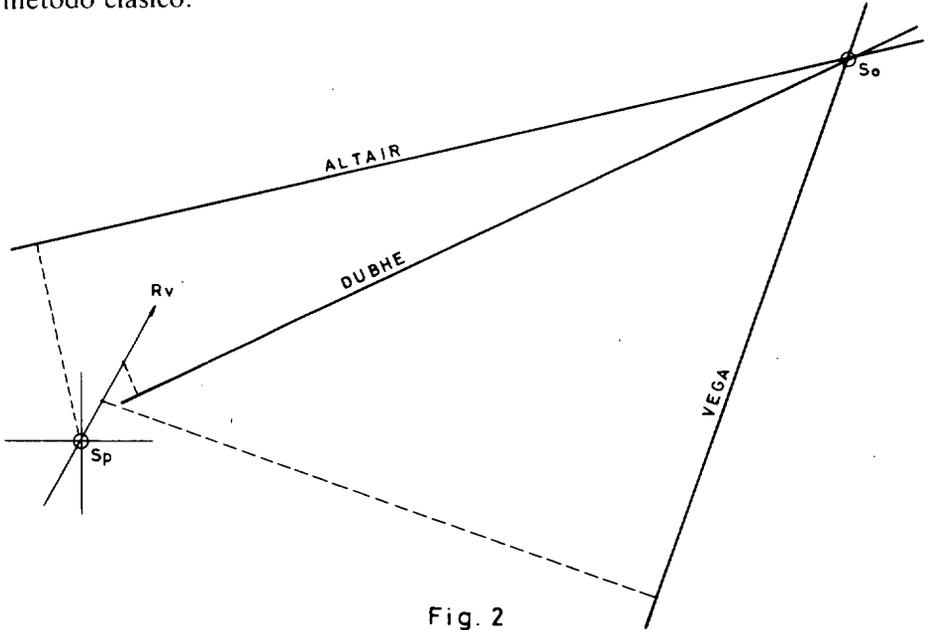
A partir de esta situación podemos seguir el cálculo en la forma habitual, obteniéndose el siguiente cuadro de datos:

	DUBHE	VEGA	ALTAIR
Hora (UT)	07.00	07.03	07.06
$\varphi_p$	35° 58' 48" N	35° 58' 48" N	35° 58' 48" N
$\delta_*$	+61° 50' 54"	+38° 45' 42"	+8° 49' 00"
hG <sub>*</sub>	98° 05' 36"	345° 25' 48"	327° 47' 24"
L <sub>p</sub>	26° 37' 09" E	26° 37' 09" E	26° 37' 09" E
hl <sub>*</sub>	124° 42' 45"	12° 02' 57"	354° 24' 33"
AH <sub>*</sub>	124° 42' 45"	12° 02' 57"	5° 35' 27"
av <sub>*</sub>	17° 28' 27"	79° 42' 24"	62° 15' 02"
ae <sub>*</sub>	17° 29' 34"	80° 02' 14"	62° 21' 47"
av <sub>*</sub> - ae <sub>*</sub>	- 1' 07"	- 19' 50"	- 6' 45"
z	336°0	289°8	168°0

La situación, deducida gráficamente de la figura 2, es la siguiente:

$$\begin{aligned} \varphi_0 &= 36^\circ 11' 20'' \text{ N} \\ \text{Lo} &= 27^\circ 09' 26'' \text{ E a Hora (UT)} = 07.06 \end{aligned}$$

la cual está bastante próxima a la obtenida, también gráficamente, por el método clásico.



### Uso de calculadoras programables.

En el ejemplo propuesto se ha operado con una calculadora de bolsillo, no programable, siguiéndose las operaciones como en el cálculo manual y utilizando procedimientos gráficos. Para facilitar el trabajo y evitar los trazados, se han creado unos programas para calculadora HP-97, que, aunque no se acompañan, están a disposición de quien desee tenerlos. Estos programas, en número de tres, realizan las siguientes tareas:

*Programa núm. 1.*—Calcula la situación de partida. Si el cálculo ha de continuar (barco no parado), convierte los horarios en Greenwich a horarios en el lugar de partida.

*Programa núm. 2.*—Calcula los determinantes de las tres rectas de altura, listando sus valores en impresora. Los acimutes se dan en decimal de grado, y las diferencias de alturas, en

decimal de minuto. Si alguna diferencia de alturas es negativa, la convierte en positiva y obtiene el acimut inverso, listándose de nuevo todos los determinantes.

*Programa núm. 3.*—Obtiene la posición geográfica en base a los datos suministrados por el programa anterior. Para ello, traslada los determinantes de las rectas 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup> al momento de observación de la 3.<sup>a</sup>, teniendo en cuenta el rumbo y la distancia navegada en cada intervalo. A continuación calcula las intersecciones, por parejas, de las tres rectas de altura, referidas a los ejes que pasan por la situación de partida. La situación verdadera viene dada por el baricentro del pequeño triángulo formado por las tres intersecciones. La elección del baricentro reduce y facilita los cálculos.

Los programas 2 y 3 pueden utilizarse independientemente del número 1 para cálculos por el método clásico. Sólo habrá que introducir en memoria las variables correspondientes.

En la figura 3 se muestran dos salidas de impresora que se corresponden con las resoluciones anteriormente descritas y cuyas situaciones se obtuvieron gráficamente en las figuras 1 y 2.

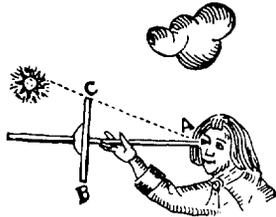
Fig. 3

			Salida Programa núm. 1	35.5848	*** $\varphi p$
				-26.3710	*** $Lp$
Salida Programa núm. 2	36.0000	*** $\varphi e$		35.5848	*** $\varphi p$
	-27.0000	*** $L e$		-26.3710	*** $L p$
	336.1388	*** $z_1$		336.0061	*** $z_1$
	5.2882	*** $\Delta a_1$		-1.1154	*** $\Delta a_1$
	289.3450	*** $z_2$		289.8056	*** $z_2$
	-2.8107	*** $\Delta a_2$		-19.8231	*** $\Delta a_2$
	168.8301	*** $z_3$	Salida Programa núm. 2	168.0220	*** $z_3$
	-9.2844	*** $\Delta a_3$		-6.7467	*** $\Delta a_3$
	336.1388	*** $z_1$		156.0061	*** $z_1$
	5.2882	*** $\Delta a_1$		1.1154	*** $\Delta a_1$
	109.3450	*** $z_2$		109.8056	*** $z_2$
	2.8107	*** $\Delta a_2$		19.8231	*** $\Delta a_2$
	348.8301	*** $z_3$		348.0220	*** $z_3$
	9.2844	*** $\Delta a_3$		6.7467	*** $\Delta a_3$
Salida Programa núm. 3	36° 10' 52''	*** $\varphi o$	Salida Programa núm. 3	36° 11' 10''	*** $\varphi o$
	-27° 08' 47''	*** $L o$		-27° 09' 20''	*** $L o$

**Conclusión.**

El desarrollo del método aquí contemplado ha venido a ser una especie de entretenimiento. Otras mentes, más preparadas que la mía, deberán ser las que estimen si sus frutos son, o no, aprovechables. En cualquier caso ha sido un ejercicio válido, tanto en formulación como en programación, y esto ya es bastante para el autor.

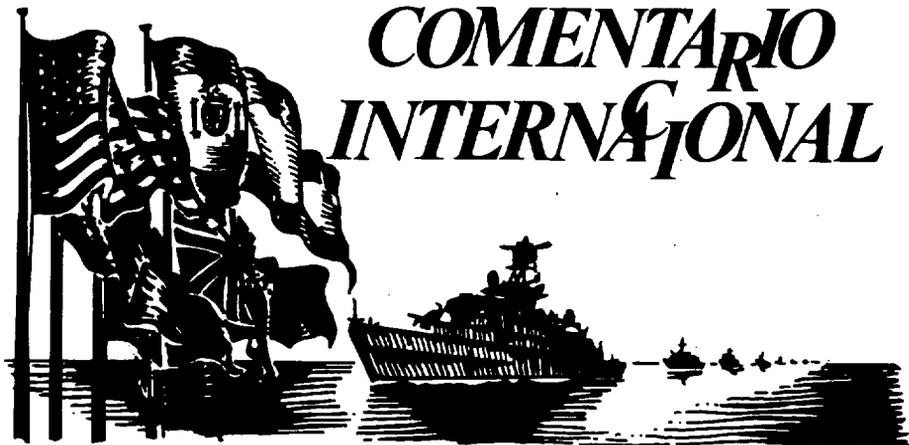
Francisco CEPERO GOMEZ  
Cartógrafo de la Armada





*Puesta de sol en aguas del antiguo Sahara español.* Autor: Antonio E. Dodero  
García de Tudela.

# COMENTARIO INTERNACIONAL



Nuevamente el período estival, corto en dimensiones, pero largo en alcances, nos sitúa frente a la noticia de cara al otoño. Como punto de partida de un nuevo seguimiento informativo se impone ante todo una revisión veraniega de hechos y aconteceres; porque el verano a veces es buena fuente de materias. Así, sin ir más lejos, tengo sobre la mesa el apunte de los más importantes acontecimientos producidos durante los meses en que este comentario está ausente de las galeradas de nuestra REVISTA. Algunas son noticias *prolongadas*; otras, de nuevo cuño, pero de unas y otras hay un buen puñado digno de mención; el recrudecimiento de la guerra en el golfo Pérsico y su ampliación a nuevos escenarios, con el minado del mar Rojo y el canal de Suez; la esperada reelección de Reagan a la candidatura republicana y su famosa broma que tuvo en ascuas a buena parte de la opinión pública norteamericana; las elecciones corsas, donde insólitos extremos políticos se dan la mano; el fracaso de la minicumbre árabe y el sorprendente tratado libio-marroquí; las elecciones canadienses y la victoria conservadora que de ellas surge; la reaparición de Chernienko y la destitución del jefe del Alto Estado Mayor soviético, mariscal Ogarkov; las dificultades de constitución del gobierno de unidad nacional en Israel; las situaciones explosivas en buena parte de la América hispana... No. Evidentemente, no ha sido un verano corto en acontecimientos exteriores. Vayamos, por tanto, a ellos dentro de límites razonados y razonables.

## La rehabilitación de Molotov.

Quizá antes de entrar en materia no venga mal una concesión a la anécdota estival, porque ¿quién se acordaba ya de Viacheslav Molotov, el que fuera brazo derecho de Stalin y que a sus noventa y cuatro años acaba de ser rehabilitado políticamente? Olvidado e ignorado durante largo tiempo,

pocos eran quienes conocían de su existencia, hasta que, según fuentes oficiales soviéticas, el viejo jerarca, uno de los estalinistas más perseguidos por Nikita Krushev, y a quien se le había retirado el carnet del partido en 1961 (pese a que conservó cargos estatales hasta 1962), lo recibió nuevamente en su céntrico apartamento de la calle Gorki, de Moscú; suponemos que poco menos conservado entre celofanes y algodones del recuerdo.

La decisión de la readmisión de Molotov en el PCUS le fue comunicada telefónicamente por el número uno soviético Constantin Chernienko antes del verano, aunque la noticia ha sido conocida en Occidente durante el mismo; decisión que coincidió también con la restauración del título de generalísimo en la URSS, eliminado también por Krushev tras la muerte de Stalin, y que, según parece, detenta actualmente el propio Chernienko.

El caso es que Molotov, que había sido acusado por Krushev de haber organizado un grupo *antipartido*, y tras de haber sido embajador de la URSS en Mongolia entre 1957 y 1960 (curiosa recompensa a sus servicios exteriores) y haber encabezado la delegación soviética en la Agencia Internacional para la Energía Atómica (otro bonito modo de quitárselo de en medio) entre 1960 y 1962, desapareció de la escena política, pero su amplio y nada seráfico currículum podría aventurar cualquier rehabilitación tardía, a la que tan aficionados son los rusos. Participante activo en la Revolución de 1917, en 1920 fue secretario del Comité Central del PC de la URSS y más tarde ocupó los más altos cargos en la administración soviética con Stalin, siendo en 1941 y 1945 vicepresidente segundo en el Consejo de Defensa y participando en las Conferencias de Teherán, Yalta y Postdam. Fue el instrumento de Stalin para que Rusia se volviera contra el Reino Unido y Francia en aquel pacto germano-soviético que sorprendió a tirios y troyanos, y más tarde el inventor, o al menos propagador, de los *slogans* sobre el *imperialismo norteamericano* o *belicismo yanqui*. También habría de ser jefe de la representación rusa en la Asamblea constituyente de las Naciones Unidas, donde por su oposición a lo que significara reconciliación con sus antiguos enemigos (no mucho tiempo atrás amigos solícitos) le valió el apodo de mister Niet. Claro es que puestos a buscar alias de batalla, habrá de recordarse que dio nombre a los famosos cócteles *Molotov* —bombas caseras inventadas durante la época revolucionaria, debido a la carencia de armas de los bolcheviques—, y de cuya exportación masiva hay más que suficientes testimonios en todo el agitado mundo de los conflictos.

Y este hombre, duro y frío, cuya foto nos era familiar —al menos para mí, en los primeros años del bachillerato—, que perdió el rumbo a la muerte de su amigo y protector Stalin, ha vuelto a encontrarlo, cuando ya apenas puede tener fuerzas para ir a ningún sitio. Y es que en la Unión Soviética todo puede ser posible...



## Alerta en el mar Rojo.

También durante el verano el legendario mar Rojo ha podido hacer honor a su nombre, con un sembrado de minas que han causado no pocos estragos y que, sobre todo, han creado un clima de irritada tensión en los países ribereños o limítrofes, ya que el golfo de Aqaba y el propio mar Rojo son vías naturales de navegación para la flota israelí sobre todo, cuyos buques de carga tienen su puerto base en Eliat, en el sur del país, y frente al puerto jordano que hemos mencionado.

¿Quién o quiénes colocan las minas y con qué o cuáles propósitos y objetivos? Son fáciles las conjeturas. La radio oficial de Irán no se ha recatado en dar su apoyo a *los revolucionarios musulmanes que siembran de minas el mar Rojo y el golfo de Suez*. Sin embargo, según fuentes de la CIA norteamericana, las sospechas recaen principalmente sobre Libia, aunque no excluyen la responsabilidad de que el responsable sea el propio Irán o un grupo terrorista que actúe en su nombre. Naturalmente, no hay pruebas definitivas, pero por el objetivo de la acción que se circunscribe al fomento de los problemas en el área, son directa amenaza a la economía de Egipto y una advertencia directa a Arabia Saudita de que sus petroleros no están a salvo aunque pasen por el canal en lugar de hacerlo por el golfo Pérsico; se refuerzan las sospechas de que el gobierno del coronel Gadafi esté detrás de la operación.

Por su parte, el presidente Hosni Mubarak, de Egipto, ha advertido que su país tomará medidas contra los países responsables de la colocación de minas marinas, y aunque no citó cuáles fueran éstos, volvió a insistir en que prohibirá cruzar el canal de Suez —vínculo de enlace entre el mar Rojo y el Mediterráneo— a los buques de los países responsables del minado. Pero no han de faltar dificultades para su concreción, ya que una voz anónima que se comunicó telefónicamente con la oficina en Beirut de la agencia francesa *France Press* declaró que hombres ranas de la organización chiíta *Guerra Santa Islámica* eran los responsables de la colocación de los artefactos, añadiendo que ni Libia ni Irán tenían nada que ver en el asunto.

Todo ello es de difícil credibilidad, pues las minas que se encuentran en el golfo de Suez y en el mar Rojo son de tecnología avanzada y exigen conocimientos muy sofisticados para su colocación, y aunque las organizaciones terroristas disponen de no pocos expertos, cuesta creer que no cuenten con una ayuda *oficial*, y aunque se está tratando de recuperar intacta alguna mina para determinar su origen (por aquello de que por el hilo puede sacarse el ovillo) hasta ahora no parece haberse conseguido. El caso es que en círculos periodísticos de El Cairo existe cierto malestar por la escasa información que las autoridades egipcias facilitan sobre el tema, unida a la prohibición a los miembros de las tripulaciones extranjeras de facilitar ningún dato sobre sus actividades. Sin embargo, estas autoridades

registran intensamente todo barco iraní que cruza el canal de Suez, tanto a la entrada como a la salida, aunque no se han hecho comentarios oficiales a la detención en Marsella del barco libio *Ghad*, sobre el que recaen sospechas de haber sembrado minas.

El contencioso sigue complicado. Los buques libios no pasan por el canal desde hace varias semanas, y el golfo ha sido dividido en pasillos de seguridad para dirigir el tráfico marítimo hacia el canal por zonas limpias de minas, por balizas que son distinguidas por equipos de radar, habiendo subrayado el gobierno egipcio de otra parte que lo hace en aplicación del artículo diez del Tratado de Constantinopla de 1888, suscrito entre Egipto, Gran Bretaña, Francia y Turquía, que regula el tránsito por el canal de Suez, de 177 kilómetros de longitud, y permite el registro de los barcos.



### **Reagan: De la broma... a la reelección.**

Entre un océano de banderas norteamericanas —según cuentan las crónicas directas—, globos con los colores nacionales, vivas, gritos, cánticos, carteles y pancartas con frases tan significativas como *Reagan te amamos*. *Otros cuatro años*, etc., la convención republicana le confirmó como se esperaba, como su candidato a la reelección presidencial. Sin embargo, toda esta gran euforia estuvo en vilo en días anteriores por la broma gastada por el presidente poco antes de la grabación de un discurso radiofónico que en una prueba de voz dijo poco más o menos que se comenzaría el bombardeo de Rusia en cinco minutos.

Las reacciones no se hicieron esperar, siendo de las más virulentas la del ex aspirante a la candidatura demócrata para la presidencia Gary Hart, que manifestó que la supuesta broma puede ser la manifestación *de los verdaderos sentimientos del presidente* en un tema tan delicado como es el de la guerra nuclear. El candidato demócrata Mondale, menos cáustico que Hart, criticó también la ligereza de Reagan, y aunque la reacción pública de los más influyentes políticos republicanos fue menos condenatoria, se han producido reacciones de consternación generalizada por el incidente, que, según un alto funcionario republicano, no es el primero de este tipo que protagoniza el presidente. Los republicanos temen también que los demócratas puedan utilizarlos para acusar a Reagan de temperamento belicoso.

A quien verdaderamente el presidente Reagan pareció ponérselo *en bandeja* fue a la propia Unión Soviética, cuyos principales medios de comunicación, entre indignados y enfurecidos, se encargaron en subrayar que lo dicho por el presidente en la prueba de voz no respondía más que a lo que verdaderamente piensa sobre el tema, reiterando los conocidos tópicos de

belicismo, imperialismo y flagrante amenaza para la paz. Pero también la reacción en países occidentales no ha dejado de ser severa. Los partidos políticos alemanes, por ejemplo, condenaron la broma como *no especialmente feliz*, yendo más lejos el dirigente de la oposición socialdemócrata Karsten Voigt, que afirmó que las palabras de Reagan servían para desenmascararle, añadiendo que el presidente está dominado por *una serie de prejuicios irracionales en torno a la Unión Soviética*.

Pero las aguas no tardaron mucho en volver a su cauce, dadas las horas triunfales que el presidente ha vivido con motivo de su confirmación a la nueva candidatura presidencial. El entusiasmo delirante de los 2.236 delegados participantes en la convención de Dallas, no dejó dudas sobre el carisma de popularidad, que pese a la broma, el presidente ha sabido mantener. Por primera vez en la historia del partido, la nominación del candidato presidencial y la del aspirante a la vicepresidencia, George Bush, se decidió en una sola votación, y el senador Paul Laxalt fue el encargado de proponer oficialmente a Reagan, para quien pronosticó una victoria *arrolladora* en las próximas elecciones. La elección —dijo— es *entre el temor al futuro de Walter Mondale y el optimismo coherente y persistente de Ronald Reagan*, y al final de su discurso los gritos y taconeos de entusiasmo duraron veinticinco minutos.

Otros discursos igualmente fogosos aumentaron también el enfervorizado ambiente, siendo la nota común de los oradores los ataques a Mondale y al partido demócrata de ser *de izquierda fuera de contacto con sí mismo, la realidad y el país*, de *debilidad* en política exterior y defensa y de querer someter a los norteamericanos a una repetición de la *desastrosa* política económica de Jimmy Carter. Quizá las más dura de las diatribas fuera la del senador conservador por Arizona Barry Goldwater, que sufriera una estrepitosa derrota hace veinte años frente al demócrata Lyndon Jhonson. Goldwater dijo que la *debilidad* de los demócratas en política exterior y defensa había llevado a Estados Unidos a la guerra en este siglo, y que todos los conflictos en los que el país estuvo implicado —las dos guerras mundiales, la de Corea y la de Vietnam) empezaron bajo administración demócrata.

Los resúmenes de prensa se muestran, pues, de acuerdo en que el montaje de la designación fue perfecto, dentro del estilo característico de esta serie de actos, no faltando ni siquiera el llamado *toque de Hollywood* a cargo del actor Charlton Heston, que pronunció el *juramento* tradicional, y el pasado cinematográfico del presidente y de su esposa Nancy fue recordado en una película de homenaje a la primera dama de Estados Unidos; sin que faltara tampoco el homenaje emotivo como el ofrecido a James Brady, secretario de Prensa de Reagan, herido gravemente, como se sabe, en el atentado que sufrió el presidente en marzo de 1981.

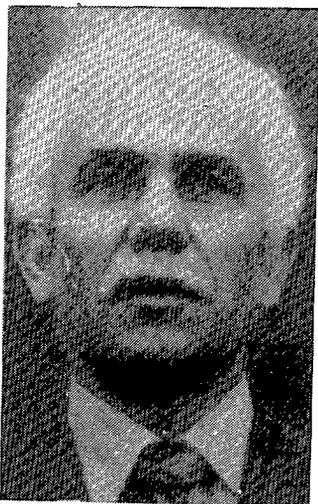
Las espadas siguen en alto, y tras las no pocas e historiadadas peripecias

para la designación del candidato demócrata, recaída al final en Mondale frente al pintoresco Gary Hart y el paciente reverendo Jackson, la de Reagan, sin embargo, ha resultado un paseo. Paseo que esperan y confían sus partidarios se repita en los albores del próximo noviembre.



### Del fracaso de la «minicumbre» al tratado libio-marroquí.

Todo empezó con una minicumbre propiciada por el rey de Marruecos que debía haber congregado junto al rey Hassan al presidente argelino Chadli Benjedid y al coronel Gadafi, de Libia, en un esfuerzo conjunto de echar *péfillos a la mar* tripartitamente. La minicumbre fracasó porque el presidente argelino no compareció y se quedó de único interlocutor el coronel Gadafi dispuesto a sacar tajada ¡y vaya si la sacó!



Presidente Chadli:  
Fuera de juego.

La finalidad que en principio perseguía esta minicumbre era la de lograr un mayor entendimiento entre Marruecos y Argelia, países divididos por la cuestión del Sahara, de cara a las *cumbres* de las Liga Arabe y de la OUA, previstas para el próximo mes de noviembre en Riad y Addis Abeba, respectivamente. El encuentro era esperado igualmente por el rey Fath de Arabia Saudí, interesado en reducir la tensión reinante entre Argelia y Marruecos, que lesiona la unidad árabe y bloquea desde años a la OUA.

Pero al parecer Chadli no ha querido acudir sin garantías a propósito de una solución pacífica y negociada en el conflicto del Sahara, ya que la tesis del gobierno argelino es que tal conflicto no concierne a su país, sino que enfrenta a Marruecos a la República Arabe Saharaui, fundada por el Frente Polisario.

Y por aquello de que a río revuelto ganancia de pescadores, la consecuencia del fracaso de la minicumbre ha sido la sorprendente firma (y cito adjetivos de expertos periodistas internacionales) de un tratado de unión y amistad entre el Marruecos del conservador y moderado Hassan II, y la Libia del progresista y revolucionario coronel Gadafi, quizá como inmediata reacción al tratado de amistad y concordia suscrito por Argelia, Túnez y Mauritania, considerado en Rabat como un intento de la diplomacia de

Argel de aislar a Marruecos en el Magreb y abrir la vía a un Magreb de seis estados, incluyendo a la República Saharaui. Lógicamente el tratado de no agresión entre estos países y sus condiciones no parecía así aceptable ni para Marruecos ni para Libia, cuya alianza con Rabat —no obstante sus divergencias ideológicas— pueden obedecer en esencia a tales motivos.

Pero abierta la caja de las sorpresas, Hassan II durante un discurso televisado reveló que el tratado fue propuesto por él mismo a Gadafi en el pasado mes de julio y que el presidente libio había respondido positivamente de inmediato. Subrayó que se trata de un texto realista, no demagógico, destinado a unificar las filas árabes y construir el *gran Magreb*, señalando asimismo que el acuerdo *no está hecho contra nadie*, ya que todos los países árabes están invitados a unirse a él.

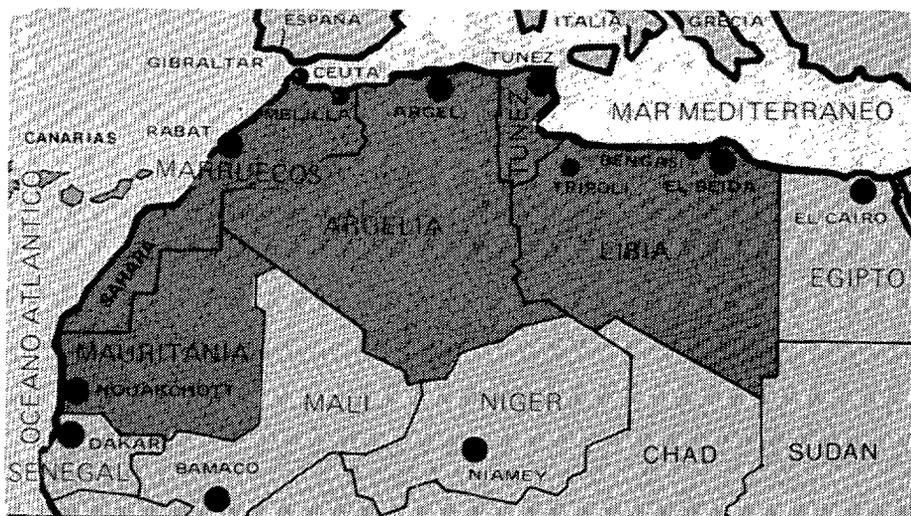
Confirmando las versiones difundidas en la prensa de ambos países, en el texto del tratado los dos Estados sientan las bases de una confederación que respetará los respectivos sistemas políticos. En el acuerdo Libia reconoce implícitamente la soberanía marroquí del Sahara Occidental, que reclama desde hace más de ocho años el Frente Polisario (y esta es la baza de mayor alcance del rey de Marruecos), pues el texto consagra la integridad territorial de las dos naciones. Y atención a este dato: *Toda agresión contra uno de los dos Estados es considerada agresión contra el otro.*

La reacción a escala internacional de tan insólito acuerdo no se hizo esperar. Fuentes oficiales norteamericanas expresaron de inmediato su preocupación por el hecho de que Marruecos, estrecho aliado de los Estados Unidos, se haya decidido a dar un paso político de consecuencias no definidas con Libia, uno de los actuales acérrimos enemigos de Washington. El presidente Mitterrand fue más expeditivo y en sólo cuatro días realizó dos viajes a Marruecos y tuvo tres entrevistas con el rey Hassan, mientras que sus ministros de Exteriores y Defensa se trasladaron rápidamente a Argel, Túnez y Chad. Lo que no hace sino corroborar la importancia que Francia concede al tratado, con sus posibles consecuencias con respecto de los problemas del Chad, donde la intervención de Gadafi es diametralmente opuesta a la política gala, y en un segundo término sobre el Sahara Occidental. Argelia también ha manifestado su opinión negativa al respecto, y considera el acuerdo libio-marroquí como una *pérdida de tiempo*, y aunque se congratulan de que el presidente tunecino Burguiba reafirme la vigencia del tratado argelino-tunecino, preocupa que la reacción oficial tunecina a la firma del acuerdo entre Marruecos y Libia reafirmará la solidaridad con Argelia, pero sin ser demasiado dura con la vecina Libia.

Aunque el tratado ha contado masivamente con el apoyo total del pueblo marroquí, con resultado arrollador tras el referéndum celebrado, y en Libia la Yamaharía lo ha ratificado plenamente, en algunos círculos se estima que han comenzado a surgir dificultades entre los dos países y los dos dirigentes, a raíz de las diferencias ideológicas puestas de manifiesto en

el discurso ultrarrevolucionario pronunciado por Gadafi en el XV aniversario de la revolución libia, en que, aparte de alabar la unión con Marruecos, reiteró sus ataques a Francia, Estados Unidos y Túnez, e invitó al Polisario a unirse a los países árabes y marchar sobre Jerusalén y Palestina.

De todas formas, y aunque en principio la Administración Reagan se abstuvo de valorar el tratado, hasta no conocer con mayor detalle el contenido del texto, tras la visita del consejero real marroquí Reda Guedira a Washington, ha expresado su malestar, y el secretario de Estado USA, Shultz, le ha advertido que los Estados Unidos quieren garantías de que las armas y equipo que está suministrando a Marruecos —por valor de ciento cuarenta millones de dólares anuales—, no acabaran en manos libias a través del nuevo tratado. Al propio tiempo, Shultz hizo patente a Guedira el disgusto de su gobierno por no haber sido advertido y la preocupación que le produce ver a Gadafi romper su aislamiento y elevarle su prestigio, que es precisamente todo lo contrario que intenta Estados Unidos en su campaña de reducir su influencia al mínimo.



Formación del Gran Magreb: Un difícil quehacer.

Lo cierto es —en opinión de otros comentaristas— que Marruecos necesita a toda costa ganar y terminar la guerra en el Sahara, si quiere consolidarse política y económicamente, y para eso nada mejor que quitarle el apoyo libio al Polisario, que viene siéndole vital en armas y dinero. El tratado de Uxda, de unión entre los Estados de Marruecos y Libia —ha escrito el comentarista de *L'Express*—, se diferencia de los otros anteriores y efímeros matrimonios libios en que no fue propuesto por Gadafi, sino por

el soberano marroquí y en ello estriba su mayor importancia. Por ello, el entusiasmo de Gadafi ante la propuesta y su pronta aceptación es más que lógico. Era su ocasión de salir del aislamiento político que se encontraba y de vengarse de Argelia, con la que mantiene una carrera por el liderazgo del Magreb, y aún más, una oportunidad de oro para reconstruir la diplomacia libia tan seriamente erosionada, al aliarse con el jefe de Estado más proamericano de la región, en un momento en que Gadafi tiene una necesidad acuciante de importar tecnología occidental, y Hassán, en esta cuestión como en otras, podría abrirle las puertas. Pero también para el rey de Marruecos las ventajas del tratado son importantes, y la más evidente es el obligado cese de la ayuda libia al Frente Polisario, que lleva una seria guerra de desgaste contra el ejército marroquí... con dinero libio, pero que en adelante no podrán contar más que con la ayuda de Argelia, cuya posibilidad de una escalada militar —no descartada por completo— complicaría extraordinariamente las cosas.



### **Elecciones en Canadá: Conservadores, al poder.**

El Partido Conservador Progresista (PCP) de Canadá logró una aplastante victoria sobre el gubernamental Partido Liberal en las elecciones parlamentarias recientemente celebradas, poniendo fin a veintinueve años de gobierno liberal casi ininterrumpido, a raíz de las cuales Brian Mulroney, ex hombre de negocios y jurista, de cuarenta y cinco años de edad, que asumió la presidencia del PCP hace quince meses, será investido como el decimotercero primer ministro de la nación en el plazo que marcan las leyes.

Desde que a fines de junio pasado, el entonces primer ministro del Canadá Jhon Turner presentó su gobierno, podía darse por segura su derrota en unas elecciones que él mismo anticipó. Contra lo que se esperaba, el sucesor de Pierre Trudeau, en vez de proceder a un relevo de personas —como parecía de lógica política—, acogió en su gabinete a los mismos hombres y a los mismos nombres de la desgastada etapa anterior, sin otra modificación que una plausible reducción de carteras, pero que no bastó para evitar su caída.

En la victoria de los conservadores ha influido no sólo el rechazo de la política *trudeniana* y la ausencia de perfil político de su sucesor, sino también la orientación conservadora de su poderoso vecino norteamericano. Trudeau —buen amigo de Fidel Castro— creía hábil ejercer el antiamericanismo, lo que no parece precisamente un factor positivo de nuestra época. Con más sentido práctico, el jefe conservador Mulroney ha evitado las críticas a Reagan, y no ha exhibido tampoco los viejos rencores de los liberales hacia las cuatro provincias del Oeste, tradicionalmente conserva-



Brian Mulroney:  
La sonrisa de la victoria.

doras y a las que no perdonaban por ese motivo. El nuevo líder canadiense es por ello un político que tiene las manos más libres para hacer una política de verdadera unidad nacional por encima de las querellas lingüísticas atizadas por Trudeau, puesto que es originario de Quebec y cuenta con el apoyo de las provincias del Oeste. Los liberales han venido, por tanto, a pagar errores propios, que llevaron al Canadá a descender del segundo al catorce lugar entre los países de la OCDE.

Según el *New York Times*, la impresionante victoria de Mulroney en el Canadá significa que cinco de las siete grandes democracias serán gobernadas por la derecha política, y aunque Mulroney no sea un ideólogo consagrado, sí es un político práctico comprometido a mantener a Canadá en su estado social de bienestar. Y la dimensión continental de su victoria promete la vuelta al sistema bipartidista en un país durante largo tiempo dividido por el separa-

tismo y por el lenguaje de Quebec. Porque, aunque Mulroney derrotó al primer ministro liberal Jhon Turner, la realidad es que la disputa versó sobre el dominio político de su predecesor Pierre Trudeau.

El nuevo jefe del gobierno canadiense tendrá que enfrentarse al desafío que supone cumplir con las expectativas que ha despertado su gran victoria. No hay soluciones mágicas para una economía debilitada y posiblemente el descontento en Canadá persistirá, porque las diferencias regionales —la cuestión de Quebec sigue como telón de fondo— son factores decisivos a integrar en su política.



### La *rentrée* de Chernienko.

Después de haber pasado una buena parte del verano sobre especulaciones de toda índole acerca del estado de salud de Constantin Chernienko (hay quien lo daba ya por muerto y otros lo situaban sobre una silla de ruedas), imágenes de la televisión soviética nos lo reaparecían en una cere-

monia en el Kremlin, con su inconfundible y algo rebelde pelo blanco, y durante la cual condecoró a tres cosmonautas, nuevos héroes de la Unión Soviética.

Según fuentes autorizadas, Chernienko tenía previsto continuar sus vacaciones hasta mediados de septiembre; pero los recientes rumores sobre su precario estado de salud —y la alarma que ello conlleva— le habría decidido a anticipar su reaparición y reanudar su trabajo habitual en Moscú, con una ceremonia emotiva, ya que los cosmonautas condecorados —Stevlana Savitskaya fue la primera mujer que viajó dos veces al espacio extraterrestre y salió al espacio abierto para realizar labores de montaje, y Vladimir Dyanibekov e Igor Volk, sus dos acompañantes en la reciente misión espacial de once días de duración, participaron en diversos experimentos en la estación orbital soviética *Saliut* junto a otros tres cosmonautas, que permanecen en órbita y de los que se espera batan el record de permanencia en el espacio.

Pero la reincorporación de Chernienko a la vida política no se ha reducido sólo a su amable imposición de condecoraciones. Una noticia de mucha mayor trascendencia política le ha acompañado en su *rentrée*: la destitución del mariscal Nikolai Ogarkov como jefe del Estado Mayor soviético y viceministro de Defensa de la URSS, destitución que parece —según algunos comentaristas— formar parte de las secuelas, todavía latentes, del famoso derribo del avión surcoreano por cazas soviéticos el pasado año y que afectó profundamente al estamento político y militar de la URSS.

El mariscal Ogarkov —sustituido por el también mariscal Sergei Akhromeyev— ha sido considerado siempre como uno de los militares soviéticos de la línea dura, y como se ha dicho fue el encargado de defender la posición soviética en el derribo del Jumbo surcoreano, y, a pesar de tener en contra a la opinión pública internacional, llegó a decir que *si otro avión atravesaba el espacio soviético también sería derribado*. Por ello, observadores políticos occidentales y expertos en temas militares no consideran que la sustitución de Ogarkov deba entenderse como un castigo, sino que hasta parece posible que sea llamado a sustituir al mariscal Ustinov al frente del Ministerio de

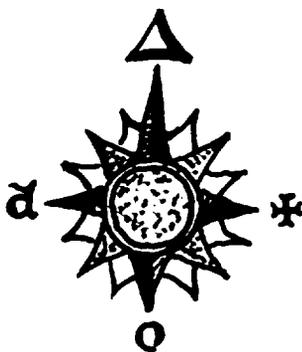


Mariscal Ogarkov:  
¿Algo más que un relevo?

Defensa, ya que se ha llegado a comentar el deseo de este viejo militar —75 años— de abandonar sus tareas al frente de la Defensa nacional soviética para dedicarse exclusivamente a las del partido, del que Dimitri Ustinov es miembro de pleno derecho del Buró Político.

En cualquier caso habrá de esperarse algún tiempo para conocer y valorar el auténtico alcance de estos cambios en la cúpula militar soviética, y de cumplirse la hipótesis mencionada sería factible pensar que se está gestando un cambio sustancial en la dirección política del país. Es evidente que el tema debe ser muy complejo y sería trivial reducirlo a las derivaciones de una decisión militar o política, correcta o incorrecta, según las diferentes apreciaciones; pero el hecho infrecuente de tanto trasiego en la cúpula castrense parece reflejar cierta inestabilidad y lucha de influencias en el seno de las Fuerzas Armadas soviéticas, a la que no sería ajena la reciente elevación del reaparecido Chernienko al rango de generalísimo de los Ejércitos.

J. C. P.





## EL HABITO NO HACE AL MONJE



ESTA historia se refiere a un mecánico que desempeñaba el destino de atención y manejo del chigre de proa a bordo del transporte de guerra *Almirante Lobo*, hombre rústico, pero de porte externo notable y nombre no menos brillante, don Armindo se llamaba.

Los dos habíamos mantenido numerosos e intrascendentes diálogos por ser él natural de Santa Eugenia de Riveira y estar yo ligado a este pequeño pueblo por agradables recuerdos familiares.

Transcurrieron bastantes años y durante una pequeña estancia en Madrid, debido a una comisión de servicio, tuve que ir al aeropuerto de Barajas para recibir a unos cuñados míos que regresaban de Holanda en viaje de turismo.

La espera en el aeropuerto se hizo larga a causa de un retraso imprevisto y pesada —como todas las esperas— por el calor asfixiante que hacía en Madrid, donde el mes de septiembre daba sus últimos coletazos y cerraba un largo y caluroso verano.

Por este motivo tuve ocasión para deambular por las distintas dependencias del aeropuerto, y vivir un poco el variopinto y poco común ambiente que reina allí. En este caminar incierto fui a dar con mi cansado cuerpo a la nave de llegadas internacionales, donde descubrí con gran alegría una butaca vacía en la que recliné mi cansancio, mientras el calor aumentaba de manera alarmante.

Cuando el avión que esperaba estaba a punto de llegar abandoné, no sin pesar, mi querida butaca y me dirigí hacia la puerta por donde debían

salir los pasajeros. De entre los que se encontraban allí realizando los preceptivos trámites aduaneros observé uno procedente del vuelo de Alemania que llamó poderosamente mi atención, ya que unía a su porte distinguido un vestuario correcto, un paraguas perfectamente plegado y una extraordinaria bolsa de mano de viaje, de color rojo, en la que podía leerse: *Bonn Airport shopping center*.

Todo este decorado hacía pensar en un importante ejecutivo, como se dice ahora (y que según la televisión se distinguen, entre otras cosas, por sus calcetines), un diplomático o quizá un actor de cine, pero esta idea de su personalidad se rebelaba dentro de mí, pues desde el primer momento de haberlo visto pensé que le conocía, y aunque soy buen fisonomista, no conseguía dejar de darle vueltas y mi cabeza cavilaba continuamente, pensando quién podría ser.

El personaje cumplió los trámites de aduanas y se encaminó hacia la puerta donde me encontraba yo situado, y que era exactamente la que separaba la zona de aire acondicionado del ambiente normal de Madrid, que tan maltrecho me había dejado; no hizo más que traspasar el umbral y exclamó:

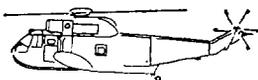
—*¡Ay mi madriña querida, qué calor fai aquí en Madrid, Dior mío!*

En ese momento el velo que ocultaba el misterio de su personalidad se vino abajo repentinamente, me pareció por un instante que estaba en cubierta del *Lobo*, le llamé por su nombre, ¡don Armindo!, giró rápido sobre sí mismo y también él debió retroceder en el tiempo, porque alegre y respetuosamente se cuadró y me dijo: ¡A sus órdenes, mi teniente!

Tomamos una copa juntos y me contó su actual situación, navegaba en una compañía alemana y comenzaba entonces un mes de permiso. Me dijo que añoraba la Marina y que durante la permanencia a su servicio había aprendido mucho y bueno, ahora ya no podía volver, su tiempo máximo de supernumerario se había agotado generosamente; antes de despedirse me dijo algo que me haría luego pensar en muchas ocasiones: Mi teniente, lo hecho hecho está, pero a veces desearía vivir otra vez momentos anteriores para buscar mejor mi vida.

Rústico era, pero como filósofo no tenía precio.

R. E.



# RECORDANDO ANECDOTAS (1961-1984)

## I



las 0800 horas me llamó el oficial de Operaciones para darme instrucciones sobre el ejercicio a realizar durante el vuelo. Se trataba de simular un contacto sonar, clasificarlo como posible submarino y pasar cada minuto la información de demora, distancia, doppler, tendencia, etc., al objeto de que el piloto se adiestrase en el manejo del *plotting*. El helicóptero era un *Pepo*, y en este tipo de aparato los pilotos y sonaristas no se ven, por estar situados en distintos compartimientos. O sea que el sonarista ve las piernas de los pilotos y sus pies sobre los pedales. Los pilotos no ven al sonarista.

El contacto inicial debía comunicarlo a las 0900, y a partir de ese momento la cadencia de la información debía ser a 0901, 0902, 0903... Todo estaba perfectamente claro en el papelito que me habían entregado. A 0900 estábamos sobrevolando una zona ocupada por una tranquila manada de toros bravos, y yo, fiel a las órdenes recibidas, pisé el interruptor del ICS y con toda seriedad informé: *Contacto sonar; demora, 030; distancia, 1.500 yardas*. El piloto tardó unos segundos en contestar, y cuando lo hizo se limitó a decir: *Sonar, no diga tonterías*. Yo me quedé algo *mosqueado*, y no acabé de comprender aquella contestación. A las 0901, y siempre ateniéndome a lo ordenado, volví a insistir: *Demora, 032; distancia, 1.550; cualidad del eco, metálico; doppler bajo. Solicito demora clara u ocupada*. Esta vez la respuesta del piloto fue rápida: *Sonar, ¿está borracho?* Mi indignación llegó al límite y contesté: *Solamente he tomado café y lo que estoy haciendo es cumplir las órdenes que me han dado en Operaciones, y que tengo por escrito delante de mí*. El piloto me pidió esas órdenes y yo se lo pasé. Segundos después me comunicó: *Sonar, yo no sabía nada de esto*. Lo que había ocurrido era que los pilotos habían sido cambiados a última hora, y éstos no estaban enterados del ejercicio a realizar. Es perfectamente comprensible lo que puede pensar un piloto del sonarista que lleva como dotación y que le detecta un submarino sobre tierra, sin calar el sonar y con una manada de toros bravos debajo del helicóptero.

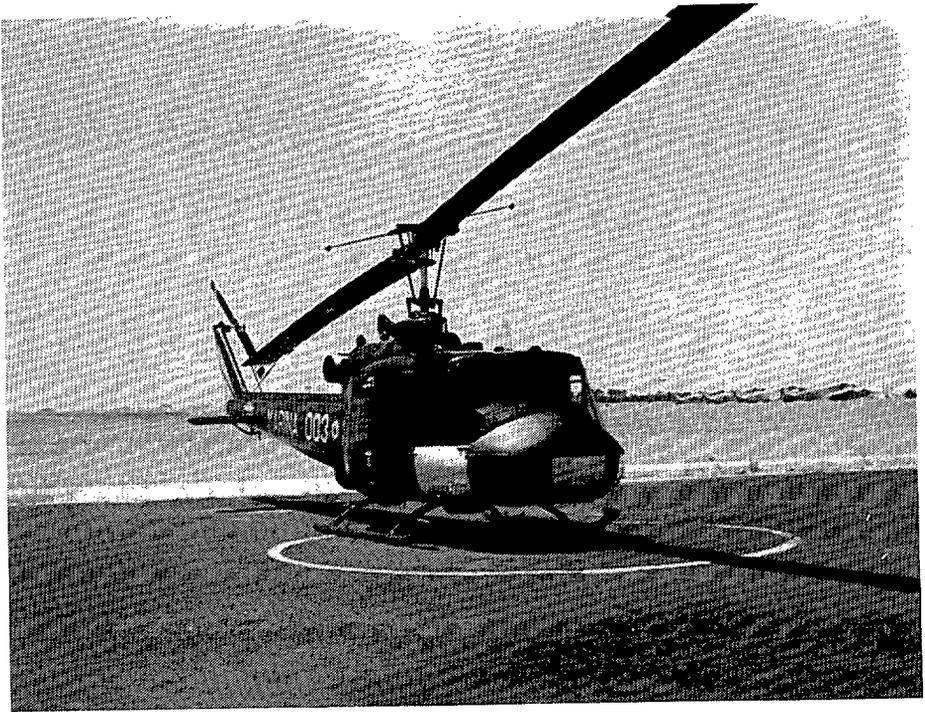
## II

Las maniobras de rescate con la grúa (*hoist*) es uno de los ejercicios que se practican más asiduamente. En cierta ocasión nos encontrábamos realizando uno de estos adiestramientos. Un sonarista arriaba al otro, luego lo izaba, dirigía al piloto *a la voz* para que efectuase los movimientos y correcciones necesarios. Después se repetía el ejercicio intercambiando los puestos. Yo me encontraba de operador de *hoist* y a mi compañero le tocaba ser arriado e izado. Dirigí el helicóptero *a la voz* sobre el punto ya establecido de antemano y lo arrié sin ninguna novedad. Hicimos un tráfico y volvimos a recogerlo. Cuando estábamos en su vertical, arrié el gancho del *hoist* con la eslinga conectada. Se la colocó bajo los brazos, como está mandado, y con su dedo pulgar hacia arriba, me indicó que estaba listo para ser izado. La maniobra era correcta. Todo iba bien; era pura rutina para nosotros. De pronto... ocurrió el percance: A mi compañero, colgado en el aire y a la vista de todos los curiosos que interesadamente contemplaban el ejercicio, se le cayeron los pantalones, que le quedaron *estibados* sobre los pies gracias a que los cruzó con rapidez. Esto ocurría hace bastantes años y no existían tantos *braslip*, *slip*, *braguitas*, etc. Mi compañero llevaba unos calzoncillos de *pata*, hasta cerca de las rodillas y su anatomía no era la de un *míster Universo* precisamente. Esto explica el jolgorio de los mirones y los apuros de mi buen amigo. Creo que nunca se le habrán hecho tan largos unos instantes, como los que tardó en llegar hasta la puerta del helicóptero y verse dentro. Después me costó mucho trabajo convencerle de que el *hoist* sólo tiene una velocidad y yo no podía efectuar el izado con más rapidez.

## III

Se dice que la obediencia es ciega, y eso estará muy bien, pero también se dice que la obediencia será inteligente, y eso está mejor.

Nos encontrábamos haciendo un ejercicio antisubmarino en aguas de Cartagena, con dos *Pepos*, y mi helicóptero se encontraba sobre el patio del Cuartel de Instrucción, debido a algún *ligero* error del controlador de turno. Yo observaba las evoluciones de los *quintos*, haciendo sus prácticas de instrucción militar, cuando recibí la orden a través de los auriculares: *Sonar, arría domo*. Mi reacción fue rápida: *Piloto, entiendo que arríe el domo*. El comandante piloto, todo sobresaltado, me contestó: *¡No, por Dios!* No arrié el domo y seguí contemplando a los *quintos*, que, ajenos a que por poco les sacudimos un *domazo*, continuaban con sus ejercicios. La explicación era sencilla: La orden la había dado el piloto del otro helicóptero a su sonarista, pero la transmitió por VHF en lugar de hacerlo por el circuito de ICS.



## IV

Recuerdo una ocasión, ya en tiempos más cercanos. Nos encontrábamos dos helicópteros de la quinta escuadrilla efectuando unos ejercicios cuando escuchamos a través de los auriculares: H-3 de H-2: *¡Voy en emergencia! ¡Sígueme!* Es de suponer la tensión, el nerviosismo y todo lo que se puede sentir en un momento así. Yo volaba en el asiento derecho de sonaristas, por ser más antiguo que mi compañero. Este se puso en pie y comenzó a mirar hacia el exterior, buscando al otro helicóptero. Pasé el interruptor piloto-sonar a sonar y le dije: *Siéntate*. El me contestó: *¡Estoy mirando a ver si lo veo! ¡Pobre 2! Yo le dije: ¡Siéntate! ¡El 2 somos nosotros!* Se quedó muy serio. Se sentó. Se sujetó los atalajes y ya no habló hasta que, gracias a Dios, tomamos tierra en el helipuerto de Santa Ana. La emergencia era real, pero estábamos cerca del helipuerto.

## V

Una mañana, dos helicópteros salimos del helipuerto de Rota. Cada uno llevaba a bordo la dotación normal y también un marinero. El ejercicio



Un helicóptero se dirige a tomar tierra en las proximidades del lugar del desembarco.

a realizar consistía en que cada helicóptero arriaría con la grúa de rescate al marinero, provisto de un espejo de señales, en algún punto de una de las zonas cercanas al helipuerto. Posteriormente cada helicóptero iría a la búsqueda del marinero arriado por el otro helicóptero, para tratar de localizar las señales que éste haría con el espejo. La primera parte del ejercicio se realizó a satisfacción. La dificultad surgió cuando mi helicóptero, después de un buen rato de búsqueda, no era capaz de localizar a nuestro *objetivo*. Finalmente, detectamos los destellos del espejo, pero desde lo alto de un árbol. Nos acercamos y el ruido del motor ahuyentó a un grupo de toros que pastaban por las cercanías. El marinero bajó del árbol y lo recogimos. El pobre había pasado un buen susto, cuando al rato de haberlo dejado allí vio acercarse a los *miuras*, y a falta de otro recurso, se encaramó como pudo a aquel árbol.

## VI

Un día, estando destinado en la tercera escuadrilla, salimos con un helicóptero para trasladar a un grupo de jefes y oficiales a bordo de un transporte. La idea era bajarlos uno a uno con la grúa de rescate. Llegamos a la popa del buque, y el piloto, en una verdadera demostración de pericia, efectuó vuelo estacionario prácticamente sobre la toldilla. Era tan insignificante la altura, que los jefes y oficiales comenzaron a saltar directamente

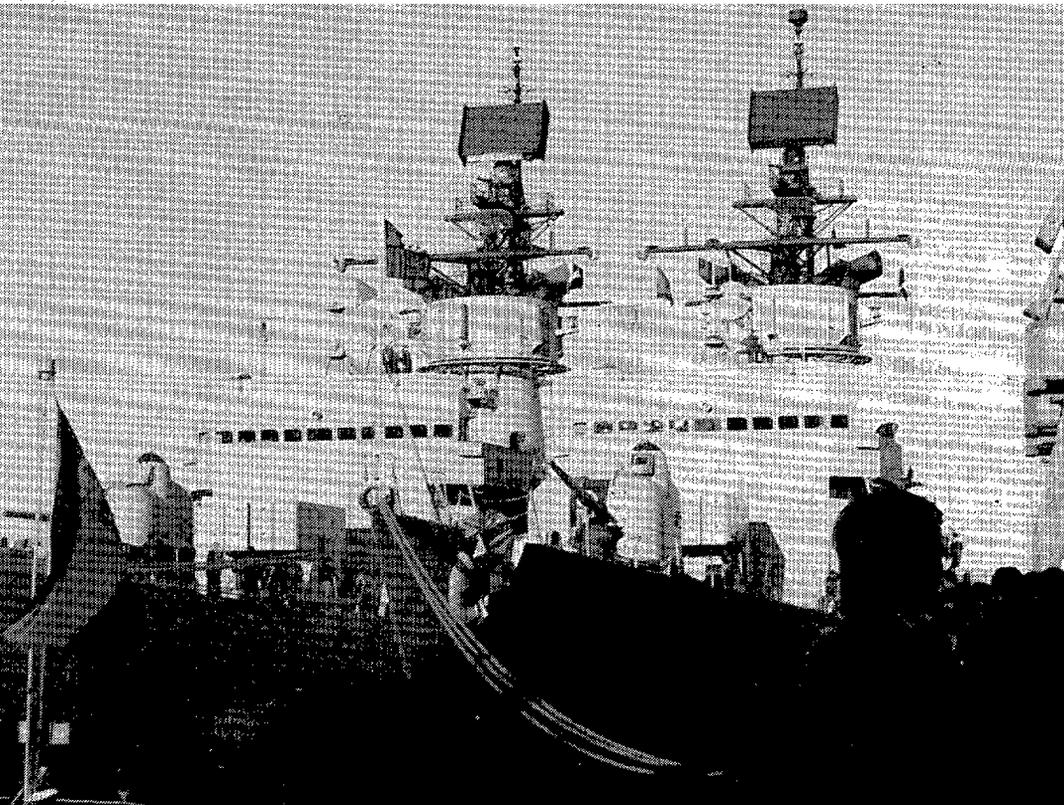
desde el helicóptero a la cubierta. Cuando saltó el último (un capitán de corbeta), se volvió con rapidez y me hizo señas de que se había dejado la gorra. Yo me encontraba sentado junto a la puerta; la cogí y entonces cometí un error: alargué el brazo con la gorra en la mano. El capitán de corbeta, desde la cubierta del navío, alargó a la vez su brazo y... cogió la gorra. Automáticamente sentimos los dos un *calambrazo* y la gorra salió despedida como un cohete y se fue al agua. ¿Explicación? Muy sencilla: La tan llevada y traída corriente estática descargó a través de mí, de la gorra y del capitán de corbeta.

## VII

En cierta ocasión volvíamos al helipuerto con un helicóptero de la segunda escuadrilla, después de haber efectuado nuestro vuelo de adiestramiento. Yo, desde mi asiento, veía las piernas y pies de los pilotos. El vuelo era muy cómodo, el helicóptero volaba como una seda y el tiempo era magnífico. De pronto el aparato se *encabritó*, dio como una especie de salto y se *desplomó* de golpe unos cuantos metros. El comandante piloto recomendó al copiloto: *¡Lleva cuidado, hombre!* El copiloto respondió: *¿No lo llevas tú?* Automáticamente vi cuatro pies que como rayos fueron en busca de cuatro pedales. El *Pepo* había estado volando solito como un *jabato*.

Eduardo RUIZ MAÑOGIL  
Brigada Sonarista





*Vigilantes de la soberanía nacional.* Autor: Valentín Cabal Arias.

# OPINIONES - OPINIONES - OPINIONES

*Artículo de referencia.*—EL DESARROLLO DE LA PROPULSION NUCLEAR NAVAL. Publicado en la REVISTA GENERAL DE MARINA número 207, julio 1984.

*Autor.*—Don Francisco Pascual Martínez, Capitán de Navío Ingeniero de Armas Navales, retirado.

*Opinante.*—Don Francisco Javier Argos Rodríguez, Capitán de Corbeta.

## Opinión:

Quiero hacer algunas puntualizaciones al artículo de la referencia, que en mi opinión podrían clarificar ciertas ideas y conclusiones.

Los primeros estudios sobre un reactor nuclear de submarino se iniciaron en el Laboratorio Nacional de Argonne (EE. UU.) a finales del año 1948, y el 30 de marzo de 1953 se arrancaba el reactor nuclear prototipo SW1, instalado en Arco (Idaho). Así pues, la investigación y desarrollo del primer prototipo en tierra se inició a los seis años de la experiencia de la pila de Fermi (1942) y se consumó en menos de seis años. En el año 1960, los Estados Unidos ya disponían de ocho submarinos nucleares en la mar y trece más en construcción.

Así como en el caso del submarino la propulsión nuclear, dado su carácter *anaerobio*, significó una gran revolución al convertirlo en un verdadero *submarino*, para los buques de superficie las cosas no estaban tan claras.

Al hablar de la propulsión nuclear de buques de guerra de superficie siempre se apostilla que *es muy cara o no es económica*. Indudablemente, los costes siempre se tienen en cuenta, pero no se puede generalizar, y de acuerdo con las misiones del buque sometido a estudio habrá que ponderar las ventajas y los inconvenientes. Además, en los tiempos que vivimos, los costes de los buques están influenciados notablemente por el coste de las armas y la electrónica incorporada.

Las ventajas de los buques de guerra de superficie propulsados sólo por reactores nucleares son claras:

— *Eliminación del abastecimiento de petróleo:* No es necesario enviar un petrolero, lo que en caso de guerra puede llegar a ser imposible y hacer fracasar las misiones de un buque de propulsión convencional, disminuye los costes de sostenimiento y, sobre todo, elimina una maniobra de aprovisionamiento, con todos los riesgos que ello implica para los dos buques en tiempo de guerra.

— *Eliminación de tanques de combustible:* Significa un aumento de la capacidad del buque para incorporar nuevas armas, equipos electrónicos, o

para almacenar más víveres, respetos, municiones. En el caso de los portaviones se puede disponer de un cargo mayor de combustible de la aviación embarcada, lo que aumenta su capacidad operativa.

— *Autonomía*: La debida al combustible es prácticamente ilimitada (8-15 años), sólo estará limitada por el mantenimiento del buque o por su capacidad de víveres, municiones o respetos.

— *Potencia eléctrica instalada*: Al disponer de combustible nuclear para varios años puede incrementarse, sin que signifique una reducción apreciable de la autonomía.

— *Velocidad máxima sostenida*: El buque puede mantener su máxima velocidad durante todo el tiempo que sea necesario para operaciones que lo requieran. No hay duda que acortará la duración del combustible, pero es un factor a considerar para acciones en que puede interesar la máxima rapidez de intervención.

— *Defensa NBQ*: La eliminación de chimeneas o conductos de aspiración de aire de calderas, motores de combustión interna o turbinas de gas elimina la contaminación interna de las máquinas y, por tanto, disminuye el riesgo de contaminación del personal ante un ataque NBQ.

— *Eliminación de cupos de petróleo en tiempo de paz*: Los problemas generados en el abastecimiento mundial de petróleo llevan a todas las naciones por el camino impuesto del ahorro energético, que a su vez se puede traducir en cupos de petróleo. Los buques de propulsión nuclear podrían estar en la mar todo su tiempo de operatividad, por lo que sus dotaciones estarían perfectamente adiestradas.

— *Mayor fiabilidad del equipo propulsor*: Las especificaciones de construcción de los reactores nucleares son más elevadas que las de los sistemas de generación de energía convencionales. Estas especificaciones, que podrían ser obtenibles en cualquier sistema de propulsión y que encarecen la construcción, son impuestas por la seguridad nuclear.

El problema que plantean los costes parece más bien un problema de mentalización en el campo de la propulsión. El armamento y la electrónica han evolucionado de tal forma que su precio es varias veces el de los equipos correspondientes en uso hace unos años. También es indudable que sus prestaciones son mucho mayores, pero no se renuncia a sus ventajas porque sean más caros. Habría que hacer la estimación de si con la propulsión pasa lo mismo. Esto no quiere decir que haya que imponer siempre el sistema más ventajoso a pesar de su precio, pero sí que hay que analizar en profundidad el coste de las ventajas operativas.

De hecho se han construido y se seguirán construyendo buques de guerra de superficie de propulsión nuclear. En la actualidad parece que su aplicación está limitada a buques mayores, como portaviones y cruceros.

## BUQUES DE GUERRA DE SUPERFICIE DE PROPULSION NUCLEAR

	Portaviones	Cruceros
EE. UU.	1 <i>Enterprise</i> 3 <i>Nimitz</i> +1 en construcción	1 <i>Long Beach</i> 1 <i>Bainbridge</i> 1 <i>Truxtun</i> 2 <i>California</i> 4 <i>Virginia</i>
URSS	1 en construcción	2 <i>Kirov</i> +1 en construcción
Francia	2 en proyecto	

En buques menores, en principio no parece que sea atractivo el *todo propulsión nuclear*, pero el futuro puede depararnos muchas sorpresas. El uso actual de propulsiones combinadas puede extenderse a la propulsión nuclear, o bien utilizar un método muy antiguo: el sobrecalentamiento del vapor por medios convencionales. Parece que el crucero *Kirov* navega a velocidades de crucero con propulsión nuclear y a toda fuerza con calderas. Esto se ha deducido porque a alta velocidad echa humo por sus chimeneas y su explicación más lógica es que dispone de calderas de sobrecalentamiento del vapor. Es el mismo método de uso de vapor sobrecalentado en nuestros viejos *Lepanto* y *Churruca*, que usan calderas de hogares separados, un hogar para generar vapor y otro para sobrecalentarlo.

Dentro de la solución de propulsión combinada no parece descabellado el que dentro de no muchos años veamos navegar buques *Conag* o *Conog*, es decir, propulsión nuclear para navegación de crucero y turbina de gas para toda fuerza, el tiempo lo dirá.

En lo que se refiere a buques mercantes sólo me resta hacer la salvedad de que la experiencia del *Savannah* fue más bien una demostración norteamericana de su capacidad, es decir, una exposición flotante, y que el *Otto Hahn* tuvo como función adquirir la tecnología de la propulsión nuclear, ya que no podía hacerse de otra forma. Ninguno de los dos buques fue proyectado para un comercio rentable, por lo que, cumplidos sus objetivos, fueron puestos fuera de servicio.

### Conclusión.

Se construyen y se seguirán construyendo buques de guerra de superficie de propulsión nuclear. Las aplicaciones actuales parece que están limitadas a buques mayores, portaviones y cruceros, lo cual, sin duda, estará basado en profundos estudios de coste-eficacia. En el futuro no sería descabellado pensar que este tipo de estudios concluyan con la construcción de buques de guerra de propulsión combinada tipo *Conag* o *Conog*.

## BIBLIOGRAFIA

- Réacteurs Nucléaires a eau pressurisée.* J. de Ladonchamps & J. J. Verdeau. Colección del ENSTA. Editorial Masson. París, 1972.
- Nuclear Warships and the Navy's Future.* Admiral H. G. Rickover U. S. Navy. *U. S. Naval Institute Proceedings.* Enero 1975.
- Panorama de la Defensa.* «*Revista Internacional de Defensa*», número 4/1984.
- Jane's Fighting Ships.*
- Jane's Defence Weekly.* 11 agosto 84.



Acogiéndome a la Sección de Opiniones de la REVISTA GENERAL DE MARINA, que se menciona en el número del mes de junio de este año (tomo 206), me permito hacer una sugerencia o idea, según se mire, deseando no pase al *archivo* y quede en el olvido.

Se trata simplemente que con alguna frecuencia leo en las REVISTAS la celebración o conmemoración de las bodas de plata de tal promoción, como la titulada *XXX Aniversario de la Brigada Graíño*, publicada en el mes de julio pasado.

Todo esto me parece admirable y emotivo, pues me imagino que, después de veinticinco o treinta años que salió la X promoción de la Escuela Naval, tiene que ser de una gran alegría y felicidad el volver a encontrarse en un día señalado todos los compañeros y amigos que pasaron cinco años juntos, con sus largos y penosos estudios, régimen severo de escuela, sinsabores y alegrías que ya quedan atrás, y que eso mismo les unirá aún más en la vida militar hasta la fecha de su retiro o pase a la reserva.

Y no digamos al ir acompañados de sus respectivas esposas, hace más feliz ese reencuentro en el día que se celebra.

¡Cuánto daría por encontrarme en esas circunstancias! Y lo digo, señor director, no porque envidie esos actos, ni mucho menos, sino porque me hubiese gustado volver a encontrarme con tantos compañeros que estuvimos, aunque menos tiempo, juntos en la Escuela de Suboficiales en el año 1946, aunque muchos de ellos ya no están entre nosotros, desgraciadamente, como pasará en las promociones de la Escuela Naval, y actualmente nos encontramos en situación de *retiro* todos aquellos que fuimos a San Fernando en el citado año para efectuar un curso de capacitación de todas las especialidades. Eso ya no tiene arreglo, pues lo bonito hubiera sido reunirnos en la Escuela de Suboficiales de la Armada cuando estábamos en la situación de *actividad*.

Pero sí lo tiene para los que salieron sargentos y al cumplir los veinticinco años se volvieron a reunir en un acto parecido al que me refiero al principio.

¿Por qué no se hace así?

Siempre se está a tiempo de hacer las cosas mejor, y eso significaría un gran estímulo y serviría para unir más los lazos de compañerismo.

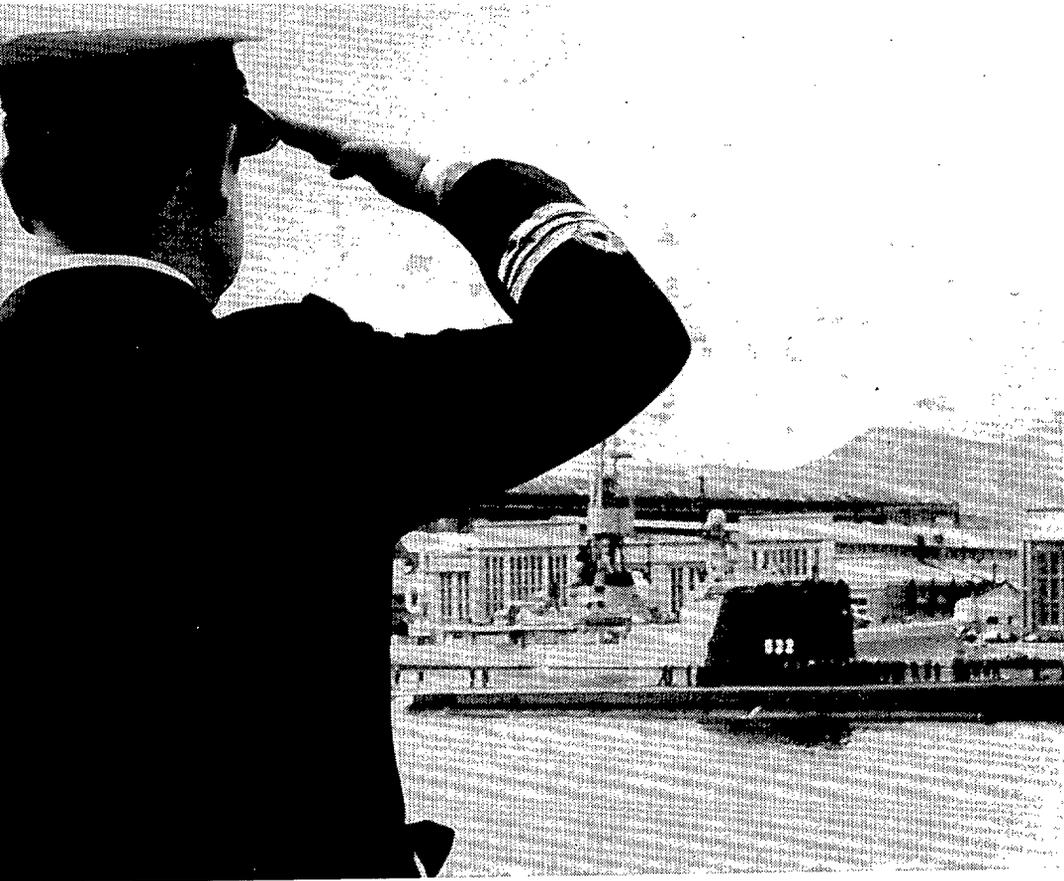
Señor director, como digo anteriormente, es una sugerencia que hago humildemente, y con todos mis buenos deseos de que algún día se llevase a cabo.

Yo creo que esta idea mía sería recibida con satisfacción y alegría por todos los componentes del Cuerpo de Suboficiales que estén próximos a cumplir también sus bodas de plata.

Perdone las molestias que le pueda ocasionar y mi agradecimiento si son aceptables mis opiniones.

Rafael GARCIA LINARES





«Adiós, 32». Autor: Carlos Salváns Blanc.

# MIŞELANEA



## 21.453.—La pobreza de unos héroes.

La pobreza a la que quedó sometida la Marina española durante la guerra de la Independencia ha quedado documentada en los recuerdos de muchos de sus integrantes en la excelente obra de Cesáreo Fernández Duro *Armada Española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, y, con mayor angustia, pues la carencia de recursos laceraba a quienes las escribían, en las presentaciones de ilustres jefes y oficiales —algunos héroes de Trafalgar—, reclamando al indiferente Fernando VII y a sus ministros algún auxilio con que subsistir con el decoro que correspondía al Cuerpo.

Parece interesante rescatar, al respecto, algunos párrafos de las *Memorias* del general argentino Tomás de Iriarte, quien se graduó en la Real Academia de Segovia y sirvió como oficial de artillería en la lucha contra Napoleón, antes de poner su espada al servicio de la emancipación de las Provincias Unidas del Río de la Plata.

Una serie de circunstancias fortuitas impidieron al capitán criollo, graduado de teniente coronel pese a su corta edad —contaba por entonces sólo veinte años—, embarcarse en la expedición de Morillo, de la que se decía que iba rumbo al Plata cuando en realidad se dirigía a la Costa Firme, por lo que debió permanecer en Cádiz a la espera de una ocasión para cruzar el océano rumbo a América. Se le dio destino como capitán del *detalle* de la Maestranza, en San Fernando, cuyas características y vecindario rememoró en el segundo tomo de sus *Memorias* (que llegaron a doce volúmenes, editados en Buenos Aires a partir de 1944): *La isla es una población militar; más o menos todas las familias pertenecen a la Marina y dependen de su*

*sueldo; éste se les pagaba muy mal y todo ofrecía el aspecto triste de la escasez y hasta de la miseria. Los jefes y oficiales de Marina largo tiempo desembarcados recibían dos o tres pagas en el discurso de un año, y en aquella época alcanzaban sesenta meses de sus haberes; el estado de aquel pueblo era muy parecido al de Cartagena en 1812, cuando pasé por allí para dirigirme al ejército de Cataluña. Los efectos de la indigencia eran visibles, y he visto más de un capitán de navío y brigadieres meter la mano por una reja para pedir una limosna; aquellos veteranos excitaban la compasión. Sucios, rotos y macilentos, daban un testimonio muy práctico de la extinción de la Armada Española.*

*Debajo del balcón de mi casa había una pulpería (tienda de montañés) a donde concurrían diariamente al oscurecer seis u ocho de aquellos infelices, acompañados de sus hijitos, a comprar un poco de pescado frito, que probablemente era todo su alimento. En fin, bastará decir para formar una idea de la miseria que reinaba en aquel departamento de Marina que un teniente de navío murió de hambre, y que el jefe de la escuadra, Mac Donald, entró en el hospital general pretextando enfermedad, con el objeto de que se le suministrase gratis el alimento, por no correr la misma suerte de aquél.*

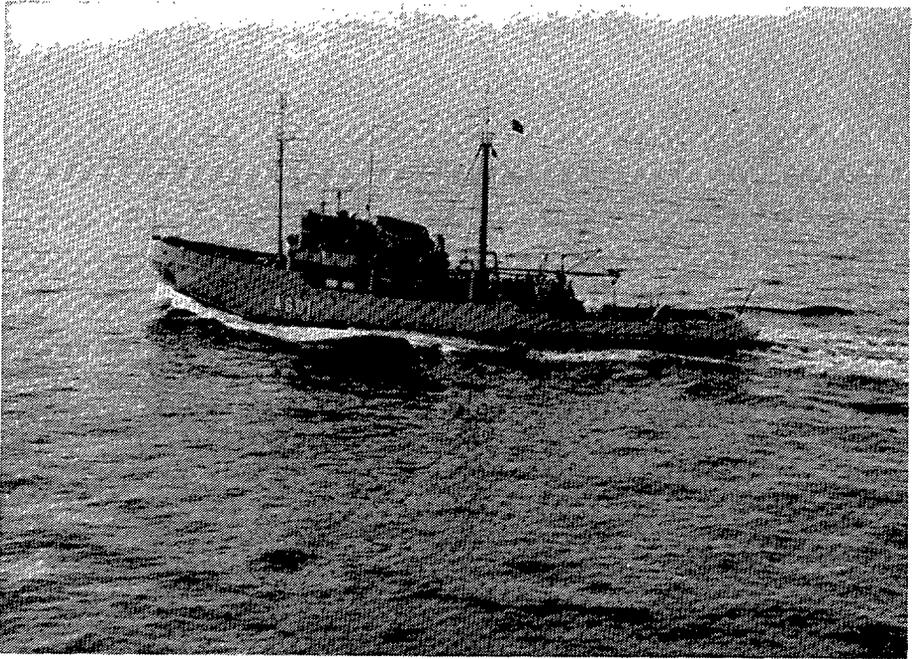
M. A. D. M.

#### 21.454.—Huella profunda.

El comandante del AS-01, *Poseidón*, nos envía esta noble y ejemplar carta, que con mucho gusto publicamos.

Muy respetado oficial mío:

Sabemos que la vida es un continuo transcurrir de hechos y experiencias y que la formación de todo hombre está vinculada a todas ellas. Yo, como un hombre más de este mundo, me he forjado al molde de este caminar por la vida. A lo largo de ella me han acaecido multitud de hechos y circunstancias que me han hecho meditar. Pero una de ellas fue esta que me sucedió la semana pasada, al regresar a casa de la Universidad, y ver, encima de mi escritorio, un giro postal, cuyo remitente era el oficial de cuenta y razón del AS-01, *Poseidón*. Después de leerlo y contemplarlo admirablemente, intenté comprender el motivo, a la vez de que me iba dando cuenta del elevado grado de honradez y honestidad que reside en el *Poseidón*, de tal manera que me hizo sentirme orgulloso y satisfecho de haber realizado mi servicio militar a bordo de este buque; de sentirme parte de él; de ver que no eres olvidado; de haber sido un miembro más de este barco indudablemente ejemplar, cuyo miembro reinante es la competencia, honradez y honestidad. Y es que detalles así no se ven en todos los lugares, ni todos los días.



No digo esto por el importe, ni cantidad de dinero, sino por la innegable muestra de sinceridad y afecto, por lo que no podía esperar más en escribirle estas líneas como muestra de mi gratitud.

Hechos como éste acostumbran a dejar profunda huella en el recuerdo de los hombres.

Asimismo, cualquier ayuda, factible por mi parte, que pueda proporcionarles, no tienen más que pedirlo.

A las órdenes de usted

Vicente FONT POTRONY

**21.455.—Hace 106 años.**

Cumple nuestra REVISTA su primer aniversario en este año de 1878. Comienza su primer cuaderno, de enero, con un artículo del teniente coronel de Artillería de la Armada don Miguel Bellón Arcos, *Las materias explosivas en su aplicación al servicio de torpedos*, que continúa en sucesivos cuadernos; prosigue con una biografía del vicealmirante don Manuel de Quesada y Bardalunga, de la que es autor E. A. Pavía; *Consideraciones sobre los huracanes*, del capitán de fragata don Francisco Carrasco y Guisasa; *Guerra marítima. Examen del principio que consagra la inviolabilidad de los buques mercantes*, su autor es el teniente de navío de segunda clase

don Salvador Poggio, que también continúa en otros cuadernos. Siguen otros varios trabajos, algunos traducidos de publicaciones extranjeras, tales como *La resistencia de los buques* y *El goniógrafo de dos espejos*, ambos de la *Revue Maritime*; *Termómetrografo para las profundidades del mar*, del teniente de navío don Francisco Chacón y Pery, describe aquí un *termómetro para profundidad de la mar*, adquirido por el Gabinete Meteorológico de la Escuela Naval, para la instrucción de los aspirantes, *instrumento, aunque ya presentado hace algún tiempo al mundo científico, es lo suficientemente moderno para que muchos no hayan tenido aún ocasión de conocerlo*; otro, *Señales en tiempo de niebla*, del capitán de fragata don Vicente Carlos Roca. En la sección de *Noticias Varias* encontramos algunas muy interesantes, así *El teléfono y la inmortalidad de la palabra*, del teniente de navío don Francisco Chacón y Pery, nos da noticia aquí de este *interesantísimo instrumento, llamado á estrechar más íntimamente las relaciones entre los hombres esparcidos por toda la tierra, y objeto hoy día de la atención de todo el mundo*, tal es su importancia, dice, que los alemanes han inventado, para él, un nombre, *Fernsprecher: el que habla á distancia*; continúa con una nota en la que se comunica a los lectores de este cuaderno que, durante su impresión, *se han hecho experiencias entre Madrid y Alcázar de San Juan*, así como también en Barcelona. Otro trabajo, *Aplicación del vapor y del agua al manejo de las piezas de grueso calibre*, traducido de la *Revue d'Artillerie*, nos da una descripción del afuste de un cañón de 38 toneladas (calibre 13 pul., 5 = 317 mm., 5), dispuesto para su manejo a brazo y después da a conocer las disposiciones adoptadas para la aplicación del vapor y del agua.

En los siguientes cuadernos, hasta finalizar el año, encontramos también artículos muy interesantes, entre ellos la continuación de la *Memoria de la Exposición de Filadelfia el año 1876*, primer trabajo con cuya publicación se inauguró la revista, en septiembre de 1877; un *Estudio sobre torpedos fijos*, por el capitán de fragata don Segismundo Bermejo; otro *Sobre los huracanes*, continuación del ya publicado del capitán de fragata don Francisco Carrasco; *Una modificación de la aguja náutica*, de don José Gómez Imaz, en el que nos da a conocer las reformas y experiencias hechas hasta la fecha; unas *Consideraciones sobre defensas submarinas y de costas*, de don J. Togores; *La mejor clase de tiro en la guerra naval*, trabajo traducido del ruso y publicado en la *Revue maritime et coloniale*; otro sobre la Marina mercante española, con *Estados de los buques de vela y vapor (de más de cincuenta toneladas) que la constituían en 31 de diciembre de 1876*; una *Memoria sobre las mareas de la costa Sur de la isla de Mindanao en las Filipinas*, del capitán de fragata don Fabián Montojo.

En *Noticias Varias*, que aparecen en todos los cuadernos, encontramos algunas de gran interés, tales como: *Máquina multi-cilindros de William H. Billing*, traducida de la revista *Engineer*; *La lancha-torpedo Herreshoff*, de

la *Revue Maritime*; *La escuadra inglesa del Mediterráneo*, composición de la misma y otros datos interesantes, dados por el *Moniteur de la Flotte*; *Marina de guerra de los Estados Unidos*, su composición y estado actual, según el periódico londinense *Broad Arrow*. Un proyecto de reforma en la conducción de proyectiles de la fragata «Sagunto», su autor, el teniente de navío don Joaquín Barriere Pérez.

Contaban también estos cuadernos con una sección bibliográfica, con reseñas y comentarios de obras españolas y extranjeras de interés para la Armada. Da también noticia de la aparición del *Boletín de Medicina Naval*, del que era director el subinspector de segunda clase de Sanidad de la Armada don José de Erostarbe, que comenzó a publicarse en el departamento de Cádiz, como *periódico oficial del Cuerpo de Sanidad de la Armada*.

Noticias sobre movimiento de personal, gran número de láminas y cuadros y un índice general alfabético por materias acompañan los cuadernos de la REVISTA.

J. F. G.

21.456.—Insignia.



Cuando el capitán francés Charles de Savoisy ofrece obediencia al capitán castellano Pero Niño, para operar con él contra Inglaterra, le dijo que *seguiría su farón*: *Que el mandase encender farónen su galera, a costumbre de Capitán de Mar, e que él le seguiría, así como las otras galeras (suvas)*.

La palabra farón se empleaba igualmente para designar los faros. Así se decía hablando del famoso de La Coruña. Así se sigue llamando en Tolón el monte dominante donde en la antigüedad lucía uno, en cuyas alturas se cubrió de gloria Gravina en 1793...

C. M.-V.

21.457.—Cornetas.



Los países bálticos usaron tradicionalmente su bandera de guerra en forma corneta. Suecia, Noruega, Finlandia y Dinamarca largaron así sus colores en los buques de guerra o del Estado y los siguen largando.

Antes de la última guerra mundial, Estonia también participaba en esta costumbre naval. En la actualidad igualmente la usan Polonia, Islandia y las Faroe.

Pero es curioso señalar que la Marina de guerra de la República Federal Alemana ha adoptado por primera vez en la ya cumplida historia de la Marina de guerra alemana este dispositivo, tradicional en los países bálticos, para las unidades combatientes de su Armada, mientras que, paradójicamente, sus hermanos de la República Democrática, bálticos cien por cien, mantienen la bandera cuadra. Al revés te lo digo...

R. G. E.

21.458.—Jubia.



Por mil setecientos ochenta y tantos, cuando está aceptada la conveniencia del forrado de cobre para los buques, comienza la construcción de la pomposamente llamada Real Cobretería del Puente de Jubia. Su instalación se encomendó al director del Gabinete de Historia Natural, don Eugenio Izquierdo, a cuyas órdenes funcio-

naban varios técnicos ingleses. La realidad no respondió al propósito animador, si bien allí se fabricaron fusiles durante la guerra de la Independencia, así como moneda hasta 1868.

A. L.

21.459.—Boda.



En la villa de la Real Isla de León en veinte y cuatro de junio de mil setecientos ochenta y ocho: Yo D. Pedro Juan Cervera, Arcediano titular de Medina, Digni-

dad de la Santa Iglesia Catedral de Cádiz, por comisión del Sr. Doctor D. Domingo de Villanueva y Larraondo, Teniente Vicario General de los Reales Ejércitos: dispensado por S. Santidad el impedimento de cognación espiritual, procedente del Sacramento de Confirmación, no habiendo resultado impedimento alguno, leídas las tres amonestaciones que previene el Santo Concilio de Trento. Desposé a Don Vicente Tofiño, natural de Cádiz, Brigadier de la Real Armada, hijo legítimo de D. Diego Tofiño y de doña Juana Vandevale, y en su nombre y con su poder otorgado en Cádiz ante D. Antonio de la Torre, Notario



*Apostólico a D. José de Santiago Rotalde, vecino y del Comercio de dicho Cádiz: con doña Gertrudis Mola y Esteller, natural del expresado Cádiz, viuda de D. Tomás Ortiz Canela, Capitán Graduado de Infantería. Fueron testigos: D. Joaquín Fidalgo, D. Francisco Javier Gener y D. Felipe Barona. Y para que conste lo escribí y firmé en dicho día ut supra. Se celebró el matrimonio en dicho día a las ocho y media de la tarde.*

*Firmado: Pedro Juan Cervera.*

J. A. C.

**21.460.—Identificación.**



En relación con la miscelánea número 21.400, *Viejas fotos*, publicada en el número de la REVISTA correspondiente al mes de mayo último. mi mujer ha identificado a su tío, don Fernando Pérez Ojeda, que es el primero que se halla sentado a la izquierda de la fotografía.

J. M.<sup>a</sup> B.

**21.461.—¡Niño!**



También en *Las Siete Partidas* de Alfonso X se encuentran reglas de urbanidad destinadas a príncipes e infantes,

*para ser apuestos e limpios:*

*Les deben facer comer, non metiendo en la boca otro bocado, fasta que el primero hobiesen comido... e non les deben consentir que tomen el bocado con todos los cinco dedos de la mano, por que non los fagan grandes. E otrosí que non coman feamente con toda la boca, más que con la una parte: ca mostrarse iban en ello por glotonnes, que es manera de bestias, más que de homes.*

A. L.

**21.462.—Flotantes.**



Con este nombre son bien conocidas las baterías flotantes empleadas contra la plaza de Gibraltar, barcos transformados en realidad, según el proyecto de monsieur D'Arçon.

Pero a lo largo de los tiempos hubo otros proyectos: En 1812 se propuso a la Regencia, por parte de dos antiguos artilleros de Marina, López y Escasi, una batería flotante, para la que se aprovecharía una fragata vieja, forrada de plancha de hoja de lata o de cobre, con también un forro de cuero para sobre él colocar lingotes de hierro de los usados como lastre, colocados de canto. La cubierta habría de defenderse del mismo modo. Con este blindaje no haría efecto la *bala roja*, que fue la causa del fracaso de las de Gibraltar. La tal batería se armaría con 10 piezas de artillería de a 24, consiguiéndose por su poco número que la fragata conservase la debida flotabilidad.

Esta batería flotante debería ser acercada a las de tierra, establecidas por los franceses en la península de Matagorda. Se esperaba el mayor éxito. No obstante, una junta de jefes de Marina rechazó el proyecto y siguieron batiéndose con los franceses las lanchas cañoneras y el castillo de Puntales.

C. M.-V.

**21.463.—Comentarió.**



Sabido es que la Segunda República, proclamada el 14 de abril de 1931, sustituyó la bandera nacional, roja y gualda, que desde el 13 de octubre de 1843 era la oficial, la nacional, por la tricolor: roja, amarilla y morada. Esto, que originó protestas, hizo que el diario madrileño *El Sol*, en su número de 6 de febrero de 1932, publicara el que hizo el ilustre republicano don Miguel de Unamuno, veamos:

... Se me queja usted, señora, de que le prohíben ostentar la bandera monárquica, llamando usted así a la roja y amarilla. Pero ésta no es ni ha sido bandera monárquica. La bandera roja y gualda era la bandera española... Y ni siquiera de la Casa de Borbón, pues ésta —biceleste y blanca (sic)— es la que pasó a ser de la República Argentina. La roja y gualda era la bandera española... Y lo era para todos los españoles, monárquicos y republicanos...

Recordemos el historial político del ilustre catedrático de Salamanca y nos ahorraremos comentarios.

J. F. G.

**21.464.—Partida de defunción.**



En 22 de noviembre de mil ochocientos sesenta y cinco falleció en la Bahía de Valparaíso (Chile) el Excelentísimo Señor General de esta Escuadra Don José Manuel Pareja y Septién hijo de D. Antonio; natural de la Ciudad de Lima (Perú) y residente en España de edad de cincuenta y cuatro años:

el que se suicidó con un tiro de revólver en la cabeza como a las seis de la tarde del expresado día. No testó, ni recibió Sacramento alguno y se le dio sepultura a su cadáver en las aguas del mar Pacífico a las ocho y media de la noche del día siguiente al de su fallecimiento. Y yo para que conste lo firmo en la expresada Bahía a bordo de la Fragata "Villa de Madrid". Diciembre 1 de, 1865.

Firmado: Federico Pérez Feijoo.

J. A. C.

**21.465.—Viejas fotos.**



Con motivo de la entrega de la bandera, 15 de junio de 1937, y posterior jura de la misma por la tropa del batallón de Infantería de Marina, creado en febrero del mismo año, para las Fuerzas del Bloqueo del Mediterráneo, en Palma de Mallorca, se obtuvo esta fotografía, en la que aparecen el contralmirante don Francisco Bastarreche Díez de Bulnes, jefe de dichas Fuerzas, besando la bandera; el capitán de navío don Gabriel Rodríguez Acosta, comandante mili-



tar de Marina de Palma; el teniente coronel don Abelardo Galarza Alvargonzález, jefe de esta Unidad; el comandante don Felipe Montaner Maturana, conde de Albarreal de Tajo, segundo jefe, y el alférez abanderado don Carlos Fiol Mencos.

Constaba el batallón de cuatro compañías de fusiles y una de ametralladoras, creándose, a base de éste, el 26 de octubre de 1938, un regimiento.

J. F. G.

**21.466.—Por amor.**



Por el amor a una mujer sirvió a España el príncipe moro filipino Ilim: se enamoró de una mujer principal de Agui, en la provincia de Ilo Ilo. Fijó allí su residencia, abandonando sus tierras del Sur. Una vez casados prestó grandes servicios en contra de otros moros, los piratas.

El gobernador general del archipiélago le hizo capitán de Marina, promoción que fue refrendada por el rey Felipe V. Más tarde fue alcalde de Albay. ¡Un terrible moro rendido por amor!

C. M.-V.

**21.467.—Bautizo.**



En la ciudad de San Fernando provincia y Obispado de Cádiz á diez y nueve de Abril de mil ochocientos noventa y uno; yo D. Francisco Olivares de Avila Primer Capellán de la Armada, Párroco de los Tercios activos de Infantería de Marina, bautizé solemnemente en la Iglesia Castrense del Departamento, á un niño que nació el día diez y nueve del corriente mes a las dos de su mañana. Es hijo legítimo de Juan Varela Pérez, Sargento segundo de corneta del Segundo Tercio activo de Infantería de Marina y de Carmen Iglesias Pérez, naturales él del Ferrol (Coruña) y ella de Puerto Real. Abuelos paternos: Francisco y Josefa, naturales de San

Juan de Calobre (Coruña), maternos: José y Ana, naturales él de Villaboa, provincia de Pontevedra y ella de Bernaocaz. Se le puso por nombre José Enrique, fueron sus padriños Juan Román Gallardo y Rosario Fernández Robledo, a quienes advertí el parentesco espiritual y obligaciones que contrajeron. Testigos: Manuel Pombo Casal y Jerónimo Meredianar y Valencia, vecinos de esta Ciudad. Y para que conste firmo la presente, fecha ut supra.

Firmado: Francisco Olivares.

J. A. C.

**21.468.—Nivel.**



Ramón Muntaner, cronista de la expedición catalano-aragonesa en favor del emperador bizantino Andrónico Paleólogo, cuyo trono vacilaba al embate de los turcos (1302), nos cuenta cómo Andrónico, al llegar a Constantinopla la tropa española capitaneada por Roger de Flor, otorgó a éste la dignidad de César. Y se explica:

*No hay diferencia alguna entre emperador y César más que la de ser la silla de éste medio palmo más baja que la de aquél, y que el emperador usa gorro y traje encarnado, mientras que el César lleva así el gorro como las vestiduras azules, con orlas de oro, estrechas.*

Así de sencillo.

A. L

**21.469.—Medalla al valor.**



Dura fue la lucha seguida durante tres siglos contra los piratas de Mindanao y de Joló, en Filipinas. Antes de establecerse el Apostadero de la Marina Real combatieron contra ellos, en defensa de sus poblados, los mismos habitantes de las otras islas, constituyendo la Armada de los Pinta-

dos (los Visayas); después se llamó *Corsaria* y más tarde pasó a ser *La Marina Sutil*.

En 1782, para premiar el valor de los componentes de la Marina Corsaria, se creó una Medalla, que fue acuñada en la Casa de Moneda de Méjico. El primer agraciado con tal condecoración fue el alcalde de Albay, que se había distinguido extraordinariamente combatiendo a los piratas de Mindanao. El nombre del referido alcalde —lo hacemos constar admirando su esfuerzo— era don Pedro Esteban. ¡Loor a los que mantenían por España las innumerables islas de tan remoto archipiélago!

C. M.-V.

21.470.—Cirugía.



Es bien sabido que en muchos pueblos antiguos se practicó la trepanación (egipcios, bereberes, guanches, mejicanos, peruanos, polinesios, melanesios, etcétera). Aún en nuestro siglo, un viejo nativo de la isla de Fatu-Iva (Marquesas) nos describe una operación realizada por un *taoa* o curandero, y que el propio relator presencié en su juventud.

El enfermo se había fracturado el cráneo al caerse de un cocotero. El *taoa* hizo primero una danza litúrgica, recitó unas fórmulas junto a una olla de agua hirviendo, lavó la herida y cortó el cabello de la zona afectada. Luego hizo dos incisiones en forma de cruz sobre la fractura, levantó los cuatro trozos de piel y dejó al descubierto los huesos del cráneo. Cortó y pulió todos los bordes, puntas y esquirlas, hasta que la boca de la herida quedó desbridad y con contornos precisos. Finalmente, insertó un fino y pulido trozo de casco de coco, como si fuera una tapa, y cubrió la zona operada con los cuatro colgajos de piel.

Nada nos dice de la anestesia, pero sí sabemos que el paciente sobrevivió muchos años a la arriesgada intervención.

A. L.

21.471.—Veto.



Una real orden de 1 de febrero de 1765 prohibía a los cónsules extranjeros izar en su domicilio la bandera de su país, en su lugar debería emplear como distintivo *un navío pintado en un cuadro sobre la puerta, con un rótulo que diga de qué potencia son cónsules.*

J. F. G.

21.472.—Aclaración.



Publicada en el número de mayo pasado, *Viejas fotos* —Miscelánea número 21.400—, una fotografía de los caballeros aspirantes de la Escuela Naval Flotante, fragata *Nautilus*, del año 1892, y en la que únicamente se había logrado identificar a don Francisco Márquez Román (cuarto en la parte superior de la fotografía), recibimos carta de la señorita Carmen Fernández Rivera, en la que nos indica que el caballero aspirante que figura el tercero en dicha parte superior es su tío don Agustín Fernández Almeida, hermano menor de su padre, don José, y de su tío don Manuel, los tres fallecidos y que pertenecieron al Cuerpo General de la Armada.

Reiterando nuestra petición a los lectores, familiares o amigos, de posibles nuevas identificaciones, esperamos la respuesta.

J. F. G.

21.473.—Cura párroco.



Numerosos fueron, a lo largo de la historia, los sacerdotes que en un momento dado salvaron graves situaciones de guerra; tal es el caso del clero gallego, en la Guerra de la Independencia, del que salieron bizarros jefes y hasta *generales*: el abad de Couto, el de Valladares...

Pero esta vez nos llega esta consideración a muy lejanas tierras, a las costas del remoto

[Octubre

archipiélago filipino. Allí se repitió muchas veces el que los misioneros capitaneasen la defensa de los poblados contra el ataque de los moros piratas de Mindanao y de Joló. Pero volviendo a la causa contra Napoleón Bonaparte debemos decir que entonces la defensa fue alentada por el patriotismo: llegaron a Filipinas dos buques franceses enviados por el emperador para tratar de que nuestras colonias y provincias lejanas siguiesen el mandato del rey José. A Batangas llegó la goleta de guerra *La Mouche*... El cura párroco exhortó a los naturales a defender los derechos puramente españoles y, poniéndose bizarramente al frente de sus feligreses, abordó a la goleta y la tomó al abordaje, a golpe de *bolo* y de *cris*. Lamento desconocer el nombre del valeroso cura párroco, para recordarle como merece.

C. M.-V.

**21.474.—Brutalidad.**

El 11 de agosto de 1586, la nave en que tornaba a España Pedro Sarmiento de Gamboa fue apresada, casi a la vista de las Azores, por dos pinazas corsarias, propiedad de Walter Raleigh.

Las declaraciones prestadas tiempo después por los prisioneros españoles son testimonio de la crueldad entonces imperante. Dice uno de ellos que les torturaron con fuego y garrote, *rompiéndoles las puntas y cabezas de los dedos de las manos, para que dijese si traían plata o moneda*. Mientras que otro afirma que *les hicieron mucho mal tratamiento... dieron algunos tormentos de fuego por la boca y por los pies para ver si traían dinero*.

A. L.

**21.475.—Contraseña.**

Entre las varias acepciones que tiene esta palabra recordemos que, entre los corsarios berberiscos, era un trozo de

pergamino en el que figuraba una embarcación; partido por el medio de forma irregular, se entregaba una mitad a los capitanes o patrones de los barcos mercantes, a quienes les servía de salvoconducto al coincidir con la otra mitad en poder de aquéllos.

J. F. G.

**21.476.—Brindis.**

La crónica bizantina sobre una incursión de viquingos, Dnieper arriba, en el año 972, nos habla de la vieja tradición de brindar con vino escanciado en la calavera del enemigo:

*Sjatoslav partió para las cataratas. Allí lo atacó Kurja, el príncipe de los pechenegas. Y mataron a Sjatoslav y le cortaron la cabeza e hicieron de su cráneo un vaso y, después de engastarlo, bebían en él.*

Lo curioso es que, según B. L. de Argenso-la (*Conquista de las islas Malucas*, lib. IV, p. 149), también los isleños de Ternate cultivaban seis siglos después una afición semejante:

*En las canoas, particularmente en la del rey, sobre las astas... venían clavadas las cabezas y miembros de los tidores muertos en la guerra. Este es su ordinario trofeo. De sus calaveras forman vasos en que beben: como los escitas, que, según Herodoto, tienen la misma costumbre; o como los alemanes, según Tácito, de las testas de los uros que mataban.*

A. L.

---



---

**SOLUCION AL MARINOGRAMA  
NUMERO 202**

*La idea de que España sin marina es un punto muerto en la corriente vital del mundo, ilumina la necesidad de una gran marina.*

TOMÁS BORRÁS

# MARINOGRAMA NUMERO 203

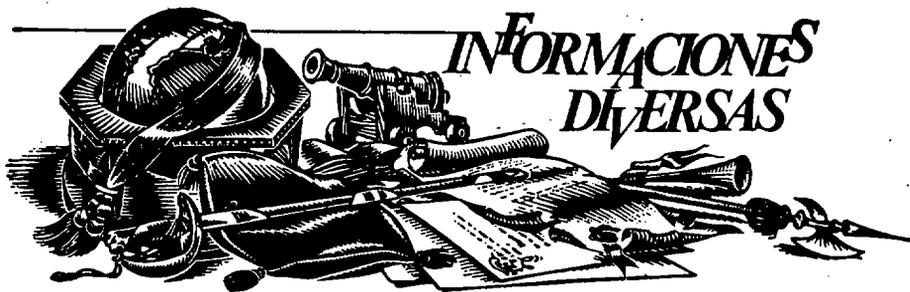
Por DOBLAN

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

## DEFINICIONES

## Palabras

A.—(Arq. Nav.) Sitio o paraje en que se repara o compone el casco de la nave .....	$\overline{73} \overline{56} \overline{34} \overline{101} \overline{18} \overline{106} \overline{38} \overline{20}$
B.—Persona que gobierna un barco pequeño, o bote .....	$\overline{105} \overline{69} \overline{12} \overline{22} \overline{44} \overline{87} \overline{95} \overline{85}$
C.—(Astr.) Diferencia de longitud entre un planeta y el Sol .....	$\overline{66} \overline{52} \overline{30} \overline{55} \overline{4} \overline{76} \overline{19} \overline{35} \overline{78} \overline{93}$
D.—Cordoncillo de esparto que sirve para enjuncar las velas en los buques latinos .....	$\overline{99} \overline{109} \overline{79} \overline{11} \overline{71} \overline{83}$
E.—Sitio en que nacen fuentes o manantiales .....	$\overline{31} \overline{96} \overline{41} \overline{408} \overline{17} \overline{23} \overline{103} \overline{97}$
F.—Toque para que la tropa tome las armas y entre en formación .....	$\overline{53} \overline{102} \overline{5} \overline{68} \overline{33} \overline{10} \overline{40}$
G.—Oficial primero o empleado superior de una oficina .....	$\overline{32} \overline{8} \overline{57} \overline{27} \overline{75}$
H.—Maestro o carpintero que hace remos .....	$\overline{107} \overline{62} \overline{89} \overline{64} \overline{6} \overline{29} \overline{91}$
I.—Eche la red al mar .....	$\overline{65} \overline{13} \overline{61} \overline{43}$
J.—Embarcación grande muy ancha por el centro, para el transporte de granos y otros géneros .....	$\overline{72} \overline{58} \overline{77} \overline{24}$
K.—(Plural). Arma ofensiva de acero, de unos dos centímetros de largo, que sólo hiere de punta .....	$\overline{63} \overline{82} \overline{84} \overline{80} \overline{7} \overline{37} \overline{81}$
L.—Corriente impetuosa del río en los parajes estrechos .....	$\overline{9} \overline{45} \overline{15} \overline{92} \overline{49} \overline{36}$
M.—Ciudad bíblica situada sobre el río Eufrates .....	$\overline{47} \overline{25}$
N.—Conjunto de maderos unidos con que se forma una plataforma flotante .....	$\overline{26} \overline{46} \overline{67} \overline{14} \overline{98}$
N.—Palo menor que se pone sobre cada uno de los mayores asegurado en la cabeza de éste .....	$\overline{1} \overline{74} \overline{3} \overline{42} \overline{94} \overline{88} \overline{60} \overline{70} \overline{2} \overline{16} \overline{28} \overline{39}$
O.—(Milicia.) Exhibición de los soldados y de las armas .....	$\overline{51} \overline{104} \overline{90} \overline{50} \overline{86} \overline{54}$
P.—(F. Astron). Osa .....	$\overline{59} \overline{48} \overline{21} \overline{100}$



## JURA DE BANDERA Y ENTREGA DE DESPACHOS EN LA E. N. M.

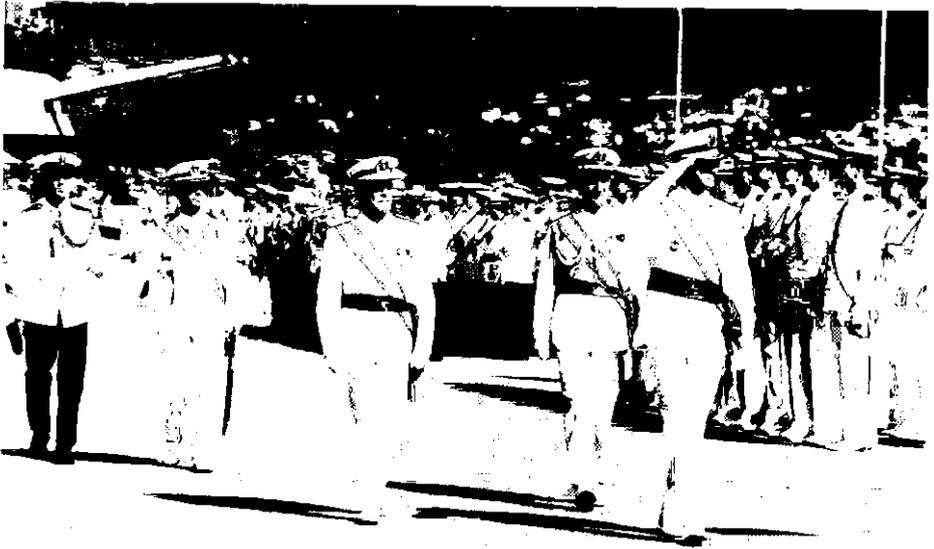


ON motivo de la festividad de la Santísima Virgen del Carmen, Patrona de la Armada, tuvo lugar en la Escuela Naval Militar el brillante acto de jura de bandera de los caballeros-alumnos de primer curso y entrega de reales despachos a los nuevos oficiales que finalizaron sus estudios en dicho Centro.

Este acto fue presidido por Su Majestad el Rey Don Juan Carlos I, a quien acompañaban en la tribuna de autoridades el ministro de Defensa, el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico, capitán general de la Octava Región Militar, teniente general jefe de la Primera Región Aérea, almirante jefe del Departamento de Personal, comandante general de la Infantería de Marina e inspectores generales de los Cuerpos de Intendencia, Jurídico e Intervención de la Armada.

Las autoridades civiles estaban constituidas por el presidente de la Junta de Galicia, delegado del Gobierno en Galicia, presidente del Parlamento gallego, consejeros de la Junta, senadores y diputados de la provincia de Pontevedra, embajador de Thailandia, gobernador civil de la provincia, rector de la Universidad Compostelana, presidente de la Diputación, presidente y fiscal de la Audiencia Provincial, alcaldes de Marín y Pontevedra, así como otras representaciones civiles, militares, regionales, provinciales y locales.

A la llegada a la Escuela Naval Militar de Su Majestad le fueron rendidos los honores de ordenanza por el batallón de caballeros-alumnos, al que pasó revista.

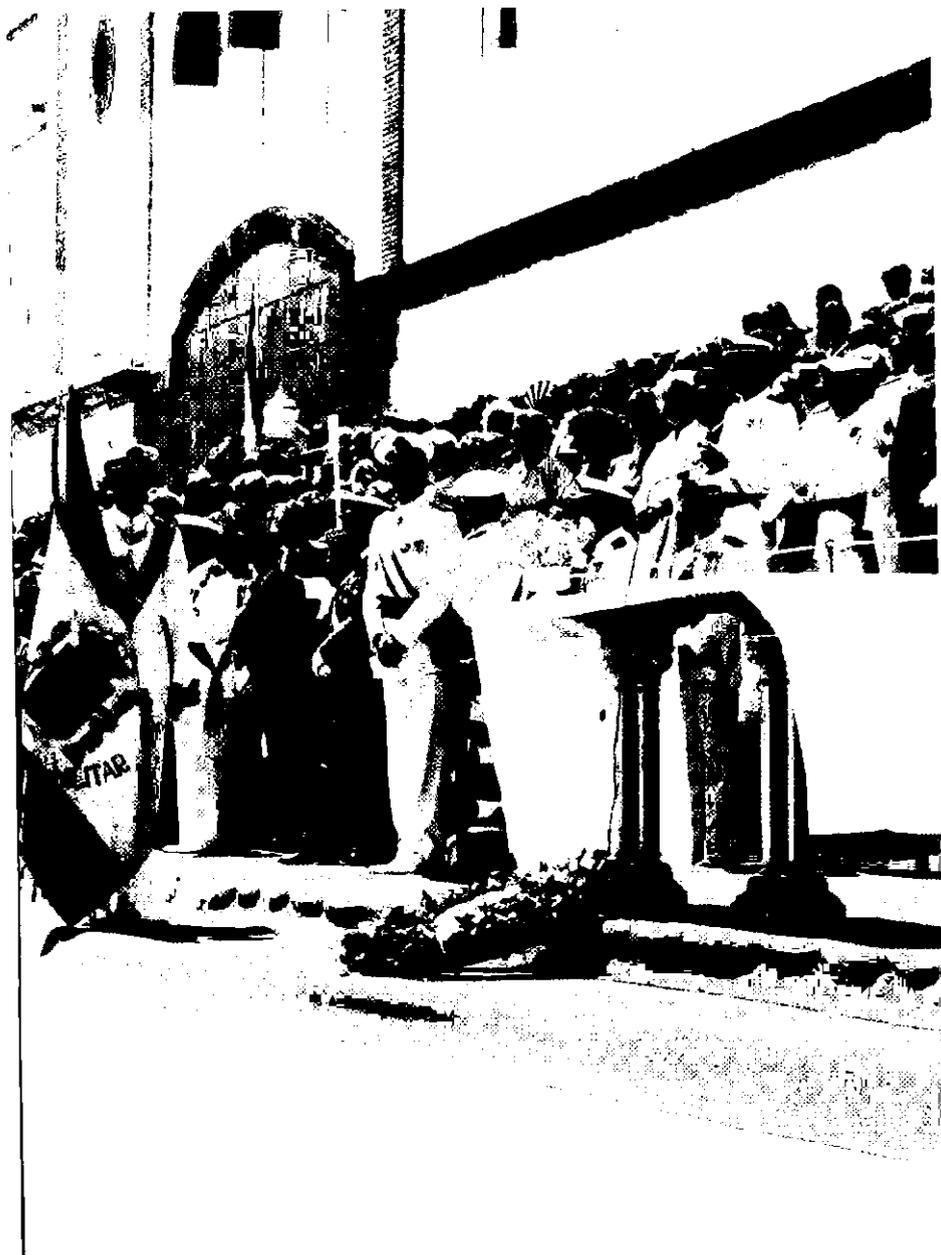


Una vez que el rey saludó a las autoridades presentes, se celebró el santo sacrificio de la misa, oficiado por el vicario general castrense, monseñor Istepla. Al finalizar el acto religioso se efectuó la ofrenda de una corona de laurel a los cardos por la Patria, corona que fue portada y depositada al pie del altar por los oficiales número uno de cada promoción que habrían terminado la carrera.

Seguidamente, los aspirantes de primer curso pertenecientes a las promociones 388 del Cuerpo General, 118 de Infantería de Marina y 63 de Intendencia, con un total de 85 alumnos, prestaron juramento de fidelidad a la bandera, y tras besarla individualmente con unción, pasaron de tres en fondo bajo sus pliegues.

A continuación, y una vez leídas las Ordenes ministeriales de nombramiento respectivo, les fueron entregados a los nuevos oficiales sus Reales Despachos, y Su Majestad procedió a imponer la Cruz del Mérito Naval a los oficiales que obtuvieron el número uno de sus promociones:

*Escalas Básicas.*—Alférez de navío don Aniceto Rosique Nieto, teniente de Infantería de Marina don Francisco Bisbal Pons, teniente de Intendencia don Fulgencio Jumilla Sánchez, teniente Médico don Manuel García Martín, teniente de Farmacia don Francisco Pallarés Machuca, teniente Auditor don Alfonso Barrada Ferreiros y teniente de Intervención don Antonio Hidalgo Pérez.



*Escalas Especiales.*—Alféreces de navío don José J. Madrid García y don Santiago Martínez Carrera, teniente de Infantería de Marina don Francisco Gómez Díaz y teniente de Intendencia don Juan F. de la Fuente Espinosa.

Asimismo, y por los agregados navales de las embajadas de Argentina, Brasil, Colombia, Chile, México, Perú, Portugal y Uruguay fueron entregados premios a aquellos oficiales que se han distinguido de forma especial a lo largo de su carrera, y también la Escuela Naval Militar entregó obsequios de utilidad profesional a siete nuevos oficiales que se han destacado en sus estudios y disciplina.

Terminada la entrega de regalos, el comandante-director, capitán de navío don Miguel Molinero Fernández, pronunció una alocución a los nuevos oficiales, de la que resaltamos los siguientes párrafos:

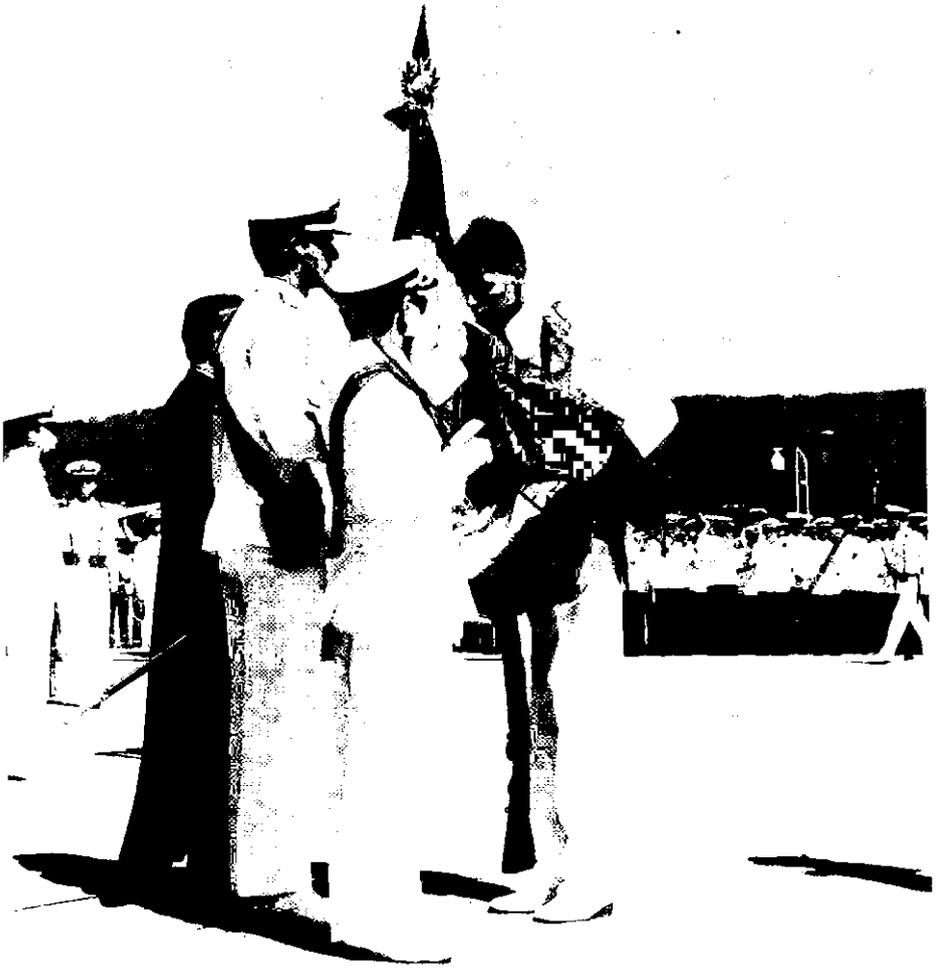
*Ved la bandera representando la patria para ser depositaria de vuestro juramento de fidelidad; sentid la presencia de Dios como testigo y la de vuestro honor como juez exigente de su cumplimiento.*

*Ese sable, apoyado cruzando la bandera o sustentando en alto sus pliegues, simboliza la misión de las Fuerzas Armadas de ser sus custodios y los garantes del homenaje que le es debido.*

*Habéis besado la bandera en prueba de veneración y respeto y como refrendo personal del juramento colectivo; pasasteis bajo un arco formado por la bandera y el sable, humillada la cabeza, en muestra de sumisión al supremo interés nacional y de acatamiento de la disciplina militar; como justa contrapartida, ese arco simbólico sobre vosotros representa la acogida y el respaldo que la nación debe y la Institución militar ofrece a cuantos se entregan a su servicio con las armas.*

*«Obedecer y respetar al rey y a vuestros jefes, no abandonarlos nunca». Es la fórmula de la subordinación y la lealtad para todos; pero para vosotros, sobre la obediencia y la leal sumisión al superior, os exige obediencia inteligente y fidelidad a sus intenciones, practicando una continua cura de humildad y lealtad hacia los subordinados, haciendo gala con ellos de esa elegancia de espíritu propia de quien está investido de autoridad.*

*«Derramar, si es preciso, en defensa de la soberanía e independencia de la patria, de su unidad e integridad territorial y del ordenamiento constitucional, hasta la última gota de vuestra sangre», es la fórmula del compromiso de valor y abnegación que nos es a todos exigible; pero sobre la sublime prueba de heroísmo de entregar la vida por la patria, a vosotros os obliga también a entregarla, día a día, por ella, en el cumplimiento del deber, renunciando a toda comodidad, al interés personal o familiar, a cualquier compensación o privilegio, a quemar vuestra juventud y agostar vuestra madurez en los puestos de mayor riesgo o fatiga, a no permitirnos un punto de*



*tranquilidad o sosiego, incluso cuando, quebrantados por los años de servicio, pudiérais apeteecer el merecido descanso, esa es la entrega que os pide vuestra vocación de servicio y de mando.*

*Voy a referirme, en particular, a uno de esos valores que habéis jurado defender: la unidad de la patria, el más trascendente y fundamental, del que dependen todos los demás, incluso la propia pervivencia de España como nación.*

*Unidad de la patria, patrimonio común atesorado generación tras generación, ideal forjado a lo largo de siglos de historia, por el que tantos han derramado y siguen derramando su sangre, fieles a ese juramento.*

*También en el cumplimiento de ese compromiso de patriotismo vuestra condición os impone la más dura de las exigencias, sobre esa fidelidad heroica, os exige refrenar vuestra natural acometividad, ahogar vuestras emociones, acallar vuestros sentimientos, anteponiendo la suprema razón de la disciplina, fundamento de la institución militar a la que pertenecéis como razón de vuestra fuerza.*

*Señores oficiales: estrenáis el galón a que aspirabais y que habéis merecido tras cinco años de estudio y esfuerzo. Hoy es un gran día para vosotros y para vuestros padres, familiares y amigos. Os felicito y doy a todos mi más cordial enhorabuena.*

*También es hoy un día importante para la Escuela Naval, que ve en vosotros cumplida una etapa más de su trascendente misión, y para la Armada que recibe nueva savia joven para renovar sus cuadros de mando y mantener su vitalidad. Felicitémonos todos por ello.*

*Dejáis atrás una larga etapa de la vida, dedicada a la formación de vuestra personalidad y a prepararos para el futuro. De ella estos cinco años en la Escuela, particularmente duros, sometidos a un régimen de estricta disciplina y exigente esfuerzo físico e intelectual, de responsabilidad tutelada y controlada libertad.*

*Vais a empezar otra etapa de la vida, azarosa vida de oficiales de la Armada, que os exigirá perseverar en vuestra ilusionada vocación, en el perfeccionamiento continuo de vuestra formación humana y preparación profesional; pero, sobre todo, servicio a España, servicio a la Armada, servicio a los demás.*

*Apreciad cómo hasta hoy, en mayor o menor medida, todos estuvieron, todos estuvimos, a vuestro servicio. Todo estuvo a vuestra disposición, aunque poco estuviera a vuestro albedrío. Es buen momento para agradecer a vuestros padres los cariñosos desvelos, a vuestros educadores su diligente dedicación, a tantos amigos o compañeros su consejo y aliento, a la Armada lo que invirtió en vosotros, a esta Escuela lo que os exigió.*

*Es buen momento este también para que yo, desde la perspectiva que da la experiencia, desvele para vosotros algunas de las claves del éxito profesional que os deseo, y os imparta unas recomendaciones para permitir os abordar*

*con seguridad ese futuro azaroso. Esta será mi última lección magistral, mi primer consejo de amigo y compañero.*

*«Vocación».* Esta será la clave que dará estabilidad a vuestra trayectoria profesional. La vocación que libremente elegisteis, que aquí habéis cultivado y que ahora empezáis a ejercer, pasará por duras pruebas. El mundo os tentará con otras promesas, el tiempo os traerá nuevas ilusiones, la vida os hará nuevas llamadas, familia, intereses, aficiones y tantos otros alicientes o aspiraciones que podrán desviar o mermar vuestra vocación si no los hacéis compatibles con ella.



*Mantened firme y viva vuestra vocación, acrecerla cada día, para que sea capaz de atraer y hacer girar en torno a ella todas esas grandes y pequeñas cosas de la vida.*

*«Dedicación».* clave del mérito de vuestra ejecutoria profesional. La Armada necesita y espera mucho de vosotros, y mientras obligaciones ineludibles de otra índole no reclamen vuestro tiempo, os debéis por entero a ella.

*Vuestra juventud y la autonomía que ahora empezáis a disfrutar quizá os haga apetecer un immoderado uso de vuestra libertad, propiciado por las tentaciones del ambiente de materialismo, vicio y hedonismo que nos invade. Manteneos activos y no limitaros a un cumplimiento meramente contractual de vuestras obligaciones.*

*Tened presente que los horarios y los reglamentos imponen la normal*

*dedicación; pero los destinos y el servicio la requieren plena. De ahí la diferencia entre la remuneración del asalariado y el mérito del profesional.*

*«Competencia», como clave del prestigio profesional. Tenéis la preparación requerida y base suficiente para progresar; pero vuestra formación continúa y nunca será completa. El ascenso en la escala jerárquica exige continua preparación para acceder a nuevas competencias y mayores responsabilidades; la evolución acelerada de las técnicas profesionales impone una permanente actualización de conocimientos.*

*La Armada os brindará en cada momento oportunidades y medios para estar al día; pero sólo vuestra afición por el estudio, vuestro interés y curiosidad por todo tema relacionado con la profesión y una permanente inquietud intelectual os darán la necesaria competencia.*

*El prestigio nace del reconocimiento de esa competencia por superiores, iguales e inferiores, que cuesta mucho ganar, pero que es fácil perder si no se persevera.*

*«Eficacia» será la clave de vuestra valía profesional; no bastan los conocimientos sin utilidad ni la destreza sin seguirse de ella la eficacia.*

*Ninguna rama de la ciencia o la técnica es ajena a vuestra profesión. Se investigue en un laboratorio o se aplique en la mar, su utilidad sólo es función del fin último que persigue: la eficacia de la Armada. Orientad, pues, todo conocimiento que vuestra capacidad os depare a ese fin, huid de la rutina en los adiestramientos, actividad básica de tiempo de paz, intuyendo siempre la situación real y poniendo a prueba vuestra valía para la guerra.*

*Y, por último, «espíritu militar», clave de vuestra vida profesional. Espíritu que se sustenta en toda esa serie de valores que os hemos inculcado y virtudes que os hemos exigido y que se debilita si no se cultivan y ejercitan.*

*De ese espíritu, los valores son la presencia y las virtudes solamente sus naturales manifestaciones. Por ello, os exhorto a que rindáis culto permanente al honor, al valor y a la lealtad, como valores esenciales. Todas las virtudes militares, disciplina, obediencia, subordinación, celo, abnegación, compañerismo, o son la lógica consecuencia de esos valores, o aparecerán como mera fachada y apariencia de vida militar, sin pulso y sin alma.*

*Quiero dedicar, antes de concluir, unas palabras a los nuevos oficiales de la Armada de Thailandia que se han formado y convivido en esta escuela, para expresarles en particular mi felicitación y enhorabuena. Os lleváis no sólo la esmerada preparación que hemos procurado daros, sino también tantos afectos y recuerdos como aquí dejáis de vuestra estancia, que deseo pervivan.*

*Agradezco al señor embajador de Thailandia, a los agregados militares y navales de países amigos y a los miembros de la Liga Naval Americana su presencia, expresándoles nuestro reconocimiento por las distinciones otorgadas a los nuevos oficiales. Transmito en su nombre la gratitud, satisfacción y orgullo por el honor que les habéis deparado.*



*Como conclusión, deseo dejaros constancia, Majestad, del espíritu que nos anima. Aquí nos tenéis, Señor, como siempre, fieles a la Patria, leales a vos, entregados al servicio de España y de su Armada, con ilusionada vocación.*

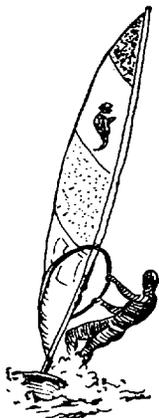
*Señores oficiales, caballeros alumnos, marineros, gritad conmigo:*

**¡VIVA ESPAÑA!  
¡VIVA EL REY!**

Terminado el parlamento del capitán de navío comandante-director, se cantó el himno de la Escuela Naval Militar por todos los asistentes y se cerró el acto con el desfile, ante Su Majestad el Rey, del batallón de caballeros-alumnos y una compañía de marinería de la dotación de la Escuela.

Posteriormente se celebró un almuerzo en el comedor de alumnos, presidido por el Rey Don Juan Carlos, al que acompañaron autoridades, profesores y alumnos.

J. L. T.



# XXXV ANIVERSARIO DEL SANATORIO DE MARINA DE LOS MOLINOS



ON motivo del XXXV aniversario de la inauguración del Sanatorio se han celebrado recientemente las «II Jornadas de Patología Respiratoria», organizadas por la dirección y personal del Centro.

Asistieron a las mismas una amplia representación de los Ejércitos de Tierra y Aire, así como los especialistas de los hospitales departamentales y Policlínica Naval de Madrid. También los directores de hospitales ci-

viles de la sierra.

El comité de honor lo formaban los generales jefes de Sanidad de los tres Ejércitos, que presidieron las sesiones. Estas comenzaron con unas palabras de apertura a cargo del general jefe de Sanidad de la Armada, quien dedicó un sentido recuerdo al general Padilla, recientemente fallecido.

A continuación el director dirigió unas palabras de saludo, bienvenida y agradecimiento a todos los participantes y asistentes. Hizo una breve semblanza de la historia del hospital y sus funciones, destacando que en la actualidad podría tenerse en cuenta como hospital de emergencia para casos catastróficos o en eventual conflicto armado, dado su emplazamiento y características.

Resaltó:

- a) La labor de enseñanza. Por el hospital han pasado los especialistas de los departamentos, policlínica y sanatorio.
- b) La publicación de numerosos trabajos en revistas nacionales y extranjeras, relacionados con la especialidad y con iconografía pertenecientes a enfermos del sanatorio.
- c) La asistencia a congresos de neumología y cirugía de tórax de médicos del sanatorio, lo que permite una información actualizada de los problemas de la especialidad y de las tendencias de las distintas escuelas.
- d) Que fue el sanatorio uno de los pioneros, a nivel nacional, de la cirugía torácica de exéresis.

Finalmente, manifestó un deseo: Que estas reuniones se repitan, porque, aparte del valor que puedan tener desde el punto de vista profesional, siempre valdrán para fomentar la unión, el compañerismo y colaboración entre los que formamos parte de la Sanidad de las Fuerzas Armadas.

Seguidamente, durante esos días, fueron revisados por los participantes numerosas comunicaciones, problemas médicos relacionados con la patología torácica presentados por los Servicios de Neumología, Cirugía Torácica, Anatomía Patológica, etc., de los distintos hospitales militares, sanatorio y Policlínica Naval.

Hubo dos conferencias magistrales, una a cargo del Dr. José María Doménech, catedrático de Anatomía de la Universidad Autónoma de Barcelona, teniente médico de complemento de Sanidad de la Armada y antiguo colaborador del sanatorio. Fue una bonita lección, expuesta con sencillez y galanura. La otra fue pronunciada por el profesor don José Luis Balibrea, catedrático de Patología Quirúrgica de la Universidad Complutense de Madrid, sobre un tema de gran actualidad e interés: *Cáncer broncopulmonar*.

Alvaro LAIN GONZALEZ



# NOTICARIO



## MARINAS MILITARES

### NACIONAL

#### Adiestramiento con Marinas extranjeras.

**Ejercicio "TRIDENT-84".**—Este ejercicio de doble acción, programado por la Marina italiana, tuvo lugar en aguas del Mediterráneo central con las siguientes finalidades:

- Comprobación del alistamiento operativo de las unidades participantes durante un período de tensión.
- Conducción de operaciones de guerra A/A y A/S y de superficie durante un período de hostilidades.

Participaron unidades italianas, francesas, griegas, norteamericanas, británicas, y por parte española las escoltas *Descubierta*, *Infanta Elena* e *Infanta Cristina* y el submarino *Marsopa*, y se contó, una vez más, con la eficaz colaboración de aviones de P. M. del Ejército del Aire.

**Ejercicio "JOLLY ROGERS-84".**—Ejercicio específico de adiestramiento de submarinos, realizado en aguas occidentales de la península Ibérica, y en el que participaron Reino Unido con tres submarinos, un buque de apoyo, helicópteros y aviones de P. M.; Portugal, Francia y Holanda, con un submarino cada una, y España, también con un submarino y aviones de P. M. del Ejército del Aire.

## Adiestramiento con unidades nacionales.

**Tiro de concurso y lanzamiento de misiles.**—En aguas de la bahía gaditana y del archipiélago balear se efectuaron tiro de concurso y lanzamiento de misiles para obtener y mejorar el nivel de eficacia de los sistemas de armas de las fragatas, adiestramiento de las dotaciones y mejorar la capacidad operativa de las unidades, tanto en el aspecto individual como en el colectivo. Participaron las siguientes unidades:

FRAGATAS:

*Cataluña*  
*Andalucía*  
*Asturias*  
*Extremadura*

UNIDADES COLABORADORAS:

Corbeta *Diana*, como unidad de control aéreo. Dragaminas *Ebro* y *Tajo* como buques de vigilancia. Remolcador con blanco. Helicópteros de vigilancia y recoge-drones. Equipo de buceadores. Unidad GEDAN del TEAR. Aviones de las 4.<sup>a</sup> y 8.<sup>a</sup> Escuadrillas de la FLOAN. Aviones GV del Ejército del Aire.

**Lanzamiento de misiles “Aspide”.** En aguas del golfo de Cádiz se efectuaron ejercicios de lanzamiento de misiles *Aspide* para el adiestramiento de las unidades y comprobación del sistema de armas en el seguimiento de blancos aéreos. Las unidades participantes fueron las siguientes:

LANZADORES:

*Cazadora*  
*Vencedora*

COLABORADORES:

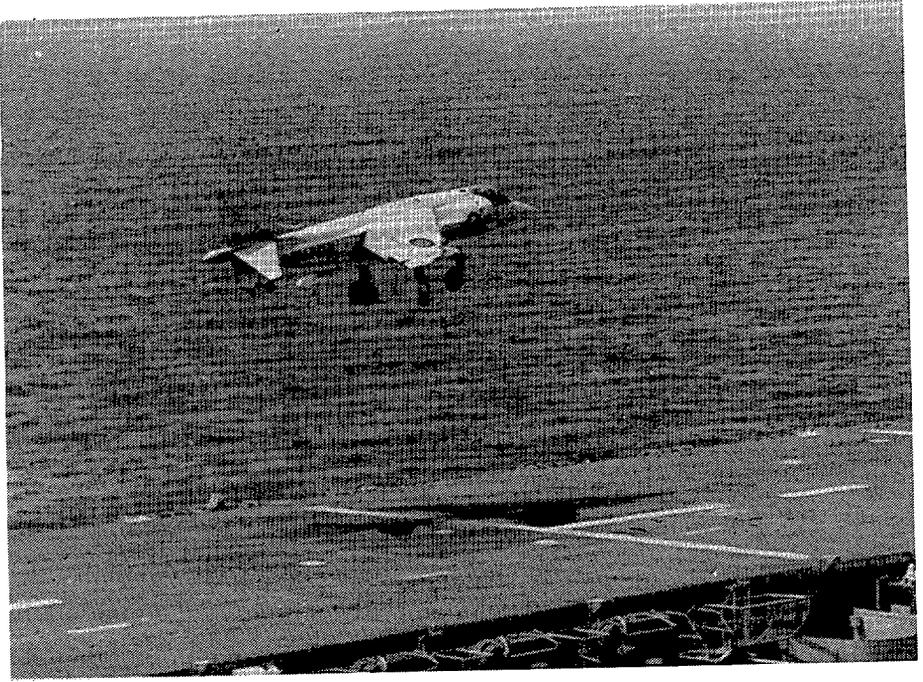
Aviones AMV de la FLOAN.  
Patrulleros de la Zona Marítima del Estrecho.  
Agrupación de blancos de la ETAN.  
Remolcador YRR-22.

**Ejercicios Aeronavales del GAN.**—Coincidiendo con la visita oficial que efectuó a España el primer lord del Mar del Reino Unido, durante su permanencia en la Zona Marítima del Estrecho, embarcó en el portaaviones *Dédalo*, desde cuyo bordo presenció los ejercicios aeronavales que en aquellos días realizaba el Grupo Aeronaval.

CPH

## Colaboraciones y Comisiones.

Los patrulleros *Bergantín*, *Marola* y *Cádiz*, así como helicópteros de la FLOAN, colaboraron activa y eficazmente en la II Regata Vuelta a España



para embarcaciones clase crucero, en misiones de escolta durante su realización desde Bilbao a Barcelona, con escalas en los puertos de Bayona (Pon-  
tevedra), Puerto de Santa María, Puerto Banús, Palma de Mallorca y Bar-  
celona.



## Deportes.

**Campeonato de Vela de la Armada.**—Del día 17 al 20 de julio se celebra-  
ron en la ría de Ferrol los Campeonatos de Vela de la Armada, que este  
año por primera vez y circunstancias especiales tuvieron lugar en época de  
permiso, lo que obligó, por cuestiones de servicio, sobre todo al personal  
embarcado, el no poder asistir algunos patrones de primera fila.

Este Campeonato le correspondió organizarlo a la Comisión Naval de  
Regatas de Ferrol, y como anécdota cabe señalar que este año cumple sus  
treinta y cinco años de su fundación, por lo cual, a partir de ahora, le  
correspondería la “Placa de San Hermenegildo” y tratamiento de V. S.

Las comisiones que participaron fueron las siguientes:

- CNR de Cartagena.
- CNR de Cádiz.
- CNR de Ferrol.
- CNR de la Flota.
- CNR de la Junta Central.
- CNR de Baleares.
- CNR de la Escuela Naval Militar.
- Escuela de Maniobra.

El número de embarcaciones inscritas fue de 32, y los equipos de las Comisiones estaban formados por tres balandros, previamente señalados antes de comenzar la Regata:

Los trofeos a disputar fueron:

- *Marqués de la Victoria* (Campeonato de la Armada):  
Se lo adjudicó el Capitán de Fragata Rafael Iturrioz, de la CNR de Cádiz.
- *Memorial Alvaro de Urzáiz* (Abierto):  
Se lo adjudicó el equipo de la CNR de Ferrol.



— *Memorial Eduardo Velarde* (Abierto):

Se lo adjudicó el capitán de fragata Rafael Iturrioz, de la CNR de Cádiz.

La clasificación por equipos quedó de la siguiente manera:

Primer equipo clasificado: CNR de Ferrol, compuesto por los *snipes*: *Saudade* (sargento electricista Luis Ocejo y Juan Gutiérrez); *Mirfak* (capitán de Intendencia Carlos Pardo y Cástor Alonso), y *Briol* (capitán de navío ingeniero José A. Nieto y Juan Zarauza).

Segundo equipo clasificado: CNR de la Flota, compuesto por los *snipes*: *Faro* (teniente de navío Juan Ollero y Juan Rozpide); *Vispón* (teniente de navío Darío Lanza y Alberto Torné), y *Xacarandaina* (capitán de Intendencia Diego López y Ramón Paz).

Tercer equipo clasificado: CNR de Baleares, compuesto por los *snipes*: *Bon-Aire* (capitán de navío Marcial Sánchez-Barcáiztegui y Luis Portela); *Embat* (capitán de fragata Javier Romero y Carlos Ginár), y *Argos* (capitán de corbeta Juan Rodríguez Toubes y José M. Belles).

Participaron un total de ocho equipos.



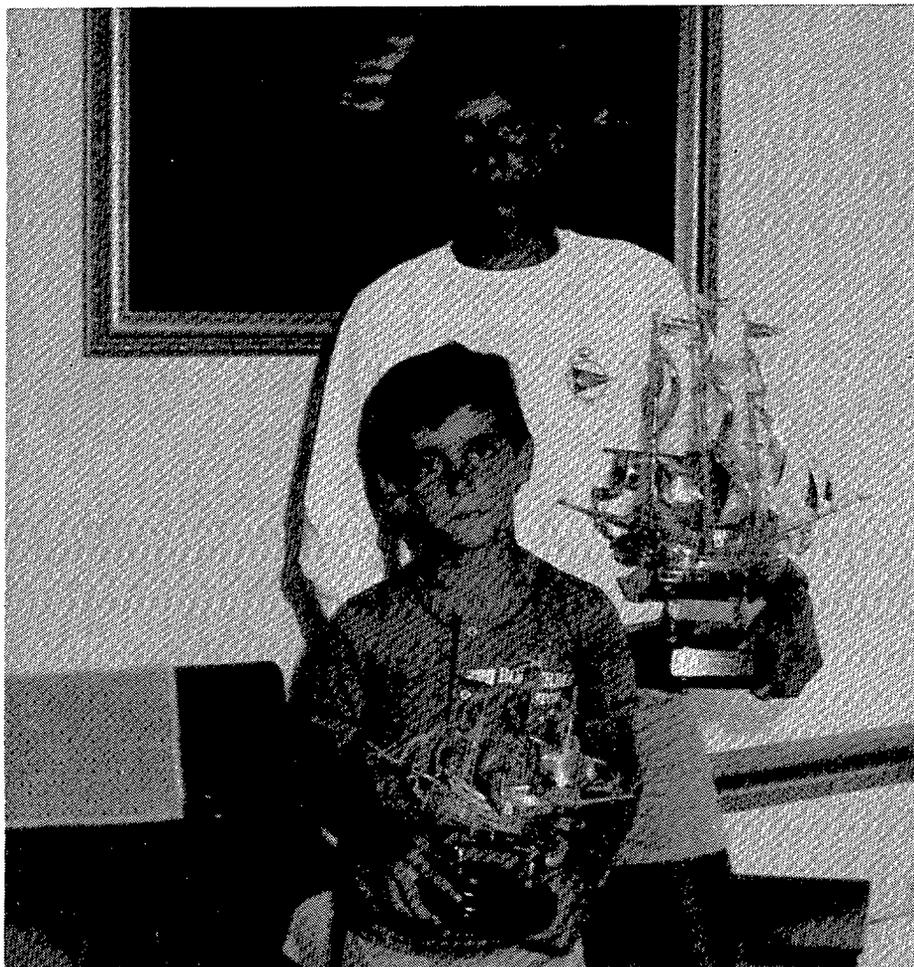
**Regata "Casino Bahía de Cádiz".**—Dentro de los actos de la Semana Internacional Náutica del Puerto de Santa María, organizada por el Club Portuense, se celebró la regata *Bahía de Cádiz*, en la que resultó vencedor el balandro *Sirius* patroneado por el capitán de navío Sánchez-Barcáiztegui, de la Comisión Naval de Regatas de Palma de Mallorca.



**Campeonato de España de Vela.**—Organizado por el Real Club Mediterráneo de Málaga, se ha celebrado en la primera quincena de julio el Campeonato de España de Vela clase *cadete*, con la participación de los mejores clasificados de todas las Federaciones de España.

Las pruebas se corrieron con toda clase de condiciones de mar y viento.

Al ganar las tres primeras regatas la embarcación *Besugo II*, del Real Club de Regatas de Cartagena, tripulada por los hermanos José Luis y F. Javier Coello Núñez, ya antes de la cuarta y última prueba eran los Campeones de España, revalidando su título conseguido el año pasado en los Campeonatos de España de Santander.



La clasificación general fue la siguiente:

- 1.º *Besugo II* (RCR de Cartagena), José L. y F. Javier Coello Núñez.
- 2.º *Cavernícola* (Club Candado de Málaga).
- 3.º *Estrella de Mar* (RCM de Málaga).

Al ser también los vencedores de los T. A. P. nacionales de Cartagena, Vigo y Cádiz, eran, por doble motivo, los primeros representantes españoles en los Campeonatos del Mundo, en el lago Valence, de Hungría.



## Escuelas.

**Entrega de títulos en la ETSIAN.**—El pasado día 29 de junio se celebró en la ETSIAN la fiesta de Fin de Carrera de la XXVII Promoción de Ingenieros de Armas Navales. Componen esta Promoción los tenientes de navío Faraldo Roca, Rodríguez Díaz, De la Fuente Rubio, Salanova Fernández, Cenalmor Balari y Rabanal Vizcaya.

Se iniciaron los actos con la imposición de cruces del Mérito Naval al capitán de fragata (IAN) don Miguel Illán Rivera y al Sargento Torpedista don Antonio Triviño Moreno. Seguidamente se procedió a la entrega de Diplomas a los alumnos que han finalizado la carrera de Ingenieros de Armas Navales, y a continuación el capitán de navío (IAN) don Ramón Montojo Belda, director de la ETSIAN, pronunció la última lección del curso, en la que glosó de forma magistral los conceptos del honor y de la disciplina.

Finalmente, el contralmirante (IAN) don Felipe Hernanz Cerveró, que había presidido los actos, dirigió unas breves palabras a los asistentes, cerrando la ceremonia.



**Premios “Virgen del Carmen”.** El *Diario Oficial de Marina* del día 16 de julio recoge una Orden ministerial delegada del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, por la que se otorgan los premios *Virgen del Carmen* del año 1984, a propuesta del Patronato de Premios del mismo nombre.

La concesión de los premios ha tenido el siguiente resultado:

- Premio *Doce de Octubre*, dotado con 700.000 pesetas, a doña Virginia González Claverán, por su obra *La expedición científica de Malaspina en Nueva España, siglo XVIII*.
  - Premio de 300.000 pesetas, a don Emilio de la Cruz Hermosilla, por su obra *La Marina y la Hispanización de California*.
- Premio *Del Mar* (libros).
  - Premio de 300.000 pesetas, a don Gaspar Pérez Turrado, por su trabajo *La Marina española en la independencia de Costa Firme*.
  - Premio de 200.000 pesetas, a don Frutos Asenjo García, por su trabajo *Vasco Núñez de Balboa, descubridor del más grande de los océanos*.
- Premio *Elcano* (periodismo audiovisual).
  - Premio de 100.000 pesetas, a don José González Barbas, por sus artículos de Prensa publicados en el *Mirador de San Fernando*.

- Premio de 100.000 pesetas, a don José Antonio Rodrigo Ruiz de Carvajal, por sus guiones radiofónicos de la revista *Pleamar*, de la cadena SER.
- Premio *Universidad*.
  - Premio de 200.000 pesetas, al trabajo presentado por don Vicente Torralba Soriano, y realizado en equipo, *El mar en la economía de la España mediterránea*.
  - Premio de 100.000 pesetas, al trabajo presentado por don Angel Guirao de Vierna, *El Almirantazgo en el siglo XVIII (1737-1748)*.
- Premio *Alforjas de la Poesía*.
  - Premio de 80.000 pesetas, a don Francisco Mena Cantero, por su poema *Cuando la mar, cuando la paz*.
  - Premio de 50.000 pesetas, a don Joaquín Márquez Ruiz, por su poema *Cuando sigue agitando sus banderas*.
- Premio *Juventud marinera*. Fue declarado desierto.

Asimismo, se concedieron *Diplomas de Honor* a las personas o entidades que han destacado por sus actividades y vinculación al mar en cualquier aspecto o que hayan fomentado, de modo notorio, los intereses marítimos españoles. Las distinciones correspondieron en esta convocatoria a don José Luis de Azcárraga y Bustamante, por su destacada contribución al estudio y difusión del Derecho Internacional Marítimo en lengua española, así como por su importante y mantenida colaboración en las tareas del Patronato *Virgen del Carmen*. El otro diploma se otorgó a la Empresa Nacional Bazán por su importante labor de edición de libros sobre intereses marítimos españoles.

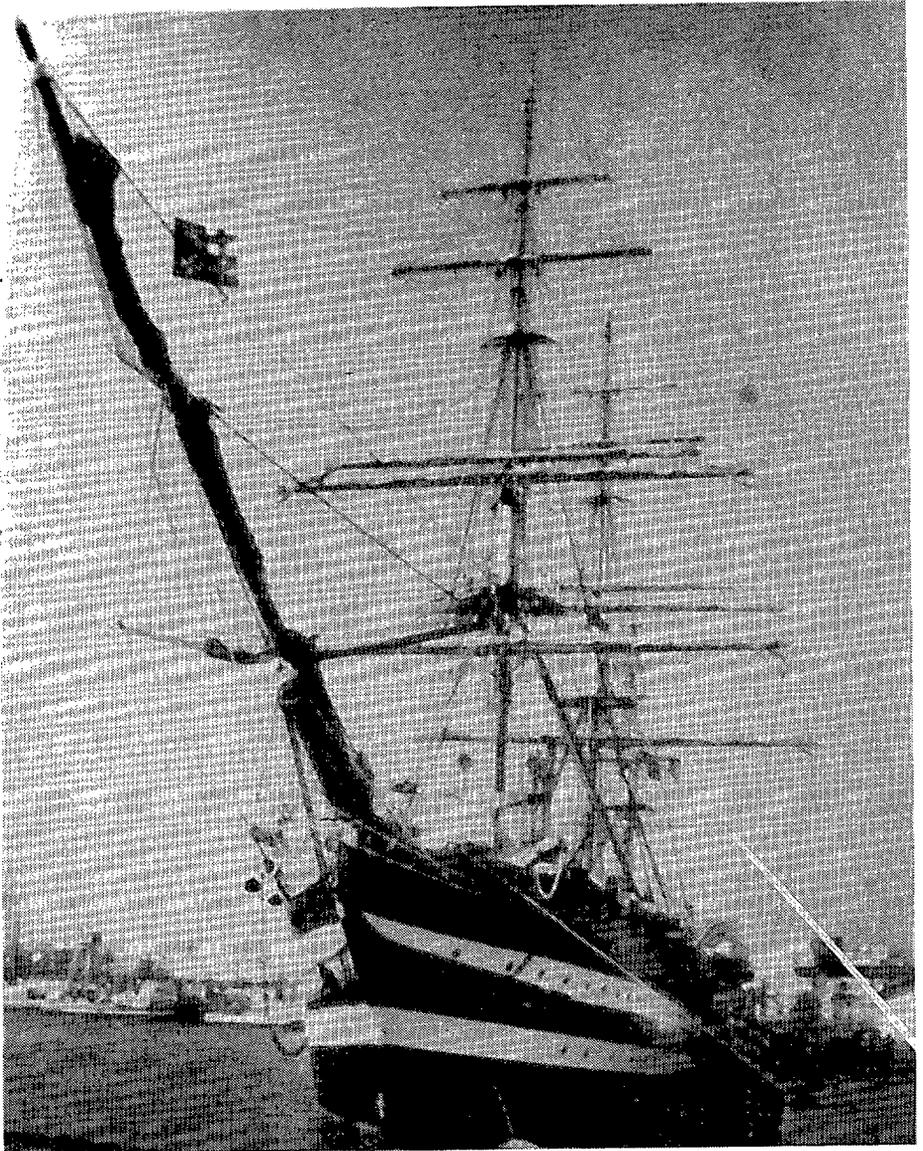


## Pruebas S. Q. T.

**Fragata "Balears".**—La fragata *Balears* ha realizado en los Estados Unidos las pruebas S. Q. T. (Ship Qualification Trials); durante las mismas se tocaron los puertos de Punta Delgada (isla de San Miguel-Azores), Norfolk, desde el 12 al 16 de abril; Mayport, desde el 19 de abril al 25 de mayo; Roosevelt Roads (San Juan de Puerto Rico), donde se lanzaron tres misiles *Standard*, con tres dianas correspondientes, y San Juan de Puerto Rico, desde el 1 al 4 de junio; Las Palmas de Gran Canaria, desde el 12 al 15 de junio, regresando a la base de Ferrol el día 18 de junio.

**Visitas.**

**Buques extranjeros.**—Durante los pasados meses de julio y agosto visitaron el puerto de Cádiz diversas unidades de Marinas extranjeras, entre los que cabe destacár los buques-escuela *Amerigo Vespucci*, italiano; el *Gloria*,



colombiano; el *Engadine*, británico, así como la fragata italiana *Grecale* y los submarinos británicos *Sealion*, *Ocelot* y *Opportune*, que habían participado con anterioridad en el ejercicio JOLLY ROGERS, que ya hemos reseñado anteriormente.



**Jefe del E. M. de las FAS francesas.**—El jefe del Estado Mayor de las Fuerzas Armadas francesas, general Lacaze, ha efectuado una visita oficial a España de cinco días de duración, invitado por el almirante Liberal Lucini, jefe del Estado Mayor de la Defensa. El general francés presenció los ejercicios *Galia-84*, que se desarrollaron con fuerzas paracaidistas españolas y francesas. Igualmente, visitó la base aeronaval de Rota.

## EXTRANJERO

### Australia.

**Nueva fragata FFG.**—Se ha incorporado a la Fuerza Naval australiana la fragata F03 *Sidney*, tercera unidad de un programa de cuatro del tipo FFG 7 construidas en astilleros norteamericanos. La cuarta fragata, F04 *Darwin*, se incorporará a la metrópoli a principios del próximo año. La serie constará de seis buques, los cuatro antes reseñados y dos más que se construirán en los astilleros de Williamstown, en Australia, para entrar en servicio hacia 1990-1992, momento en el cual comenzará el desarme de las seis fragatas tipo *Yarra*.



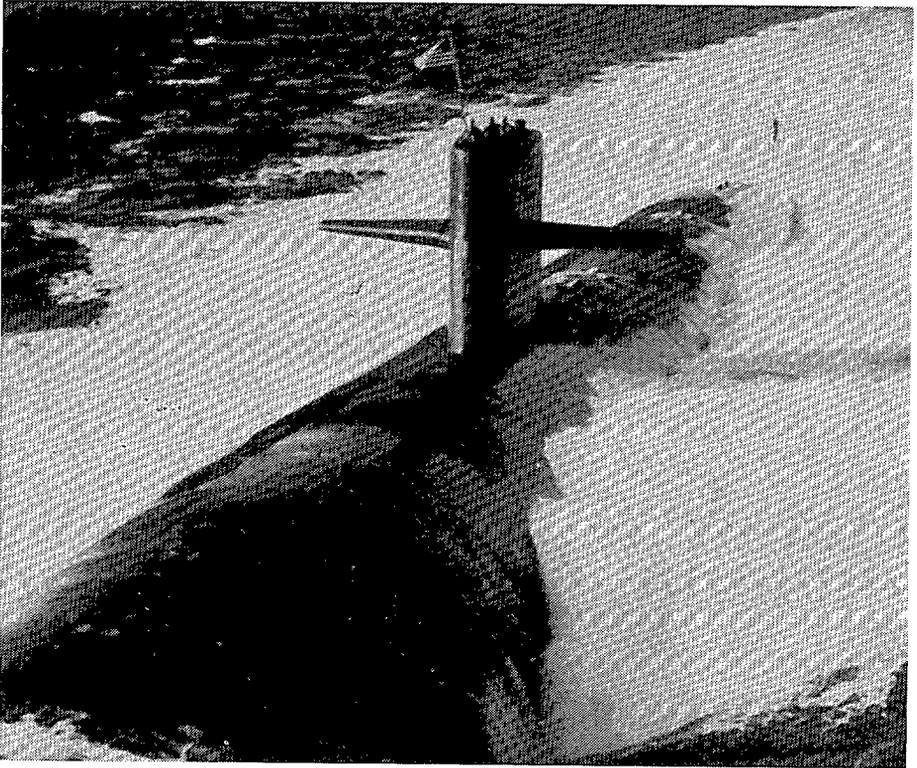
### Estados Unidos.

**Modificación del Programa Naval.**—Ultimamente se han introducido algunas modificaciones en la planificación del Programa Naval norteamericano, que estaba previsto desarrollar entre 1984 y 1988.

Presentamos esquemáticamente esta previsión para que nuestros lectores puedan compararle con la última aprobada por la Marina de los Estados Unidos, válido para 1985-1989.

Comparando ambas previsiones vemos que sigue avante el programa de los SNLE, tipo *Ohio*. Se abandona el portaviones nuclear CVN-74; pero, por otro lado, se sabe que el CVN-71, *Theodore Roosevelt*, se incorporará a la Fuerza en 1986, un año antes de lo previsto.

Los submarinos SNA *Los Angeles* se ven disminuidos en una unidad a lo largo de este quinquenio, en beneficio de un nuevo tipo de SNA, actual-



## PROGRAMACION 1984-1988

UNIDADES	(Parcial)					Total
	AÑOS					
	1984	1985	1986	1987	1988	
SNLE, tipo <i>Ohio</i> .....	1	1	1	1	1	5
CVN 74, tipo <i>Roosevelt</i> .....	—	—	—	—	1	1
SNA, tipo <i>Los Angeles</i> .....	3	4	4	5	5	21
Cruceros <i>Ticonderoga</i> .....	3	3	3	3	2	14
DD, tipo <i>Burke</i> .....	—	1	—	3	5	9
DD, tipo <i>Sprance</i> .....	—	—	—	—	—	—
LSD, tipo <i>Whidbey Island</i> .....	1	2	2	2	2	9
DM, tipo <i>Avenger</i> .....	4	4	4	—	—	12
CM, tipo <i>Cardinal</i> .....	1	—	4	4	4	13

1984]

## PROGRAMACION 1985-1989

(Parcial)

UNIDADES	AÑOS					
	1985	1986	1987	1988	1989	Total
SNLE, <i>Ohio</i> .....	1	1	1	1	1	5
SNA, de nuevo tipo .....	—	—	—	—	1	1
SNA, <i>Los Angeles</i> .....	4	4	4	4	4	20
CG, <i>Ticonderoga</i> .....	3	3	3	2	2	13
DDG, <i>Burke</i> .....	1	—	3	5	5	14
LSD, <i>Whidbey Island</i> .....	2	2	2	2	2	10
DM, tipo <i>Avenger</i> .....	4	4	1	—	—	9
CM, tipo <i>Cardinal</i> .....	—	4	4	4	4	16

mente en estudio. Igualmente, los CG *Ticonderoga* pierden una unidad en esta previsión quinquenal; pero, en cambio, los destructores tipo *Burke* se ven favorecidos con un notable incremento, ya que pasan de una previsión de 9 a 14 unidades. Ello es debido a los excelentes rendimientos que ha dado el prototipo, hasta tal extremo, que a la vista de que pueden prestar análogos servicios que los CG *Ticonderoga*, y por un coste menor, se ha hecho aconsejable reducir el número de estos últimos. Los *Burke* irán reemplazando progresivamente a los destructores *Charles F. Adams* y *Coontz*, y cruceros *Leahy* y *Belknap*, estando previsto la construcción de unas 60 unidades de este tipo. Contarán con un nuevo tipo de sistema de propulsión por turbinas de gas, del que se espera una reducción apreciable de consumo de combustible. Como armamento principal montarán el misil *Tomahawk*, un misil ALS de alcance grande en sustitución del *Asroc* y una versión mejorada del misil SM-2 MR, todo ello ligado al sistema *AEGIS*.

En cuanto al prototipo del SNA, como continuación del tipo *Los Angeles*, se especula en que será un submarino mayor, con mayor cota de profundidad y más silencioso. La mayor innovación podría radicar en la sustitución de la hélice clásica por un sistema de empuje o *pump-jet*.

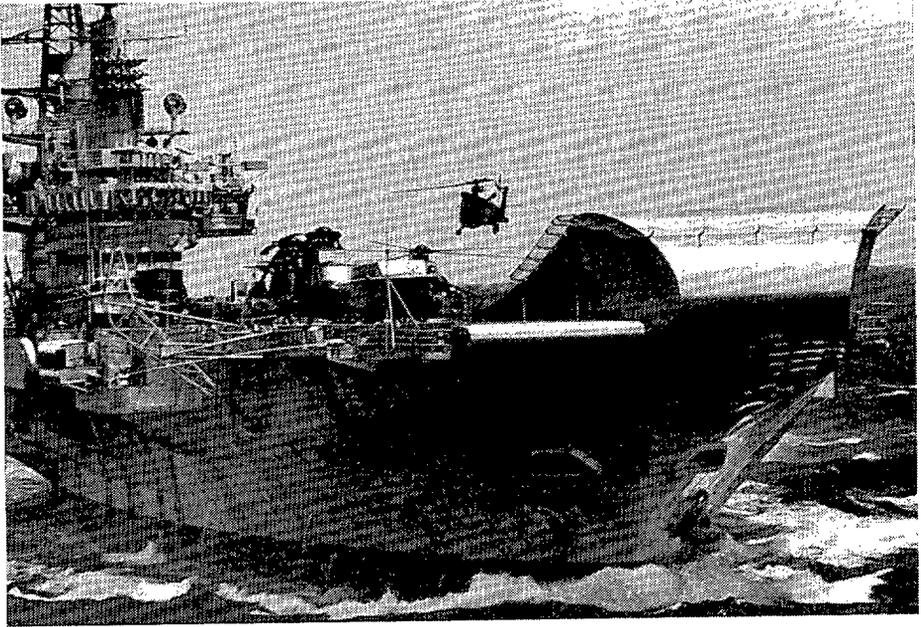


## Gran Bretaña.

**Baja de unidades.**—El portaviones *Hermes*, buque-insignia del contralmirante Woodward en la campaña de las Malvinas, ha pasado a lo que pudiéramos llamar Segunda Situación en el puerto de Portsmouth y será

habilitado como buque de entrenamiento en tanto se decide su futuro, bien vendido a un tercero o bien camino del desguace una vez que haya entrado en servicio el portaaviones *Ark Royal*.

La fragata *Londonderry* ha dado fin también a su vida operativa, y ha quedado habilitada como buque de instrucción de guerra electrónica.



*Misiles balísticos.*—Los tubos de lanzamiento de los misiles *Trident 2* D-5 del primero de los cuatro submarinos lanzamisiles balísticos de la segunda generación que en su día reemplazarán a los *Resolution*, serán adquiridos en los Estados Unidos, mientras que los de tres submarinos restantes se fabricarán en Gran Bretaña.



## Italia.

*Nuevas construcciones.*—Actualmente están en construcción 23 buques para la Marina italiana:

Un portaaviones, *Giuseppe Garibaldi*; dos fragatas (*Euro* y *Espero*); dos submarinos de tipo *Sauro*; cuatro corbetas de 1.000 toneladas; un buque-tanque; cuatro cazaminas; un hidroala lanzamisiles, y nueve remolcadores costeros.

En cuanto a futuras construcciones, están previstas la de dos destructores lanzamisiles de unas 4.400 toneladas derivadas del *Ardito* y del *Audace*, un buque anfibia, seis transportes medianos y ocho cazaminas diferentes de los *Lerici*, pero cuyas características aún no han sido definidas.



### Países Bajos.

**Fragatas tipo M.**—El Programa Naval holandés tenía prevista la construcción de cuatro fragatas del denominado tipo M para ir sustituyendo a las corbetas *Wolf*, construidas en los años 50 en los Estados Unidos bajo los auspicios de la entonces denominada ayuda mutua. Posteriormente, se habló de construir una unidad más, y actualmente se piensa en construir 12 en lotes o partidas de cuatro unidades cada uno, teniendo en cuenta que se espera una notable aceptación de este tipo de buque por parte de algunas Marinas extranjeras. Las misiones que asumirían estos buques se pueden resumir en tres fundamentales:

- Guerra ASM y antibuque, tanto en el Atlántico como en el resto del mundo.
- Apoyo de fuego en operaciones contra tierra.
- Defensa aérea dentro de un grupo de combate.

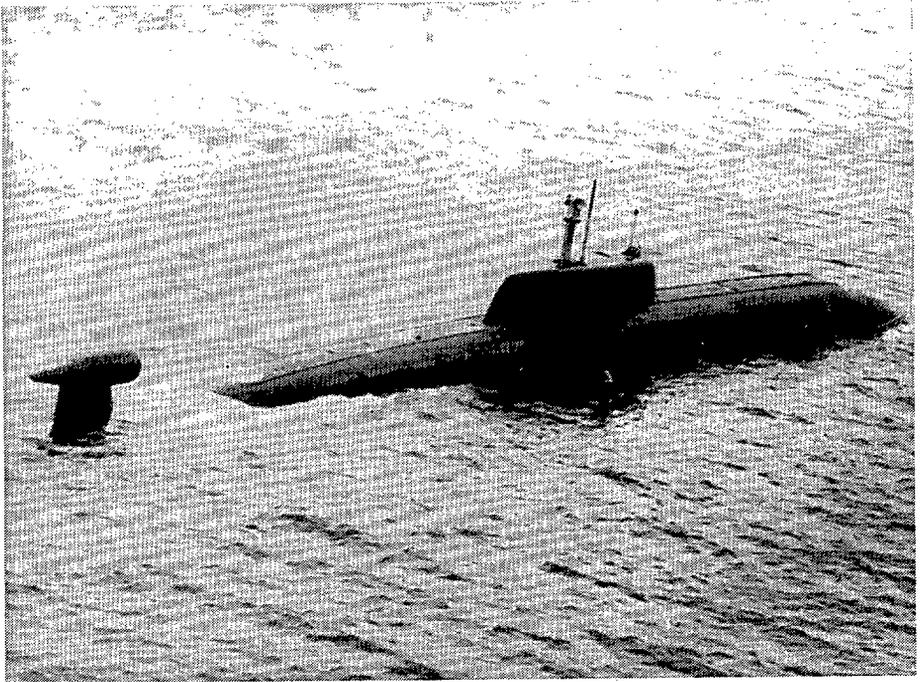
Sus características, en términos generales, serían:

- Desplazamiento: 3.100 T.
- Dimensiones: 122 × 14 × 6 metros.
- Propulsión: Dos turbinas de gas y dos diesel, con dos hélices de paso variable.
- Velocidad máxima: 29 nudos.
- Velocidad económica: 20 nudos (diesel).
- Armas: Ocho misiles *Harpoon* en dos afustes cuádruples; 16 misiles antiaéreos *Sea Sparrow* en cuatro lanzadores cuádruples de lanzamiento vertical; un cañón de 57 *Bofors*; un sistema *Goal Keeper*, de defensa de punto; dos cañones de 20 milímetros; dos montajes dobles para torpedos MK-46 o *Singray* británicos, y un helicóptero WG-13 *Linx*.
- Electrónica: Un radar DA-08 de exploración combinada; un radar ZW-06 de superficie y conducción de helicópteros; un radar *Decca* de navegación; un sonar de casco de media frecuencia, y un sonar remolcado de baja frecuencia.



## Unión Soviética.

**Submarinos.**—Ha terminado sus pruebas de mar la segunda unidad de tipo *Typhoon*, y, al parecer, se ha incorporado también a la flota soviética alguna unidad de los dos nuevos tipos de submarinos nucleares *Mike* y *Sierra*, del cual presentamos una fotografía a nuestros lectores.



También se ha detectado en los astilleros de Leningrado la construcción de un nuevo tipo de submarino nuclear conocido por *Uniform* en la terminología OTAN, que podría ser una réplica al americano *NR-1*, destinado a investigaciones acústicas y oceanográficas. Su desplazamiento es de unas 2.500 toneladas.

## TECNOLOGIA Y ARMAMENTO

**Dispositivos aerotransportables de apoyo electrónico.**—La empresa Racal Radar Defense System suministrará a la Armada británica unos dispositivos de apoyo electrónico (DAE) aerotransportados para los helicópteros anti-

submarinos *Linx* y *Sea King*. En virtud de un contrato valorado en once millones de libras esterlinas.

El sistema MIR-2 de Racal mejora la potencia de observación del helicóptero y suministra una alerta inmediata de las transmisiones radáricas del enemigo. Su diseño se ha realizado de forma que proporciona al avión un sistema de localización, identificación y ataque a buques, al tiempo que permanece en el exterior de la envolvente del armamento de autodefensa, efectúe las funciones generales de vigilancia y reconocimiento y ofrezca un grado elevado de autoprotección.

Los sistemas constan de seis paquetes de antenas que cubren acimutalmente 360 grados, un procesador y una unidad indicadora de control. Una vez procesadas las señales captadas por las antenas, la unidad indicadora de control presenta al operador la información recibida. Por medio de un estroboscopio se puede individualizar cada sistema, lo que ofrece al operador la posibilidad de identificarlo con precisión (LPS).



**Nuevo sistema táctico.**—La compañía McDonnell Douglas está desarrollando un equipo de a bordo para aviones de combate en misiones aire-aire y aire-superficie.

El sistema TFM (Tactical Flight Management) selecciona el rumbo y la velocidad más favorables para evitar las defensas aéreas y aprovecharse de los accidentes del terreno en vuelos a baja altura. El TFM puede pilotar automáticamente el avión de acuerdo con su propio plan, además de tener la capacidad de apuntar al objetivo y de disparar en enfrentamientos directos entre aviones.

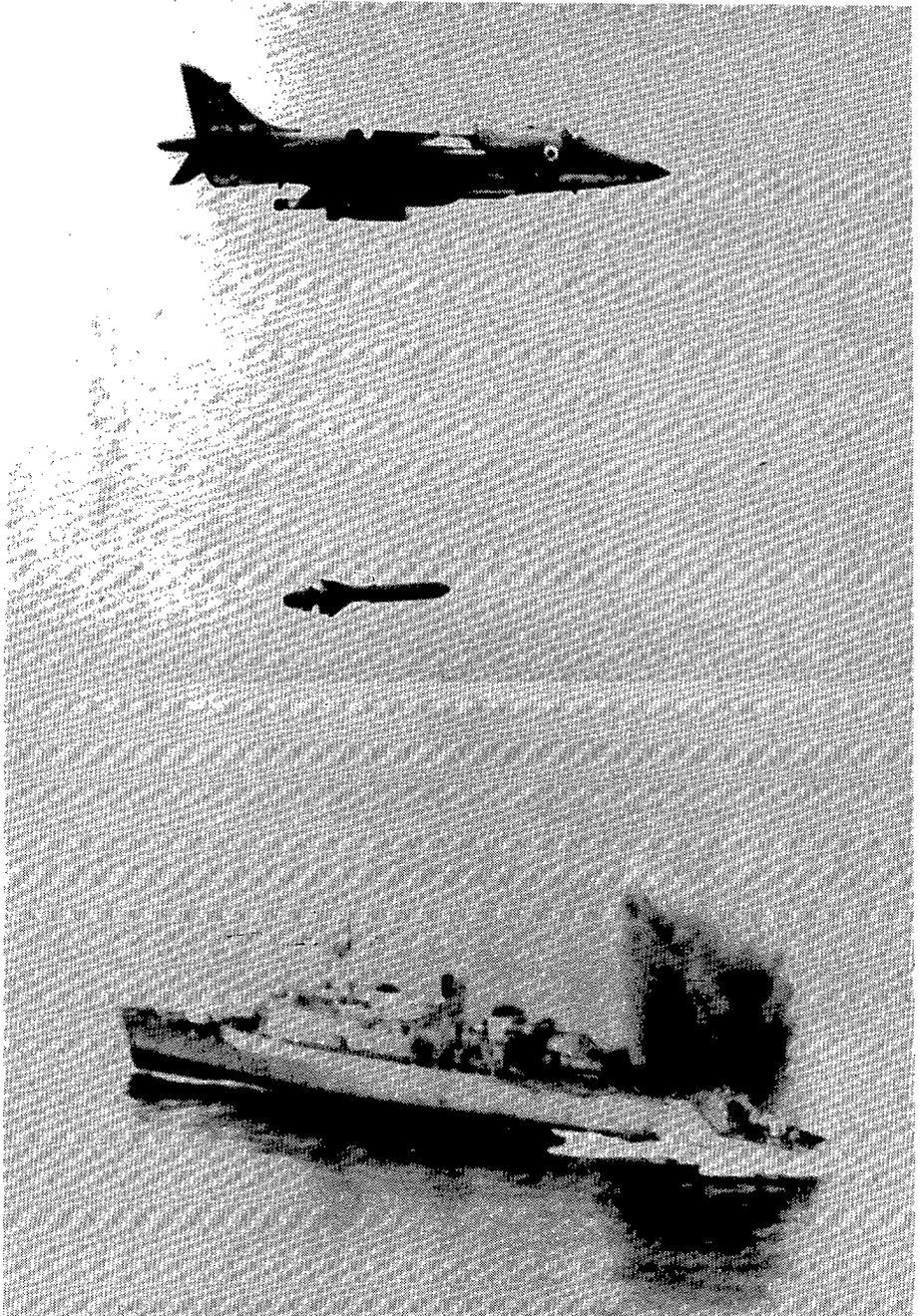
A juicio del director de este programa, el TFM es el primero de los sistemas de su especialidad en utilizarse en combate.

Una de las finalidades del sistema es facilitar el trabajo del piloto reduciendo el número de sus responsabilidades. Otra finalidad esencial es la de proporcionar el mejor programa para la supervivencia del piloto.

El TFM puede ser utilizado por el FA-18 *Hornet* y el AV-8B *Harrier II*, así como por el F-15.



**Misil Sea-Eagle.**—En la fotografía que ilustra estas líneas puede verse en la parte superior un misil anti-buque *Sea-Eagle* en el momento de ser lanzado desde un avión *Harrier*, durante unas pruebas efectuadas en el Atlántico. en la parte de abajo, el misil alcanza un destructor señalado como blanco, ocasionándole importantes daños. El *Sea-Eagle* ha sido considerado con más poder de destrucción que el misil francés *Exocet*.



## MARINA MERCANTE

**Medidas para superar la crisis de nuestra Marina Mercante.**—La Prensa diaria se viene haciendo eco con saludable frecuencia del problema, grave problema, de la crisis de la Marina Mercante.

El diario madrileño *Ya*, en un muy acertado comentario sobre el tema, firmado por J. R. Vilamar, dice, entre otras interesantes cosas, lo siguiente:

*Dos cosas han seguido siempre con el mayor empeño procurando las naciones émulas de España: la una, que no haya Armada Naval ni maniobras para que no haya comercio y, por consiguiente, no tenga Vuestra Majestad ni dinero ni fuerza.* La cita, carta de dos privados a Felipe V, resume la importancia que para España tienen las dos Marinas: la de guerra y la mercante. Centrándonos en la segunda, es de resaltar que las dos terceras partes de las mercancías que anualmente se mueven en nuestro país como consecuencia del comercio interior y exterior lo hacen a través del mar.

La paralización de la flota mercante dejaría, en una primera fase, reducidas a un tercio nuestras posibilidades de intercambio. Pero si se tiene en cuenta que el combustible que necesitarían los demás medios viene a través de la mar, en menos de tres meses quedarían prácticamente paralizados todos.

Un factor determinante, además del geográfico, para potenciar un medio de transporte en un país lo constituye, sin duda, su coste. En este caso todos los vientos soplan a favor del buque mercante, que resulta el más potente y económico. Un carguero de 10.000 toneladas posee la misma capacidad de transporte que 1.000 camiones pesados, consume la décima parte de combustible para trayectos iguales y emplea setenta veces menos personal. Además, como señala Núñez Lacaci y Torrente Sánchez en el libro *La Armada: esa desconocida*, los camiones precisan de una infraestructura vial muy importante, mientras que el buque dispone gratuitamente de las anchas y siempre bien pavimentadas autopistas del océano.

La notable diferencia, a nivel mundial, que existe entre oferta y demanda y la *rabiosa* competencia llevan consigo el amarre de muchos barcos españoles por falta de trabajo. El Gobierno estudia una serie de medidas que, si se llevan a la práctica, el sector puede desplegar de nuevo velas en un país que cuenta nada menos que con más de cinco mil kilómetros de costa.

Para soltar amarras es necesario:

- Fomentar el transporte español y evitar, lo más posible, la actuación de barcos extranjeros.
- Exención del Impuesto General de Tráfico de Empresas para nuevas construcciones y para reparaciones y desgravaciones fiscales a las

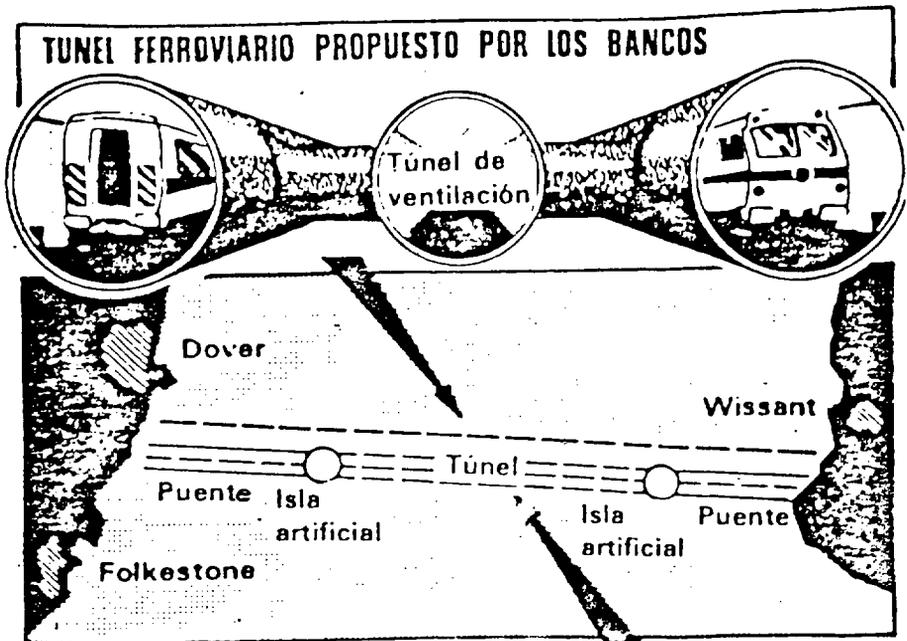
exportaciones para fletamiento de navieras españolas en el tráfico internacional.

- Potenciar las primas de competitividad que la experiencia demuestra obtienen una gran rentabilidad. Las últimas adoptadas en este sentido han supuesto un aumento de la participación española en el mercado internacional de fletes.
- Refinanciación de los créditos para que las empresas puedan desenvolverse en la explotación de sus tráficos.
- Primas a la navegación e incentivación del tráfico del cabotaje peninsular.



**El túnel del canal de la Mancha cuenta con financiación.**—La Comisión Europea ha acogido favorablemente las conclusiones del informe bancario franco-británico sobre la construcción de un túnel bajo el canal de la Mancha y estima que la C. E. E podría aportar una garantía financiera al proyecto.

Según el documento presentado por cinco Bancos, la construcción de un túnel ferroviario bajo el canal de la Mancha podría ser rentable a largo plazo, aunque la importancia de las inversiones (aproximadamente, 1,5 billones de pesetas), hace extremadamente difícil el proyecto y requiere el apoyo de los Estados comunitarios.



El túnel permitirá el paso de trenes y de un servicio ferroviario de transportes de vehículos (automóviles, camiones, autocares), y ha sido presentado como la solución que *presenta menos dificultades*.

La construcción de este enlace durará siete años, aunque será necesaria una fase de preparación de dos años, según los Bancos.



**Descensos portuarios en Francia y de buques en Inglaterra.**—En 1983, el tráfico de mercancías en todos los puertos franceses sumó 266 millones de toneladas, lo que supone un descenso del 2 por 100 respecto a 1982, en que movieron 271,4 toneladas.

Todos los tipos de tráfico han disminuido, con excepción de los de carga seca de exportación, que han aumentado un 35 por 100.

Por su parte, el Consejo General británico de Navegación anuncia que la flota mercante británica ha experimentado un descenso a menos de 20 millones de toneladas a fines de marzo, lo que supone el nivel más bajo de los últimos veinticinco años. Concretamente, ha habido un descenso de 33 barcos, que suponen 900.000 toneladas de peso muerto durante los tres primeros meses de 1984, siendo el total de 736 barcos con 19,8 millones de TPM, cifra que se compara con las 994 unidades, y 29,4 millones de TPM de finales de 1975.



**Actividad de la Flota mercante española en 1983.**—El *Boletín Informativo de ANAVE* publica un interesante resumen de la actividad de la Flota Nacional en el pasado año, del que extraemos los siguientes datos:

Aunque en el momento de publicarse el informe, que a continuación se resume, no se disponía de la totalidad de los datos del año anterior, con los datos disponibles se puede llegar a conclusiones válidas sobre el volumen del tráfico en el año 1983 y su comparación con el de 1982.

	AÑO 1982		AÑO 1983	
	Mill. Tm.	%	Mill. Tm.	%
Importación crudo .....	24,1	22,1	26,6	24,2
Importación resto mercancías .....	16,8	15,7	13,7	12,5
Exportación .....	5,2	4,7	5,5	5,0
Cabotaje .....	37,2	34,5	41,0	37,3
Extranacional .....	25,0	22,9	23,0	21,0
<b>TOTAL .....</b>	<b>108,3</b>	<b>100,0</b>	<b>109,8</b>	<b>100,0</b>

El tráfico extranacional es aquel que realizan buques españoles entre puertos de carga y descarga, ambos extranjeros.

La disminución de tráfico en el capítulo extranacional está, en parte, justificada por el aumento de tráfico en el epígrafe *Importación de crudos*, ya que la compensación de toneladas por millas en la importación de crudos absorbe casi el 60 por 100 del tráfico extranacional. (El importador de crudo que por circunstancias de momento se ve obligado a cargar crudo con destino a España en un buque de bandera extranjera, debe compensar las toneladas por millas del buque extranjero, fletando un buque español a servicio extranacional, que haga el mismo número de toneladas por millas.)

Aunque la importación de crudo del año 1983 fue de 40,3 millones de toneladas, sólo 26,63 millones fueron transportadas en buques españoles. El resto fue transportado en buques extranjeros que generaron las correspondientes toneladas por millas a compensar.

La actividad del comercio de importación alcanzó la cifra de 40,28 millones de toneladas en 1983, lo que significa una pequeña disminución frente a los 40,9 millones del año 1982.

J. S. A.

## MARINA DE PESCA

**Encuentro internacional de pesca promovido por España.**—España promoverá un encuentro internacional sobre cuestiones pesqueras, que se celebrará el próximo año, según ha anunciado en rueda de Prensa el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, don Carlos Romero. Asimismo, aseguró que la importancia pesquera de España ha permitido el acercamiento, en la conferencia de la FAO de Roma, a los países tanto desarrollados como en vías de desarrollo, con los que mantiene acuerdos pesqueros o puede llegar a establecerlos en el futuro.

El director general de Ordenación Pesquera, don Fernando González Laxe, por su parte, dijo que otra consecuencia positiva de la Conferencia ha sido que muchos países en desarrollo han comprendido que no les basta con sus propios recursos para explotar adecuadamente la riqueza pesquera de sus aguas, lo que abre posibilidades a los países desarrollados de acceder a más recursos a cambio de una apertura de sus mercados a los productos procedentes de aquéllos.

Finalmente, tras indicar que las conclusiones de la Conferencia no son vinculantes para los países participantes, aunque sí tienen una considerable *fuerza moral*, las resumieron en dos: rechazar la sobrepesca en los distintos caladeros y reconocer a la pesca como actividad básica para el desarrollo económico de las zonas ribereñas.

**La Policía del Mar gallega.**—El diario madrileño *ABC* publicó una crónica de su corresponsal en Santiago, Alfonso Cabaleiro, que por su interés transcribimos íntegra:

*La Policía del Mar, servicio de inspección pesquera de la Junta de Galicia, estará formada por unas cincuenta personas, de las cuales, once ya están trabajando en las zonas de Villajuán, El Grove, Cambados y la isla de Arosa, lugares donde han conseguido reducir el furtivismo pesquero en un 94 por 100.*

*El consejero de Agricultura, Fernando Garrido, quiere dejar bien claro que no es una policía autónoma, sino un servicio de vigilancia pesquera, “unos guardias marítimos jurados”, cuya constitución se ha debido al alto grado de furtivismo, a la petición de las cofradías de pescadores y a la inhibición de las autoridades de Marina en tareas de vigilancia. “Hay que explicar —dice Garrido Valenzuela— que en pesca no hubo nunca en el ámbito de todo el Estado español una auténtica administración. Los delegados periféricos eran autoridades de Marina. Ahora —pese a que estamos asumiendo las competencias sin medios económicos y personales— tenemos la oportunidad, desde la autonomía, de formar una auténtica administración pesquera”. Aclara, por otra parte, que el problema del furtivismo tiene en Galicia unas características únicas, que desencadenan una presión social, “por lo que la constitución del nuevo cuerpo era indispensable”.*

*La idea del consejero es que el cuerpo lo formen cincuenta personas. En una primera etapa serán veintidós, que a partir de septiembre vigilarán la ría de Arosa, sin duda la más conflictiva de Galicia. Después se vigilará la de Muros, Pontevedra-Vigo y, finalmente, Finisterre y El Ferrol. La preparación de estos hombres es abierta, con asignaturas como biología y métodos de defensa. El consejero va a solicitar de los gobernadores civiles que los guardias marítimos jurados puedan llevar armas; y en la próxima semana está previsto que se entreviste con Narciso Serra, ministro de Defensa, para hablarle de la situación de las rías y de la inhibición de la Marina en labores de vigilancia.*

*Cuenta este nuevo Cuerpo con dos lanchas patrulleras y dos “Zodiac”, y desean ahora ser dotados con una planeadora de 200 CV para competir en velocidad con las planeadoras que, cada vez más, son utilizadas para faenar ilegalmente, “y para que dejen de tomarnos el pelo”, como nos dice uno de los miembros de la Inspección Pesquera.*

*La Consejería de Agricultura y Pesca negocia ahora con la Administración central ayudas económicas, deseando le sea entregado el equivalente al coste de las Comandancias de Marina.*



**La Guardia Civil del Mar.**—Según noticias publicadas en diversos medios de información, la Dirección General de la Guardia Civil tiene prevista

la creación de la Guardia Civil del Mar, con funciones de Policía Judicial y servicio fiscal a lo largo de todo el litoral español.

La Guardia Civil del Mar —todavía en fase de proyecto, supondrá un gasto de unos mil millones de pesetas, que se autofinanciaría en muy poco tiempo mediante las aprehensiones de contrabando, superiores el pasado año a los catorce mil quinientos millones.

El aumento de entradas de terroristas en territorio español, al igual que la introducción de droga por el litoral, hacen necesaria la utilización específica de este servicio. Para ello, se ha elaborado un plan para la adquisición de embarcaciones dotadas con las más modernas técnicas y actuación dentro de las doce millas del mar territorial.

Aparte del servicio que la Guardia Civil desarrolla en puertos y bahías, se montará otro marítimo: hasta las tres millas en el caso del servicio fiscal y hasta las doce millas en lo referente a Policía judicial y administrativa.

Por otra parte, y también según noticias de Prensa, el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante se ha manifestado en un comunicado *totalmente en contra* de la creación de la Guardia Civil del Mar, porque su aparición *no hará más que añadir mayor confusión a la que ya existe en torno a la vigilancia y al salvamento en las costas españolas*. El Colegio dice que el actual sistema de vigilancia de costas es ineficaz y que solamente será válido cuando se cree un único servicio, ya que *ahora existe descoordinación y falta de profesionalidad en los servicios*.



**Puertos-piloto pesqueros.**—Fuentes de la Administración pesquera central, que tienen ultimado un plan cuatrienal de rejuvenecimiento y modernización de la flota pesquera española, han indicado que estas actuaciones tendrán como puertos-piloto, donde comprobaremos la incidencia de las mismas, los de Muros, en La Coruña, y Barbate, en Cádiz.

*Son dos puertos* —indicaron dichas fuentes— *en los que cualquier ordenación pesquera incidirá fuertemente, incluida la población, porque la flota es muy antigua y poco adecuada a la situación actual. Además, Barbate tiene problemas por el tema de Marruecos y la imposibilidad de faenar en caladeros andaluces, y la de Muros, porque no puede doblar Finisterre.*



**En 1983 no se generó paro en el sector pesquero.**—Durante 1983 causaron baja 223 barcos del censo total de la flota española, según datos del borrador que la Administración pesquera española aportará en breve a la OCDE. A 31 de diciembre, la flota pesquera española tenía 17.322 buques, con un tonelaje de 695.924 TRB y una potencia instalada de 2.632.949 CV.

El documento pone de manifiesto, además, que durante el mismo período

do se construyeron 46 nuevos buques, con un total de 6.631 TRB y una potencia de 25.697 CV.

En el apartado de personal, el borrador, elaborado por técnicos de la Secretaría General de Pesca Marítima, y tomando como base datos del Instituto Nacional de Estadística, se revela que el sector pesquero no produjo desempleo durante 1983.



**Negociaciones pesqueras con Canadá.**—Las negociaciones pesqueras hispano-canadienses serán objeto de análisis en un nuevo encuentro que delegaciones de ambos países iniciarán en la localidad canadiense de Saint Johns.

Por este motivo, viajaron técnicos de la Secretaría General de Pesca Marítima, para participar en estas reuniones, que deberían haberse celebrado el pasado día 28 de febrero.

Previamente a este viaje, que coincidía con la estancia en Canadá de los Reyes de España, técnicos españoles y canadienses celebraron en Madrid varias reuniones con el fin de evaluar las compensaciones que Canadá va a recibir por las licencias de pesca a España.



**Tensiones con la CEE por la pesca.**—Los armadores de la provincia de Pontevedra, cuyos barcos faenan en aguas de la Comunidad Económica Europea, publicaron un comunicado en el que piden a la población de Vigo que se abstengan de consumir pescado fresco, marisco y angulas procedentes de la Comunidad.

También solicitan la solidaridad de otros sectores productivos de la nación, *porque entendemos que ésta es la hora de sacrificarse todos por la pesca*. Este boicot a los productos pesqueros comunitarios afecta igualmente a la *centolla* francesa y al *buey* inglés.

Los armadores piden que se reinicien las conversaciones pesqueras con la CEE, para negociar un acuerdo definitivo hasta el ingreso de España en aquella organización.

También solicitan que se suban inmediatamente los derechos compensatorios de todas las especies citadas, con objeto de anular las licencias que pudieran estar en vigor, y que el consumo se desvíe hacia especies de producción nacional, como el mejillón y la almeja.

La prohibición de faenar en aguas de la CEE afecta a unos mil pescadores del puerto de Vigo e indirectamente a ocho mil trabajadores en tierra.

Ante esta situación, los armadores vigueses vuelven a incidir en una denuncia hecha reiteradamente al Gobierno, la de solicitar el cierre de las importaciones de pescado fresco, tanto de países de la CEE como de Por-

tugal, mientras se mantenga amarrada la flota, *porque lo que pretenden es pescar ellos y vendernos después el producto.*

J. S. A.

## CONSTRUCCION NAVAL

**El desguace, como ayuda a la industria naval.**—El mercado mundial de desguaces está siendo acaparado por los países orientales que obtienen con ello grandes ayudas económico-financieras para su industria naval.

El Japón, país donde su poderosa industria naval nunca cesa de inquietarse y estudiar nuevas fórmulas, pese a contar con numerosos pedidos en sus astilleros, se está preparando para entrar más intensamente en el mercado mundial de desguaces.

*Lloyd's List* informa que el proyecto japonés aspira a desguazar dos millones de TRB en los próximos dos años para alcanzar los 366 millones de TRB al final del año fiscal de 1985. Pese a las dificultades para competir en precios con Taiwan y Corea del Sur, ya que en Japón son altos para el desguace, esta actividad se considera como un *mal menor* que puede aliviar la crisis actual, ya que siempre será mejor ocuparse en desguaces que llegar a la inactividad total.

Por su parte, Taiwan se ha convertido en el gran gigante de los desguaces, donde un total de 246 buques con 3,18 millones de toneladas en lastre fueron desguazadas en 1983; con un aumento de 24 buques sobre el número de 1982, pero con una reducción del 2,7 por 100 en términos de tonelaje.

Casi se puede decir que cada día laborable llegó un buque a los muelles de Kaohsiung en su último viaje. Dentro de las seis semanas quedaron reducidos a un montón de planchas y tubos.

Un equipo de 120 hombres y mujeres pueden desguazar un barco en aproximadamente seis semanas. Al mismo tiempo, se desguazan cuarenta barcos, grandes y pequeños. Alrededor de 10.000 personas trabajan en los muelles Kaohsiung.

Ante estos hechos, el boletín de ANAVE se preguntó si no podrían adoptarse planteamientos análogos en España con tan importantes plantas de construcción naval.

España, que ha contado con una vieja tradición de desguaces, que ha llegado a contar hasta con 44 plantas de desguace en los años 70, que importa cuatro millones de toneladas de chatarra al año, no ha podido evitar que se fuesen cerrando los talleres de desguace, que ya son casi un recuerdo a lo largo de la ría bilbaína, antes típica ribera desguazadora, que ocupaba a numeroso personal. Lo que ha llevado a adquirir chatarra en el extranjero, es el aumento tan importante en los costes de mano de obra

para el desguace. De ahí que una reactivación de esta actividad exija una modificación de las técnicas e instalaciones tradicionales como la que parece estar promoviendo Japón.

¿Se ha hecho algo para fomentar nuestra industria de desguace? Ni el Ministerio de Industria, ni las diferentes autonomías de las costas cantábricas y mediterráneas, han dedicado su atención con un resultado práctico a esta actividad, que otros pueden aprovechar como complementaria en momentos de crisis.

La realidad es que nos queda mucho camino para lograr una conciencia naval que esté siempre alerta para aprovechar cualquier coyuntura y para girar hacia donde sople el viento que mejor impulsa los intereses marítimos en cada circunstancia.

La virtual desaparición del desguace en el litoral español, frente a esa iniciativa japonesa que comentamos, es una lección que todos debemos aprender.



**La construcción naval mundial en 1983.**—De acuerdo con las estadísticas del *Lloyd's Register of Shipping* correspondientes al año 1983, el tonelaje total de buques entregados durante ese año asciende a 15.911.143 TRB, con un descenso de 908.958 TRB con relación al año anterior.

Los mayores incrementos han correspondido a Alemania Occidental, Estados Unidos, Corea del Sur, Italia y Reino Unido, mientras que los mayores descensos han correspondido a Noruega, China y España.

Por otra parte, en el informe anual correspondiente al año 1983 publicado por el *Lloyd's Register of Shipping* figuran una serie de comentarios generales sobre la evolución de la flota mundial y de los distintos parámetros de la construcción naval y se analiza también la situación de los diversos países europeos y de Japón y Corea del Sur.

El tonelaje total contratado en 1983 fue de 19,9 millones de TRB frente a 11,23 millones de TRB en 1982, lo que supone un aumento del 77,2 por 100. De este tonelaje, 2,45 millones de TRB corresponden a los más de 100 granaleros contratados para Sanko Kisen.

El 79,2 por 100 de todos los nuevos pedidos en 1983 fue obtenido por Japón (57,4 por 100), Corea del Sur (19 por 100) y China (2,8 por 100). Desde la década de 1960 Japón ha demostrado al mundo su capacidad, desarrollando una industria eficaz e introduciendo nueva tecnología. Actualmente, la posición de Japón puede verse amenazada por Corea del Sur por las mismas razones y existe un potencial desmedido dentro de China. Aunque el volumen de nuevos pedidos ha aumentado en 8,67 millones de TRB, la cartera total de pedidos sólo ha aumentado en 3,4 millones de TRB, alcanzándose la cifra de 32,6 millones de TRB, que representa, a los niveles de producción actuales, aproximadamente dos años de trabajo, la

mayor parte en Japón y Corea del Sur. La cartera total de pedidos de Japón ha aumentado hasta 14 millones de TRB, que representa más del 40 por 100 de la cartera mundial; Corea del Sur ha mantenido su posición en segundo lugar, detrás de Japón y ha aumentado su participación en la cartera mundial desde el 8,7 por 100 en 1982 (2,6 millones de TRB) hasta el 14,2 por 100 en 1983 (4,6 millones de TRB).



**Medidas drásticas ante la crisis en Europa.**—Según la Federación Europea de Metalúrgicos (FEM), si se tiene en cuenta el actual empeoramiento de la crisis de construcción naval, es difícil pensar en una reducción de las ayudas sin poner en peligro el empleo de miles de trabajadores y de regiones completas.

Sin embargo, la situación dramática en que se encuentra la industria europea de la construcción naval exige igualmente otras medidas, tales como:

— La incitación a los armadores europeos a que efectúen sus pedidos dentro de la Comunidad.

— La instauración de amplios programas de modernización de los astilleros, acompañados de medidas de estandarización de los buques.

— La retirada, en el plano mundial, de los buques que no estén de acuerdo con los standards definidos por las convenciones internacionales, principalmente en materia de seguridad, polución y vejez.

— Negociaciones decididas con los nuevos países productores, con el fin de conseguir la detención de su política de expansión agresiva, y con Japón, con el fin de que éste participe, en el mismo grado que los europeos, en la reducción inevitable de la actividad de la construcción naval.

— El estímulo a la diversificación de la producción.

— La puesta en marcha de planes sociales especificados para facilitar y mejorar los medios afectados por cada país a la solución de los problemas sociales que se plantean con el cierre o la concentración de los astilleros.



**La Marina Mercante española ante el Mercado Común.**—Con este sugestivo título, la revista *Ingeniería Naval* ha publicado un magnífico trabajo firmado por Aquilino Blanco Alvarez, del que entresacamos los siguientes párrafos:

En términos TRB la flota española ocupa el lugar número 12, con el 1,9 por 100 de la flota mundial. Al ingresar en la CEE ocuparía el quinto puesto entre los países de la Comunidad y la flota de la Comunidad alcanzaría el 26,9 por 100 de la mundial.

En cuanto a edad, ocupa el puesto número seis entre las flotas más jóvenes del mundo, con un 74 por 100 de TRB menores de diez años, contra un 58 por 100 de la flota de los diez.

El tonelaje medio de la flota española es notablemente más bajo que el de la flota de los diez.

Otros aspectos diferenciales con la flota de los diez son los siguientes:

- En la composición de la flota española los buques petroleros tienen mucha mayor participación.
- Los buques cargueros convencionales tienen una reducida participación y los buques portacontenedores la tienen casi insignificante.

Las conclusiones de este somero análisis son las siguientes:

- La flota española es una flota importante, tanto por su tamaño como por su edad.
- Su ingreso en el Mercado Común no supone para el mismo ningún problema creador de desequilibrio, por cuanto España aporta también tráficos importantes.
- Con la incorporación de la flota española, la flota del Mercado Común adquiere aún mayor importancia, con 26,9 por 100 de la flota mundial y una posición mayoritaria dentro de la OCDE.
- La composición de la flota española en cuanto a tipo de buques es fruto de actitudes políticas más que de necesidades reales de los tráficos generados por España o de una participación activa de la flota española en transportes extranacionales.

Desde el momento inicial de la adhesión de España en el Mercado Común tendremos, en lo referente a Marina Mercante y a los países miembros del Mercado Común:

- Libre circulación de capitales.
- Libertad de establecimiento.
- Libertad de tripulaciones.
- Desaparición del comercio de Estado.

En definitiva, la actividad marítima española debe ser una de las primeras actividades nacionales en integrarse totalmente en las prácticas del Mercado Común, y de tal integración no debiera salir perjudicada la flota española.

J. S. A.

## ECOLOGIA MARITIMA

**El Parlamento Europeo contra la polución petrolífera en la mar.**—El Parlamento Europeo ha lanzado una campaña acompañada de *múltas muy elevadas* para los que ilegalmente vierten hidrocarburos a la mar.

En una resolución votada en el Comité de Protección del Entorno Marino, en Estrasburgo, diez países, miembros del Mercado Común piden:

- La inclusión en todas las enseñanzas de capitanes, jefes de Máquina, oficiales y tripulación de cursos especializados sobre las perjudiciales consecuencias ambientales de verter hidrocarburos en el mar.
- Vigilancia de las derrotas desde el aire y la mar, usando satélites si fuese posible.
- Construcción de instalaciones en los puertos para la recepción y separación de las mezclas oleosas, así como de otros desechos.
- Sanciones que no pueden evadirse en el caso de faltas probadas.

El informe que se sometió al Comité de Protección del Entorno Marino dice que las frecuentes descargas ilegales de hidrocarburos producen mucho mayor daño que los grandes vertidos accidentales.

Se estima que el coste de instalar los necesarios medios de recepción en el puerto de Rotterdam serían de 30 millones de libras esterlinas. El informe continúa que las tarifas que se carguen a los barcos deben ser bajas, de lo contrario *existiría una gran tentación a continuar con las descargas clandestinas a la mar durante la noche.*



**Un libro español sobre vertidos radiactivos en la mar.**—Uno de los primeros libros que se ha escrito en el mundo sobre el tema concreto de los vertidos radiactivos en el mar, desde *la fosa de la muerte*, de la periodista gallega María García Añón, ha sido seleccionado por la delegación española ante el Consejo de Europa para apoyar la postura oficial de oposición a los vertidos.

El estudio científico, fruto de seis meses de trabajo y recopilación de datos, señala García Añón, *recoge lo que se sabe sobre el paso de la radiactividad a través del medio marino, cómo actúa en los sedimentos abisales y de qué forma es transportada por las corrientes marinas. También trata el tema de la absorción de los radio nucleicos liberados por los vertidos por la fauna marina comestible, y las condiciones geológicas concretas de la fosa atlántica.*

El volumen está prologado por Fernando González Laxe, director gene-

ral de Ordenación Pesquera, y Remi Parmentier, coordinador de la organización ecologista Green Peace.

El libro, que fue presentado en Madrid, consta de un informe científico, técnico y jurídico sobre los vertidos de desechos nucleares en el mar, y de un reportaje sobre los movimientos de protesta nacionales e internacionales desde 1982, entre ellos las agitadas expediciones realizadas desde Galicia a la fosa atlántica, en una de las cuales participó la autora.



**Las islas Columbretes, Parque Marítimo Nacional.**—Los parlamentarios de Castellón, diputados y senadores han entregado al representante del Grupo Socialista en el Congreso, Javier Sáez de Cosculluela, una proposición de ley para solicitar la declaración de Parque Nacional Marítimo-Terrestre a las islas Columbretes, situadas a 36 millas marítimas de la costa castellanense.

Utilizadas hasta abril de 1982 como blanco de tiro de la Armada y Aviación norteamericanas, las islas Columbretes constituyen el más puro ecosistema insular de la Comunidad Valenciana y la principal reserva mundial de la gaviota Adouien, según grupos ecologistas.

La iniciativa de los parlamentarios, entregada al presidente del Grupo Socialista para que sea presentada como iniciativa legislativa que permita a las islas acogerse a la Ley de Espacios Naturales Protegidos, posibilitará la salvaguarda de las islas ante las constantes agresiones de que es objeto por parte del hombre, especialmente la pesca furtiva y el expolio de sus corales, así como la prohibición de ser utilizadas *como objetivo de prácticas de tiro*, según señala la propuesta socialista.

En esta proposición de ley se prevé la creación de un plan rector que marque las *directrices generales de uso y ordenación del parque, así como las normas de gestión y las actuaciones necesarias para garantizar el cumplimiento de las finalidades de investigación e interpretación de los fenómenos de la Naturaleza.*



**Portugal se enfrenta seriamente con la contaminación marítima. El proyecto *mar limpio*.**—En nuestra vecina Portugal existe un serio enfrentamiento, digno de todo elogio, contra la contaminación marítima. En un trabajo publicado en el diario *O Primeiro de Janeiro* y firmado por Eduardo Guerra Carneiro se informa sobre el tema ampliamente. De dicho artículo entresacamos los siguientes párrafos:

*Mar Limpio* es el nombre clave de un proyecto de decreto-ley, elaborado por la Dirección General de los Servicios de Fomento Marítimo, destinado

a un plan de emergencia para el combate contra la polución del mar por hidrocarburos. En el preámbulo se afirma, sin sombra de dudas: *La preservación del medio marino constituye hoy una obligación de los Estados que ha de entrar en el Derecho Internacional y en sus Constituciones.* Y se justifica la necesidad de un tratamiento específico: *Las aguas de jurisdicción nacional son atravesadas por un intenso tráfico marítimo y algunos puertos reciben un volumen apreciable de productos petrolíferos.*

La ejecución del plan *Mar Limpio* será de responsabilidad de la Marina. El almirante Cruz Júnior, presidente de la Comisión Nacional contra la Polución del Mar, departamento donde el proyecto de decreto se encuentra en estudio, declaró a *O Primeiro de Janeiro*, que actualmente el Estado Mayor de la Armada dispone de cerca de 15.000 millones de escudos al año para equipamientos contra la polución. Con cinco lanchas de desembarco, algunas decenas de hombres están permanentemente disponibles para actuar en cualquier caso de polución en la costa.

En el plan *Mar Limpio* se prevé que *cuando los medios existentes y disponibles no fueran considerados suficientes o la demora de su llegada al lugar de actuación ponga en peligro el resultado de la operación, la autoridad marítima responsable de llevar a cabo las operaciones podrá exigir los medios, al Estado o a los particulares, que no se encuentren afectos a funciones esenciales.*

*Ningún país, ni los Estados Unidos, puede por sí sólo hacer frente a una gran calamidad resultante del derrame de petróleo, nos dice el almirante Cruz Júnior. Por eso, el Mar Limpio prevé:*

*Si los medios nacionales fueran considerados insuficientes o inadecuados podrá la Marina contactar y solicitar la cooperación de entidades de países con los cuales Portugal mantenga acuerdos o a organizaciones internacionales de las que Portugal sea miembro.*

El jefe de Estado Mayor de la Armada, de acuerdo con la orientación del Ministerio de Defensa Nacional, será el responsable de la ejecución del plan *Mar Limpio*, pudiendo, de acuerdo con el grado de gravedad de la situación delegar su responsabilidad operacional de conducción de operaciones de combate contra la polución, en el escalón de autoridad marítima adecuada.

Un adecuado dispositivo de combate contra la polución, conforme a la gravedad de la situación, se hace en escala decreciente por grados de autoridad a cada uno de los cuales corresponde una responsabilidad operacional, sin perjuicio de la autoridad delegada pueda ser revocada por la escala jerárquica superior.



**Entre Marsella y Génova existe el mayor índice de contaminación de todo el Mediterráneo.**—De seguir en la misma proporción los vertidos residuales, para el año 2000 habrá una franja de fortísima polución entre Marsella y Génova, que ocupará, además, una amplia e irrecuperable zona contaminada de varias millas mar adentro. Esta grave premonición, hecha por el biólogo francés Jean Claude Moreteau, formaba parte del comentario del film *Poluciones y daños en el litoral mediterráneo*, que se proyectó en el transcurso de las Jornadas Internacionales sobre Medio Ambiente, celebradas en Madrid.

Estas sesiones fueron organizadas por la Dirección General del Medio Ambiente, del Ministerio de Obras Públicas (MOPU).

El director del Plan de Acción del Mediterráneo, Aldo Manos, hizo una exposición informativa sobre los contenidos de dicho plan y las medidas que se están tomando, sobre todo de cara a paliar la contaminación por vertidos de hidrocarburos en alta mar y la degradación constante de las zonas costeras por la acción desmedida del hombre.

J. S. A.

## GACETILLA

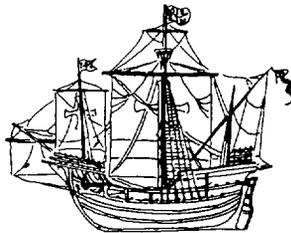
- El *Diario Oficial* número 191, del 20 de agosto, publica la nueva cuantía de los premios de la REVISTA GENERAL DE MARINA, que son:
  - Premio *Alvaro de Bazán*: 70.000 ptas.
  - Premio *Roger de Lauria*: 55.000 ptas.
  - Premio *Francisco Moreno*: 40.000 ptas.
  - Premio *Antonio Oquendo*: 30.000 ptas.
- La Sociedad Española de Vexilología nos comunica que el XI Congreso Internacional de Vexilología, tendrá lugar en Madrid los días 26-31 de mayo de 1985, año del bicentenario de la Bandera Española. La secretaría del Congreso tiene su dirección en: Virgen de Iciar, 21. 28023 Madrid.
- El ISFAS pone en conocimiento de todos los titulares de dicho Instituto, que están autorizados a solicitar el alta como beneficiarios, exclusivamente para la asistencia sanitaria, de sus descendientes, hijos adoptivos y hermanos de titulares con edades comprendidas entre los veintiuno y veintiséis años; para tal fin deberán presentar Libro de Familia o DNI, así como declaración jurada del cabeza de familia, de que vive a sus expensas y no pertenece a otro régimen de la Seguridad Social.

— La Dirección de los Balnearios de Alicún de las Torres (Granada); *Sicilia*, de Jaraba (Zaragoza); *Termas Pallarés*, de Alhama de Aragón (Zaragoza), y de Corconte (Santander), han ofrecido sus servicios a los pensionistas mayores de sesenta años. Dichos centros están indicados para las aplicaciones médicas propias de los Balnearios, además de las de reposo y psicológicas.

A los pensionistas mayores de sesenta años, beneficiarios del ISFAS, el Instituto les abonará el 25 por 100 del importe facturado por habitación, pensión alimenticia y tratamientos prescritos. Los beneficiarios del ISFAS con edad inferior a los sesenta años pagarán los precios reducidos, y los acompañantes, no beneficiarios, los precios de tarifa oficial. Para más información y petición de plazas, se hará directamente, por teléfono o carta, a:

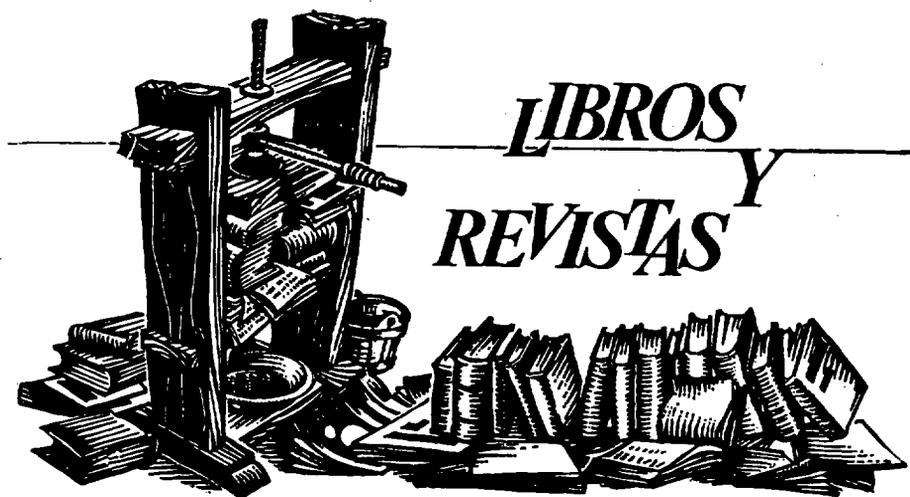
- Balneario de Alicún de las Torres. Villanueva de las Torres (Granada). Teléf. (958) 69 40 22.
- Balneario *Sicilia*. Jaraba (Zaragoza). Teléf. (976) 84 80 11/36.
- Balneario *Termas Pallarés*. Alhama de Aragón (Zaragoza). Teléfono (976) 84 00 11.
- Balneario de Corconte  
Paseo de Pereda, 26. Santander. Teléf. (942) 22 99 55.  
o  
Corconte (Burgos). Teléf. (947) 15 30 81.

J. G.





*¡Todos a una...!* Autor: Jose M.<sup>o</sup> Cerezo López.



# LIBROS Y REVISTAS

## LIBROS

**BALLBE, M.: Orden público y militarismo en la España constitucional (1812-1983).**—Alianza Universidad. Madrid, 1983; 488 págs.

El llamado fenómeno del intervencionismo militar en los poderes públicos es tema que está mereciendo la atención destacada por parte de no pocos profesionales del ensayo, la historiografía o el periodismo. Desde diversos enfoques opcionales, no todos presididos de una ecuánime objetividad, tirios y troyanos señalan, matizan o discuten la influencia del poder militar sobre el civil, sobre todo en los últimos años, y a veces llegan a conclusiones no por apasionadas más veraces o acertadas. Pero es indudable que el fenómeno sigue siendo centro de atención y de polémica.

La investigación emprendida por Manuel Ballbé, profesor de Derecho Administrativo de la Universidad de Barcelona, y cuyo resultado es la edición del presente libro, *Orden público y militarismo en la España constitucional*, quiere ser ante todo un análisis reflexivo y serio de esta problemática, desde 1812 —es decir, desde el inicio del sistema constitucional español en las Cortes de Cádiz— hasta nuestros días, en los que el actual ordenamiento jurídico fija claramente las posiciones de los poderes públicos, con preeminencia del civil sobre cualquier otro. De aquí que el tema exija un tratamiento riguroso y objetivo, sin concesiones o exageraciones de cualquier talante. Porque la evidente presencia de las fuerzas armadas en el

mantenimiento del orden público a lo largo de la historia contemporánea no puede quedar constreñida a razones de mala fe y animadversión. Necesita ante todo y sobre todo *luz y taquígrafos*.

¿Consigue el libro de Ballbé este importante objetivo? Su autor emite un juicio valiente cuando afirma *que aún domina la idea equivocada de que las instituciones vigentes tienen su origen en el sistema que nos ha precedido, mientras que en realidad es a lo largo de nuestro siglo XIX cuando se crea una específica estructura del Estado que el régimen instaurado el 18 de julio de 1936 respetó en sus esquemas administrativos básicos*. Evidentemente, la figura del militar político, Prim, Narváez, O'Donnell, Topete —por otra parte, tan excelentemente estudiada por Salvador de Madariaga—, no es figura de acuñación reciente, ni sobrevenida de las tremendas circunstancias de nuestras últimas guerras civiles. Y refuerza esta tesis el propio Ballbé en un aserto que estimamos muy logrado. *No puede identificarse el militarismo ni con los militares en general, ni con el ejército como institución, porque el militarismo produce y se propicia en muchas ocasiones por el elemento civil incapacitado para presentar una alternativa propia de organización mínimamente eficiente para sostener el Estado*.

Libro para leer serenamente y meditar sin deducciones anticipadas, a través de un sugestivo y muy completo índice temático, cuenta también con un acertado prólogo en el prólogo del catedrático Eduardo García de Enterría, que entiende el libro como decisivo para la comprensión de nuestra historia política contemporánea.

J. C. P.



RODRIGUEZ-VILLASANTE PRIETO, Juan Antonio: **Los buques y los hombres en la historia de la ría de Ferrol**.—Edición patrocinada por el Excmo. Ayuntamiento. 1984.

La extraordinaria aceptación y singular impacto que el *comics* —esa moderna versión del clásico tebeo—, cuya difusión ha logrado alcances increíbles, permite afrontar con éxito la conquista de un mercado hasta ahora reservado a la letra impresa. Así lo ha entendido Juan Antonio Rodríguez-Villasante, al que de entrada hay que reconocer un indudable mérito: el de ser el primero (al menos nosotros no conocemos otro) que haya plasmado en dibujos magníficamente ensamblados y armonizados una historia de mar y de barcos.

Como dice Gonzalo Torrente en su acertada introducción, el tema de este libro es el barco. La ciudad de Ferrol, donde se escribió y dibujó, puede decirse que nació a causa de los barcos y para ellos. Sobre estas premisas, Rodríguez-Villasante ha trazado una trayectoria sorprendente de

auténtica historia naval, que va en muchas ocasiones más allá del tema impuesto, es decir, lo completa y mejora, y así el lector-visor se imbuje poco a poco, sin esfuerzos de comprensión ni ejercicios de imaginación, en el hilo conductor de buena parte de la trayectoria, tan sugestiva a trazos, de la construcción naval española.

Rodríguez-Villasante es un excelente dibujante, pero también un extraordinario narrador, y de esta conjunción perfectamente entendida, relato y dibujo, nos dan un exacto encuadre del valor del libro; libro que aunque haya sido pensado y proyectado para mentes jóvenes y en formación, no dejará por ello de ser un valioso instrumento para los iniciados en la materia e incluso de amable relax para los estudiosos de las vicisitudes navales españolas, de las que no pocas, a través de una historia bien contada, se dan cita en el *comics*.

Al felicitar a Rodríguez-Villasante por tan valiente iniciativa, nos permitimos animarle a continuar la tarea emprendida. Una historia marítima española, sencilla, y por sencilla amena y digna, está aún por dibujar, y estamos seguros de que, puesto a ello, su pluma y su agudo sentido de imaginación, nos seguiría deparando admirables aspectos de nuestra rica y variopinta historia naval. Los mimbres están en buenas manos; sólo falta enjaretar el cesto con esos ingredientes de soltura, donaire y buen quehacer del que el autor de *Los buques y los hombres en la historia de la ría del Ferrol* ha dado cumplida prueba.

J. C. P.



MARTINEZ JIMENEZ, J.: **Futuro 2000 (previsiones y tendencias mundiales hasta el año 2000).**— Colección Adalid. Biblioteca del Pensamiento Militar. Madrid, 1984; 158 págs.

El general Martínez Jiménez, diplomado de Estado Mayor, licenciado en Ciencias Exactas y diplomado en Organización y Métodos, presenta su interesante ensayo *Futuro 2000*, original y minucioso estudio científico sobre el próximo futuro del mundo, en un reciente volumen de la colección Adalid, del Servicio de Publicaciones del EME, que en los pocos títulos que hasta ahora lleva publicados evidencia sus plausibles propósitos de variedad temática.

Siendo la prospectiva una ciencia moderna de apasionante trayectoria, el conocimiento

del futuro ha sido una pretensión que desde los tiempos más remotos ocupa uno de los primeros lugares entre los deseos de los hombres. Trasladado al plano de la geopolítica y geoestratégica, este futuro alcanza una valoración enriquecida por los últimos descubrimientos y aportaciones sobre la materia.

De aquí que la finalidad del libro —su propio autor lo expresa— sea la deducción de algunas conclusiones válidas acerca del futuro mundial hasta el año 2000, consistiendo el método aplicado en analizar y resumir los virtuales cambios durante lo que queda de siglo, en las previsiones sobre ciertos elementos y condiciones de vida, concretamente demografía, recursos y medio ambiente, para integrarlos en distintas situaciones o escenarios potenciales, y las tendencias probables en el mundo, configurado de forma subjetiva en varias regiones geopolíticas.

El esquema de tales planteamientos, integrados de una parte en *Previsiones y escena-*

rios y de otra en *Regiones y tendencias geopolíticas* forman un conjunto de fácil y sugestiva lectura, amén de necesaria, para la formación integral del militar de nuestro tiempo.

J. R.

**ROIG, Juan: La pesca al lanzado.**—Editorial De Vecchi, S. A. Barcelona, 1984; 160 págs.

De gran utilidad para el pescador deportivo es este manual que publica la Editorial De Vecchi; su autor, Juan Roig, ya fallecido, técnico en la materia, nos aporta gran cantidad de datos útiles para que aquél, cualquiera que sean sus conocimientos, grado de preparación y experiencia, pueda llegar a mejorar o adquirir un perfecto dominio de esta *pesca al lanzado* y su técnica en el empleo de los cebos, tanto en la mar como en zonas fluviales; este método ha sido la gran solución para estos pescadores que, con él, han visto aumentado su radio de acción, haciendo buena la frase de que *la teoría, junto con la práctica, hacen al buen pescador*.

J. F. G.

**Testamentos de los Reyes de la Casa de Austria.**—Edición facsímil con introducciones de Manuel Fernández Alvarez, Carlos Seco y Antonio Domínguez Ortiz (cinco volúmenes). Editora Nacional. 1983.

Los amantes de la historia tienen ante sí un auténtico acontecimiento ante esta accesible edición de los testamentos reales de la casa española de Habsburgo, reunidos por primera vez, en notable esfuerzo de la Editora Nacional, en una sola obra y en edición facsímil, con la transcripción correspondiente a cada página.

Los testamentos, que han sido recopilados íntegramente y con sus correspondientes codicilos, van acompañados de introducciones críticas de los eminentes profesores Fernández Alvarez (para los de Carlos V y Felipe II), Carlos Seco (para el de Felipe III) y

Antonio Domínguez Ortiz (en los de Felipe IV y Carlos V), lo que imprime un extraordinario valor a la edición.

Hay que poner de relieve el valor y enorme utilidad de esta obra, que permite ante todo entrar en un examen de los aspectos formales de cada instrumento, así como el de su contenido, tocante a los capitales y diversos campos afectados, al abrirse la sucesión de cada soberano. También los aspectos referentes a la política internacional e interna, los problemas sucesorios, el estado de la Hacienda Real y las instrucciones dadas al heredero de la Corona (en ocasiones verdaderos cuerpos de doctrina política de la época) son examinados con rigor por los autores de las introducciones —verdaderos especialistas en la materia—, haciendo de esta edición obra indispensable para todo estudioso de la historia europea y española de los siglos XVI y XVII.

J. R.

**DURRELL, Lawrence: Carrusel siciliano.**—Galería Literaria. Editorial Noguer. Barcelona, 1984; 154 páginas.

¿Existe realmente un Mediterráneo para ingleses? Si nos atenemos a la captación dentro de un lírico marco de sensibilidad que del *mare nostrum* hace Durrell, primero en *El cuarteto de Alejandría*, situada en Egipto, y ahora en este *Carrusel siciliano*, que tiene como escenario la apasionante isla, no cabe duda que la fascinación que en él ejerce este mar tan antiguo como el tiempo, le faculta a tenerlo por suyo. De aquí el regusto salobre de su obra, concebida sobre un azar viajero, que le permite militar entre los escritores más brillantes de la moderna literatura inglesa.

Funcionario del Foering Office, Lawrence Durrell ha desempeñado funciones diplomáticas en Yugoslavia, Chipre, Grecia, Turquía y Egipto, y en su salto a Sicilia ha sabido captar en el vertiginoso carrusel que en la isla vive la grandeza de sus paisajes, las reliquias de su historia y la instintiva sabiduría de sus gentes, en las que ve el reflejo de actitudes profundas como el hombre. Porque es Sicilia, la de tan larga y conflictiva historia, la única protagonista de unas páginas magis-

trales. Sicilia griega, latina, normanda, sarracena, angevina, aragonesa; un mundo inmovible en su insularidad esencial y paradójicamente abierto a todas las influencias, que Durrell tan admirablemente sabe captar en su lúcido peregrinaje por Catania, Siracusa, Agrigento, Erice, Segesta, Taormina. Palermo, etc.

*Carrusel siciliano* es sin duda un hermoso libro de viajes, pero también un profundo estudio cargado de sugerencias, que recibe el impacto alucinante del impacto que hombres y tierras provocaron en su autor.

J. R.

CALVO PEREZ, José Luis, y GRAVALOS GONZALEZ, Luis: **Banderas de España**.—Sílex. Madrid, 1983; 254 págs.

Gran acierto el de Sílex al publicar este libro de Calvo y Grávalos, *Banderas de España*; lujosamente presentado y profusamente

ilustrado, llena un vacío en este tema, ya que excepto los publicados por José Amirall, *Las banderas españolas de 1704 a 1977*, año 1978, y José Luis Azcárraga, *La bandera de España*, año 1981, más restringidos, no había sido tratado con tal extensión y minuciosidad en lo que a España se refiere en lo que va de siglo.

Abre la obra una *Historia y evolución de la bandera*, en la que estudia desde su etimología, clases y formas, etc.; su historia, desde la antigüedad hasta nuestros días, su proceso de formación. Continúa con las láminas, 675 banderas en colores y descripción de las mismas, de ellas, 90 pertenecen a la Marina; digamos también que aquí se incluyen las banderas de las llamadas Comunidades Autónomas.

Un índice alfabético de éstas y una bibliografía, con un repertorio de fuentes, cierran el libro que, con algún pero, subsanable —¿quién no los tiene?—, es la obra, creemos, más completa escrita sobre el tema hasta ahora en este siglo.

F.



## REVISTAS

SOPPELSA, Jacques: **Educación y defensa**.—*Defense Nationale*. París, junio 1984.

El rector de la universidad de la Sorbona ha publicado el artículo que recensamos, demostrando la sensibilidad de los dirigentes de la vecina nación gala hacia los problemas de la Defensa Nacional, que van ligados a todas y cada una de las políticas ministeriales del resto de los departamentos.

Los ministros de Educación Nacional y Defensa franceses firmaron, a bordo de la corbeta *Montcalm*, el 23 de septiembre de 1982, un protocolo de acuerdo que fija las grandes orientaciones que deben presidir la cooperación entre ambos ministerios.

Esta colaboración va dirigida a establecer relaciones regulares que autoricen la mejora de la comunicación recíproca, que asegure la mejor información de los estudiantes y de la tropa y, por último, que desarrolle acciones y programas, particularmente en el plan de actividades de enseñanza, para

la integración de los estudiantes durante la duración de su servicio militar, sus actividades físicas, deportivas y para la enseñanza e investigación universitaria que sea de interés para la Defensa Nacional.

Según el rector Soppelsa, a los dos años de haberse firmado este protocolo, el balance provisional, a pesar de los obstáculos de toda suerte surgidos, es ampliamente positivo en el dominio universitario y un poco más modesto, pero alentador, en el mundo escolar.

En el artículo explica los problemas relativos a la universidad y la defensa y los que ligan a esta última con el vasto mundo de la educación, aportando cantidad de datos demostrativos, para concluir diciendo que:

*Cuando se estudia a fondo un problema, cualquiera que sea su dominio, se termina por tener una visión deformada de él. En lo que respecta al de la enseñanza de la defensa, la interpretación pesimista está ya denunciada por los hechos. La interpretación optimista debe atemperarse con una contestación banal: cualquiera que sea el objeto abordado en la enseñanza primaria y secundaria, la aportación única de los profesores, incluso de los particularmente bien formados, aporta poco... si no va precedida, completada y subrayada por la de la familia y los grupos de influencia cultural...*

*Pero en Francia, contrariamente a lo que se puede observar en algunos países vecinos (y precisamente, también, porque nuestro país dispone de una defensa independiente, fuera de la lógica de los bloques), asistimos a fenómenos alentadores: durante el último decenio la superficie de redacción consagrada a los problemas de defensa en los periódicos se ha multiplicado por 2,5. La ola pacifista y neutralista que ha batido en los últimos meses Europa occidental, incluso Estados Unidos, no ha dañado en absoluto nuestro país.*

*La defensas, más que nunca, en un mundo cuajado de amenazas, se inscribe en el mecanismo de la vida.*

*En una época donde la fragilidad de las democracias se ilustra trágicamente cada día, donde medimos su precio por su débil lugar en el mundo, las generaciones jóvenes deben conocer mejor todavía los motivos que conducen a las obligaciones de la defensa.*

J. B. N.



PAPARELLA, Yvo: **La teoría de la Flota** (La theorie de la Flotte).—*Defense Nationale*. París, junio 1984.

El hecho de que el autor de este artículo domine las lenguas eslavas y la rusa le ha permitido tratar textos completamente herméticos para el común de los mortales. Sin embargo, ha encontrado enormes dificultades para expresar la terminología utilizada por los soviéticos y sus satélites.

Comienza citando el trabajo que publicó en la revista marítima soviética *Morskoj Sbornik* (revista, por cierto, fundada en 1848 y que ha sido siempre publicada bajo el mismo título con frecuencia mensual) el vicealmirante Stalbo sobre la concentración de fuerzas, la serie de once artículos firmados entre 1971 y 1972 por el almirante Gorschokhv, en la misma revista, y el libro publicado por el último almirante citado, en 1976, bajo el título *La potencia marítima del Estado*. El conjunto de estos trabajos presentaba un carácter histórico y didáctico. Su finalidad era demostrar la importancia de la mar y por ello de las flotas en general, que permiten a un Estado acceder al rango de potencia mundial.

Más tarde, entre 1981 y 1983 la misma revista, y bajo la rúbrica *Arte Naval*, rebautizada para tal circunstancia con el título *Arte naval y cuestiones teóricas*, publicó un largo trabajo del vicealmirante Stalbo, rematado con un artículo del almirante Gorschokhv. Según Paparella, este último trabajo es un estudio de la teoría naval desde el punto de vista soviético, y es el primero, en la Unión Soviética, que trata *La teoría de la Flota*, entendiendo aquí por Flota a la marina militar. Las otras tres marinas (pesca, científica y mercante) no son estudiadas.

El trabajo que comentamos analiza los artículos de la nueva serie, interrogándose sobre la querrela terminológica que encierran, sobre su objeto y contenido y sobre la confrontación de tesis entre los diversos estrategias soviéticos.

En su conclusión, el autor nos dice que, a su entender, esta última serie de artículos es el final de etapa de elaboración de una nueva doctrina militar soviética, doctrina que, aunque ya ha tomado forma, carece todavía de nombre, porque han rehusado dárselo. Está en la naturaleza de las cosas que la marina sea el origen de esta *teoría*, que servirá de *fundamento científico* a esta doctrina militar. Lo cual significará, por supuesto, que el Politburó da a la marina un mandato para elaborarla.

Y concluye diciendo que: *La OTAN vive bajo el paraguas marítimo norteamericano. ¿Podrá contar con las dificultades económicas de la URSS para frenar el desarrollo de tal flota? Parece ser que los almirantes soviéticos miran más allá de la crisis. ¿Les apoyarán los políticos o les frenarán los celos de otros ejércitos? Sólo el porvenir lo dirá. El estudio de la teoría soviética, por interesante que sea, no tiene, sin embargo, interés si la Alianza no se interroga sobre su destino marítimo, pues la mar ha sido una de sus principales fuentes de riquezas y glorias pasadas. No olvidemos que la flota soviética no hace más que ocupar el vacío dejado por Europa occidental.*

J. B. N.



DE LA GORCE, Paul Marie.—**La guerra química, a la orden del día** (La guerre chimique a l'ordre du jour). *Heracles*. La Guerche de Bretagne. Francia, julio-agosto 1984.

La revista internacional de armamento *Heracles* dedica su artículo de fondo a la guerra química. Guerra desgraciadamente de moda a consecuencia de la del Golfo.

Tras hacer historia de la primera guerra mundial y de los efectos conseguidos durante ella con la utilización del arma química, se ocupa de los estudios dirigidos, durante la segunda guerra mundial, por el teniente general Ishii Shiro, del Ejército japonés, al frente de la unidad 731, que ensayó armas biológicas sobre los prisioneros de Manchuria y varias veces en la guerra con China.

Pasa después el autor a historiar la utilización del arma química y biológica en la guerra del Vietnam, y por último, en el conflicto Irán-Irak, para concluir explicando la amplitud de la frase de Pasteur: *No soy pesimista, llegará un día en el que la guerra matará a la guerra gracias a los progresos científicos que permitirán devastaciones tan considerables que todo conflicto será imposible.*

J. B. N.



VEGO, Milan: **Soviet Navy MCM Capabilities.**—*Navy International*. Mayo 1984.

Los soviéticos le han dado, tradicionalmente, gran importancia y recursos, por razones obvias, a la guerra de minas. No sólo se han provisto de muchas plataformas para el minado, sino también han dispuesto de una respetable capacidad MCM para neutralizar la amenaza, en este campo, del enemigo.

El autor expone la teoría rusa sobre la defensa antiminas, la cual incluye los siguientes aspectos:

- Vigilancia e informe de la detección de minas en las bases navales, tránsitos y zonas de de operaciones.
- Barrido y destrucción de minas.
- Uso de buques pilotos detrás de los dragaminas.
- Eludir las minas detectadas.

En el barrido y destrucción de minas, la Marina soviética utiliza buques y helicópteros dragaminas, buques especiales, aviones y otras fuerzas especialmente equipadas.

El doctor Vego hace una detallada exposición de la evolución sufrida por estas fuerzas desde sus albores, pasando por las distintas épocas de expansión (1945-1961), modernización (1961-1970), mejora de la capacidad MCM (1971-1980) y los recientes desarrollos.

Ilustra este estudio con organigramas que incluyen su designación. Concreta en cifras la composición y clasificación actual de esta bien nutrida fuerza.

A continuación expone la teoría rusa, tanto para definir el buque cazaminas como dragaminas, que complementa con una interesante descripción de los medios que ambos utilizan.

Este interesante trabajo termina con unas conclusiones que remarcan la importancia de este aspecto de la guerra en la mar.

J. M. P.



#### AND THE WINNERS ARE... THE FFG-7s.—*Proceedings*. Abril 1984.

Bajo este título genérico, la revista *Proceedings*, de abril del 84, publica una serie interesantísima de artículos sobre las fragatas FF-7, que indudablemente interesan a todo profesional no sólo por su actualidad como buques en experimentación operativa, sino también por la variedad de ángulos desde los que se traza un completo análisis. Para nuestra Armada es evidente, por razones obvias, que es de gran interés su lectura.

Responde esta variada colección de trabajos a las sugerencias de empleo táctico y estratégico del LCDR BRUCE LINDES, publicados en el *Proceedings* de junio de 1983, de los cuales sale un vencedor, la fragata clase *Oliver Hazard Perry*.

Los titulares de los artículos son:

- THE FFG-7s in War and Peace.
- Tough New Kids on the Block.
- Nobody asked me, but... Fix the Frigates!
- The Not-So-Odd Couple.
- A Squadron of 7s.
- Battle Frigate.
- *Slashing* the FFG-7s.
- Super Svens.
- FFG-7s in the Outer Air Battle.
- Square Peg? Bum Rap!
- Round Holes Aplenty.
- A Threat to Which Navy?
- More Than One Kind of FFG-7.

La variedad y lo sugestivo de estos títulos creemos hacen innecesario todo comentario que podría desmerecer de su riqueza informativa, por otra parte podríamos caer en la reiteración de aspectos que son tratados desde concepciones distintas, y haríamos esta reseña excesivamente larga. Dejemos que el lector se deleite con su lectura y adquiera un completo conocimiento de nuestras futuras fragatas.

J. M. P.



VEGO, Milan: **Soviet Navy ASW Aviation.**—*Navy International*. Junio 1984.

El papel y la importancia de la aviación antisubmarina soviética en la neutralización de la amenaza de los submarinos nucleares occidentales y, en particular, de aquellos armados con misiles balísticos (SLBMs) ha ido constantemente creciendo desde 1960. Actualmente tienen en servicio sobre unos 180 aviones ASW y 280 helicóptros.

Partiendo de esta realidad, el autor hace una detallada descripción de la evolución de esta importante fuerza que ilustra con tablas sobre tipos, características y despliegue, tanto de aviones como de helicópteros.

Requiere especial mención el punto que dedica a la mejora de esta capacidad antisubmarina para proteger los santuarios de sus propios submarinos SSBNS, con la puesta en servicio de la clase *Delta*, armados con misiles capaces de alcanzar blancos en los Estados Unidos desde sus posiciones de lanzamiento en el mar de Barents.

Asimismo, el doctor Vego analiza la organización y el despliegue de estas fuerzas, para terminar con unas interesantes conclusiones, de las que, a pesar del evidente esfuerzo de la Unión Soviética en este importantísimo aspecto de la guerra en la mar, manifiesta lo problemático que sigue siendo la búsqueda y destrucción de los submarinos nucleares enemigos.

J. M. P.

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

REVISTA  
GENERAL  
DE  
MARINA

AÑO 1984  
TOMO 207  
NOVIEMBRE



Nuestra portada:  
Crucero *Sirius II*, brillante  
representante de España y  
la Armada en las com-  
peticiones nacionales e  
internacionales.

Contralmirante Jesús Salgado Alba CARTA DEL DIRECTOR	455
<b>COLABORACION ESPECIAL</b>	
Vicealmirante Eliseo Alvarez-Arenas POLITICA Y PODER NAVAL ANTE LA ALIANZA ATLANTICA Y OCCIDENTE	457
<b>TEMAS GENERALES</b>	
Capitán de Fragata Vicente Cuquerella Jarillo POLITICA E INDUSTRIA DE ARMAMENTO EN LA ALIANZA ATLANTICA	469
Capitán de Fragata Angel Tajuelo Pardo de An- drade EL FUTURO DRAGAMINAS: UN PRODUC- TO DE LA INDUSTRIA ESPAÑOLA	485
<b>TEMAS PROFESIONALES</b>	
Comandantes Médicos de la Armada Francisco J. Aranda Calleja y Juan N. Carral Alondris y Ca- pitanes Médicos de la Armada Miguel A. Ortells Polo y Pedro A. Muiños Haro DIVINUM OPUS EST SEDARE DOLOREM (HIPOCRATES)	495
Meteorólogo Mariano Vicente Jordana MISIONES DEL SERVICIO DE APLICACIONES PARA LA DEFENSA NACIONAL DEL INSTITUTO NACIONAL DE METEORO- LOGIA	501
<b>COMENTARIO INTERNACIONAL HISTORIAS DE LA MAR</b>	
Capitán de Navío José Díaz del Río Recacho ¡VIVA É JEZÚ!	523
<b>OPINIONES - OPINIONES - OPINIONES MISCELANEA INFORMACIONES DIVERSAS</b>	
Y. CLAUSURA DEL CURSO 1983/84 EN LA ESCUELA DE GUERRA NAVAL	545
Y. EL DIA DEL MAR	550
PRESENTACION DEL «DIARIO DEL DES- CUBRIMIENTO»	551
C. XXV ANIVERSARIO DE LA ENTREGA DE DESPACHOS DE LA BRIGADA DE SU MAJESTAD EL REY	557
C. LAS MINAS DEL MAR ROJO	564
<b>NOTICIARIO LIBROS Y REVISTAS</b>	

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

**Depósito legal: M. 1.605-1958**

**ISSN 0034-9569**

---

### VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

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

---

### PRECIO POR EJEMPLAR

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

---

### DIRECCION Y ADMINISTRACION:

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

# CARTA DEL DIRECTOR



QUERIDOS y respetados lectores:

Una de las expresiones que gozan de mayor popularidad en la España de hoy es la del cambio; hasta el punto de haber desplazado, en el fervor popular, a otra expresión siempre aureolada de singular prestigio: la crisis. Los conceptos de *cambio* y de *crisis* gozan de omnipresencia en el tratamiento de situaciones referidas a ámbitos tan *distintos* y *distantes* como el económico, el ideológico y el estratégico y, por supuesto, en el político, tanto en su vertiente de política exterior como de política interna.

Si centramos nuestra atención en el delicado campo de la política exterior de España, podríamos atrevernos a afirmar que en el momento actual, un *momento* que ha empezado hace unas tres décadas, exactamente desde 1953, la situación general se caracteriza por la existencia de un proceso alentador de cambio —quizá de cambio histórico— que se concreta en el paso de una situación de *aislamiento internacional*, nefasto, deprimente y demoledor, hacia una nueva situación de *apertura*, luminosa, estimulante y prometedora.

Yo creo que la raíz más profunda de ese bienvenido y bienaventurado *cambio histórico* podemos encontrarla en la esencia de nuestra condición geopolítica fundamentalmente marítima.

Dentro de la dicotomía geopolítica que sigue presidiendo el ser y el estar de los pueblos en el mundo: la condición marítima y la condición continental, España estuvo viviendo durante siglo y medio *contranatura*, encerrada en una mentalidad continental de aislamiento por considerar que el mar, que nos rodea por los cuatro costados, era una frontera hostil, cuando la realidad es, y cada vez nos vamos dando más cuenta de ello, que el mar debe ser una puerta abierta, abierta de par en par, hacia otros pueblos.

No conozco, ni creo que haya partido político, ni hombre público, ni pensador español, que preconice para España el regreso al aislamiento como objetivo de nuestra política exterior. Y no es concebible, como lógica consecuencia, que haya nadie, sea del color político, ideológico o social que sea, que abogue con sana intención por el aislamiento de España en política de defensa, un aislamiento que en este plano equivale a la neutralización o el neutralismo.

Tanto la política exterior como la política de defensa, que han de estar sólida y permanentemente coordinadas, han de tener un mismo y claro

objetivo: *la apertura*. Y han de huir, como del diablo, de una misma y tenebrosa tentación: *el aislamiento*.

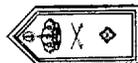
En este proceso de cambio histórico hacia la apertura de España al mundo exterior, cuyo vector ha de apuntar directamente hacia el mundo occidental al que pertenecemos, nuestra Marina es y debe ser cada vez más una de las puntas de lanza situadas en la vanguardia de tan trascendental maniobra geopolítica y geoestratégica.

Abrirse al exterior significa, entre otras muchas cosas, estar presente en aquellos foros de cooperación intelectual y científica en los que se tratan, en profundidad y extensión, temas relacionados con los más diversos campos de la actividad internacional, entre los que destaca el del conocimiento científico, intelectual y especulativo de la Estrategia como piedra angular del Arte Militar.

Conscientes de ello, los órganos directores de nuestra política de defensa y de nuestra política naval vienen propiciando con creciente y muy plausible intensidad esta presencia española en dichos foros, unos de los cuales, de indudable y reconocido prestigio mundial, es el simposium *Sea Link*, que patrocinado por el mando OTAN, SACLANT, reúne anualmente a los más notables representantes de naciones marítimas del mundo. La Marina española estuvo muy dignamente representada en el *Sea Link 84* por el comandante general de la Flota, vicealmirante Alvarez-Arenas, quien nos ofrece en las páginas de colaboración especial de este número sus profundas meditaciones estratégicas provocadas en torno a tan destaca reunión. Con su inconfundible, incomparable e inimitable estilo, que yo me atrevo a calificar como de *sublimación esotérica calculada*, el almirante Alvarez-Arenas, asiduo y plurilaureado colaborador de nuestra REVISTA, nos ofrece sus especulaciones atlánticas trascendidas en lo conceptual y trascendentes en la objetividad de sus asertos. Hay que leerlas... y quizá releerlas. Ustedes verán.

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

Jesús SALGADO ALBA



---

# COLABORACION



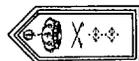
# ESPECIAL



---

## POLITICA Y PODER NAVAL ANTE LA ALIANZA ATLANTICA Y OCCIDENTE

Eliseo ALVAREZ-ARENAS



Comandante General de la Flota

*A mediados de junio pasado, en sus días 12, 13 y 14, se reunió en Annapolis el «Sea Link-84» para considerar y discutir en simposium cuestiones de estrategia naval en general referentes a la NATO y más concretamente al Atlántico —este acontecimiento periódico se hace bajo los auspicios del SACLANT— sobre el lema de Politics and Sea Power. Con otros españoles, me correspondió participar en las reuniones representando al Almirante Jefe del E. M. de la Armada. Antes del simposium, pero con referencia natural a él, había pensado yo unos apuntes que, posteriormente, en público y en apartes durante los días de estancia en la U. S. Naval Academy, comenté entre otros temas y cuestiones con los asistentes a los actos. Algo retocados y en forma más o menos presentable, aquellos apuntes se presentan ahora como aparecen aquí por si pueden resultar de interés para alguien.*



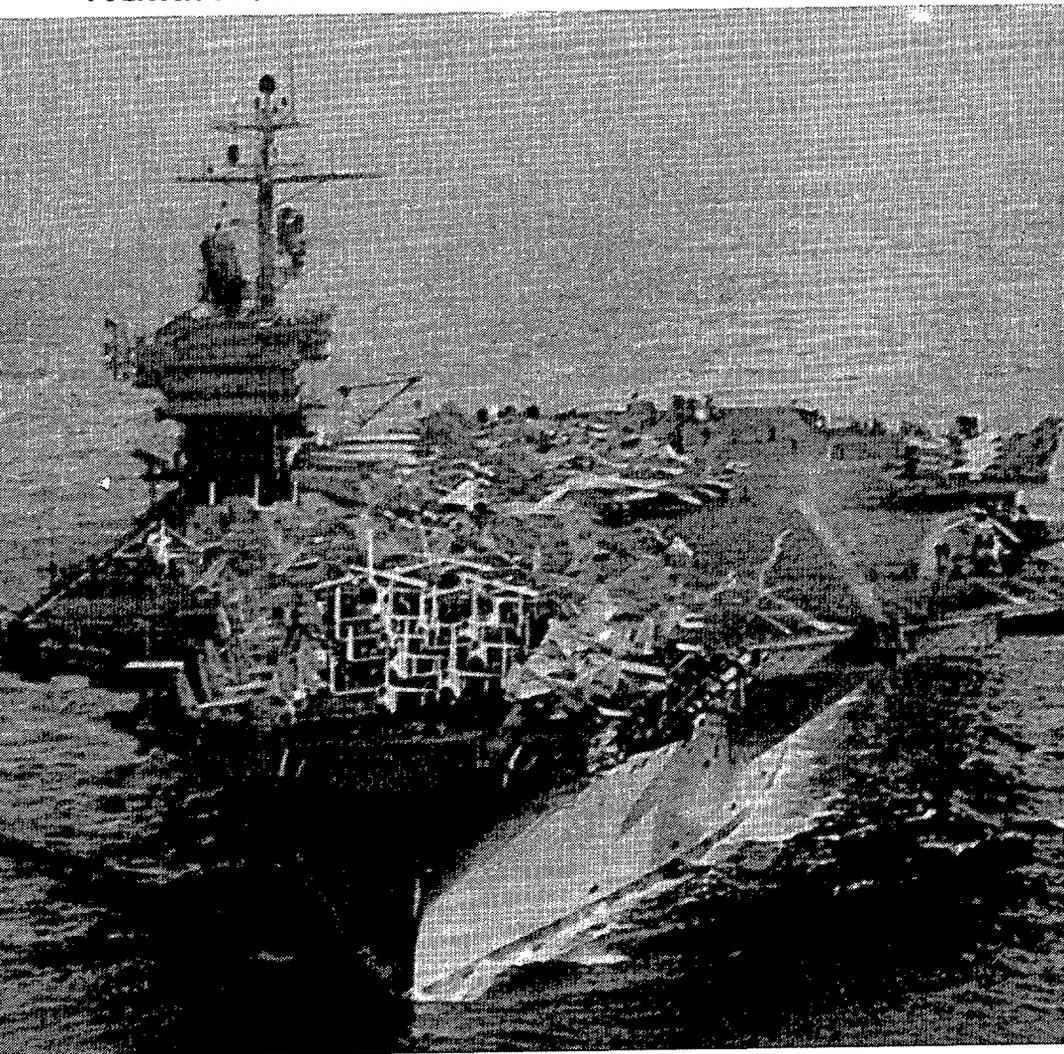
**P**OLITICA y Poder Naval —*Politics and Sea Power*, como rezaba el título o tema general del «Sea Link-84»— resulta ya de por sí, en toda su desnudez y sin ningún otro aditamento calificativo, interesante y atrayente pareja conceptual. Política y poder naval se avienen bien; se unen significativamente con natural afinidad; se asientan en muchos aspectos en niveles parejos, por no decir idénticos, en la estructura del casi eterno edificio de la guerra. Claro es, empero, que la íntima correspondencia esbozada destaca de mejor modo —porque es el sesgo apropiado de considerar en este caso las dos partes diferenciadas del par sugerente— tras llevar a cabo la siempre conveniente tarea de matizar.

De una parte, la «Política». Política es algo amplísimo, pero en este caso, aun siguiendo siéndolo, no lo es tanto. La política que tan bien se equilibra y se complementa con el Poder naval es la que suscita el vocablo «internacional» una vez adosado al ingente sustantivo. La política internacional requiere como herramienta utilísima, imprescindible casi, la actividad de la diplomacia. En cierto modo, tiene sentido suficiente y real la expresión de que política internacional *es* diplomacia. De tal manera es como conviene y procede contemplar a la política aquí.

De otra parte, el «Poder Naval». Poder naval —aunque mejor *sea power*, como es sabido y ha de verse— *es* al mismo tiempo entidad y función o, dicho acaso con más propiedad, *consiste en* eso. En cuanto *entidad*, poder naval —en español resulta más expresivo decir potencia naval; de eso el inciso anterior— se aviene con la realidad de naciones, alianzas, coaliciones; es algo que se es, algo a lo que se llega, integridad cuantitativa y cualitativa que se crea, se mantiene, se perfecciona, que es susceptible de todo eso y de degenerar, de desvanecerse, de estar por tanto en la historia y de pasar a ella. En cuanto *función* —y aquí en español mantiene el vocablo todo su vigor inglés, en cambio— poder naval es posesión y ejercicio consiguiente. Radicalmente es esencia real y con posibilidad de realizarse; es ser, normalmente en potencia y circunstancialmente aplicable en indiscutible acto, en acto bélico, fuerte, destructor. De ahí que se haya presentado al poder naval como función, porque puede desempeñarla tanto en paz —diríase que el poder naval en paces lo es *in being*, como reza la idea inglesa de siempre— como en guerra, fase en la que cobra realidad la verdad inherente a la significación de poder naval.

Y con esto, el breve recordatorio de conveniencias de puntualización. Puédese ya seguir la convocatoria intuida que orienta la busca hacia la invención de posibles matices de afinidad y conexión entre las dos partes enfrentadas que ante la mente juegan.

La *política* es pues algo que «se hace»; el *poder naval*, algo que «se ejerce», que «se esgrime» en gran medida. En estas brevísimas definiciones anda contenida la semilla de relación que íntimamente refiere de modo mutuo a ambas realidades de la vida de los pueblos. Al germinar esa semilla, la relación que brota lo hace bajo diversas apariencias. Por lo pronto se aprecia relación de causa a efecto. La política, al hacerse, «hace» poder naval; lo crea, si no existe, y lo mantiene si ya está creado y dispone de él esa política activa. El poder naval, al ejercerse, «hace» también a su modo política, ya que la facilita —la hace fácil, si cabe sencillez en tan complejo quehacer humano— la apuntala, la vigoriza. La política fomenta el poder naval y el poder naval se ofrece como eficiente recurso de la política. Causa y efecto se detectan sin gran forzamiento de argumentos en la correspondencia esbozada. Lo que, empero, no es de claridad meridiana es el sentido de la relación. ¿Causa la política el poder naval? ¿Es ese poder el que, al



¿Es genuinamente naval la mentalidad norteamericana?

activarse, hace activa en verdad a la política? Ambas cuestiones pueden responderse con afirmaciones sin que por ello se falte indiscutiblemente a la verdad. Podrán interponerse distingos en la cadena silogística apuntada, pero lo cierto es que no faltan en la historia ejemplos claros de políticas que han dado origen causal a influyentes poderes navales y, viceversa, de poderes navales dotados de certeros orientación y dinamismo que han producido —porque las han respaldado y empujado por vías seguras— políticas consecuentes. La verdad resumida es que la relación de causa a efecto entre

política y poder naval, o entre poder naval y política, equivale a interacción cíclica realimentada sin detenimiento. Esto, naturalmente, en la abstracción de la teoría.

En la práctica, empero, la relación causal se viste mejor con ropajes de dependencia, mas de dependencia sustantivamente peculiar. Diríase que de dependencia desequilibrada. En efecto: el poder naval no puede ejercerse sin una clara referencia a la política, sin dependencia real y decidida de ella, independientemente de la pulsación de lo político en su nivel entre naciones. Ello es en gran manera así porque en cierto modo el poder naval depende de la política para ser ejercido, empleado, aplicado, al menos si tal acción poderosa se intenta dentro de los marcos de lo lógico. La política, en cambio, puede en terrenos prácticos hacerse sin referencia directa al poder naval, sin conexión lógico-racional con él, sin —hablando con vulgaridad y llanamente— prestarle la atención debida. Lo que se ve acontecer donde el caso puede darse es que la política anda autoconvencida de que, en lo pragmático, no depende del poder naval para realizarse. De ahí que se haya hablado de dependencia desequilibrada en lo recíproco cruzado. Lo que pasa es que si no se da razón suficiente para el desequilibrio en dependencia —sencillamente, la de que esa política no cuente con poder naval— la inclinación de origen se incrementa aceleradamente y se agrava el desorden, porque *si* una política con un poder naval a su disposición —bien en potencia, bien en acto— pretende hacerse y desarrollarse por sí sola, sin contar con él —creándolo si alienta en potencia, blandiéndolo si ya es un hecho material— se amputa a sí misma un miembro decisivo de locomoción y se convierte en política coja.

La relación de causa a efecto rápidamente trazada aquí y la de impar dependencia en cierto modo también, presentan un peculiar aspecto que, más cerca ahora del ámbito vital práctico de los pueblos, naciones o coaliciones que juegan la política con el poder naval o que ejercen el poder naval mediante la política aplicada, aconseja denominar mejor a aquéllas con fórmulas que admitan la relación de *posibilidad*. En el lenguaje diario se expresa con frecuencia el casi axioma de que «el poder naval *hace posible* la política», lo que presupone por naturaleza que esa política o, mejor, la nación o coalición que la defina y haga disponga de ese poder y lo emplee y aplique según criterios racionales concordantes en lo radical con la razón de ser genuína del poder naval posibilitante. Véase que la idea de «razón» se ha mencionado dos veces, una referida indirectamente a la política y otra directamente vinculada al poder naval. El porqué de esa doble alusión no requiere aquí y ahora desarrollo extenso y detenido. Tampoco es realmente preciso. Para quienes oyen o leen estos argumentos ha de ser, si no de sobra, por lo menos suficientemente sabido. Sí procede en cambio sintetizar explicaciones diciendo sencillamente que ese porqué, el hecho de que el concepto de razón se haya adosado —que esté adosado, dicho con más

propiedad— a la política y al poder naval estriba en la pujante realidad de otros dos conceptos o tangibles existencias, más bien, que son de imposible separación de las dos vivencias —política y poder naval— consideradas: la condición y la mentalidad.

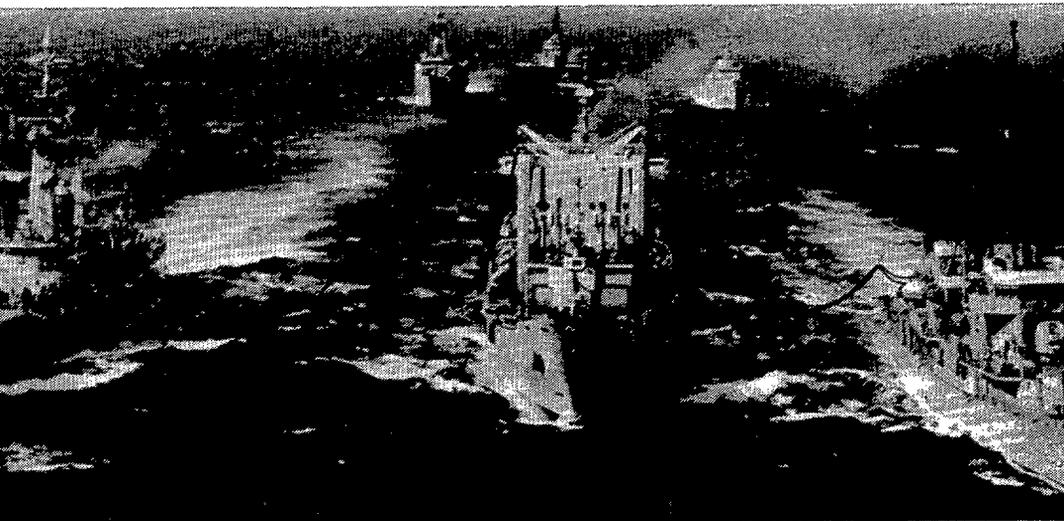
Condición y mentalidad son realidad e intención que se avienen perfectamente con los conceptos de política y poder naval por razones obvias en este ambiente en el que estamos. La condición es un sello que la circunstancia de un pueblo o de una coalición o alianza impone indeleblemente a sus respectivas naturalezas. Esa circunstancia, compleja siempre, es simplemente el conjunto —complicado también e integrado en entreverada relación— de los diversos factores que componen y modelan la «forma de vida» de la entidad política en cuestión: geografía, economía, comercio, relaciones internacionales de cualquier clase. Por eso hay entidades —naciones, alianzas, pueblos...— «marítimas», que no pueden prescindir del mar para vivir, defenderse y luchar porque dependen radicalmente de él, y «continentales», para las que el mar no representa elemento verdaderamente imprescindible. Ni que decir tiene que en la condición hay grados. Hay entidades eminentemente marítimas —España, Inglaterra, Occidente...— y entidades indiscutiblemente continentales —Rusia, la Alemania de 1914 y 1939, alguna más...— entre las que se alinean otras que participan en mayor o menor grado de ambas condiciones.

Occidente, se acaba de decir, es entidad histórica de condición eminentemente marítima. Hablando con generalidad probablemente admisible, la Alianza Atlántica, la NATO, es la representación político-militar de lo que se entiende por Occidente, al igual —dicho sea de paso— que el Pacto de Varsovia lo es de lo que la Unión Soviética personaliza hoy en lo histórico y en lo ideológico-cultural. La política de Occidente viene a ser la política de la Alianza. La Alianza dispone de un poder naval —en cuanto función éste— y es, con mucho grado de propiedad, una potencia naval, un poder naval, en cuanto entidad ahora. Sobre el telón de fondo de la condición marítima de la NATO ¿cómo se proyecta la relación hoy día existente entre *su* política y *su* poder naval? Esta pregunta suscita otras más concretas y directas: ¿cuál de las dos partes en relación prepondera en la Alianza? ¿Hace la política de la Alianza su poder naval o es este poder naval el que orienta la política y la dinamiza? Y si la política aliada hace al poder naval de la NATO ¿está haciendo a éste acorde con su condición?

¿Cuál es a estos efectos *la* política de la NATO? Yo diría, por creer que es lo que aquí viene a sazón, que *política es decisión* en sus más firmes fundamentos, y la política que buscamos ahora, que pretendemos identificar, es la decisión que persigue armar a la Alianza para la defensa de sus intereses marítimos en tiempo de guerra —guerra nuclear aparte, bien entendido— y para el ataque de los del contrario, lo que equivale a oponerse con eficacia a que el enemigo defienda los suyos si es que los considera

vitales para hacer la guerra. Toda decisión en la Alianza es teóricamente consenso. ¿Lo es en la práctica? En la práctica, como en cualquier coalición de la historia, se decide por compromiso, en el que acaba dominando el poderoso, si la decisión le afecta directamente, o el de mayor influencia en el conjunto, si el poderoso aquél se desentiende o se siente indiferente al caso. En la NATO «lo marítimo», los intereses de ese orden interesan a todos porque son esenciales a la Alianza. Puede ser una simpleza a estas alturas de la historia de nuestros días, pero se diría que la NATO nació —aunque, si se quiere, indirectamente— porque esos intereses son vitales para la supervivencia de Occidente. La Alianza toma su nombre del gran océano tanto porque el mar aglutina a sus partes como porque la verdadera raíz de sus intereses estratégicos se hunde en las aguas.

Los intereses marítimos son, en puridad, de todos, pero la atención a ellos inquieta y preocupa más de inmediato a unos que a otros, precisamente a aquellas partes que están más directamente en riesgo de padecer los efectos de la aplicación del poder terrestre enemigo y que saben que no hay más vía de apoyo, alivio y sustento —de defensa, al fin— que la que se extiende de poniente a levante sobre las aguas del océano. Europa —sobre todo Inglaterra, Portugal, España, Francia y Alemania, por orden tal vez inverso— no puede dejar de ver el Atlántico como la vía de su supervivencia, por ser el conducto por donde ha de llegarse al aire bélico que la anime. En este aspecto y dentro del marco condicional de la Alianza, Europa es entidad geográfica y estratégica de condición eminentemente marítima. Si



La condición de la Alianza es marcadamente marítima.

los Estados Unidos están interesados en hacer que desde ellos y por ellos Europa siga respirando en guerra, los Estados Unidos también son, dentro del marco condicional de la Alianza, una entidad geoestratégica de condición eminentemente marítima.

Bien; pero ¿y la política? La política en estos casos siempre es reflejo de la mentalidad. La política la hacen los políticos y los políticos, con rarísimas excepciones a lo largo de la historia, reflejan, en su atención y solución de los problemas de la mar, la mentalidad de los pueblos que conducen. Y ya se toca con los dedos de las minorías investigadoras que por experiencia saben de mar, el borde de una de las serias deficiencias de la Alianza Atlántica, deficiencia ésta que no parece preocupar gran cosa porque no es de por sí evidente para quienes no conceden en su mente al mar la trascendencia que tiene en el arraigo de las estructuras esenciales de la NATO. Dejando a un lado a Inglaterra, ninguno de los pueblos —no digo minorías; entiéndase bien— de las naciones europeas antes citadas está hoy día animado de mentalidad marítima o naval de suficiente vigor activo. De ahí que a sus políticas —esa es al menos la impresión que ofrece la NATO a la inspección objetiva— les falte la fuerza del resorte que las lleve, individualmente primero y colectivamente después, a pensar una política marítima consensuada de la Alianza, a definirla con claridad y a aplicarla al fin en la imprescindible condición estratégica de tiempo de paz. Tal vez sea porque históricamente Europa, considerada como tal, nunca comprendió verdaderamente el mar aunque se aprovechara materialmente de él. Desde su constitución; desde la superación de la incertidumbre histórica que la Edad Media representa y la formación de la nación moderna, Europa, sus naciones, han vivido, por así decir, hacia adentro de sí mismas. El descubrimiento español ultramarino y la creación del imperio americano no llevaron en principio a Europa a la mar con la mentalidad debida. Tendrían que salir a escena Holanda e Inglaterra para demostrar la utilidad de hacer acordes condición y mentalidad y para emplear en beneficio propio y perjuicio ajeno los bienes de todo orden —material, sí, pero espiritual también— que de tal identificación derivan siempre.

Sin embargo, la política de la NATO hace poder naval. Eso no se niega fácilmente. Pese a la espectacular y relativamente reciente salida a la mar de la Unión Soviética, Occidente dispone por ahora y todavía de un poder naval superior. Claro es que, en verdad, ese poder no es propiamente aliado sino americano, algo semejante a lo que ocurre en el marco nuclear. ¿Es que la mentalidad del pueblo y del político estadounidense es genuinamente marítima y naval y está en perfecto acuerdo con la condición de la entidad geoestratégica que los Estados Unidos son frente a Rusia y con la condición de la Alianza Atlántica en la que son la potencia dominante? Es difícil responder categóricamente a la pregunta. Respecto a esto, no está muy lejos aún en el tiempo la polémica estratégica que se entabló en el seno de

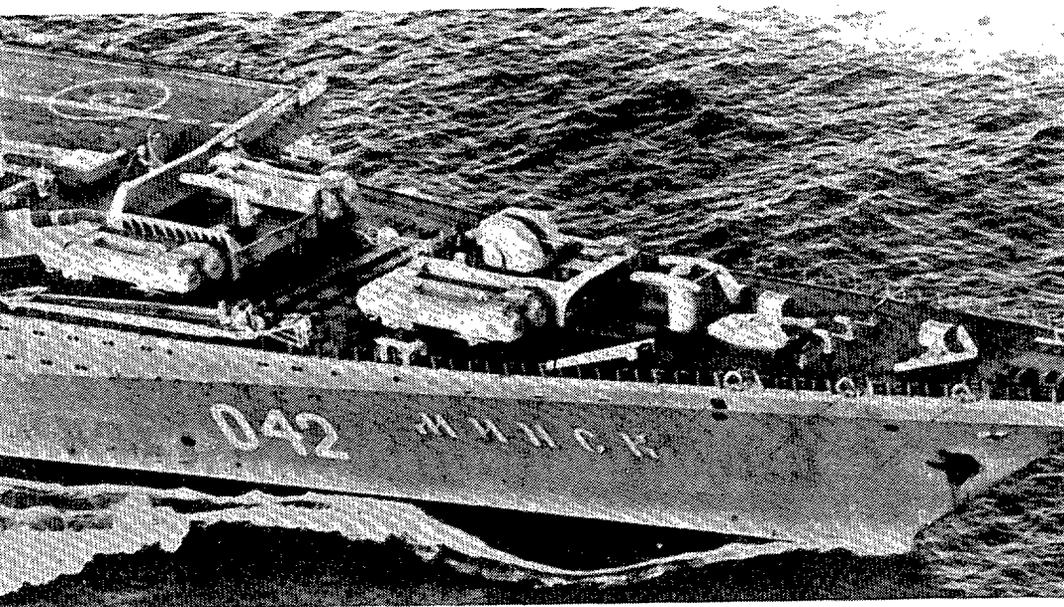
la familia político-militar estadounidense sobre la conveniencia de dar preferencia a lo marítimo y naval —estrategia amplia, proyectada en el tiempo y acaso más ajustada a los intereses mundiales de los Estados Unidos— sobre lo terrestre —estrategia estrecha, polarizada hacia Europa y más particularizada en cuanto a intereses americanos. La discusión probablemente sigue abierta. Entonces y ahora afectó a la política y a la estrategia de la Alianza, ya que tanto el pensamiento como la acción del poderoso influyen siempre en el modo de pensar y, sobre todo, de hacer del resto del conjunto. En el fondo hay en ello cuestión de mentalidad; de mentalidad ante las características ineludibles de una condición, de la condición de la Alianza.

De cualquier modo, la mentalidad de la Alianza no aparece todo lo clara que debiera. La condición es marcadamente marítima; la mentalidad, por el contrario..., no es que no sea marítima, que no atienda al mar, que no piense en él, sino que lo relega a un plano de la atención que no es el que por importancia le corresponde. Diríase que la mentalidad de la Alianza es más continental de lo que la condición aconseja. La apreciación es cuestión de proporción; de proporción cuantitativa. Ello es acaso porque «lo inmediato» de la NATO es Europa y en Europa «la tierra» está muy cerca. El problema estratégico de Europa es, de inmediato, terrestre, aunque a la larga y en lo esencial sea marítimo. Dejando a un lado lo nuclear —por las peculiaridades de muchos órdenes a ello inherentes, estratégicas sobre todo y políticas también en alto grado— el problema estratégico de Europa sigue hoy planteándose en tierra pero resolviéndose en la mar, de modo semejante a como ocurrió en 1914-1917 y en 1939-1944. Siempre ha sido por lo visto muy difícil ver con los ojos de la política las raíces de los problemas estratégicos, en especial si estos problemas vienen planteados mediante ecuaciones de estrategia naval. De ahí que, en general, la relación política-poder naval comentada al principio, bien siendo entrevista como de causa a efecto, bien apreciada en cuanto posibilidad, no sea fácilmente cercana, fuerte e íntima sino distante, relajada y relativamente débil. Particularizando la cuestión a la Alianza Atlántica da la impresión de que acontece cosa parecida.

En la relación que está siendo analizada entre política y poder naval referidos a la Alianza y a Occidente queda más huido que la condición y la mentalidad otro factor influyente sobre la relación aquélla, aunque en verdad ejerza más su influjo sobre la relación política-estrategia en un nivel algo más general y elevado. Ese factor es para mí el *pesimismo estratégico*. Se resume la tesis que sustenta esa opinión mía destacando que da la impresión de que Occidente, inexplicablemente, duda de su superioridad general, material al menos, frente a la URSS en concreto. Hay realidades que se miran desde el Oeste con escepticismo inquietante. Esa forma de ver puede dejar malparada la integridad y con ello la validez de un pensamiento político y estratégico que, mal que bien, influye en la solución de conflictos y

situaciones críticas. Está, por ejemplo, la vulnerabilidad de Europa. Tal vez por ello es por lo que el pensamiento político-estratégico actual de Occidente presenta síntomas sugerentes de descontento e irritación desconcertada referidos a la situación estratégica, a su evolución y a su posiblemente dramática solución en un futuro no demasiado lejano. Eso es, en suma, lo que se me ha ocurrido definir desde hace ya cierto tiempo como *pesimismo estratégico de Occidente*.

Pues bien: en la relación política-estrategia de la NATO —amplitud elevada un tanto por encima de la relación política-poder naval— parece haberse infiltrado una cierta dosis del pesimismo estratégico de Occidente. Si esto fuera verdad la cosa sería grave. La estrategia general de una alianza —su plan de actuación, sus líneas de acción para seguir en paz o en guerra— no es sino la cristalización de su pensamiento estratégico; el pensamiento estratégico es, en bastante extensión, reflejo del pensamiento político y uno y otro son realmente producto de la mentalidad de quien los concibe. Si la mentalidad que mueve y anima a la Alianza Atlántica no es la adecuada a su condición de entidad geoestratégica y geopolítica, ¿no habrá razones suficientes para dudar de la genuina validez del pensamiento político, del pensamiento estratégico y en consecuencia final de la estrategia general de la NATO? Algo debe de haber en ello cuando se oyen de vez en cuando,



La Unión Soviética ha comprendido el mar. De ahí su ascensión talasocrática.

pero con insistencia preocupante, voces autorizadas en mucho que claman por la conveniencia de pensar y de aplicar nuevas estrategias. También preocupa o debe preocupar ver que algunas de estas estrategias sugeridas no son tales, ya que se titulan a sí mismas contra-estrategias. La mentalidad no debe de ser excesivamente la adecuada cuando el pensamiento vacila.

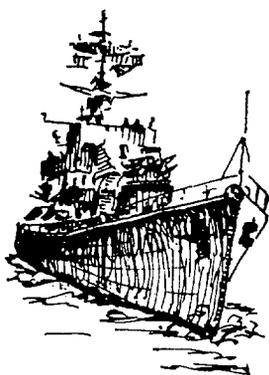
También, acaso, la impropia mentalidad de la Alianza participe con mayor o menor intensidad en la causa de muchos de los problemas no sólo estratégicos sino asimismo políticos de la Organización. Estos llamados «problemas», nacidos de las también llamadas «crisis internas» de la NATO, no deben preocupar en exceso, creo yo, cuando se aprecie el panorama con perspectiva suficiente, con el adecuado distanciamiento entre el observador y el objeto de conocimiento. Visto de lejos —que es como deben apreciarse las cuestiones trascendentes, tanto basadas en la historia como presentes en la política internacional pero especialmente estas últimas— los problemas, esos problemas se difuminan y se desenfocan, para dejar definida con marcado contorno y centrado sobre el foco del sistema óptico de observación lo verdaderamente importante, que tan solo por eso, por ser lo verdaderamente importante, se convierte en el verdadero y tal vez el único problema.

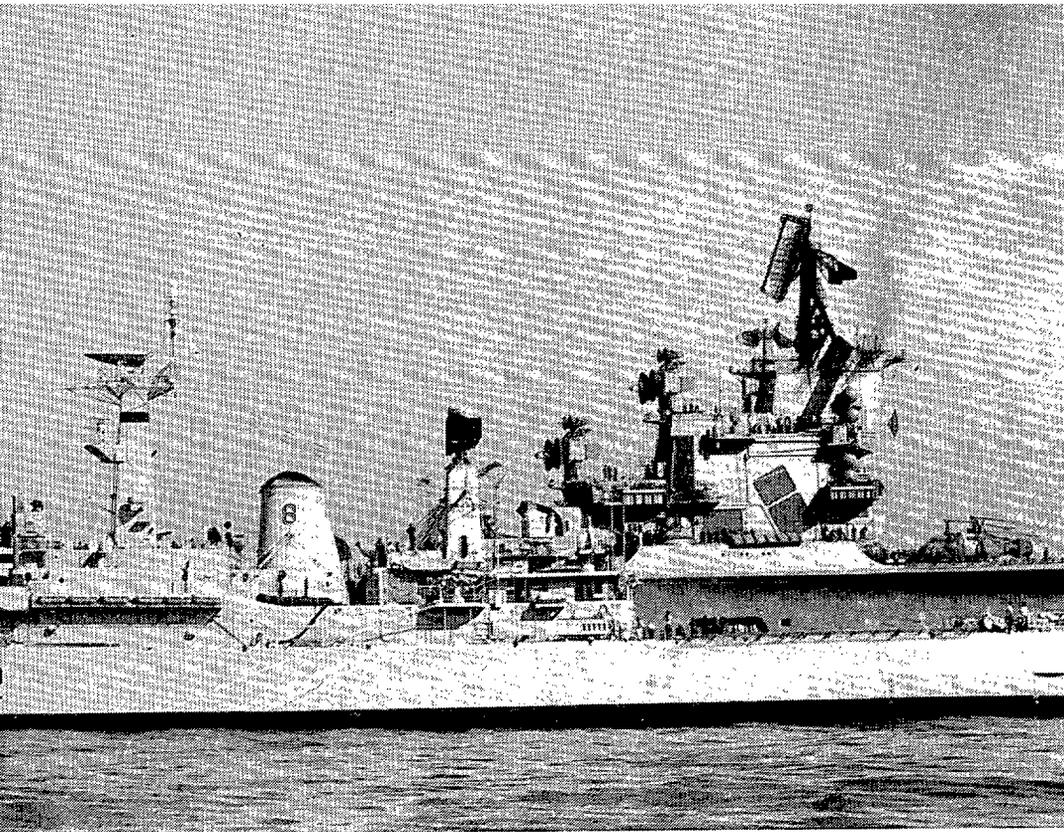
Pues bien, vista la Alianza Atlántica desde el adecuado puesto de observación —los treinta y cinco años que lleva de vida histórica— y con el sistema óptico precedente —el que componen conjugadas la política y la estrategia— lo que aparece claramente dibujado y nítidamente enfocado es el mar, el mar de la Alianza, el océano Atlántico en primerísimo plano destacado, con todo lo que significa y representa: comercio y prosperidad en tiempo de paz; apoyo, abastecimiento, posibilidad de defensa, vida en tiempo de guerra. Pero aun así, ese mar tiene que ser *visto*, no sólo mirado, y sobre todo *comprendido*. Así y mediante el ejercicio del poder naval se hará mejor política.

Ver el mar de ese modo no es tan complicado; comprenderlo, empero, sí lo es, y lo es porque exige un talante peculiar que no se consigue en propiedad genuina de la noche a la mañana. La vista y sobre todo la mente de los pueblos y de los políticos decantan por naturaleza en el alambique de la historia y ese decantar exige tiempo. No digamos ya si se trata de conjunto de pueblos, de coaliciones —que éste es aquí el caso— porque además de las dificultades inherentes al quehacer de enmendar mentalidades de masas surgen las complicaciones de poner de acuerdo los intereses dispares que normalmente separan a aquéllas. Si lo dicho aquí sobre condición y mentalidad de la NATO resultara verdad o no estuviera excesivamente alejado de ella, la cosa sería como para confirmar lo del pesimismo estratégico referido a lo nuestro en concreto y no sólo a Occidente en lo amplio, ya que la NATO no podría cambiar su mentalidad de un día para otro. Y como la condición no puede cambiar aunque quiera, el problema del divorcio entre mentalidad y condición no tiene solución cercana. Tal

vez la tenga con un tiempo tan largo que haga lógico pensar que para entonces no haya NATO ya.

Pero puede ser que la cuestión en cuanto tal, en cuanto inquietante y acuciante realidad, no exista; que lo esbozado aquí por mí no ocurra, que no «esté pasando», que no sea más que la divagación ociosa de un aburrido *dilettante*. En ese caso no hay, no tendría por qué haber, mejor dicho, motivo de preocupación. Pero ¿es sensato estar confiadamente seguros de que no lo hay?





*Reconocimiento visual de la amenaza. Autor: Angel Liberal Fernández.*

# POLITICA E INDUSTRIA DE ARMAMENTO EN LA ALIANZA ATLANTICA

Vicente CUQUERELLA JARILLO



## Los comienzos



SPAÑA ha entrado a formar parte de la Alianza después de que ésta ha vivido muchos e intensos años, durante los cuales se han sucedido avances, retrocesos y momentos de serio peligro de desaparición, tratando de compaginar los intereses soberanos de cada nación con los comunes de la *Defensa de Occidente*. Entre estos intereses soberanos figuran con gran peso los de carácter económico-industrial.

Por otra parte, la mayoría de los problemas que ahora, después de treinta y cinco años, apreciamos y que pueden parecernos actitudes insolidarias, provienen del complicado proceso de formación. La génesis de la OTAN fue realmente apasionante y fijó definitivamente una serie de intereses que actuarían a todo lo largo de su ya dilatada historia. Ninguno de sus miembros fundadores, por mucha imaginación que tuviera, pudo soñar que aquel tratado, firmado el 4 de abril de 1949 en el Auditorium Departamental de Washington, se iba a convertir, transcurridos los años, en la actual Alianza, con los miembros actuales y ante la amenaza actual, y que sus límites se iban a quedar pequeños.

Por la gran repercusión que las iniciales tendencias de las naciones tuvieron y tienen en todas las actividades de la Alianza, y para poder explicarnos muchas de las actitudes en política de armamento, vamos a recordar muy brevemente los inicios.

En aquellos años, las razones que fueron dando paso al tratado eran muy diferentes a las actuales.

- La existencia de una Europa devastada que seguía siendo de imperios coloniales, no en vano era dueña del 90 por 100 de Africa y de todo el sur y sureste asiático.
- La obsesionante idea de no permitir jamás el resurgimiento de Alemania.

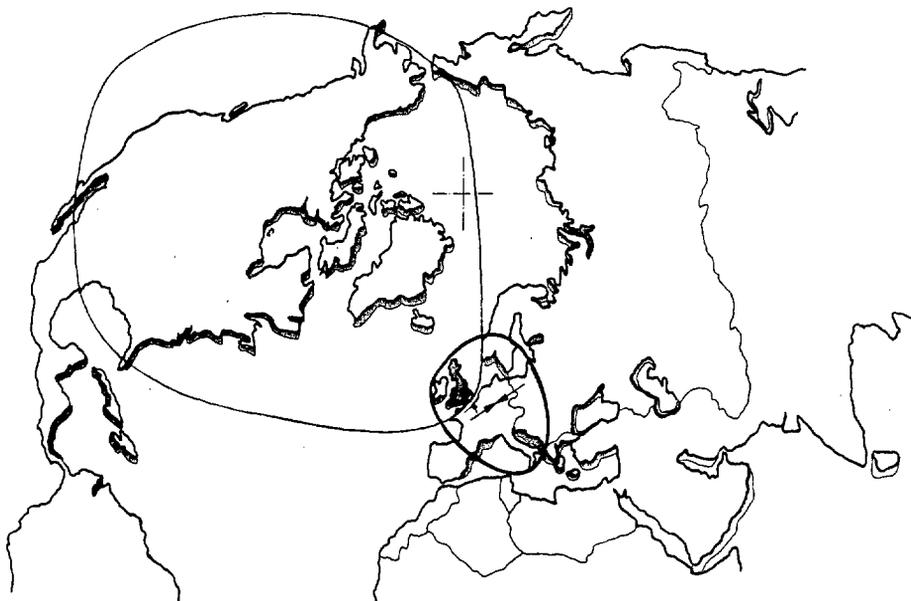
— La firma de la *Carta de San Francisco* con la idea de la defensa de las democracias, teniendo como enemigo común a los regímenes autoritarios.

En resumen, los acuerdos de Yalta con el gran aliado ruso y la Carta de San Francisco no podían hacer prever la actual alianza. Europa jamás había tenido como enemigo común a Rusia.

En 1974 Estados Unidos firma el Tratado de Río de Janeiro siguiendo la *Doctrina Monroe*, pero no sueña con una alianza militar en tiempos de paz en Europa, lo cual digamos que al menos roza la Constitución de Filadelfia.

Las ideas que fueron dando paso al *acuerdo del Atlántico* no fueron unánimes:

- Los Estados Unidos pretenden llegar a un acuerdo de las características del firmado en Río de Janeiro, pero sin compromisos de defensa.
- Canadá mantiene una idea del acuerdo que haga hincapié en la defensa de los derechos humanos.
- El Reino Unido mantiene la idea de los *dos círculos*: Un primer círculo de una *fraternal asociación de habla inglesa* entre las dos orillas del



Las ideas que fueron dando paso a la Alianza eran diversas. El Reino Unido mantenía su teoría de *los dos círculos*: Uno de fraterna unión de pueblos de habla inglesa y otro con los pueblos de Europa.

Atlántico, con uso indiscriminado de bases militares, un segundo círculo formado por el Reino Unido, Francia y el Benelux, que se materializó en parte con la Unión Occidental (UO) del *Tratado de Bruselas*.

— Francia pretende un acuerdo similar al firmado con el Reino Unido en 1947, *Tratado de Dunkerque*, para prevenir otro ataque alemán, intención esta que se plasmó en la Unión Occidental de 1948.

Pero la reunión de Londres de 1947 dejó claro que la convivencia de *los cuatro grandes* sobre Alemania, según los acuerdos de Postdam, iba a resultar imposible. Allí en Londres, y ante la actitud de Molotov, surge la sospecha que materializa Ernest Bevin, Secretario de Estado del Reino Unido, ante el pasmo de los demás; *no hay duda* —afirma— *la Unión Soviética invadirá Europa en un futuro previsible*.

Bevin comienza, por entonces, a utilizar el concepto de *Europa occidental*, nuevo en nuestra secular historia, y le secunda el general Marshall, uno de los padres de la OTAN, cuando al regreso de un viaje por Francia lleno de incidentes y huelgas laborales, se dirige a la nación norteamericana por radio y televisión, y dice:

*Por razones prácticas, Europa ha sido dividida en dos partes, Oriental y Occidental; es necesario continuar con la rehabilitación de ésta última, ..., y da comienzo aquél Plan Marshall, al que España no pudo incorporarse, que ayudó firmemente al levantamiento económico e industrial de la llamada desde entonces Europa occidental.*

La Organización del Atlántico Norte, resultante de aquellos acuerdos, no es un federación, ni un supergobierno, ni un organismo supranacional, es sencillamente una organización internacional, en la que sus miembros son Estados soberanos. Menos vinculante en cuanto a defensa que la UEO, en cuanto a industria y política de armamento, sus miembros son enormemente celosos de los intereses nacionales que privan siempre sobre los de conjunto de la Alianza.

### **Una necesidad sentida.**

Desde un punto de vista militar, el principal problema de la Alianza Atlántica es el de lograr el necesario grado de normalización de sus armas y sistemas para que resulten *interoperables*, y para que puedan ser apoyados por una organización común. Los grados de coordinación que se consideran, en un nivel ascendente de efectividad, son: *colaboración, compatibilidad, interoperatividad* y normalización o *standarización*. Este último nivel, el mejor desde el punto de vista de la eficacia militar se puede lograr, a su vez, de dos formas: con *standarización desde arriba*; normalización por sistemas o subsistemas, y *standarización desde abajo*; normalizando los elementos componentes.



Harrier V/STOL AV-8B. Un ejemplo de cooperación entre British Aerospace, Rolls Royce, McDonnell Douglas y Pratt y Whitney, siguiendo el concepto *Two Way Street*.

La normalización tiene, no obstante, sus límites, el primero de ellos, y quizá el más difícil de salvar, es el de los intereses económicos e industriales de las naciones que disponen de una industria de armamento importante y un alto grado de I+D (investigación y desarrollo). El segundo es el derivado de los diferentes planteamientos estratégicos, de los que se derivan las correspondientes tácticas y, por tanto, distintos requerimientos operativos.

Los pasos que se han ido dando, durante estos treinta y cinco años de vida de la Alianza, en el camino de la normalización, han constituido un proceso difícil y costoso, en el que han luchado intereses económicos y políticos nacionales y supranacionales, marcados por aquellas tendencias iniciales del proceso de formación de la OTAN.

Estos sucesivos pasos han sido:

— *Compra directa.*

Con las ventajas de una normalización total y de economía, pero que con ella sólo se beneficia la industria de la nación vendedora.

— *Producción bajo licencia.*

La misma normalización, menor economía y beneficio industrial más repartido. Sólo hay un ganador en I+D y supone dependencia tecnológica.

— *Investigación y desarrollo concurrente y producción bajo licencia.*

Un mayor reparto de beneficios económicos y tecnológicos, pero supone un gran aumento en gastos totales, el famoso *despilfarro en I+D*.

— *Investigación y desarrollo en cooperación.*

Supone la necesidad de acuerdos previos en cuanto a necesidades y programas, *Long Term Defense Planing*.

En este último y difícil paso es en el que actualmente se encuentra empeñada la Alianza.

**Las dificultades.**

Las siguientes consideraciones pueden ser un indicio de las dificultades que encuentra la Organización de la Alianza del Atlántico Norte en la normalización de sus sistemas de armas:

— Es mundialmente reconocido que sólo naciones de más de cincuenta millones de habitantes pueden ser autárquicas en materia de armamento; si no, son exportadoras.

— Hasta 1966, *autarquía de De Gaulle*, Estados Unidos y Reino Unido tenían el monopolio de exportación de armas de Occidente. Gracias a esa política autárquica y al mimetismo industrial de la industria de armamento en Francia supone actualmente el 40 por 100 de sus exportaciones. No renunciará fácilmente a estos grandes ingresos.

— La Constitución de la República Federal Alemana sigue prohibiendo la exportación de armas a naciones no aliadas, por ello tiende a *proyectos conjuntos en el seno de la Organización*.

Para Francia, la posibilidad de que la República Federal Alemana invada algunos mercados como el de Oriente Próximo es una amenaza económica que trata de evitar.

— Para los Estados Unidos, no resulta vital la exportación de armas. Su mercado interior es suficiente, pero sí lo es mantener la superioridad en *tecnología de punta*.

— El Reino Unido, menos exportador que Francia, mantiene un difícil pero beneficioso equilibrio entre *Europa occidental* y sus *especiales relaciones* con los Estados Unidos.

Estas dificultades no existen en el Pacto de Varsovia por serias limitaciones a las soberanías nacionales y por la abrumadora preponderancia tecnológica de la URSS sobre los otros miembros, que impone, además, la *planificación* no sólo en su interior, sino también a nivel supranacional entre los miembros del COMECON.

En cuanto a la importancia del tema y su repercusión en la Alianza baste con decir que un solo contrato en *Europa occidental* supuso un valor de un billón de pesetas, mientras que el coste de creación y funcionamiento de una nueva *oficina* o *agencia* en la Organización OTAN no llega al 0,1 por



razones económicas apuntadas han ido dando paso a la complicada estructura civil que hoy día conocemos, y en su actuación podemos observar las siguientes tendencias claramente diferenciadas:

- Tendencias de orden estratégico o militar, buscando una verdadera eficacia en la defensa de *Europa occidental*, que exige un elevado grado de coordinación de esfuerzos en la fabricación de armas lo más *normalizadas* posible.
- Tendencia francesa, que una vez superada la postguerra e industrializada trató de ganar, y ahora de mantener, un puesto destacado en la fabricación y exportación de armas, consiguiendo una tecnología propia y una I+D en continua lucha contra tres tipos de resistencias; tecnológica con los Estados Unidos, de hegemonía en Europa con el Reino Unido y República Federal Alemana, y otra de orden estratégico particular con esta última.
- Tendencia norteamericana, que ha ido evolucionando desde un predominio total, monopolio, a permitir la fabricación bajo licencia, cooperación tecnológica y más tarde investigación y desarrollo en cooperación, pero manteniéndose en cabeza de las investigaciones más avanzadas.
- Tendencia del Reino Unido que, aprovechando las *especiales relaciones* con los Estados Unidos y su pertenencia a *Europa occidental* trata de obtener los mayores beneficios posibles en una sincera colaboración a la defensa de Occidente.
- Tendencia de la República Federal Alemana, que soportando el mayor riesgo y esfuerzo en la defensa, trata de vencer las restricciones derivadas de la segunda guerra mundial para su industria de armamento, al mismo tiempo que, por una parte, tiene que mantener una difícil política de entendimiento con el *Este*, como única vía a una futura reunificación, y, por otra, se ve obligada a tratar de disipar temores franceses de profundas raíces históricas.

### Las etapas.

Todo lo que hasta el momento venimos diciendo ha tenido y tiene una clara incidencia en las actitudes y formación de la actual Organización en un apasionante proceso de treinta y cinco años, en el que observo seis etapas claramente diferenciadas.

#### *Primera etapa.—Monopolio norteamericano.*

En 1948, siguiendo la línea de la política exterior francesa, al finalizar la segunda guerra mundial se firma el *Tratado de Bruselas* entre: Francia, Reino Unido y Benelux, creando la *Unión Occidental* (UO), tratado que

es mucho más vinculante en cuanto a defensa que la OTAN, con una duración de cincuenta años. El actual proceso de planeamiento y ejecución de la infraestructura, e incluso gran parte de la actual infraestructura OTAN, fue iniciada por la UO.

Las presiones norteamericanas vencen la resistencia francesa y seis años más tarde Italia y la República Federal Alemana firmarían el Tratado de Bruselas, pasando a denominarse *Unión Europea Occidental* (UEO).

En el seno del Secretariado Permanente de la UEO se formaron dos organismos cuya misión era la de programación y fabricación de armamento europeo; el *Comité Permanente de Armamento* y la *Agencia de Control de Armas*.

La UEO fue absorbida por la OTAN, aunque actualmente se observan ciertas tendencias a resucitarla independiente.

El Tratado del Atlántico Norte nace, como sabemos, en 1949 con una duración de veinte años, y en el seno de *Organización Militar* comienza a trabajar el *Comité Militar de Producción*.

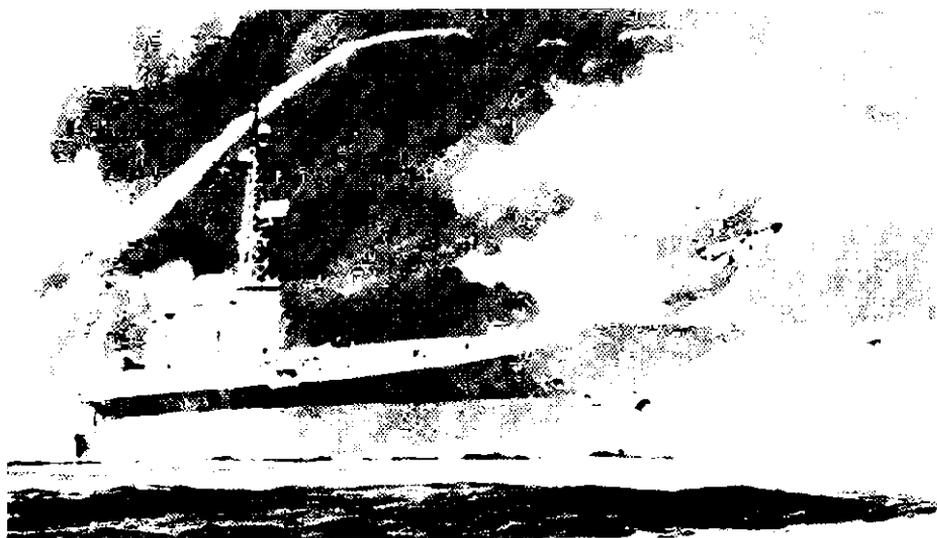
Esta etapa es la del generoso *Plan Marshall*, que permite el desarrollo económico e industrial de *Europa occidental* (menos España). Durante ella se producen grandes avances para la *defensa de Occidente*. Los organismos que se crean, y actualmente siguen funcionando con eficacia, se integran en la Organización militar de la Alianza: Colegio de Defensa de la OTAN (NADEFCOL), en Roma; Grupo Consultivo Aeroespacial (AGARD), en París; División de Producción y Logística, Oficina Militar de Normalización (MAS), que promulga los *Acuerdos de Standarización* (SATNAG) de aplicación actual en terrenos administrativos civiles y militares, y la *Oficina de Catalogación*, dependiente del *Defense Logistic Support Center* norteamericano.

En esta primera etapa el armamento de la OTAN es prácticamente norteamericano, por tanto no existen problemas de *normalización* y la catalogación de sistemas y repuestos resulta sencilla. Se encuentra en vigor la *Buy American Act* que impide incluso la fabricación de armas bajo licencia.

#### *Segunda etapa.—Primeros intentos europeos en fabricación de armas.*

En 1953 se crea FINABEL (Francia, Italia y Benelux) como *primer organismo de cooperación en materia de armamento en Europa*. Todos sus miembros pertenecen a la OTAN y a la CEE, por lo que el Reino Unido no entró hasta 1972, tras su incorporación a la CEE.

Para centrarnos en aquellos momentos citaremos que en 1954 la URSS solicita su ingreso en la OTAN, aunque es rechazada por *los otros tres grandes*. El mismo año la Asamblea francesa rechaza la creación de la Comunidad Europea de Defensa, en cuyo proyecto se incluía a la República Federal Alemana; pero meses más tarde, bajo la presión diplomática nor-



DIBUJO DEL PRINCIPE DE ASTURIAS

La Armada está haciendo un gran esfuerzo por mantener su Fuerza al nivel tecnológico de los tiempos.

teamericana, Italia y la República Federal Alemana entran en la UEO y luego en la OTAN.

El desarrollo industrial logrado gracias al *Plan Marshall* permite en 1954 la fabricación del primer prototipo multinacional europeo, el *FIAT G-91*, que pasará a equipar sus escuadrones de caza.

Un año más tarde, ante los acontecimientos internacionales, la indefensión de *Europa occidental* y la petición de estas naciones, se produce el hecho más importante sucedido en la vida de la Alianza: el presidente norteamericano Eisenhower (primer SACEUR) se compromete a mantener fuerzas USA en Europa. La deseada y vital permanencia de estas fuerzas en el continente europeo constituirá, desde este momento, la última razón en la diplomacia entre Estados Unidos y Europa.

En esta etapa, con la que finaliza el *Plan Marshall* en una Europa que ya hace frente a la industria norteamericana, se consiguen grandes logros en la infraestructura de la Alianza; la Organización de Oleoductos de Centroeuropa (CEPS), la Organización de Aprovisionamiento y Mantenimiento (NAMS0-NAMSA), aeródromos, etc.

#### *Tercera etapa.—Producción bajo licencia.*

Ante el resurgimiento industrial europeo y sus primeros grandes logros en la fabricación de armas tras la segunda guerra mundial, los Estados

Unidos modifican la *Buy American Act* y proponen la *producción conjunta negociada en el seno de la Alianza de sistemas de armas ya experimentadas en Norteamérica*. Con ello comienza una carrera de fabricaciones de sistemas de armas por grupos de naciones como:

- Misil *Hawk* (NHPLO): Bélgica, Holanda, República Federal Alemana e Italia.
- Torpedo *Mk-44*: Francia e Italia.
- F-104 *Starfighter*: República Federal Alemana, Bélgica, Holanda e Italia.
- Misiles tierra-aire, contracarros, torpedos, etc.

Cada una de estas cofabricaciones bajo licencia da lugar a la creación de una *Oficina* o *Agencia* que van multiplicándose en el seno de la Organización.

En la época de la *guerra fría* y de la crisis de los misiles de Cuba, la proliferación de armas no compatibles en el frente central europeo alarma a los militares de la Alianza, que reclaman una normalización. Se promulgan los *Nato Basic Military Requirements* (NBMR), pero fracasan por ser incompatibles con las posibilidades de las industrias nacionales y chocar con los intereses económicos de éstas. El Consejo de la Alianza crea un grupo exploratorio para *buscar soluciones de normalización en el seno de la Alianza*.

*Cuarta etapa.*—“*Autarquía de De Gaulle*”. *Creación del Eurogrupo*. “*Two Way Street*”.

La retirada de Francia de la Organización Militar Integrada de la Alianza (1966) obliga a una seria reorganización de ésta.

Se crea el organismo más importante y que absorbe toda la actividad de la Organización en cuanto a I+D e industria de armamento; el *Comité de Directores Nacionales de Armamento* (CNAD). La misión del CNAD será la de *promover proyectos conjuntos de armas en el seno de la Alianza* y su procedimiento de trabajo: facilitar contactos entre las naciones y sus industrias de armamento. Tras un acuerdo inicial entre dos o más naciones, éstas firman el documento *Memorandum of Understanding* (MOU) (carta de acuerdo), y una vez aprobado por el CNAD, se crea la *Oficina* de seguimiento del proyecto.

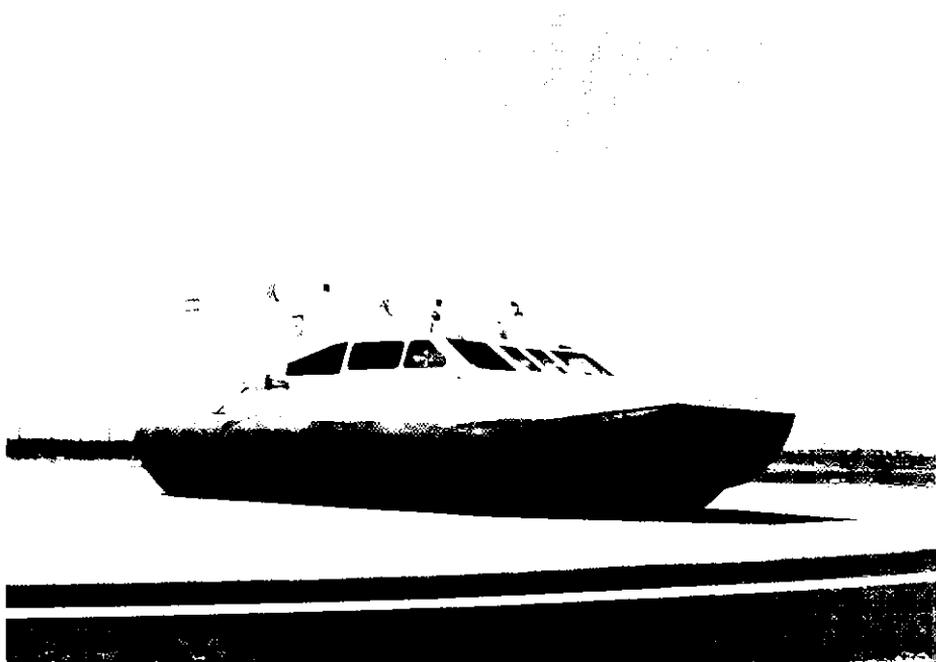
La reacción tras la actitud de Francia no para aquí; los Estados Unidos suavizan la *Buy American Act* y nace el *concepto Callaghan* de cooperación en la fabricación de armamento entre las dos orillas del Atlántico o *Two Way Street*.

La reacción inglesa consiste en aprovechar la coyuntura de la retirada

francesa tomando la iniciativa en la creación del EUROGRUPO, del que forman parte todas las naciones europeas de la Alianza menos Francia, como *vínculo para contribuir a la seguridad de la Alianza, coordinando esfuerzos y promoviendo el mejor uso de los recursos*. En este Eurogrupo sin Francia se debería encauzar el concepto *Two Way Street*, vemos un resurgir de la *idea de los dos círculos* tras su fracaso con la UEQ. El principal beneficio europeo del *Two Way Street* pudo ser el de la fabricación por los Estados Unidos del avión inglés *Harrier* de despegue vertical. El *Eurogrupo* gozó de gran publicidad en sus primeros años en la OTAN, pasando luego a ser un organismo asesor, aunque continúa muy resaltado en todos los manuales.

Como consecuencia de estas dos etapas, la panoplia de armas de *Europa occidental* contaba en la década de los años 70 con:

- 23 Tipos diferentes de aviones de combate.
- 7 Tipos diferentes de carros de combate.
- 8 Tipos diferentes de vehículos blindados



VEHICULO DE COLCHON DE AIRE - MODELO EXPERIMENTAL VCA-3

Se va a iniciar una rápida marcha en la industria de armamento, no solo en los campos en pleno desarrollo, sino en todas aquellas *tecnologías emergentes* que requieren de menos infraestructura y en las que tendríamos mucho que decir, pues lo que nos falta no es precisamente ingenio

- 22 Tipos diferentes de armas contracarros.
- 8 Tipos de sistemas diferentes de misiles tierra-aire.
- 6 Tipos de sistemas diferentes de misiles mar-mar.
- Más de 20 tipos de cañones navales de 30 mm.
- Más de 100 sistemas diferentes de misiles tácticos.

*Quinta etapa.—“El contrato del siglo”. La creación del GIEP.*

Para la renovación de gran parte de la fuerza aérea europea entran en concurso una serie de proyectos y prototipos, entre ellos algunos europeos, pero el contrato es adjudicado al *F-16* norteamericano. El contrato de co-producción es un verdadero modelo de cooperación, pero se trata de una fabricación bajo licencia, y en el prototipo tampoco ha intervenido Europa.

En febrero de 1976 y quizá como reacción europea, tras duras y secretas negociaciones, se crea el *Grupo Independiente Europeo de Programas* (GIEP). Las naciones europeas se dan cuenta que para poder llegar a fabricar prototipos verdaderamente europeos resulta ya necesario contar con Francia, tanto por su tecnología como por su mercado y su remanente influencia en decisiones sobre la República Federal Alemana, y persuaden a Francia para entrar en el GIEP, que exige que este Grupo permanezca independiente de la OTAN y, por tanto, del CNAD.

El GIEP se articula en tres *paneles*, cuyas presidencias se reparten de la siguiente forma: I) Planificación de Materia Militar, presidido por el Reino Unido; II) Coordinación de trabajos de los Subgrupos, presidido por Bélgica; III) Economía y procedimientos, presidido por la República Federal Alemana; en este tercer *panel* Francia se reserva la presidencia del Subgrupo, que tiene por misión *la exportación de armas y los estudios de las legislaciones nacionales para la exportación a países no miembros del GIEP*.

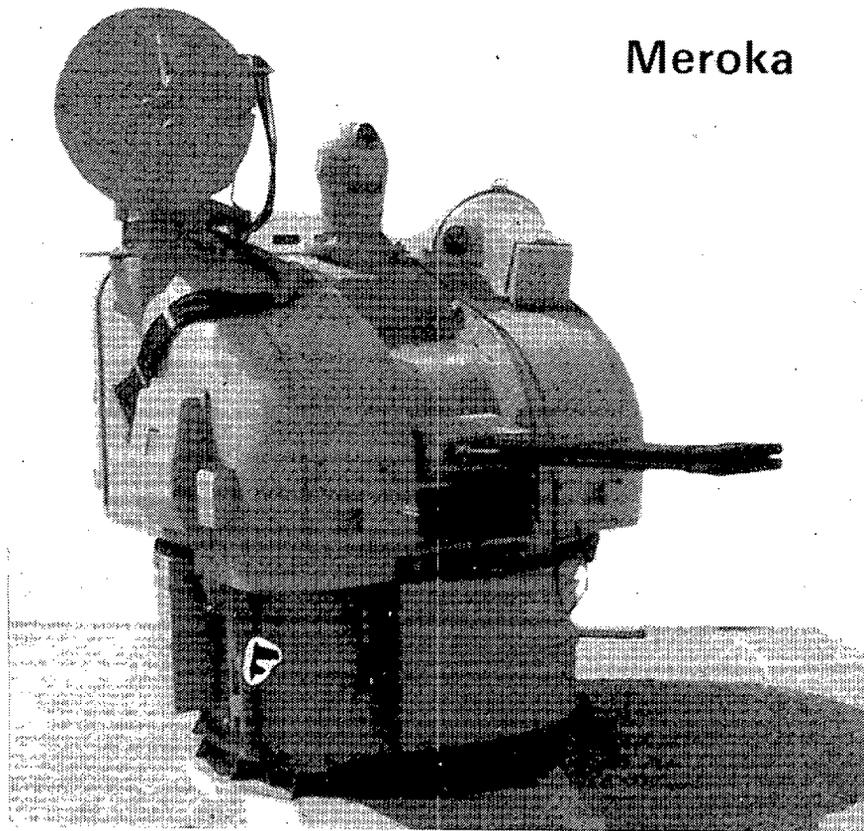
En 1980, los Estados Unidos promulgan la ley *Nato Mutual Support Act*, por lo cual se facilitan las transferencias tecnológicas, y se impulsan los *Long Term Defense Planning* (LTDP) para programar los Objetivos de Fuerza en el seno de la Alianza.

Pero Francia es admitida en el CNAD, y el Grupo Independiente Europeo de Programas pierde gran parte de su importancia, ocurriendo con el GIEP lo mismo que con las anteriores organizaciones europeas: Eurogrupo, FINABEL, UEO, UO.

*Sexta etapa.—“Administración Reagan”. Cooperación I+D.*

La ventaja lograda por los soviéticos en la década anterior en los campos convencional y nuclear, y la decisión de mejorar y hacer creíble las posibilidades de defensa de *Europa occidental*, abren una nueva etapa que puede

## Meroka



Versión naval del sistema de defensa de punto MEROKA, uno de los sistemas antimisil modernos y eficaces de la actualidad. I+D totalmente española integrando tecnología extranjera.

calificarse de *Cooperación bilateral o multilateral con transferencia de tecnología* con abolición total de restricciones para la exportación, participación en I+D, producción completa de sistemas en Estados Unidos o Europa e intercambio tecnológico.

Las reticencias norteamericanas en cuanto a la transferencia tecnológica a todos sus aliados de Europa han desaparecido, aunque permanecen las restricciones en tecnología *de punta* y energía nuclear, no sólo por mantener superioridad en estos campos, sino también por la permeabilidad que algunas naciones de Europa parecen demostrar con las repúblicas socialistas en cuanto a tecnología.

Por otra parte, esta sincera apertura norteamericana viene facilitada por el reciente conocimiento de que las posibilidades de desarrollo tecnológico

están en proporción geométrica al nivel alcanzado y a la *capacidad de investigación*, de tal forma que, pese al intercambio, las diferencias no sólo se mantendrán sino que irán en aumento. Ello con independencia de que los Estados Unidos invierten unos 22 dólares *per cápita* en investigación, mientras que la media en *Europa occidental* es de unos cinco.

### El futuro.

Cuando se inicia esta nueva y prometedorera era de la Alianza en materia de cooperación tecnológica, que ya está empezando a dar sus frutos como el proyecto FRN-90 (Fragata NATO de los años 90) y que abre el camino a una posible *normalización* indispensable para la defensa, aparecen nuevos nubarrones políticos. La decisión de 1978 de incrementar un 3 por 100 los gastos de defensa en todos los países miembros continúa siendo ignorada por muchas naciones, al mismo tiempo que se mantienen reticencias al cumplimiento de la *doble decisión de diciembre de 1979*, una vez que parece llegado el momento de instalar misiles. Esta debilidad en la voluntad de resistencia de algunas naciones de *Europa occidental* ha originado el que los Estados Unidos hagan valer de nuevo su *último ratio* planteando en el Senado la posibilidad de reducir sus 350.000 hombres en Europa. No dudo que ello hará volver las aguas a su cauce como otras veces, y el camino de cooperación tecnológica terminará por producir una auténtica disuasión, aún lejos de ser alcanzada.

El desarrollo y producción coordinado de *familias de armas* y la creación de Empresas Internacionales Conjuntas (IJVC) para el desarrollo conjunto y producción combinada como fue el caso del *Tornado* (MRCA), la *FRN-90* (cuyo director de proyecto es un capitán de navío ingeniero de la Armada española), y el más reciente del futuro avión europeo para el 2000, constituyen los actuales caminos de cooperación. Los acuerdos de *standardización* STANAG, y los catálogos nacionales y aliados constituyen las guías y normas por las que la industria nacional debe entrar a formar parte de este gran club.

Parece claro que en adelante Europa, con el apoyo tecnológico *de punta* de los Estados Unidos, va a producir sus propios sistemas tomando lo mejor de cada industria y de las posibilidades nacionales. Ello supondrá un peligro para las pequeñas industrias sin apoyo estatal, cuyo papel quedará reducido, quizá para siempre, a subcontratistas de aquellas nacionales o multinacionales que figuren como contratistas principales en las IJVC's, pero parece seguro que se ha abierto un nuevo camino de cooperación.

España se ha incorporado a la Alianza en este interesante momento, aún a tiempo de engancharse en el nuevo tren de desarrollo tecnológico que iniciará una rápida marcha en la industria de armamento, no sólo en los campos en pleno desarrollo, sino en todas aquellas *tecnologías emergentes*

que requieren de menos infraestructura y en las que tendríamos mucho que decir, pues lo que nos falta no es precisamente ingenio.

Las bases industriales españolas en el amplio campo del armamento y de las comunicaciones son suficientemente firmes como para afrontar sin complejos cualquier negociación de grupo para el desarrollo de proyectos de sistemas. El desnivel existente con los Estados Unidos resulta ciertamente insalvable, pero las actuales posibilidades de intercambio de tecnología que ofrecen los organismos de la Alianza y una mayor inversión en investigación de defensa, sector que arrastra la industria nacional más avanzada, podría situarnos en un buen camino de recuperación aprovechando lo mucho ya logrado en estos campos.

La decisión de 1966 permitió a Francia, con un enorme esfuerzo económico (que no sé si España estaría dispuesta a llevar a cabo), independizarse de ciertas corrientes que podrían haberla arrastrado a una dependencia total, pero actualmente comparte en nivel de igualdad todas las ventajas del intercambio. La especial situación francesa de *no integración en la Organización Militar Permanente* se refiere únicamente a las zonas y mandos establecidos en los comienzos bajo un claro predominio inglés en Europa; pero el mantenimiento de importantes fuerzas en el frente central como *herencia de la segunda guerra mundial*, le confieren todos los derechos que España no podría gozar, como su pertenencia al CNAD y su representación en todos los organismos militares, sin los cuales todos los intentos de cooperación tecnológica serían inútiles como hemos visto.

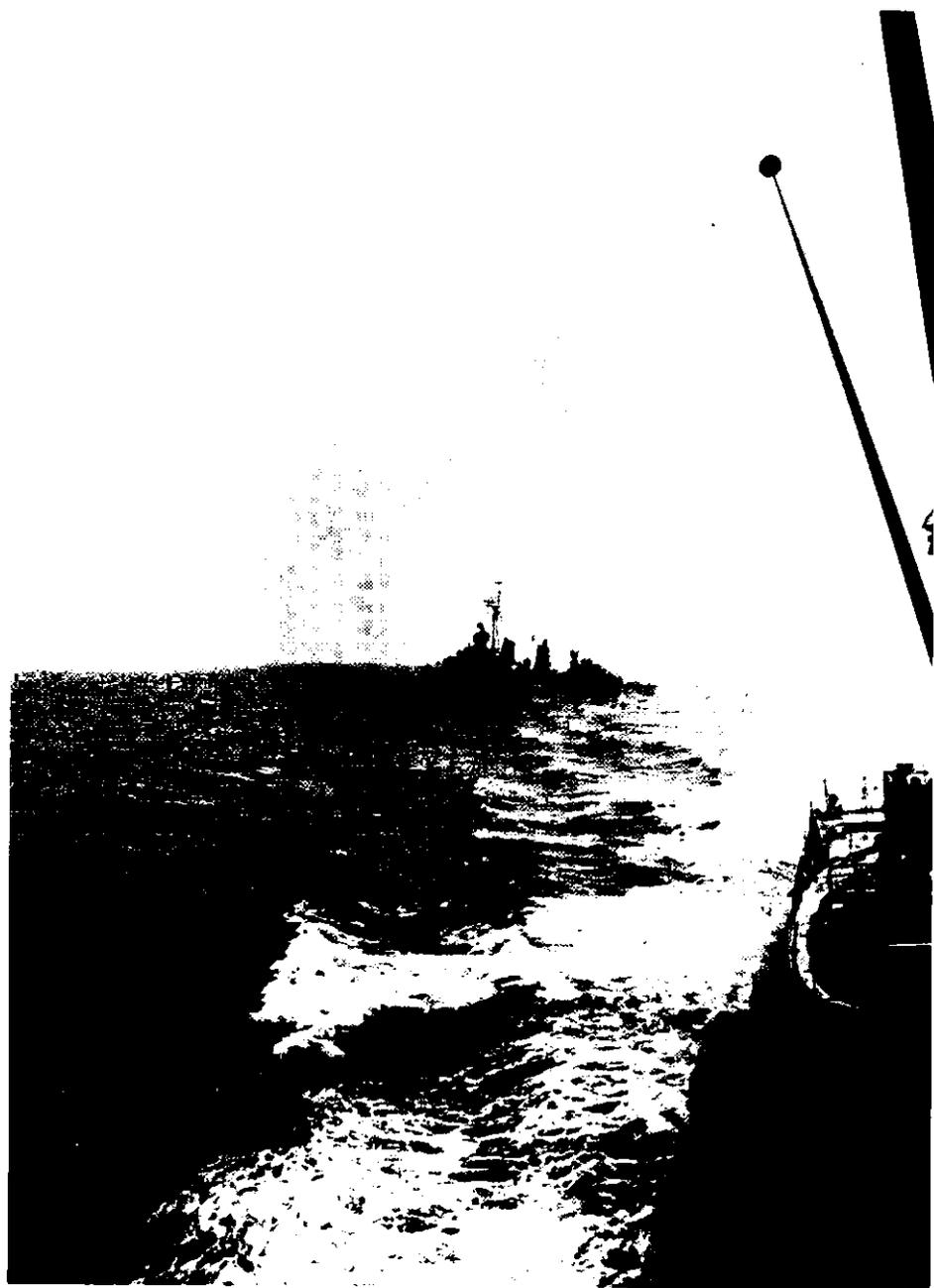
### Conclusión.

Son muchas las voces que se alzan pesimistas en cuanto a la supervivencia de la Alianza Atlántica. Por ello, he querido hacer estas anotaciones en las que he tratado de presentar la realidad desde un punto de vista español.

La OTAN no ha sido nunca una *Organización supranacional*, sino una organización de naciones soberanas independientes que no admiten que haya nada *por encima* de su soberanía. La grandeza, utilidad y seguridad de supervivencia de la Alianza Atlántica reside precisamente en ello, en la independencia de las soberanías de sus miembros que expresan el deseo de defenderse contra una amenaza real, actual y concreta.

Si por pensar que tenemos otros intereses particulares —¿cómo no vamos a tenerlos con una Historia de más de tres milenios!—, perdemos esta ocasión, independientemente de otros importantes aspectos, las consecuencias en el terreno de la industria de armamento podrían ser catastróficas.





*Ocupando puesto en formación* Autor: Félix María de la Cuesta Márquez

# EL FUTURO DRAGAMINAS: UN PRODUCTO DE LA INDUSTRIA ESPAÑOLA

Angel TAJUELO PARDO DE ANDRADE



## Introducción.



OS actuales medios de que dispone la Armada para la guerra de minas (MCM) están en una situación similar a la de muchas personas extranjeras: envejeciendo en las islas Baleares.

Los dragaminas, de procedencia americana, como todos sabemos, están pasando la treintena sin haber tenido ninguna modernización, si exceptuamos la renovación de sus equipos de comunicaciones, que, si bien era imprescindible, no ha mejorado en nada su misión específica.

¿Hasta cuándo *aguantarán*? Cuando llegue el momento del relevo, ¿habrá que recurrir a la industria extranjera y dar un salto tecnológico?

## La amenaza.

Arma y contraarma, eterna historia que se repite hasta nuestros días (misil SU-SU VS, arma tipo *Meroka*). ¿Es lo mismo en la guerra de minas? Creo que no.

Evidentemente, la tecnología aplicada al desarrollo de las minas va avanzando, pero, como dice el texto bíblico, *por sus obras los conoceréis*; la mina sigue teniendo que estar prevista para causar daños por su explosión debida al contacto con un buque o la influencia magnética, acústica o de presión, y es posible estudiar estas características en diversos barcos tipo y a partir de este estudio desarrollar la rastra correspondiente.

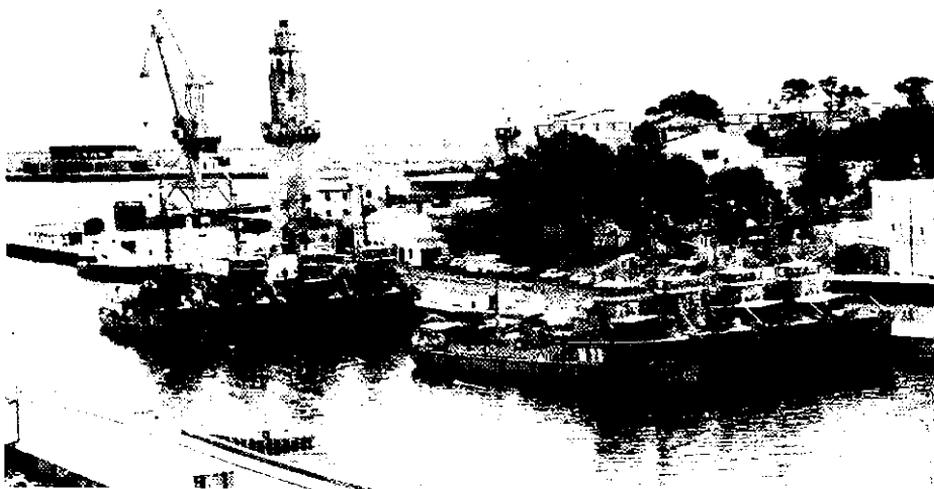
Así, en el juego de arma-contraarma, esta última ve facilitado su desarrollo en tanto en cuanto seamos capaces de medir los parámetros señalados.

Pero aunque en cuestión de minas, como en otras áreas, el grado de sofisticación puede ser cada día mayor, la amenaza clásica (orinque e influencia *antiguas*) sigue en vigor, aunque sólo sea por los arsenales que de estas minas poseen las grandes potencias.

### La zona.

Otra investigación necesaria es la de las zonas en que habría que concentrar el esfuerzo de MCM, pero esa investigación debe ir precedida de un exhaustivo estudio de las canales de tráfico y fondeaderos de espera de los distintos puertos, por orden de prioridad basada, posiblemente, en las estadísticas existentes sobre volumen de comercio de los puertos españoles.

Obvio es decir que esas canales y fondeaderos tendrían las condiciones más favorables para la limpieza por nuestras fuerzas, y para el tráfico mercante que tenga que entrar o salir.

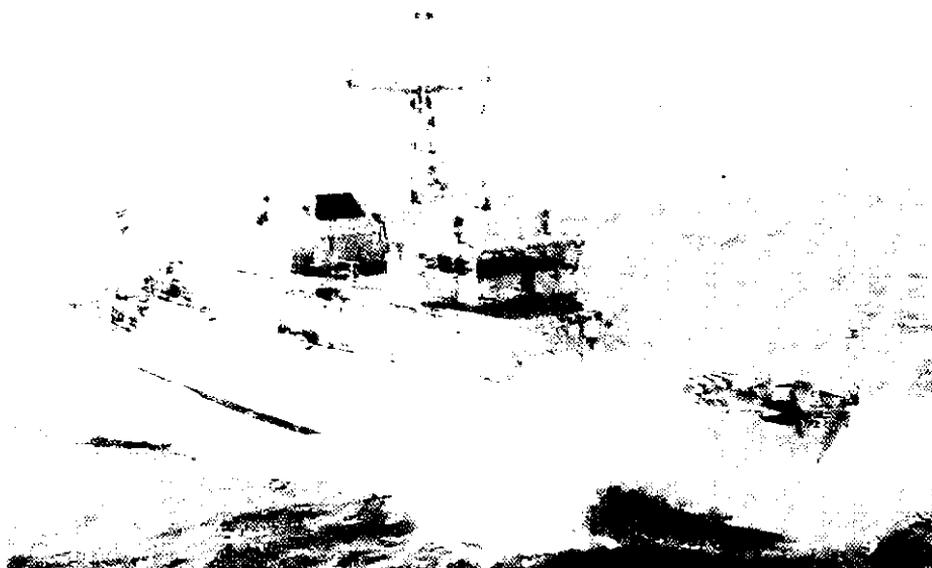


Escuadrilla de dragaminas amarrada en Porto Pi, Baleares

Ahora bien, ese estudio tiene que ser exhaustivo: condiciones meteorológicas, mareas, corrientes, tipo de fondos, conductividad, propagación acústica, etc., son parámetros que hay que observar y reflejar en cartas o publicaciones específicas.

### El buque.

Amenaza y zona van a marcar indudablemente el buque de MCM que nuestra Armada necesita, un buque que tiene que responder a nuestras propias decisiones, fruto de las necesidades específicas de nuestro país, que



Dragaminas holandes de la clase *tripartita*.

es muy posible sean diferentes a las de otros países, por aquello que ya decía el viejo eslogan de los años 60: España es diferente.

### ¿Cómo escoger el buque?

Hasta este punto la generalidad cubre las apariencias, y si mi pluma fuera de calidad, o al menos ingeniosa, podría estar resultando un trabajo interesante: claro que no respondería al título ni al deseo del que escribe, que no es otro que tratar de convencer de que el todo o muchas de sus partes, en el caso de la construcción de un dragaminas, están al alcance de nuestra industria.

Sigamos pues. ¿Cómo escoger el buque? Es indudable que ha llegado el momento de *mojarse*, o sea, de fijar, o tratar de fijar, los célebres TLR de la Marina de los Estados Unidos, es decir, los requisitos principales que debe tener este tipo de buques.

Como en otros tipos de buques, la dificultad estriba en acertar en el difícil balance entre la capacidad del buque y su tamaño y coste.

La capacidad del barco será función de:

- Autonomía y velocidad máxima y de crucero.
- Sistemas de combate que se instalen.

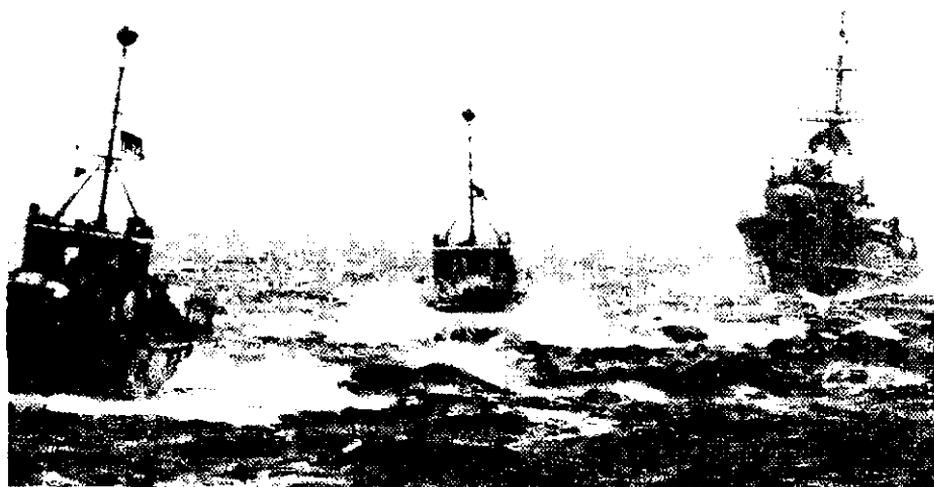
- Diseño estructural.
- Energía eléctrica instalada.
- Planta propulsora.

Con estos datos combinados debemos llegar a un tamaño y desplazamiento del buque, y al cálculo de su coste inicial y coste anual medio.

### **Autonomía y velocidad máxima y de crucero.**

Estos valores pueden venir afectados por una decisión previa: ¿queremos que estos buques nos sirvan también como patrulleros de vigilancia de zona? Evidentemente no parece que haya ningún inconveniente en dar una respuesta afirmativa a este interrogante, aunque este condicionante incrementara, indudablemente, los requisitos de autonomía y velocidad. El primero de estos parámetros incide tanto en la cantidad de combustible que el buque debe llevar a bordo, como en víveres, capacidad de agua potable y habitabilidad y aguante a la mar.

La velocidad máxima debe rondar los 20 nudos, algo superior a la máxima que se ha podido encontrar de los pesqueros y sensiblemente superior a la velocidad de la mayoría de estos barcos. Velocidades superiores, sin mejorar significativamente el rendimiento estratégico del buque, implicaría un aumento grande de potencia en la planta propulsora y con ello del volumen ocupado, sofisticación de controles, etc.



El sistema Troika.

La autonomía, contando con una velocidad económica sobre los 15 nudos, podría estar alrededor de las 3.000 millas, que le permitiera moverse sin rellenar alrededor de la Península o en el eje Baleares-Canarias, o bien cubrir una patrulla de ocho días en el Cantábrico.

### **Diseño estructural.**

En el diseño del buqué es necesario conseguir unas buenas características marineras que le permitan:

- La localización de minas hasta mar 5.
- Su neutralización hasta mar 5.
- Capacidad de patrulla entre 10 y 15 nudos hasta mar 5.

Por supuesto, el material empleado para su construcción debe ser *no magnético*, dependiendo la elección entre el GRP y el acero no magnético, de la capacidad de nuestros astilleros y nuestra industria, además de la comparación del coste entre ambos materiales y técnicas de construcción.

El límite en estado de mar 5 capacitará, según las estadísticas de nuestras zonas de operaciones, la utilización operativa del buque durante un 65 por 100 del tiempo en invierno y una media del 80 por 100 a lo largo del año.

El diseño debe incluir características ya utilizadas en la construcción naval militar moderna, pero quizá con mayor énfasis en alguna de ellas, como son:

— *Bajo ruido radiado*, a base de una hélice poco revolucionada, instalación de *Prairie-Masker*, y unos buenos antivibratorios en los principales elementos de propulsión y auxiliares.

— *Baja firma magnética*, con selección del material a emplear en su construcción, tanto en el casco como en los motores, equipos, etc.

— *Alta resistencia a las explosiones*, mediante doble casco en zonas de compartimientos importantes.

— *Baja firma infrarroja*, tratando de reducir al mínimo el calor radiado al exterior.

### **Sistema de combate.**

La autodefensa cercana y los equipos de *ataque* a las minas son los dos parámetros a conjugar en este apartado.

Quizá el *Meroka* sea adecuado para la defensa, contando con que su radar de designación puede ser, al mismo tiempo, radar de navegación para estos buques.

En cuanto a los equipos necesarios para combatir las minas, volvemos

a encontrarnos con otra importante decisión: ¿queremos dragaminas, cazaminas o una combinación de ambos?

Las diversas Marinas con cierta importancia en la guerra de minas han tomado o están tomando distintas direcciones en este aspecto, con soluciones y, por tanto, buques distintos.

Estimo, sin embargo, que el barco combinado es posible con la actual capacidad de la técnica, partiendo de la premisa, de la cual nadie parece dudar, de que es imprescindible el cazaminas con sonar de profundidad variable.

A este cazaminas, para conseguir un barco combinado, hay que añadir en esencia:

- Un sistema de rastreo mecánico.
- Un sistema de rastreo magnético.
- Un sistema de rastreo acústico.

¿Qué incidencia tienen estos sistemas en el buque? En los actuales (y obsoletos) dragaminas costeros podemos decir que los equipos, aparatos y pertrechos con misión directa de rastreo representan, aproximadamente, 150 toneladas, es decir, la cuarta parte del desplazamiento del barco. Indudablemente, para conseguir un barco combinado que no suba de las 600-700 toneladas es imprescindible disminuir sustancialmente esta carga, y la única forma es la investigación para conseguir:

— Un cable de rastreo mecánico ligero. El chigre de rastreo tendrá que ser similar al actual en las funciones que desarrolla, pero podría ser de material ligero y de menor tamaño si se consigue mejorar el cable; debe tener contador de cable y bobinador automático.

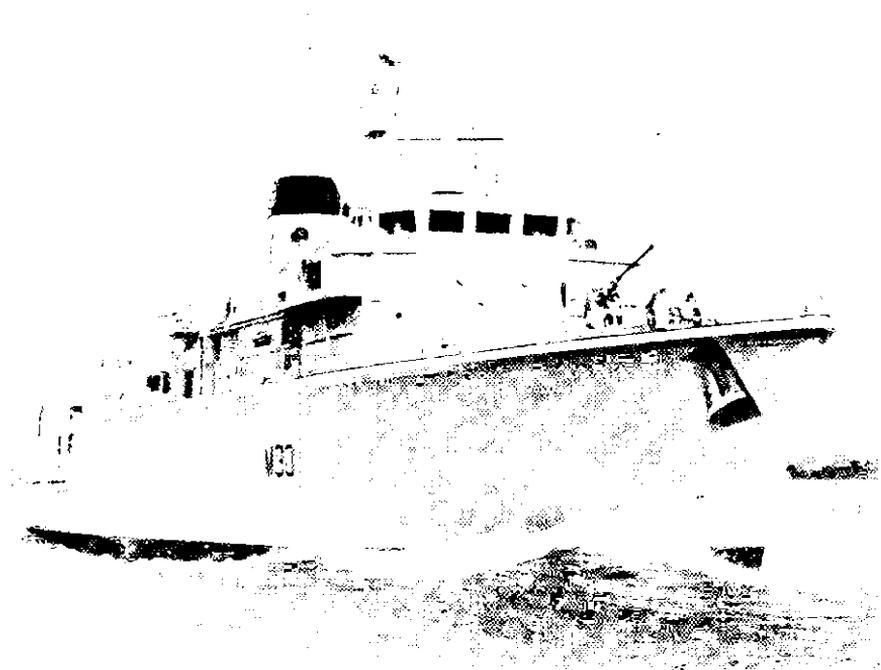
— Una campana acústica de menor peso, mayor versatilidad y con un cable de alimentación que flote y sirva de remolque de la campana al mismo tiempo.

— Una rastra magnética de mena muy inferior a la actual (bajando, previo estudio, el valor máximo de la corriente), disminuyendo así el peso del cable y el del carretel correspondiente al mismo tiempo que se facilita la maniobra.

Todo lo anteriormente expuesto influirá en el personal necesario para la maniobra y, por supuesto, en el tonelaje del barco.

Siguiendo con los componentes del sistema de combate, sería muy conveniente disponer de un lanzagranadas para utilización contra minas acústicas sencillas que podrían *inocentemente* hacer mucho daño a nuestras fuerzas.

El sonar de profundidad variable ya hemos dicho que es elemento nece-



MCM británico de la clase *Hunt*

sario en la guerra de minas. Habría también que hacerlo compacto, estudiar cuidadosamente el lugar de montaje para facilitar su maniobra y la del buque y dos parámetros muy importantes: máxima profundidad, que podría cifrarse en 50 metros, y mínima velocidad eficaz, que no debería bajar de 6-8 nudos.

Este sonar estará complementado con un equipo autopropulsado con televisión integrada para confirmación (¿y destrucción?) de los contactos obtenidos.

### **Mando y control.**

Un equipo de navegación de precisión, equipo óptico de navegación, radar de navegación (¿el de designación del *Meroka?*), IFF y sonar, tendrían que integrarse en una consola de navegación que sirviera para conducir las operaciones, en unión de los correspondientes equipos de UHF y HF.

### **Propulsión y maniobrabilidad.**

En este campo la dificultad estriba en el material de fabricación de los motores; sin embargo, estimo que no es una barrera insalvable.

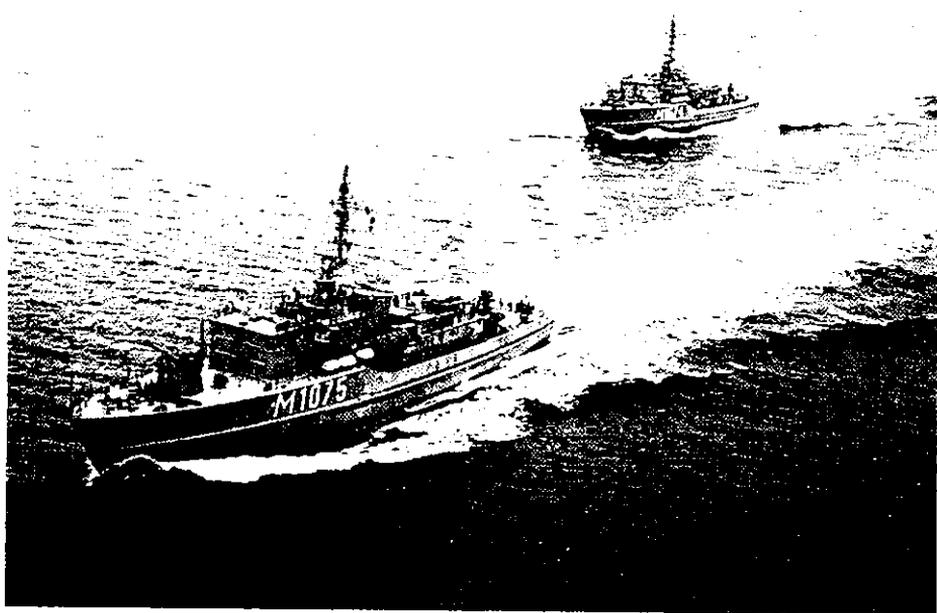
La propulsión debe permitir al buque una gran maniobrabilidad, mediante hélices de palas reversibles y una unidad auxiliar de propulsión a proa, todo ello conectado a un sistema de gobierno con piloto automático, que, unido al sistema de mando y control, tenga la necesaria exactitud en el seguimiento de un raíl o localización de un contacto (error inferior 25 metros).

### **Número de buques necesarios.**

¿Cuántos barcos necesitaríamos? El estudio correspondiente debe ser exhaustivo y puede llevar largo tiempo. Sin embargo, la pregunta puede hacerse a la inversa y después hacer las deducciones correspondientes.

¿Que puertos queremos limpiar? ¿Con qué secuencia se estima que el presunto enemigo volvería a minar?

Mirando un mapa de la costa española, en unión de la memoria de la Dirección General de Puertos y Costas, sobre tráfico en nuestros puertos, podemos decir que los puertos que parece necesario mantener abiertos



Unidades alemanas de la clase *Tindler*

serían: Palma de Mallorca, Barcelona, Tarragona, Valencia, Cartagena, Algeciras-La Línea, Rota, Villagarcía, Ferrol, Gijón y Bilbao.

Con una fuerza de MCM como la actual (en número) llevaría un promedio de una semana el limpiar una canal de acceso y un fondeadero de espera, teniendo en cuenta las averías de los buques. Para reparaciones y traslados a lo largo de los once puertos, podemos añadir dos (2) meses a los tres (3) meses presupuestados para limpieza.

Redondeando, y siempre de manera intuitiva, derivada de la experiencia de mi mando de la Segunda Escuadrilla de MCM, en seis (6) meses una fuerza de MCM compuesta por doce buques limpiaría de minas los principales puertos españoles... siempre que no se produzcan bajas, y contando con un buque de apoyo que agilice las reparaciones, disponiendo de taller y repuestos.

Proporcionalmente, podemos decir que cada buque menos de que se disponga aumentará en un día la limpieza de cada puerto, teniendo en cuenta que normalmente habrá un buque en Mantenimiento Programado y otro en reparación.

### **Conclusión.**

Lo expuesto no es, en manera alguna, un riguroso estudio de nuestras necesidades de fuerzas de MCM, pero sí pretende ser una llamada a la conciencia de la Armada para que, aun observando las líneas de acción de otros países, recoja el guante, defina claramente sus necesidades y lance el reto a nuestra industria, con recursos para la necesaria investigación y paciencia para ir mejorando los proyectos que salgan a la luz, que podrían probarse (y en algunos casos incorporarse) en los actuales dragaminas.

¿Cuánto se puede esperar? Si se inicia la investigación con urgencia por los grupos auxiliares para dotar a los actuales dragaminas costeros de unos generadores fiables, y por motores de propulsión para los dragaminas oceánicos, motores, en ambos casos, utilizables por el buque futuro, estimo que la nueva docena de buques de MCM podría estar operativa en el año 2000, año que ya incluiría una laguna en nuestras Fuerzas.

Si se tiene esta paciencia y se toman las medidas indicadas, podremos doblar el siglo con una nueva fuerza de MCM salida de la industria nacional, aunque en algunos casos haya que recurrir a la tan de moda y cómoda cofabricación. Pero es necesario empezar ya.



## **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.
-

# TEMAS PROFESIONALES



## DIVINUM OPUS EST SEDARE DOLOREM (HIPOCRATES)



· COMO resultado del continuo esfuerzo de la medicina en su constante lucha contra el dolor, han ido creándose en gran número de hospitales extranjeros, y más recientemente en número cada vez más creciente de hospitales nacionales, las denominadas: *Unidad para el tratamiento del dolor*, *Clínica para alivio del dolor*, o simplemente *Clínica del dolor*, de las que personalmente preferimos esta última denominación. Dichas clínicas están formadas por médicos especialistas en anestesiología-reanimación, que para atender a los enfermos que necesitan una terapéutica específica para el dolor, utilizan el tiempo que les queda libre entre los períodos de trabajo en quirófano.

· Cuando un paciente sufre un tipo de dolor que no responde a los tratamientos habituales o rutinarios generalmente aceptados, no existe ningún médico que dentro de su especialidad encuentre este campo de la medicina, que tenga por finalidad instaurar un programa de tratamiento analgésico para mejorar la calidad de vida del enfermo. Entonces es cuando aparece nuestra misión porque para nosotros el *síntoma dolor* se convierte en una

verdadera entidad nosológica, a la que debemos combatir para aliviar el sufrimiento del paciente. Sin embargo, como ya hemos comentado antes, el tratamiento de estos pacientes hemos de realizarlo en los escasos ratos libres que permite la programación quirúrgica, como si de algo secundario se tratara, siendo el alivio del dolor lo único que se le puede ofrecer a un paciente en el que el tratamiento causal ha fracasado, lo que justifica que toda *clínica del dolor* debe ser reconocida como tal entidad dentro de todos los hospitales generales.

En los últimos años el interés por el tratamiento del dolor crónico ha aumentado considerablemente dentro del campo de la anestesiología-reanimación, motivado por la aparición de nuevas técnicas, el gran impulso en la neurofarmacología y el conocimiento por parte del paciente de las posibilidades para el alivio de su dolor, y, por tanto, la demanda de las mismas. El servicio de anestesiología-reanimación del Hospital de Marina de San Carlos, movido por el afán de continuar la extraordinaria labor llevada a cabo en otros centros hospitalarios, ha emprendido el tratamiento de aquellos enfermos que sufren dolor crónico y rebelde a la terapéutica convencional, debido a lo cual necesitan un tratamiento analgésico más especializado. En resumen, es nuestro deseo crear *clínica del dolor* en nuestro hospital, ya que somos conscientes de que los anestesiólogos deben ser los encargados de este tipo de clínica, por el dominio de técnicas locorreregionales y los conocimientos y manejo de fármacos analgésicos.

Efectivamente, como se ha comentado antes, este tipo de enfermos que padecen dolor crónico se mantienen resignados mientras piensa que no hay solución posible para su padecimiento, pero en cuanto se enteran de la existencia de médicos especializados en aliviarles, ellos mismos o sus propios familiares conocedores del sufrimiento, buscan el tratamiento de inmediato. Y nuestro objetivo es precisamente que estos enfermos encuentren en nosotros a los médicos cuya ilusión y deseo es combatir el dolor. Como en todas las *clínicas del dolor*, en el comienzo hemos trabajado llevando tratamientos analgésicos de enfermos afectados de cánceres terminales e inoperables, sabiendo que con el alivio de este tipo de dolor nos daríamos a conocer dentro de nuestro hospital, y de este modo, progresivamente iríamos recibiendo enfermos remitidos desde las distintas clínicas. Igualmente sabíamos que los primeros pacientes que nos iban a ser remitidos, con mucha probabilidad, estarían en estado de máxima gravedad y concretamente dentro del grupo citado antes de cánceres en estadio terminal, por lo cual, para nosotros era fundamental obtener buenos resultados y conseguir una mejoría en la calidad de vida de estos enfermos destinados a un triste final.

Inicialmente, como ha ocurrido en otros centros hospitalarios, hemos comenzado a funcionar con un carácter de *parte interconsulta*, es decir, sin contar con enfermos ingresados a nuestro cargo pero atendiendo a los que

nos han sido remitidos desde las distintas clínicas del hospital, a los cuales hemos llevado el tratamiento pero sin que dejaran de depender orgánica y burocráticamente de aquellas. Consecuentemente, aunque este ha sido el principio, nuestro ideal es constituir una nueva clínica en el hospital, Clínica del dolor, la cual atenderíamos de una forma paralela a lo que es nuestro trabajo en el servicio de Anestesiología y Reanimación. Dicha *Clínica del dolor*, una vez constituida, debe contar con una serie de camas para enfermos que requieren hospitalización, así como unas secciones de consulta externa en policlínico, como cualquier otra clínica hospitalaria, para poder atender a un determinado número de pacientes que no precisan estar ingresados, pero que son subsidiarios de una serie de exploraciones y técnicas terapéuticas cuya realización no es necesario que se lleve a cabo en quirófano.

Destacando, que si en un principio y por los motivos antes reseñados, hemos comenzado atacando al dolor de origen canceroso, existen muchas otras entidades nosológicas causantes de dolor rebelde y crónico, que son susceptibles de ser tratadas en una *Clínica del dolor*, y que justifica la existencia de esta en todo centro hospitalario que se precie.

Hechas unas consideraciones generales sobre actuación del anestesiólogo-reanimador en un hospital general (Clínica del dolor), hay que puntualizar su actuación sobre un tema más concreto, puesto que como médicos de la Armada no debemos olvidar la causa más importante de nuestra razón de ser: la Medicina castrense.

Como médicos de la Armada, existe la posibilidad, más o menos remota, de tener que intervenir prestando ayuda médico-sanitaria a nuestros compañeros de la Fuerza Naval en caso de conflicto bélico. Teniendo la particularidad, dadas las características de la Armada, de que en muchas ocasiones nuestros buques tendrían que operar a muchas millas de distancia de nuestras bases logísticas (como ocurrió recientemente a la Real Armada Británica en la guerra de las Malvinas), y, por tanto, no tendríamos la posibilidad de evacuar las posibles bajas a los hospitales logísticos.

Los anestesiólogos de la Armada formamos parte de los equipos quirúrgicos embarcados normalmente en los buques del Mando Anfíbio, por ser los desembarcos anfíbios las acciones bélicas en las que teóricamente se producirían un mayor número de bajas. Así en el proyecto de Manual de Sanidad en el Desembarco Anfíbio se estimaron que para una fuerza de 4.000 infantes de Marina, con una duración de cinco días, contra un enemigo situado lejos de nuestras bases logísticas y en guerra convencional, se producirían las siguientes bajas:

- Fallecidos: 16,5 por 100 del total de bajas.—Total, 168 hombres.
- Heridos: 70 por 100 del total de bajas.—Total, 735 hombres.
- Desaparecidos: 13,5 por 100 del total de bajas.—Total, 141 hombres.

Con un total de bajas estimadas en 1.050 hombres, es decir el 26,2 por 100 del total de la fuerza, a los que habría que añadir las bajas que se producirían en la fuerza aeronaval durante el apoyo a la fuerza de desembarco.

Como es sabido, acrecienta enormemente la moral de los hombres y por tanto su combatividad, el saber que en caso de caer heridos van a ser rápida y eficazmente atendidos por los servicios de sanidad, siendo de vital importancia para la tropa el tratamiento de los *síndromes dolorosos* de gran magnitud que se presentan en las múltiples heridas de los combatientes. Hecho que ya se ha tenido en cuenta por otros Ejércitos al dotar a los combatientes de primera línea de ampollas de morfina autoinyectable, para que el propio sujeto comience el tratamiento analgésico nada más producido el hecho traumático.

Todas estas circunstancias hacen fundamental la colaboración del anestesiólogo, ya sea en los equipos quirúrgicos avanzados ubicados en las cabezas de playas, o bien en los equipos de los buques receptores de bajas, logrando la total desaparición del dolor mediante técnicas de bloqueos nerviosos locorreionales o tratamientos analgésicos parenterales, hasta que se puedan tratar quirúrgicamente a estos heridos.

Todo esto motivó a nuestro servicio y tuvo como resultado el diseño y posterior construcción de un equipo de anestesia portátil, capaz de dar una anestesia general en todo tipo de terreno, llevando además incorporada una unidad de analgesia para el tratamiento de los diversos *síndromes dolorosos*.

En resumen, la actuación del anestesiólogo-reanimador de la Armada en la medicina actual obliga a ampliar nuestro campo de acción en lo que se refiere al tratamiento de los diversos *síndromes dolorosos* crónicos a nivel hospitalario y a la labor específica a realizar en Medicina Naval. Los objetivos de esta propuesta *Clínica del dolor*, dentro del marco de nuestros hospitales de la Medicina Naval, podríamos resumirlos así:

1. Llevar a cabo un esfuerzo coordinado con otras clínicas para evaluar y tratar estados dolorosos crónicos que necesiten técnicas propias de nuestra especialidad.

2. Mentalizar, a través de un programa de información, de que la realización de una técnica antiálgica debe considerarse como una urgencia, ya que el enfermo en esta situación moralmente necesita que se resuelva su problema lo antes posible. Estamos convencidos que aliviar el dolor es una de las tareas más importantes y humanitarias de la medicina.

3. Enseñar a médicos y a otros profesionales de la Sanidad sobre los distintos aspectos de esta modalidad terapéutica. Servir de centro de información y coordinación para la Medicina Naval extrahospitalaria.

4. Evaluar y tratar estados dolorosos agudos. La utilización de los

conocimientos de una *Clínica del dolor* serán de un valor incalculable para los equipos quirúrgicos avanzados en cabezas de playa o embarcados en los buques. Podremos *aliviar* el dolor tan pronto recibamos al herido, lo cual nos permitirá programar una actitud quirúrgica con más calma y tranquilidad.

Para terminar, debemos tener presente y no olvidar que la idea básica de una *Unidad o Clínica del dolor* es evitar el sufrimiento, no más y no menos.

Francisco J. ARANDA CALLEJA



Juan N. CARRAL OLONDRIS

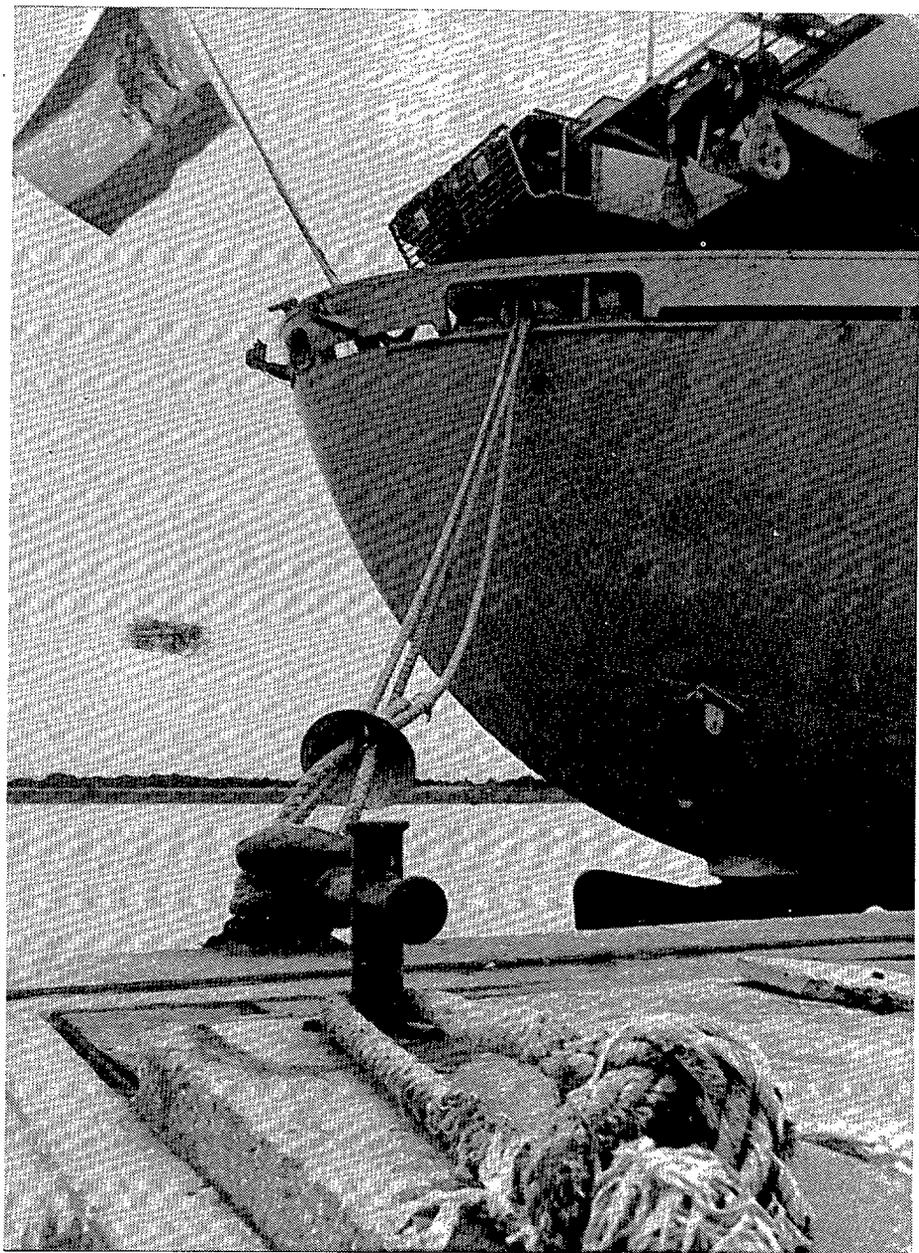


Miguel A. ORTELLS POLO



Pedro A. MUIÑOS HARO





*Estachas.* Autor: Emilio Martínez Martínez.

# MISIONES DEL SERVICIO DE APLICACIONES PARA LA DEFENSA NACIONAL DEL INSTITUTO NACIONAL DE METEOROLOGIA

## Legislación.



L real decreto 1.558/1977, de 4 de julio, que reestructura determinados órganos de la Administración Central del Estado, en su artículo once, crea el Ministerio de Transportes y Comunicaciones con la filosofía, ya desarrollada por gobiernos de otras naciones, de agrupar bajo una dirección única las distintas dependencias oficiales que se ocupan de las actividades propias del intercambio de personas, mercancías o mensajes entre lugares diversos, sean nacionales o internacionales y mediante el empleo de los recursos de la física aplicada, ya sean mecánicos o termodinámicos, electromagnéticos o electrónicos, hidráulicos o aerodinámicos.

Con estos criterios la Subsecretaría de Aviación Civil, proveniente del extinto Ministerio del Aire y a la cual pertenecía en ese momento el Servicio Meteorológico Nacional, pasaba a formar parte del nuevo ministerio, en compañía de departamentos tales como la también Subsecretaría de la Marina Mercante, las Direcciones Generales de Correos y Telecomunicaciones, Transportes Terrestres, Delegación del Gobierno en la Compañía Telefónica Nacional, Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, Ferrocarriles de Vía Estrecha, las entidades adscritas y vinculadas a los organismos citados y las Delegaciones del Gobierno correspondientes.

El 22 de septiembre de 1978 se publica en el «Boletín Oficial del Estado» otro real decreto, el número 2.229/1978, de 25 de agosto, por el que se estructura el Instituto Nacional de Meteorología.

En éste, al final del párrafo tercero de la introducción, donde se especifican las misiones del Instituto Nacional de Meteorología, recogiendo lo manifestado en el real decreto 615/1978, se confirma:

«... y, en especial, atenderá las necesidades que demanden los intereses de la defensa nacional.»

Por otra parte, el apartado dos del artículo tercero de la disposición básica establece:

«Dos. Quedan adscritos a la Dirección General del Instituto Nacional de Meteorología, con nivel orgánico de servicio, el Servicio de Aplicaciones para la Defensa Nacional y ...»

La actividad de dicho servicio se fija en el artículo séptimo, que especifica:

«El Servicio de Aplicaciones para la Defensa Nacional ejercerá, en coordinación con el Ministerio de Defensa, la función de planificación de las actividades que, en relación con las necesidades de la Defensa Nacional, incumban al Instituto Nacional de Meteorología, así como la responsabilización de las funciones operativas que en este sentido deban realizar los distintos centros y servicios del Instituto.

Las directrices para el cumplimiento de estas funciones emanarán de una comisión permanente formada por representantes del Instituto y del Ministerio de Defensa.»

Un último real decreto, el 2.914/1978, de 1 de diciembre («BOE» de 14 de diciembre), que desarrolla la estructura periférica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y establece los Centros Meteorológicos Zonales, con dependencia orgánica y funcional de la Dirección General del Instituto Nacional de Meteorología, en su artículo duodécimo, apartado dos, párrafo segundo, destaca:

«Respecto a la información meteorológica, entre los citados centros y los del Ministerio de Defensa, dicha dependencia será exclusivamente técnica.»

El párrafo primero del citado punto determina las atribuciones de los Centros Zonales a que se hace referencia.

Como complemento a este conjunto de disposiciones, las órdenes ministeriales de 24 de octubre de 1978 («BOE» de 31 de octubre) y 29 de enero de 1979 («BOE» de 1 de febrero) establecen la estructura orgánica de los servicios centrales y periféricos hasta jefaturas de negociado.

En la primera aparece, entre los servicios centrales, el Servicio de Aplicaciones para la Defensa Nacional, con dos negociados.

Respecto al resto de las dependencias del Instituto Nacional de Meteorología de apoyo a la Defensa Nacional, se incluyen como servicios periféricos las llamadas Asesorías Meteorológicas de los Estados Mayores, a las que, con nivel orgánico de jefe de sección, se asigna funciones consultivas.

Finalmente, en la orden de la Presidencia del Gobierno de 30 de septiembre de 1982 se regula la comisión permanente creada en el artículo séptimo del real decreto 2.229/1978 y se le encomienda expresamente en su artículo segundo «Para posibilitar el cumplimiento de la misión encomendada se asignan a esta comisión permanente, entre otras, las siguientes competencias:

Precisar, a iniciativa de la representación del Ministerio de Defensa, las necesidades meteorológicas que demanden los intereses de la Defensa Nacional y precisen las FAS, tanto en cuanto a información meteorológica como a medios técnicos o equipos, y personal del Cuerpo Especial de Meteorología.

Señalar, a iniciativa de la representación del Instituto Nacional de Meteorología, las oficinas y observatorios meteorológicos fijos o móviles y el equipo e instalaciones y comunicaciones que se considere deban de situarse en dependencias de la Defensa Nacional y de las FAS para atender las necesidades precisadas, como consecuencia de lo establecido en el apartado anterior.

Conocer la planificación y estructura de las redes de observación meteorológica, sus sistemas de enlace, de tratamiento y difusión de la información, así como las modificaciones que puedan afectar a la Defensa Nacional y proponer soluciones para su mantenimiento o sustitución en caso de emergencia.

Definir los conocimientos relacionados con la Defensa que deban introducirse en los cursos de formación del personal de los cuerpos especiales de Meteorología, con vistas al posible desempeño de su misión al servicio de las Fuerzas Armadas.

Establecer normas respecto a las actuaciones que precisen coordinación entre establecimientos de la Defensa o de las FAS con dependencias meteorológicas y cualquier otro organismo del Instituto Nacional de Meteorología.

### **Consideraciones.**

La contemplación de este conjunto de disposiciones atrae la atención hacia el que de las veintisiete palabras destinadas a sintetizar las obligaciones fundamentales del Instituto Nacional de Meteorología, en el real decreto 615/1978 de creación del mismo, catorce se dedican a destacar, como misión especial, «la atención a las necesidades de la defensa nacional».

En cuanto a estas relaciones con la Defensa Nacional hay que destacar:

Un deseo reiterado de tratar de resaltar la necesidad de ello o al menos la de mantener atenciones ya existentes, como queda fijado con la creación

del Servicio de Aplicaciones para la Defensa Nacional y la Comisión Permanente INM/Defensa, y,

Un propósito resuelto de regular la situación establecida, al encargar a la Comisión Permanente para asuntos Defensa/INM, de manera explícita, el estudio de los puntos más destacados.

### **Relaciones meteorológicas con la Defensa Nacional.**

Para poder dar cumplimiento al mandado de atender las necesidades que demanden los intereses de la Defensa Nacional es preciso determinar:

- El entorno que circunscribe la demanda meteorológica de los «intereses de la Defensa Nacional».
- Las posibilidades de respuesta del Instituto Nacional de Meteorología a tal «demanda».
- Los recursos humanos, técnicos y económicos que precisa tal «demanda».

### **Intereses meteorológicos de la Defensa Nacional.**

Si, según lo manifestado en alguna otra ocasión, se concibe la defensa como el conjunto de actividades encaminadas a compensar, impedir, subsanar o aminorar los efectos perjudiciales de un determinado incidente, sea éste originado por hechos naturales, eventuales o provocados, alcance o no al total del territorio de soberanía y sean tales acciones de carácter protector, preventivo, corrector o disuasorio, el comportamiento de la atmósfera en los lugares afectados y durante el desarrollo de tales actuaciones es un condicionante añadido de incidencia varia en el éxito final.

De aquí, del conjunto de eventos desfavorables o condicionantes, y de sus efectos, nacen las acciones obligadas de la defensa, así como su demanda de medios y ayudas.

En particular, el entorno que circunscribe las «demandas meteorológicas de la Defensa Nacional» vendrá impuesto por:

- El carácter dinámico de la atmósfera como posible agente provocador natural.
- La propia atmósfera como ámbito, al menos parcial, en el seno del cual se desarrolla la acción defensiva.
- El soporte de la mencionada acción y procedimiento de realizarla.
- Las características privativas de los equipos materiales a emplear.

Desde el concepto de causa desfavorable los fenómenos atmosféricos pueden dar origen a inundaciones, vendavales, galernas u otros cuyo cono-

cimiento por los encargados de la Defensa les ha de permitir fijar las medidas preventivas oportunas.

Respecto al ámbito de desarrollo de la acción defensiva no cabe duda que las condiciones ambientales modificarán las determinaciones a tomar. En una evacuación masiva, por ejemplo, sea civil o militar, obligada por causas tan dispares como una inundación, un bombardeo convencional, un terremoto o invasión, las atenciones a prever serán distintas según se esperen lluvias, cielos cubiertos, nieblas, solanas, fríos o calores; mientras, el sentido de tal evacuación será función principal, entre otros eventos del sentido y dirección del movimiento extraordinario desfavorable. Sin embargo, si la evacuación es motivada por una explosión atómica, la erupción de un volcán, un bombardeo napal, o un escape de gases nocivos de una factoría industrial, aparte de los condicionamientos meteorológicos generales del área afectada y aun con preferencia a ellos, adquirirá importancia primaria, como director del sentido de evacuación, el comportamiento de los vientos existentes, tanto en el estrato atmosférico ocupado por el ente destructor, como en los restantes estratos que lo separan de la superficie, las densidades del aire afectado, etc.

### **Canales de respuesta del Instituto Nacional de Meteorología.**

El Instituto Nacional de Meteorología, cuya misión es desarrollar el estudio del comportamiento atmosférico, la interpretación de sus fenómenos y la difusión de la magnitud de los mismos, por su misma concepción dispone, o debe disponer, de los conocimientos, recursos y conductos precisos para dar cumplida satisfacción a las demandas meteorológicas señaladas en el punto cuatro mediante:

- Procesos de carácter general.
- Procedimientos específicos.
- Actuaciones extraordinarias.

Según se le soliciten en cada momento planteamientos de uso común, parámetros meteorológicos determinados, acotaciones individualizadas de los mismos o controles inusuales.

Las limitaciones de los diversos departamentos del Instituto ocupados, ya sea de la meteorología técnica, como el análisis sinóptico, la predicción o la climatología; de la meteorología aplicada, cualquiera sea su aspecto: aeronáutico, hidrológico, de control de la contaminación, etc., o, de la teórica, en la fracción que les corresponda de aquellas facetas de la actividad demandada; la capacidad de empleo de la propia red de comunicaciones y el propósito firme de mantener instalaciones adecuadas a las necesidades

de la defensa en las dependencias de las FAS que lo requieren, constituirán la linde superior de respuesta a la mencionada demanda.

### **Recursos humanos, técnicos y económicos precisos.**

La ilación entre demanda, voluntad de respuesta y capacidad de ejecución, concreta la cualidad y evalúa la cuantía del personal, equipo e información esenciales.

#### *Cualidad y cuantía del personal.*

Excusado su número, los meteorólogos encargados de prestar apoyo meteorológico a instituciones dedicadas a propósitos defensivos, alcanzan su utilidad óptima cuando, por haberse producido cualquiera de aquellos eventos desfavorables que trastocan el desarrollo habitual de la comunidad, tales instituciones activan los efectivos de que disponen. Pero, en semejantes circunstancias, es plausible que, por el carácter perjudicial del suceso, los dispositivos soporte del quehacer meteorológico queden afectados de alguna manera, lo que ha de forzar a dichos técnicos e ejecutar su labor con medios deficientes, escasos e incluso en algunos casos falseados.

Sobre estos supuestos el personal de meteorología, en especial el meteorólogo, al servicio de las FAS y la Defensa Nacional deberá de desplegar su cometido normal siguiendo dos vertientes distintas:

- La primera destinada a atender las necesidades rutinarias y de entrenamiento de las unidades de su ubicación mediante el empleo e interpretación del acervo de información cada vez más abundante y de mayor calidad facilitada por los organismos centrales del Instituto Nacional de Meteorología; actividad análoga a la de cualquier otro meteorólogo dedicado a similares menesteres civiles.
- La segunda estriba en un tarea añadida que le obliga a pertrecharse de un conjunto de indicativos predictores específicos que, al desaparecer los soportes habituales, le permitan rendir una asistencia eficiente a partir de parámetros atmosféricos próximos, de holgado acceso e imposible enmascaramiento.

Si aquella primera ocupación demanda conocimientos privativos de una profesión, la otra requiere un adiestramiento comparable a los entrenamientos de los miembros que componen las unidades y corporaciones ocupadas en asegurar la salvaguardia en las emergencias supuestas posibles.

Adiestramiento que, en el caso de la meteorología, ha de encaminar a su personal a conseguir un saber adecuado de:

- Las servidumbres meteorológicas de los equipos y material empleados por las unidades de la Defensa a las que se encuentra asignado.
- Las acotaciones de los parámetros y entornos de los fenómenos atmosféricos que inciden en el despliegue de las misiones características de las mismas, y,
- El proceder, tanto sinóptico como climático, de la atmósfera en los asentamientos propios y posibles campos de operaciones.

Para cuya efectividad es aconsejable que, entre las tareas a verificar durante el desempeño de su trabajo, sistemáticamente:

- Mantenga una relación estrecha con los miembros (componentes) de las mencionadas unidades de la Defensa encargadas de llevar a efecto las operaciones planeadas, en permanente indagación sobre los condicionantes meteorológicos hallados, y,
- Correlaciones, con el empleo de la información disponible, detalles concretos mensurables, consecuencia del comportamiento atmosférico, concurrentes con estados del tiempo significativos; en iteración tecnificada de los procedimientos de predicción local de campesinos y marinos, siguiendo su enlazar fenómenos meteorológicos precisos en emplazamientos determinados a horas fijas, con otros fenómenos en los mismos o distintos parajes en horas pasadas para prever acontecimientos futuros en el espacio ambiente de su sitio de permanencia. Ejemplo: la presencia de un pequeño cúmulo de poca duración a las nueve de la mañana, sobre determinada cumbre, con una temperatura mínima superior a una cota preestablecida, más el viento a 500 milibares en un punto de coordenadas señaladas, más los detalles que se puedan constatar con la posibilidad de formación de tormentas en el mismo o distinto valle.

#### *Recursos técnicos.*

Si se recuerda que la atmósfera es el ámbito donde se desenvuelve toda la actividad vital conocida y que, por tanto, los parámetros que la definen son de empleo común: el valor de la temperatura de una parcela de aire, por ejemplo, es la misma sea medida con destino al control de crecimiento de una planta, el fraguado de un encofrado de hormigón, la carga útil de un transporte aéreo o el consumo de bebidas refrescantes; y si se tiene en cuenta lo manifestado en puntos anteriores, los recursos técnicos a disposición de la Defensa podrán agruparse:

Conforme a sus misiones:

- De utilidad común Defensa/INM.
- Con destino a atenciones de carácter operativo.

## TEMAS PROFESIONALES

- Con destino a atenciones de carácter logístico.
- De emergencia.

De acuerdo con su finalidad, en:

- De observación directa (equipos clásicos, radares, seguidores de satélites, etc.).
- De cálculo (gráficos o numéricos).
- De comunicaciones (transmisión, recepción).

Con arreglo a su destino:

- Fijas (ubicadas en instalaciones permanentes de la Defensa: EE.MM., bases aéreas, marítimas, etc.).
- Móviles: de transporte ligero o pesado en operaciones normales o de emergencia.

### *Medios económicos.*

Todos aquellos servicios del Instituto Nacional de Meteorología dedicados al quehacer normal meteorológico, aunque sean empleados por las oficinas del mismo destinados a atender necesidades meteorológicas de la Defensa Nacional, deben de ir incluidas en los presupuestos generales del Instituto en los capítulos normales. Sin embargo, para todas aquellas estructuras cuyo fin sea perfeccionar el entretenimiento de unidades y personal asignado a mantener un rendimiento tolerable en momentos de emergencia, estén constituidas por especialistas, o equipos de control o transmisión, una lógica sencilla los sitúa en apartados propios de los presupuestos, ya que su utilidad no dependerá de la actividad actual sino de su respuesta ante el efecto adverso.

### **El Servicio de Aplicaciones para la Defensa del Instituto Nacional de Meteorología.**

En un punto anterior se recoge la norma que determina la actividad de este servicio y que le encarga en coordinación con el Ministerio de Defensa:

- La función de la planificación de las actividades que, en relación con las necesidades de la Defensa Nacional incumban al Instituto Nacional de Meteorología, y
- Se le responsabiliza de las funciones operativas que en este sentido deban realizar los distintos centros y servicios del Instituto.

Asimismo, se establece:

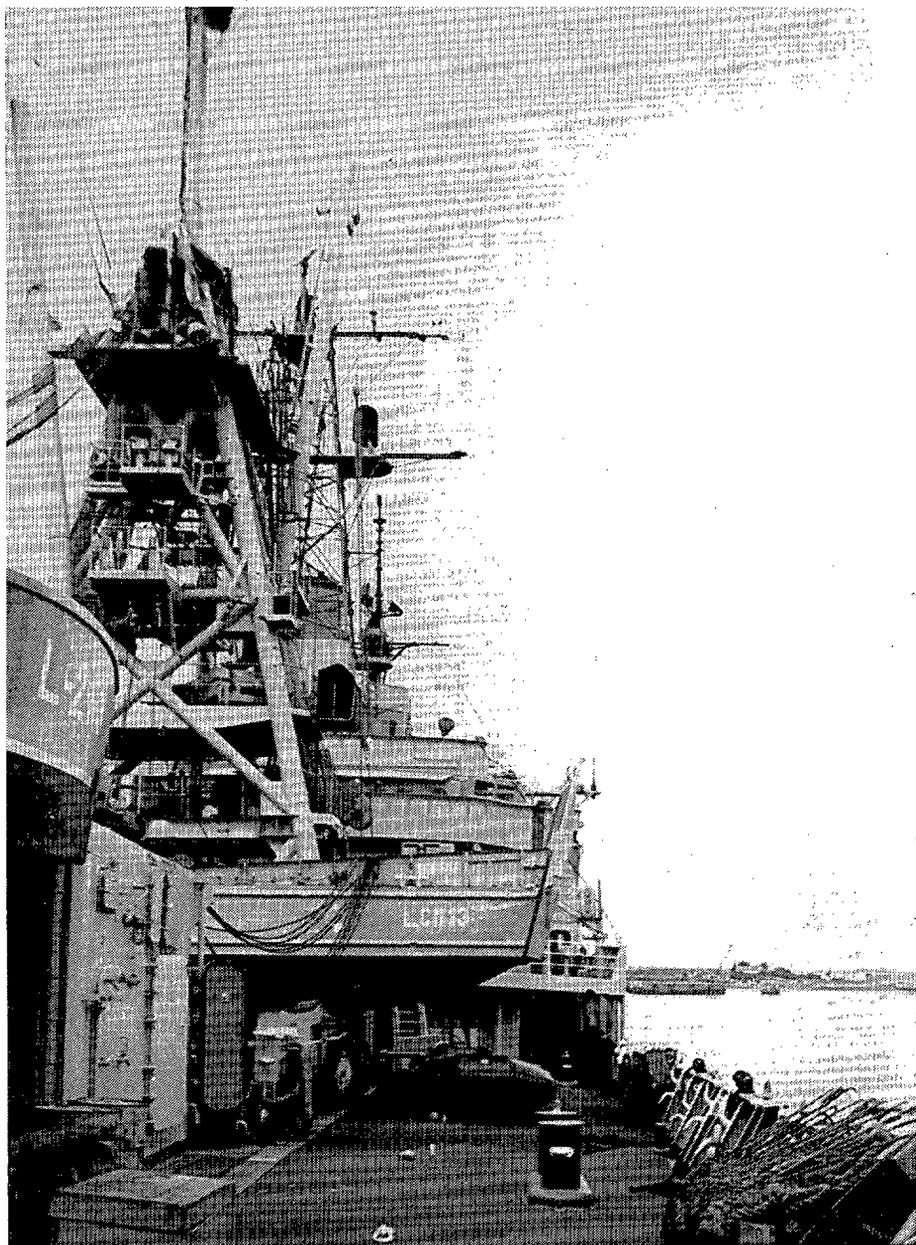
- Las directrices para el cumplimiento de estas funciones emanarán de una comisión permanente formada por representantes del Instituto y del Ministerio de Defensa.

Como síntesis de todo ello el Servicio de Aplicaciones para la Defensa deberá de:

- Ser cauce de las relaciones rutinarias INM/Defensa.
- Encaminar los requerimientos particulares de ambos organismos, sean en uno u otro sentido.
- Proponer a la Dirección General del Instituto Nacional de Meteorología la asignación del personal y equipo, así como la remisión de la información que se considere esencial para asegurar las atenciones meteorológicas que demande la Defensa Nacional.
- Responsabilizarse del apoyo meteorológico a las diversas unidades de las Fuerzas Armadas en los adiestramientos para sus misiones específicas.
- Preparar en concordancia con las instrucciones de los Estados Mayores respectivos, y mediante el empleo de todos los medios disponibles tradicionales y modernos (satélites artificiales, radares, ecosistemas, radiosondas, observaciones de superficie, etc.), índices o ábacos predictores específicos con destino a resolver posibles situaciones de emergencia meteorológica, y, además,
- Organizar a su vez, en coordinación con las Jefaturas de Unidades de las Fuerzas Armadas con oficinas y personal de Meteorología asignado, el entrenamiento de éste en condiciones técnicas desfavorables.

Mariano VICENTE JORDANA  
Meteorólogo





*Superestructura.* Autor: Emilio Martínez Martínez.

# COMENTARIO INTERNACIONAL



## USA: Espadas en alto.

Cuando este comentario llegue a ojos de nuestros lectores la incógnita se habrá despejado y, o Ronald Reagan mantendrá el inquilinato prorrogado de la Casa Blanca durante cuatro años más —si Dios es servido— o Walter Mondale estará preparando la mudanza más trascendente de su vida. El obligado anticipo de tiempo en la entrega de esta crónica, naturalmente la *descafeína* en parte; pero ese es el obligado tributo de las revistas de periodicidad mensual y a él tenemos que ceñirnos. Como tantos otros compañeros tenemos que jugar las bazas de la premonición y contar las cosas que aún no han pasado como si fueran a pasar. El acierto o el equívoco, a la postre, entra también entre los gajes del oficio.

El caso es que cuando escribo estas líneas los avatares de la carrera presidencial USA están todavía en la cresta de la ola. El presidente y el aspirante mantuvieron un debate televisado en la ciudad de Louisville (Kentucky), considerado como crucial para Mondale dada su enorme desventaja en encuestas y sondeos con respecto a Reagan, y lo que son las cosas, en opinión de los expertos y con el respaldo de cien millones de norteamericanos que vieron en directo el duelo presidencial, Mondale aguantó mejor el tipo que Reagan durante dicho debate. Pero el triunfo de la batalla dialéctica —un 54 por 100 de la audiencia quedó impresionada por Mondale— no es todavía suficiente para vencer en la guerra electoral que arrojará la victoria definitiva el próximo 6 de noviembre.

De todas formas, en el encuentro televisado, un Walter Mondale muy seguro de sí mismo y en un tono enérgico, aunque respetuoso (los contendientes se criticaron duramente, pero evitaron en todo momento los ataques personales) acusó a Reagan de haber fracasado en el gobierno de la nación, insistiendo en que la política económica del presidente va a llevar inevitablemente a un aumento de los impuestos, que el actual ocupante de la Casa



Reagan-Mondale: ¿Cuál de los dos?

Blanca tiene el plan de recortar los programas de la seguridad social y que su vinculación a la derecha religiosa va a socavar la tradicional separación entre Iglesia y Estado. Por su parte, el presidente Reagan reprochó a su rival el intentar eludir su responsabilidad como parte de la Administración demócrata *Carter-Mondale*, afirmando que es pura demagogia sugerir que tiene la intención de suprimir los programas que actualmente benefician a la gente necesitada del país.

La realidad es que en el debate —y esta ha sido quizá la gran sorpresa del mismo— Mondale ha estado más relajado y más seguro que en ninguna de sus anteriores apariciones ante las cámaras, y en contraste, Reagan, que tiene fama de ser uno de los políticos que mejor se desenvuelven en la televisión (no en balde tiene acreditada una larga carrera cinematográfica), estuvo más tenso de lo habitual y en ocasiones algo confuso. Los telespectadores pudieron apreciar un cierto cansancio de Ronald Reagan en el segundo y último período del debate, que duró noventa minutos, pero ya sus asesores *de imagen* le habían advertido de los peligros de una confrontación directa con Walter Mondale, casi veinte años más joven que el actual presidente y el único que tenía que ganar algo en la confrontación, sobre todo, al conseguir colocar a la defensiva a su contrincante, tal vez demasiado preocupado ante la posibilidad de cometer un desliz o decir algo que pudiera echar abajo su campaña.

Un primer sondeo —a escasos minutos de haberse celebrado el debate— fue realizado a través del teléfono por encargo de la revista *Newsweek*, y de él se desprende que un 54 por 100 de los americanos se mostraban partidarios de la intervención de Mondale, frente al 35 por 100 que respaldó

la *interpretación* del presidente en el Kentucky Center de Louisville. De igual forma los analistas políticos, los columnistas y la mayor parte de los expertos en este tipo de enfrentamientos, son de la opinión de que la imagen del candidato demócrata ha salido reforzada del debate, aunque no lo suficiente como para inquietar seriamente al presidente Reagan, que lleva una enorme ventaja en las encuestas. Pudiera decirse que el aspirante ha ganado la batalla del primer encuentro (hay otro más anunciado, pero fuera del alcance informativo de este comentario), pero que esto no va a influir significativamente en el curso de la *guerra* por la Casa Blanca. Pero nadie puede negar, a la vista de este primer asalto, de que Walter Mondale, que llegó a Louisville con trece debates a la espalda y tras ganar unas primarias en las que en más de una ocasión estuvo casi desahuciado, ha dado la impresión de encontrarse más en forma que su rival, aunque no haya conseguido ponerlo fuera de combate.

Pero si el encuentro televisado a nivel presidencial de Kentucky parece haberse decantado a favor del aspirante, en el mano a mano vicepresidencial entre George Bush y Geraldine Ferraro, el actual vicepresidente logró imponer su estrategia ante la aspirante, mostrando una indudable talla política en un buen debate en que la iniciativa fue de Bush y no de Geraldine. Y la impresión general es que el vencedor fue el varón. No por tanta diferencia como *sus mayores*, pero sí con la claridad suficiente para entenderlo así.

Se estima que más de cincuenta millones de norteamericanos presenciaron el debate televisado —esta vez desde Filadelfia— cuatro días más tarde del celebrado entre Reagan y Mondale, y un primer sondeo celebrado inmediatamente después de la emisión televisiva, y aunque la encuesta admitía el triunfo del actual vicepresidente por un margen de nueve puntos (42-33), los dos cuarteles generales cantaron inmediatamente la victoria, pero la opinión unánime de los expertos es que el encuentro de Filadelfia ha servido para frenar ligeramente la euforia de los demócratas después del primero de los debates presidenciales.

El mano a mano entre los segundos no deja tampoco de tener su importancia de cara a la recta final. Una mala actuación de Bush hubiera puesto una imagen de perdedor al equipo republicano, y esto ya hubiera sido verdaderamente grave, mientras que un resbalón de la Ferraro habría acabado con las escasas esperanzas que tiene Mondale de remontar la diferencia de Reagan. Habrá que ver en un futuro ya muy próximo hasta qué punto los partidos Demócrata y Republicano, a través de sus presidentes o aspirantes a presidentes, son capaces de recoger y encauzar las mutaciones sociológicas acaecidas en el marco de una sociedad tan rica y compleja como la norteamericana, que vive cada cuatro años apasionada y apasionadamente el curso de una carrera presidencial que transcurre con la emoción de una competición deportiva.



## Hong Kong: El penúltimo Gibraltar.

La noticia —por razones obvias— debe tener dolorosas connotaciones para redactor y receptores: los gobiernos de Gran Bretaña y China Popular acaban de firmar el acuerdo de principio para la devolución en 1997 de la *soberanía* —permítaseme el subrayado también por las mismas razones— de Hong Kong al régimen de Pekín. El penúltimo Gibraltar, por tanto, sí que cae como breva madura.

El acuerdo, a decir de los expertos, ha conllevado dos años de negociaciones en las que China ha ido muy directamente al grano, sin caer en la trampa de las maniobras dilatorias en la que los británicos no tienen competidores. Dentro de trece años la colonia de Hong Kong volverá a formar parte integral de China, finalizando así más de ciento cincuenta años de gobierno británico impuesto por la fuerza de las cañoneras.

Para sir Geoffrey Howe, ministro de Asuntos Exteriores del Reino Unido, el acuerdo es bueno *porque contiene todo lo esencial para asegurar la continuación del sistema capitalista en Hong Kong*, pero lo que ha silenciado el avispado diplomático es que es la propia China la que está interesada en que las cosas continúen así, ya que una tercera parte de sus ingresos de moneda extranjera proceden de Hong Kong, y en la colonia tienen lugar, más o menos de *estranjis*, numerosos negocios y operaciones financieras que a orillas de la plaza de la Paz Celestial no sería posible realizar.

Gran Bretaña ha seguido en este caso una política diferente a la de Gibraltar o las Malvinas, pues en vez de hacer participar a los habitantes de Hong Kong en las negociaciones aduciendo que son parte implicada como han hecho hasta ahora en las demás, decidió por las buenas que el asunto no les competía, creando para guardar las formas un consejo consultivo en la futura ex colonia, al cual podrán llegar todos los habitantes para dar su opinión, que habría de *llegar* a su vez hasta Su Majestad. En realidad meras palabras, porque propios observadores británicos han basado la diferencia de posiciones en el hecho de que la China, con sus mil millones de habitantes y su estatuto de gran potencia, no es España ni Argentina, y porque Londres hace cálculos para medir otros apetitosos beneficios que poco o nada tienen que ver con la amistad.

Todo parece, pues, decidido tras el acuerdo suscrito en la Gran Casa del Pueblo de Pekín entre el embajador británico sir Richard Evans y el negociador chino y viceministro de Asuntos Exteriores Zhou Nam. Todas las propuestas y plazos presentados por Pekín —que tampoco ha querido cargar demasiado las tintas— han sido asumidos en el acuerdo por el que Hong Kong va a ser a partir de 1997 una zona administrativa especial separada del resto de China durante los cincuenta años siguientes y que seguirá poseyendo una Bolsa internacional y moneda propia, estando su gobierno para entonces formado por habitantes de la ex colonia, aunque el jefe eje-



Hong Kong: Final de trayecto. Curiosidad ante todo.

cutivo, ¡oído al canto!, será nombrado por el régimen de Pekín. La cesión de soberanía al cabo de esos trece años será con todas las consecuencias, pues aunque China se comprometa a respetar el sistema capitalista hongkoniano durante cincuenta, la autonomía administrativa tendrá fuertes limitaciones y desde luego no afectará en ningún modo a los asuntos exteriores y a la defensa, y un memorándum agregado a la declaración puntualiza que los habitantes de la colonia serán tratados como ciudadanos chinos, con *idénticos derechos y deberes* desde 1997.

Evidentemente, con la cesión de Hong Kong a China parece abrirse una nueva vía en el marco de las relaciones exteriores británicas. Tiempo hay por delante para apreciar qué consecuencias van a deducirse. Por lo pronto la actitud británica no puede evitar que el precedente de Hong Kong socave aún más los fundamentos de la presencia británica en la provincia de Cádiz, donde Gibraltar tampoco podría existir bajo bandera británica sin el itsmo arrebatado sin título alguno a España. (Es cuestión archirrepetida de que el tratado de Utrecht sólo contemplaba el castillo y el puerto). Pero el acuerdo alcanzado a tanto tiempo vista, digan lo que digan los británicos, no es obligatorio y está basado en la buena voluntad de los políticos de Pekín, dirigidos en la actualidad por Deng Xian-ping y sus hombres purgados por la revolución cultural del defenestrado Mao Tse Tung. No sería de extrañar que dentro de unos años una fracción fuerte dentro del comunismo chino se haga con el poder y de un plumazo se deroguen los acuerdos recién firmados en clima de exquisita cortesía chino-británica. Quizá, si no nosotros, nuestras generaciones venideras puedan volver a revivir aquellas apa-

sionantes escenas de los «55 días en Pekín», inmortalizadas por David Niven y Ava Gardner, trasplantadas a otros escenarios no menos orientales y sugestivos...



### **Mozambique: Alto el fuego y mediación.**

Africa del Sur, la denostada y criticada, aunque no por ello menos respetada, Africa del Sur, ha patrocinado y conseguido el acuerdo para la pacificación de Mozambique, establecido en la ciudad de Pretoria entre el gobierno de Maputo y los representantes del movimiento armado de la oposición Resistencia Nacional de Mozambique (Renamo). Después de nueve años de guerra civil en la ex colonia portuguesa, la debilidad del régimen de Samora Machel y el apoyo interior que la población presta a sus adversarios, pueden haber sido propiciadores en parte de la actitud, pero en cualquier caso, y esto es lo importante, el alto el fuego representa una clara victoria diplomática del gobierno de la Unión Sudafricana, bajo cuyos auspicios se desarrollaron unas largas conversaciones, culminando un difícil proceso iniciado con el pacto de no agresión y buena vecindad entre Pretoria Y Mozambique.

La resistencia armada que contra el gobierno de Machel venía desarrollando acciones guerrilleras en la mayor parte del territorio ha aceptado provisionalmente a deponer las armas. El acuerdo permitirá las negociaciones directas entre las partes en conflicto con vistas a un alto el fuego efectivo. El documento que completa el acuerdo de Incomati, firmado entre Sudáfrica y Mozambique en el pasado mes de marzo para implantar la paz y la seguridad interna en el área, consta de cuatro puntos, el primero de los cuales se refiere a que Samora Machel, actual jefe del Estado, es reconocido como presidente de la República Popular de Mozambique, mientras que los puntos siguientes señalan que los conflictos armados en el interior de Mozambique deben cesar, que el gobierno sudafricano deberá desempeñar un importante papel en la aplicación del acuerdo, y que será constituida de inmediato una comisión de trabajo con la misión de pasar a la práctica los términos del mismo. Por otro lado, el gobierno de Maputo concede amnistía política a los miembros de la resistencia.

La firma de los acuerdos provisionales no significa el cese automático de la lucha armada, ya que aún faltan por definir ciertas condiciones del alto el fuego, pero resulta muy positivo que el Frelimo —partido actualmente en el poder— reconozca que la Renamo no representa un grupo de marginales al servicio del imperialismo, sino una fuerza legítimamente mozambiqueña.

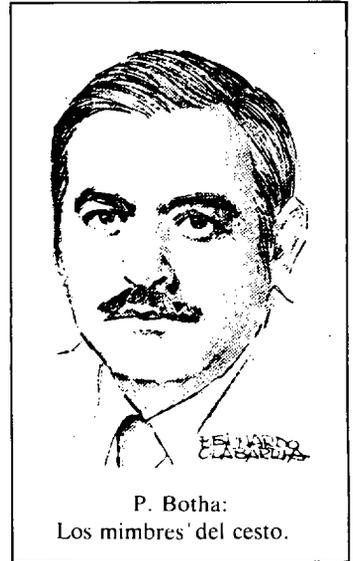
En la imposibilidad de encontrar otra salida —la pretendida ayuda soviética y la presencia de *asesores* comunistas extranjeros irrita a la población—,

el gobierno de Maputo ha iniciado su aproximación a los países occidentales, y a la Unión Sudafricana, su poderoso vecino, que es el que más eficazmente puede cooperar en la solución de sus tremendos problemas. Naturalmente, con la aceptación de ciertas condiciones, la primera de las cuales era el establecimiento de una zona de paz en la región. De ahí la mediación del gobierno de Pretoria en el conflicto interno mozambiqueño, que —repetimos— es una victoria diplomática sudafricana en toda regla, pues con el nuevo acuerdo rompe aún más los intentos de aislamiento a que se le quería condenar. Llega después del acuerdo de Lusaka con Angola el pasado febrero y del viaje del presidente sudafricano Botha por varios países de Europa occidental, donde encontró oyentes más atentos de los que sus enemigos —observadores vigilantes de la visita— hubiesen deseado.

Claro es que obligado por sus intransigentes a lanzar la clásica cortina de humo, Machel se esfuerza en presentar su acuerdo con Pretoria como una victoria sobre las guerrillas, que, por otra parte no se consideran vencidas, pues aun privadas de la ayuda discreta e indirecta de Pretoria la resistencia mozambiqueña ha mantenido sus actividades en gran parte del territorio llegando a las proximidades de la capital.

Tampoco cabe ignorar que sobre el telón de fondo de esta guerra civil se inscriben otros factores exteriores, con obstáculos deliberadamente creados por quienes movidos por sus intereses dificultan que los pueblos del Africa austral —y los de más arriba— realicen sus destinos. Y a propósito de los de más arriba: en la treinta y nueve conferencia del Fondo Monetario Internacional, reunida recientemente en Washington, los países más ricos del mundo han diseñado un plan para detener, y si es posible invertir, el crecimiento de la miseria en la deprimida zona

subsahariana de Africa. Al menos dos mil millones de dólares se sumarán a los nueve mil millones que actualmente dedica el Banco Mundial a ayuda de los países africanos, y esos dos mil millones adicionales se destinarán a acuerdos multilaterales y bilaterales, porque la renta *per capita* en Africa viene cayendo en picado desde hace años y hoy mismo la situación es peor que en 1970. *De no ponerse remedio al empobrecimiento africano* —ha dicho el vicepresidente del Banco Mundial, Ernest Stern—, *dentro de diez años la situación en Africa será peor que cuando esos países alcanzaron la independencia.*



P. Botha:  
Los mimbres' del cesto.

Este no va a ser ciertamente el caso de la Unión Sudafricana, pero sí puede serlo el de algunos de sus próximos vecinos, y por aquello de que *a Dios rogando*, las negociaciones entre gubernamentales y rebeldes mozambiqueños, más que un diálogo entre las dos partes ha sido un diálogo a tres, en el que el Gobierno sudafricano asumió el papel de interlocutor por separado con cada uno de los irreconciliables contendientes. En principio el éxito obtenido evidencia que a pesar de lo que se habla del *apartheid* y de su *régimen racista*, la Unión Sudafricana cuenta lo suyo desde su gran plataforma económica y estratégica, con el control de la ruta marítima del Cabo, allá por donde el Africa de los quebrantos y las discordias pone fin a sus límites.

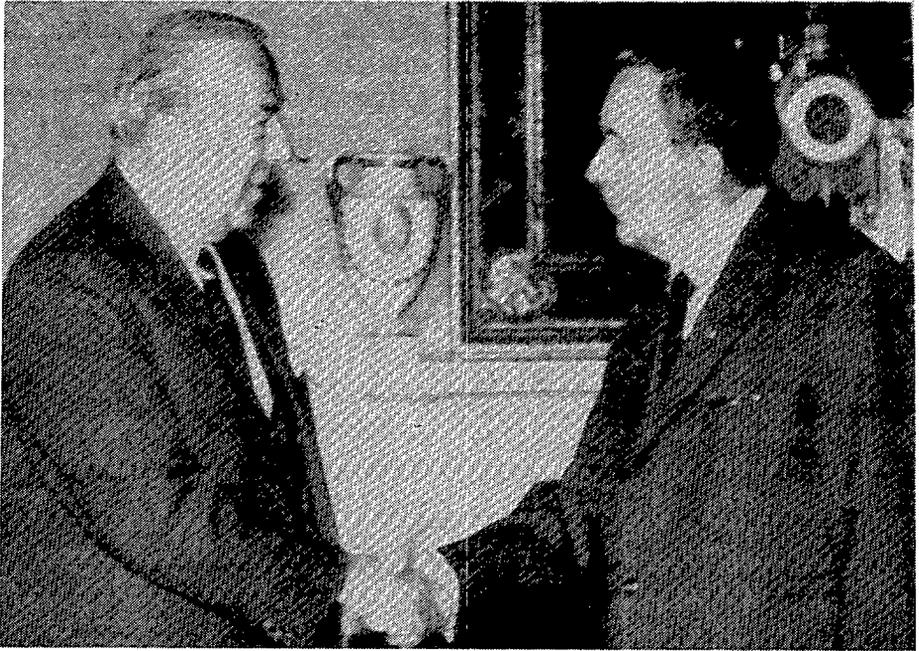


### Naciones Unidas: Gromyko va de entrevistas.

La nueva presencia del ministro de Asuntos Exteriores soviético Andrei Gromyko en Naciones Unidas, ¿cuántas visitas desde que en 1945 el entonces embajador soviético en Washington, con sus treinta y ocho años recién cumplidos relevara en el cargo a Molotov?, ha servido como siempre para provocar las más diversas especulaciones —vistas las actuales relaciones USA-URSS, y despertar los más apasionados comentarios; pero como siempre también ha servido para realización de importantes entrevistas, en esta ocasión del más alto nivel y en una trayectoria que ha ido de Shultz a Reagan para volver de nuevo a Shultz, quizá como ha sido calificado por un comentarista norteamericano, *al encuentro del tiempo perdido*.

Tres horas duró la primera entrevista celebrada en Nueva York entre Gromyko y Shultz, en tono cordial y distendido, según rezaron las informaciones de agencias, quizá porque la Administración Reagan, en vísperas de elecciones, confía aún en la posibilidad de un deshielo Este-Oeste, lo que habría de venirle como anillo al dedo. Sin embargo, tras la reunión, ninguno de los dos políticos quiso concretar el contenido de la conversación, remitiéndose a la que el propio ministro soviético celebraría al día siguiente con Reagan en la Casa Blanca. Pero a pesar de este hermetismo consensuado por ambos políticos, se da por supuesto de que Shultz comunicó a Gromyko los detalles específicos de las nuevas propuestas de Washington sobre el control de armamentos y que el ministro soviético le hizo saber las condiciones de Moscú para el retorno a la mesa de negociaciones.

Sin embargo, la tan esperada reunión de Reagan y Gromyko no cambió mucho las cosas, y este es el análisis generalizado que ofrecieron los medios informativos norteamericanos después de tres horas y media de conversaciones en la Casa Blanca. La desconfianza mutua y los enormes conflictos que separan a las dos superpotencias no se han superado en esta esperada entre-



Gromyko-Shultz: Algo más que buenas formas.

vista, aunque por parte norteamericana, naturalmente, se diga que en la Casa Blanca se ha hecho un gran esfuerzo para poner *mejor cara* sobre un acontecimiento al que se concede una importancia diplomática, política y electoralista fuera de lo común.

¿Cómo fue en realidad la entrevista? El portavoz de Reagan indicó que el encuentro había servido para mejorar el clima de tensión existente entre las dos capitales, pero la versión soviética no coincide con esta evaluación, ya que en declaraciones de Gromyko a la Agencia Tass, reproducidas por medios norteamericanos se insiste en que el ministro soviético, tras su larga conversación con Reagan *no observó cambios prácticos o positivos en la posición de los Estados Unidos sobre los agudos problemas de guerra y paz. No existe nada en la conversación mantenida con Reagan que indique que su política cambiará en la cuestión de las relaciones entre nuestras dos naciones o en los temas generales de la situación internacional... Sólo el futuro podrá demostrar si el presidente Reagan está dispuesto a cambiar su política.*

La versión norteamericana, por su parte, caracterizó la reunión como *muy intensa* por la claridad y la pasión que sus dos interlocutores demostraron al exponer sus puntos de vista, pero no ofreció la mínima señal de progreso. El presidente norteamericano reiteró su oferta de iniciar conversaciones bilaterales (¡y van...!) a nivel ministerial entre los dos gobiernos,

sugiriendo una serie de propuestas que Estados Unidos está dispuesto a ofrecer si la URSS acepta regresar a los foros de negociación sobre armamentos nucleares. Por su parte, y siguiendo la versión americana, Gromyko no respondió a esta oferta, por lo que los detalles que se han dejado filtrar sobre la firmeza del visitante soviético en el encuentro con Reagan ilustran la atmósfera de desconfianza imperante entre las dos superpotencias y sus líderes. Se avanza en la causa de la paz, pero no han cambiado mucho las cosas. Este aparente contrasentido es la mejor deducción obtenible de la entrevista. Según todos los indicios y según la versión distribuida por Tass, el cambio de actitud exigido por Moscú debe concretarse en hechos y no en palabras, y Estados Unidos no puede esperar ningún avance en el campo del desarme hasta que no desista de sus intentos de alcanzar una supremacía militar.

Todavía dentro de la apretada agenda del canciller soviético en Estados Unidos hubo una tercera entrevista con Shultz, encuentro que según el alto funcionario norteamericano sirvió para mantener una discusión sustantiva, con el propósito de mantener contactos no ya informales, sino de aproximación. Esta escueta declaración del secretario de Estado norteamericano se presta a una sola interpretación, la de que los dos gobiernos han aceptado celebrar nuevas conversaciones a nivel ministerial, mientras de Gromyko los periodistas no pudieron sacar una sola palabra a pesar de que había prometido responder a *mil preguntas* después de su encuentro con el presidente Reagan.

¿Qué ha dejado Gromyko tras su regreso a Moscú, con su amplio bagaje de entrevistas? Por parte americana todo parece estar en el aire porque Reagan no tiene nada decidido sobre cómo enfocar y desarrollar las negociaciones sobre armas espaciales, mientras que las presiones del Pentágono para que el presidente no acepte la moratoria espacial pretendida por los soviéticos pueden todavía alterar el esquema para relanzar el diálogo con la URSS. Sin embargo, del lado soviético parece estar claro que sin un inicio de las negociaciones sobre armas espaciales no es posible replantear el tema de los euromisiles o de las armas estratégicas, pero no parece existir tampoco en el Kremlin una idea clara de cómo iniciar y desarrollar las negociaciones sobre armas antisatélites y antimisiles. A pesar del toma y daca de estos días en Washington, no parece haberse encontrado una salida optimista para el desbloqueo de negociaciones sobre el control de armamento.



### **Moscú: La preocupante salud de Chernienko.**

Desde la muerte de Breznev, cuyas espesas cejas parecían anunciar, equívocamente por lo que se vio, la presencia de un hombre de buena salud en el timón del poder soviético, se han sucedido hombres o excesivamente

viejos, o de proclamada mala salud: Andropov y Chernienko. Una semana después de que cumpliera sus setenta y tres años han vuelto los rumores y especulaciones sobre una posible renuncia de sus cargos, aunque el más reciente dato de su precario estado de salud ha sido la anulación de la visita que tenía proyectada realizar a Alemania Oriental para asistir al treinta y cinco aniversario de la fundación de la República Democrática. El tema, para los soviéticos, es preocupante y comienzan cábalas y cabildeos como en meses atrás. Chernienko se encuentra gravemente enfermo, su capacidad física parece cada vez más debilitada y en esas condiciones no parece que pueda ejercer plenamente la fuerte autoridad de la que está investido.

Contrariamente a lo que pueda suponerse el sustituto de Chernienko al frente de la delegación soviética en los actos de Alemania Oriental no será Nikolai Tijanov, el jefe del gobierno, sino el ministro de Asuntos Exteriores y sempiterno viajero Andrei Gromyko. ¿Sería éste el sucesor preconizado para el caso de que Chernienko se agravara o renunciara a alguno de sus cargos? Hace algunos meses, con motivo de ciertos cambios en la *nomenklatura* se dio por válida esta hipótesis, pero francamente parece aventurada. Gromyko, aunque fuerte como un roble, es también otro anciano, y por otra parte prácticamente insustituible en las difíciles y complicadas tareas de una cancillería que, como la soviética, necesita de un experto a toda prueba. El nombre de Gorbachov, un *joven* de cincuenta y seis años, cuya ascensión ha sido rápida en los últimos años, vuelve a sonar con fuerza.

Por otra parte, dentro de la obligada reserva que los rusos imponen en sus actos oficiales, el anticipo de la sesión plenaria del Comité Central del PCUS puede tener por objeto introducir algunos cambios en las más altas esferas de dirección del Kremlin. El hecho de que el Comité Central y el Soviet Supremo (Parlamento) se reúnan este año en la primera quincena de octubre y no en noviembre como era tradicional, da también que pensar, y los soviétólogos de las embajadas occidentales en Moscú no están seguros si en las sesiones plenarias se planteará la renuncia de Chernienko y la sustitución de Nikolai Tijanov. Algunos creen que Chernienko presentó sólo una solución de compromiso y que el hasta ahora Gorbachov será el que le suceda en la jefatura del partido, sin embargo otros diplomáticos recuerdan que hasta ahora ningún jefe del partido ha entregado voluntariamente su cargo y que Chernienko posee el suficiente respaldo dentro del aparato político como para poder resistir las presiones de la dimisión. Puede ser, sin embargo, que las razones de salud camuflen profundas divergencias en el seno de los clanes del partido. De todo formas, los labios cada vez más azulados de Constantin Chernienko pueden precipitar mucho las cosas...

J. C. P.





*El Teide por la aleta.* Autor: Jorge Flethes Serrano.



## ¡VIVA É JEZÚ!



RES de la madrugada. Pesqueros atracados. Herramienta: Arcos de pescadería. Olores de mar y pez. El trono y la imagen del Jesús Nazareno está a son de mar, revisado, embellecido, listo para dar avante. Flores y luces en la noche del Viernes Santo. Se vé, se palpa el amor de los artesanos. Allí carpinteros, electricistas, ingenieros. Las manos pulen, limpian. Sobran manos. Brillo, más brillo al pez, al Marrajo, principal benefactor de la Cofradía. Muchos quieren pero no pueden, se acercan y miran, les gusta de cerca. Se alejan y miran, les gusta de lejos. Belleza de línea simple como una proa airosa, saltarina con mar de proa. Sin sofisticaciones ni artificios. Sustentación ágil de gaviota. Es la botadura, navegará bien.

No se cabe, no se puede andar ante aquel barullo. El puerto se ha quedado pequeño. Todos. Es de todos. Destaca la Cruz, entre las flores estampas de plata que recuerdan Su vida, sus cosas, y unas columnas enroscadas que lo elevan, que lo mantienen en alto. Reflejos en la plata, de luz de estrella, de luna, luz de estrella de los mares: ¡María!

Afanes, problemas y peligros de la mar. ¡Quién la viera y quién la vio! Hoy amorosa, mañana ingrata. A veces con rabia para comerse a sus hijos, otras... mirador de la lejanía con morado de costa en un amanecer. La queremos así porque es nuestra. La necesitamos. Pan de cada día.

Estámpido de bengala que desde lo alto se mira en la mar. Reflejos. Es la señal. Los varaes se ponen encima de los hombros. Revuelo, voces. Pitos y sirenas de barco. Gestos vociferantes, nadie se entiende, nadie manda, todos mandan. Todos en su sitio, todos saben lo que hay que hacer. La

Cruz sube, se crece, desatraque, ¡larga! ¡Cuidado ahí! ¡avante despacio!  
¡listo a proa! ¡listo a popa! ¡Avante toda!

¿De dónde venís? De la pescadería.

¿A dónde vais? A Santa María.

¡Viva é Jezú!

La obra viva se bambolea con cadencia marinera, al ritmo del pueblo. El Nazareno tapa y destapa el cielo, mástil de mar con su serviola que siempre nos mira. Hombre que sabes de tradiciones y debilidades. Dios que permites, que mandas hacer, y que con un tirón de mano pones a salvo en cubierta, con sólo mirarte. Somos libres, hacemos lo que nos da la gana, allá cada cual. Pero, ¿y esa mujer que ha quedado sola con los zagalicos?; ¿y esa marginación de callos en las manos, que da todo sin recibir?

El señor cura está allí. Dicen que aprendió su espíritu de mar leyendo a aquellos doce que también eran marineros. ¡Y qué iba a hacer! si El, que no tenía nada de tonto, los escogió así. ¿Casualidad? Seguro que también el señor cura dá vivas al Jezú. Su norte marca bien. Sabe de desvíos de rumbo y nos comprende. En su misa de cada día sugerirá al Gran Patrón que todo lo puede, caídas de caña para que todos y cada uno resolvamos nuestros problemas. Arte de navegar para hoy y para la última recalada.

Sí, viva é Jezú porque nos da la gana. Pertinacia, tenacidad. ¿Racionales?; ¿irracionales?, y ¿qué es eso? Domesticados no, somos parte de la mar. Hemos adoptado sus maneras. Hoy bien, mañana mal y el otro peor, para reflotar de nuevo con nuevos bríos. Somos viejos en el oficio, no nos vencerá ni la mar, si Dios quiere.

Y ya va, mar abajo el cortejo. Déjame ver. Apreturas. Sobre cabezas y oscuridades, una cruz avanza lentamente sobre sayales blancos, retornos de mar. El hombro duelè y aún lo que falta para llegar. A El también le dolería, digo yo, y bien que le habían zurrado antes. Cuesta arriba, mar de proa. Mete máquina que nos come la mar. Camballadas y resuellos, el trono cruje de quilla a perilla. Escoras hasta la banda ¡cuidado con la sevi-mar! La máquina va forzada. ¡Pues si no puedes no mires!, pon la gorra sobre el manómetro, leñe. El motor jadeando vuelve a sonar redondo, y otra vez la obra viva, la Cruz, canta en silencio: babor y estribor, babor y estribor...

Una milla de gente anda dejando estela, y la costa, con luces callejeras, árboles y casas alineadas van quedando atrás entre salseros y murmullos. Alguien lo ve y no entiende. Son hombres de poca mar, domingueros, cuadrículados con la ciencia y con la letra que atosiga y ahoga. Libertad, amplitud del alma marinera abierta a todos los vientos, que con todos navega sin perder el rumbo. Los que saben oler la mar con la proa fija en lo fundamental, sortean ¡ya pasarán! los tiempos confusos que traen los vien-

tos helados del norte. Tienen esa ciencia heredada, del hombre que intuye las cosas por simple visión del viento y de la mar y del pájaro y de sus colores. Saben que el horizonte redondo no está ahí, que no tiene límite, que está en un más allá. ¿Quién les podrá encorralar en un redondel de plaza de toros?

¿Vanidades? ¿Misericordias humanas? ¡Sí!, también. Yo, delante; tú, más atrás. Que me vean al pasar, que se den cuenta los vecinos de lo mucho que soy, y de lo mucho que valgo. ¡Ay Dios!

¡Viva é Jezú!

Y cuando el hombro está descorroñado, cuándo ya no se aguanta más, y viendo lo que queda por la proa es necesario tomar fuerzas. Aparece el primitivismo, ese espíritu de almogávar contenido, de hombre de mar, acostumbrado a la lucha por la supervivencia cuando en solitario el barco se hunde, la familia, el trabajo... y nadie responde al medé. Trago de alcohol y apriete de dientes jalando de la misma estacha, animándose mutuamente con esa voz ronca y viril que da moral, confianza y respeto y miedo, al que alguna vez la ha oído en la mar.

Quinientas yardas de gente por la popa. Cara descubierta. Testimonio. Amor. Ahí no hay otra cosa que acompañar al Jezú. Promesa. Deseo de estar más cerca de Ese que hace no sé cuantos años tendía la mano al que se le acercaba, e igual que entonces alguien les echaba porque molestaban. ¿A quién? ¿A El? Y se repuchaban y se peleaban y protestaban porque no les daba la gana de estar lejos. ¿Quién es quien para separarles de su Jezú?

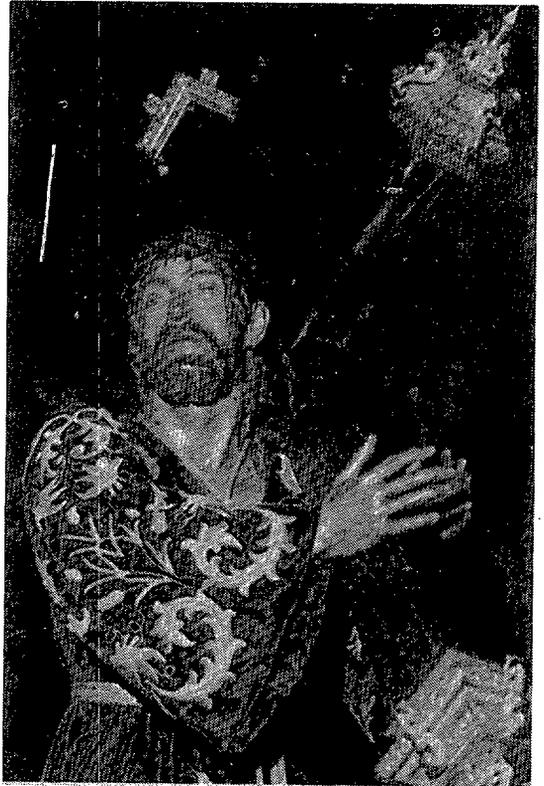


Imagen de Capuz. Titular de la Real e Ilustre Cofradía de Nuestro Padre Jesús Nazareno. (Marrajos) Cartagena.

Calambres de estranguria. Todo cerrado. Una mujer vieja cargaba sin rechistar una Cruz. Unos militares levantaban al andar las piernas tiesas como si estuviese delante un exigente sargento. La sombra discreta de un árbol sugiere una actitud de perro. Ya pasará.

¡Viva é Jezú!

Palmeras a proa, y el cortejo se para. Por detrás del pico esquina aparece Ella, guapa como una novia entre flores con su manto de domingar; ese manto, bajo el cual cabemos todos. Se lo dio el pueblo quitando pan a su ración, de su dinero, de su jornal o de su capital ¡por eso! porque es suyo, porque le da la gana, para que esté más guapa y decírselo con saetas, con una Salve. La Cartagenera, ¡naturalmente!

La gente de proa tocada con capirotos se ha vuelto más bajita. Se comprende cuando en un descuido aparecen sus pies desnudos. Llevan cilicio, algunos encorvados. Todo el año preparando el cortejo. Encuentro de Madre e Hijo, momento cumbre. Cara tapada con capirote enseñándonos el necesario orden para esa empresa, el trabajo silencioso de cada día. Vanidad domeñada. Sin saber cómo, arrancan todos a una.

Callos en las manos. Caras morenas de marinero aparecen entre el amarillo de sus trajes de agua. Sujetando una red de Dios sabe qué malla prohibida, establecen por ambas bandas una borda de contención popular. ¡Lucha, marinero! no hagas agua, por ti y por tus hijos. Un muchachito espontáneo saltando la borda se acerca con cara de no entender nada de aquello, ofrece un caramelo y le da un beso al que estando en la cubierta se lo coge. ¿Quién lo entiende? No son cosas de entender sino de sentir. Expansiones del alma hacia lo único serio que vale la pena. ¿Quién lo entiende? ¿Quién sabe cómo y cuándo empezó? Quizá el chico mejor que nadie, quizá él está más cerca de El... y de Ella.

Volar de pájaros. Amanece con horizontes claros y cielo despejado. De pronto, al doblar la restinga, ¡para! Escollo a proa. Un sayal blanco con barbas rojas va y mira. Alguien trepa y con un bichero formado por una vara y una pequeña cruz, que para todo vale, levanta el cable y pasa é Jezú. ¡Avante toda!

Ya próximo a llegar a Santa María, el Nazareno aboca la calle, estrecho canal de entrada. Gente sentada por ambas bandas. Frío de hielo que flota en sus bebidas. Actitudes insípidas, de culo sentado. Allí gente respetable, junto quizá con otras gentes, santas y no tan santas, allí quizá también meapilas, tibios, putiflistos y putiflistas. ¿Quiénes son estos imbéciles que vienen en tropel a estas horas? ¡Pero macho, si dicen que cargar con el santo les ha costado 5.000 pelás! Locos idólatras, opiómano-religiosos, folclórico spanish show, si hiciéseis bien el amor no seríais fanáticos, pero ¿de dónde venís y a dónde váis?; ¿qué dicen?

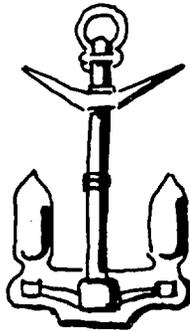
Una sola respuesta. Cabezas humilladas sólo ante Dios, por el peso de la responsabilidad. Se hace el silencio que canta con ritmo marinero: babor y estribor, babor y estribor... surgen las voces con alcohol y esfuerzo.

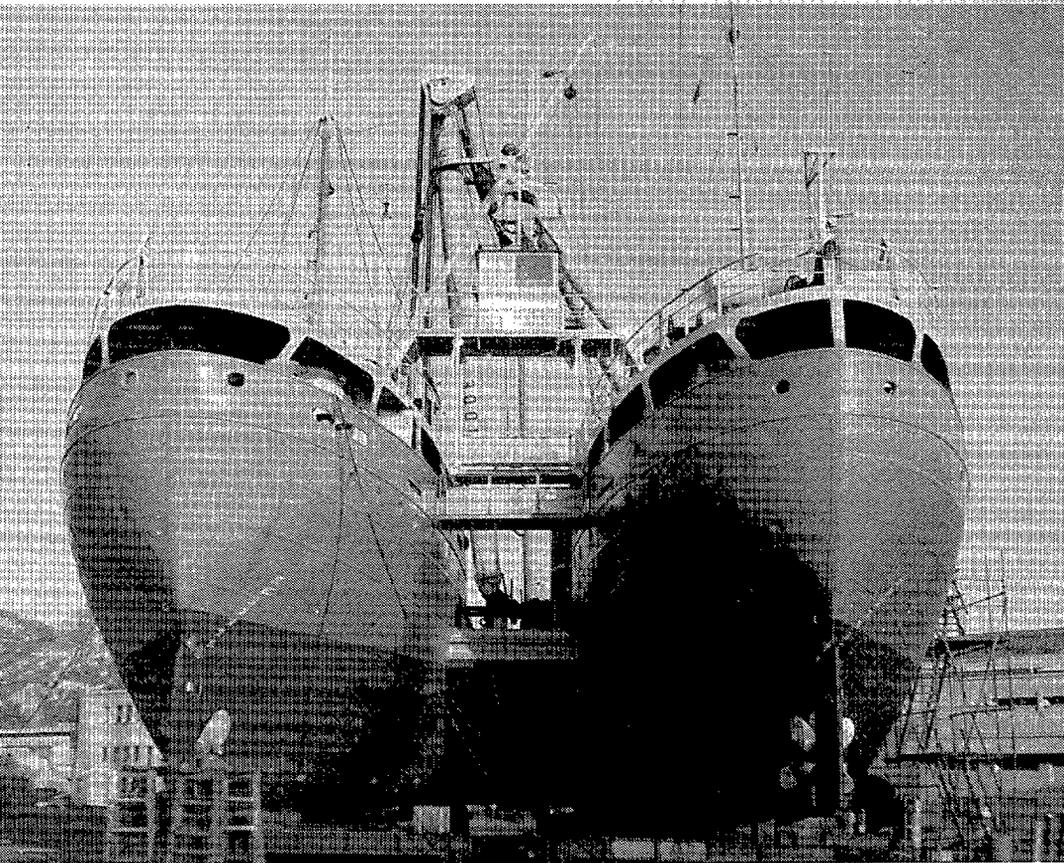
... de la pescadería  
... a Santa María  
¡Viva é Jezú!

Carne de gallina. ¿Cómo fue? Los brazos de los portapasos, en un último esfuerzo, se izaron como en plegaria por encima de sus cabezas y é Jezú, con un último avistamiento de bonanza subió más alto y entró en la iglesia de Santa María.

¡VIVA É JEZÚ!

José DIAZ DEL RIO RECACHO





*Siameses en carena.* Autor: Diego Quevedo Carmona.

# OPINIONES - OPINIONES - OPINIONES

## ¿SUBMARINOS NUCLEARES PARA ESPAÑA?

El día 14 de noviembre de 1983 se efectuó la botadura del submarino *Mistral* (S-73). Esta noticia apareció en los medios de comunicación diciendo que era un submarino *prenuclear* de la serie 70.

### ¿Qué es un submarino nuclear?

Se entiende por submarino nuclear un submarino cuyo sistema de propulsión está movido por energía nuclear. (La energía nuclear se utiliza para generar vapor de agua en circuito cerrado, que mueve una turbina.)

Al utilizar turbinas de vapor se necesitan cajas de reducción de engranajes, lo que hace a estos submarinos ser relativamente ruidosos (en los submarinos nucleares franceses, la hélice se mueve por medio de un motor eléctrico para mejorar la reducción del ruido radiado, es a lo que se denomina propulsión turboeléctrica).

Estos submarinos poseen sistemas para generar oxígeno y eliminar el anhídrido carbónico del interior, por lo que puede permanecer en inmersión indefinidamente, estando limitados solamente por víveres y agotamiento de la dotación; el *combustible* nuclear dura varios años.

¿Cuáles son las características que hacen a los submarinos nucleares ser tan valiosos como plataforma de un sistema de armas?

A mi entender, son las siguientes:

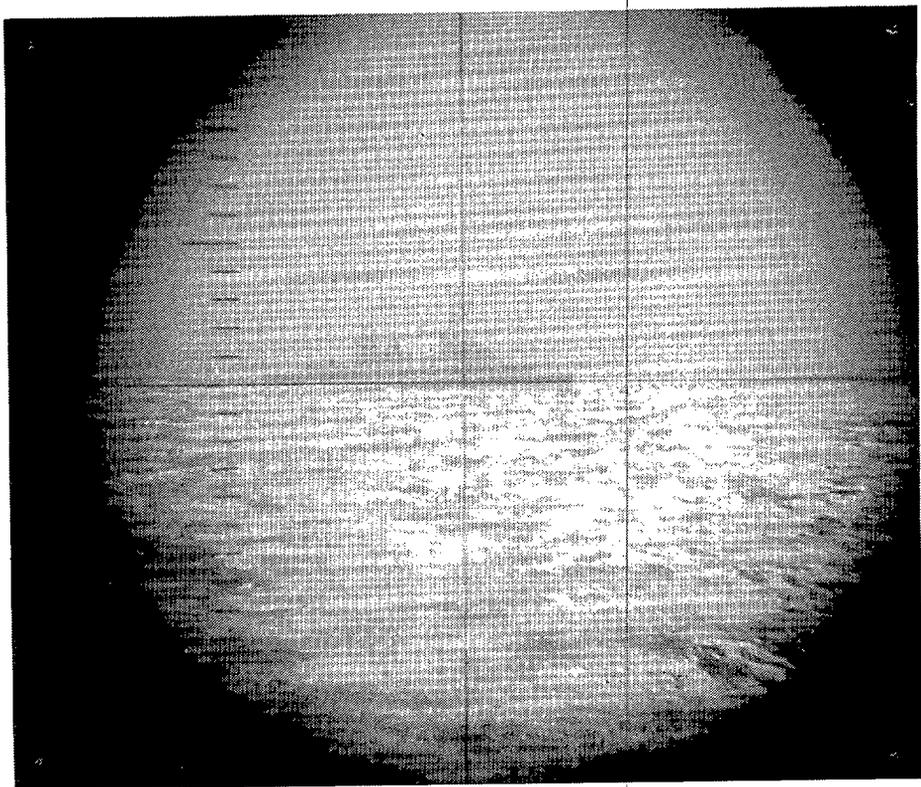
1.<sup>a</sup> Posibilidad de navegar a velocidades altas (25 nudos) de forma sostenida para ocupar una posición de ataque, evadirse, o llegar rápidamente a una zona en conflicto.

Su velocidad normal de tránsito rara vez supera los diez nudos, para evitar ser detectados por el ruido radiado a grandes velocidades.

2.<sup>a</sup> Coeficiente de indiscreción prácticamente cero. No necesita cometer indiscreciones para cargar baterías, y tan sólo comete pequeñas indiscreciones para situarse por satélite, recibir comunicaciones (aunque puede evitarlo recibiendo en inmersión total con antena flotante en el margen de LF) y en la utilización de los periscopios (la vista sigue siendo un medio privilegiado de detección, clasificación e identificación).

### Submarinos convencionales.

Por contra, el submarino convencional sólo puede navegar a velocidades altas (20 nudos), normalmente durante una hora o menos, con lo que, si no está situado por delante de una fuerza, no podrá llegar a posición de



ataque. Sus posibilidades de evasión son pocas frente a un dispositivo anti-submarino y sus velocidades de tránsito no superan los 8 nudos, estando siempre muy limitado por su batería.

Sus coeficientes de indiscreción varían entre un 5-8 por 100 para patrullas y un 18-25 por 100 para tránsitos, lo que hace al submarino convencional más vulnerable y, por tanto, más fácil de detectar y de destruir.

Los equipos y armas son en la mayoría de los casos comunes a submarinos convencionales y nucleares (la mayoría de nuestros equipos de la serie 70 son los mismos que los de los submarinos nucleares de ataque franceses de la clase *Rubis*).

¿Qué permitió a Inglaterra imponer una zona de exclusión de 200 millas en las islas Malvinas, durante la guerra en el Atlántico sur, antes de que llegasen los buques británicos?

¿Quién hundió el primer buque argentino?

¿Quién obligó a la flota argentina a permanecer pasiva durante el conflicto? (Excepto el submarino *San Luis*, clase 209, que llegó a atacar la Task Force.)

Estas preguntas tienen contestación: el HMS *Conqueror* y otros dos SSN más, con lo que se demuestra el gran valor militar del submarino nuclear.

Ahora tenemos que preguntarnos si nuestra patria necesita submarinos nucleares.

El primer factor a considerar es que hoy en día el peso específico de las naciones se mide por su flota submarina. El *Jane's Fighting Ships* empieza siempre relacionando los buques por su importancia, y siempre aparecen en primer lugar los submarinos (nucleares y luego convencionales).

Otro factor que hay que tener en cuenta es que el precio de un SSN oscila alrededor de 500 millones de dólares, mientras un convencional moderno oceánico de 2.500 toneladas está sobre los 150 millones de dólares. Pero, probablemente, en estos precios no está incluido la logística, el personal o la infraestructura necesarias.

Hoy en día, no hay ninguna Marina que disponga de SSN solamente, sino que han aparecido como consecuencia de la creación de una infraestructura de tecnología nuclear, pensada para una fuerza estratégica submarina de SSBN (Submarinos Balísticos Nucleares), que es el caso de Francia y del Reino Unido.

Incluso Marinas que poseen submarinos nucleares están construyendo submarinos convencionales (tipo 02.400 de la Royal Navy, la URSS, etc.).

Naciones de un nivel económico parecido al nuestro, como Italia, Canadá, Australia, Grecia, Suecia, etc., se han decidido por la construcción de submarinos convencionales.

España está preparada tecnológicamente para tener submarinos nucleares (la Armada fue pionera en este campo), contando con la ayuda necesaria, pero probablemente nuestras posibilidades económicas no nos alcanzan.

A cualquier submarinista le gustaría que su patria dispusiese de submarinos de propulsión nuclear, pero hay que ser pragmáticos y, por tanto, pensar que no es probable que España cuente con SSN en un futuro próximo.

Si sólo vamos a disponer de submarinos convencionales, ¿qué debemos hacer para tratar de aminorar el desequilibrio con los nucleares?

La única posibilidad realista hoy en día de vencer las limitaciones de los submarinos convencionales es la investigación, es decir, invertir dinero, tiempo y personal, en el estudio de sistemas de propulsión *convencionales* (no nucleares), que no tengan las limitaciones actuales.

Si Alemania, en el año 1945, fue capaz de diseñar, construir y probar con éxito un submarino con turbinas Walter, con la tecnología de los años 90, sistemas análogos tienen que ser realizables.

Hay que orientar, por tanto, nuestros esfuerzos hacia las células de combustible, el motor Stirling, motores de ciclo cerrado, desarrollo de nuevas baterías, etc., y pensar en un submarino convencional que en algunas

revistas se denomina *híbrido*, por ser un convencional más un generador adicional para cargar la batería con independencia de la atmósfera exterior.

Hay una compañía que está estudiando y desarrollando continuamente tecnología punta para submarinos convencionales, la Howaldtswerke (HDW) de Kiel, que construye los submarinos diseñados por la IKL.

¿No podríamos pensar en un submarino serie 80 fabricado en colaboración con la Marina alemana?, y más aún hoy en día, cuando hace pocas fechas el ministro germano de Defensa, señor Wperner, durante su visita a España, firmó varios contratos con el ejército español.

La Marina de la República Federal Alemana probablemente encargue doce submarinos de la clase 211 para el año 1991-1996.

Todo lo expuesto son opiniones personales con la sana intención de crear una inquietud e ir pensando en la sustitución de los submarinos de la serie 60, que, pese a su modernización, no podrán prolongar su vida útil más allá de los años 90.

### Conclusión.

Debemos aprovechar nuestra situación en la OTAN para proponer un proyecto de submarino convencional híbrido que podría ser multipartito y en el que probablemente estarían interesados casi todos los miembros de la Alianza, excepto aquellos que poseen SSN, gestionándolo de una forma parecida al famoso dragaminas tripartito. A pesar de ello, creo que es importante seguir sin renunciar internacionalmente a la utilización de la energía nuclear.

Carlos CORDON SCHARFHAUSEN



De la dotación del submarino *Mistral* (S-73).



# MISCELANEA



## 21.477.—Breve recuerdo.

Desde hace tiempo me está *achuchando* mi conciencia para narrar una experiencia operativa que viví hace años y que ahora, si esa REVISTA lo considera oportuno, he decidido manifestarla en *públicos papeles*.

Se trata de que en el año 1962 se hicieron unas maniobras con DM's ingleses en aguas de Malta; participaron en estos ejercicios seis DM's españoles con otros tantos ingleses, con los que se formaron dos agrupaciones conjuntas, una bajo mando español y otra bajo mando inglés, el cual, a su vez, era el comandante de uno de los DM's ingleses participantes.

Nuestra llegada al puerto de La Valleta fue un viernes a primeras horas de la mañana y ese mismo día se tuvo la reunión preoperativa en el buque de apoyo de los DM's ingleses *Narwick*.

La duración del *briefing* fue escasamente de dos horas, donde nos expusieron cuál iba a ser el teatro de operaciones —que, por cierto, era la bahía de St. Paul, lugar donde naufragó el gran apóstol San Pablo en su viaje a Roma y tan detalladamente descrito en una de sus cartas—; a continuación, se describieron los seis canales posibles a rastrear con sus características hidrográficas, corrientes, bajos notables y puntos en la costa que podrían ayudar a llevar una derrota precisa, como lo requiere este tipo de operaciones; luego, la organización operativa, plan de comunicaciones, y, finalmente, se pasó a la logística, tanto para los buques como para las atenciones de personal en puerto, cerrándose la sesión con las palabras siguientes del OCE inglés: *Señores, el lunes a la mar*.

Pasó el sábado y el domingo en puerto sin recibirse documento alguno,

lo que hizo que se produjera cierta inquietud entre nuestros mandos, pues hasta el momento no se había recibido la Orden de Operaciones; se pasó la noche del domingo al lunes en espera del citado documento a bordo de nuestro entrañable *Neptuno*, hasta que a la una de la madrugada se decidió retirarnos a nuestros barcos respectivos; momento en que llegó un emisario inglés con los sobres de la tan esperada orden.

Todos abrimos nuestro sobre con cierta ansiedad y leímos: *At 0600 at sea*.

Sin comentarios.

J. B. B.

### 21.478.—Hace ciento cinco años.

Gran número de artículos interesantes publica la REVISTA en este año de 1879, tomos IV y V; ante la imposibilidad de reseñarlos todos, recogemos algunos, entre éstos, uno sobre *Fabricación de planchas de blindaje*, que continúa en sucesivos números, su autor es el ingeniero jefe de primera clase de la Armada don Julián Juanes; le sigue un *Estudio sobre torpedos fijos*, del coronel, capitán de fragata, don Segismundo Bermejo. El contador de navío de primera clase don Fermín Lacaci Díaz, termina en este número, enero, su *Breve reseña histórica de los principales descubrimientos y viajes marítimos que hicieron los españoles en los siglos XV y XVI*. Otro interesante trabajo es el titulado *Fajas salva-vidas de corcho alrededor del buque*, su autor es don José Carranza. Con motivo de la Exposición de París del año 1878, el teniente de navío don Rafael Gutiérrez Vela, agregado a la Comisión general española en la misma, publica un trabajo, que continúa, sobre *La Marina en la Exposición de París*, en el que nos reseña *lo más notable que sobre la materia ha visto*, con la principal participación de las Marinas de Francia, Inglaterra e Italia. Documentado artículo es el del alférez de navío don Eugenio Agacino, *Descripción del último huracán que azotó la costa de Cuba en el mes de octubre de 1878*. El coronel, capitán de fragata, don Pelayo Alcalá Galiano, nos trae *Nuevas consideraciones sobre Santa Cruz de Mar Pequeña*, contestando a don Cesáreo Fernández Duro, que le rebatía ciertos puntos de su anterior trabajo sobre el mismo tema, publicado en el tomo III de la REVISTA. *Consideraciones sobre la formación de la Marina Nacional*, del capitán de fragata don Simón de Manzanos, en la que hace unas atinadas reflexiones sobre el futuro de nuestra Armada. También podemos leer una noticia sobre los últimos progresos en las armas de fuego portátiles, especialmente en Francia. El teniente de navío don Pedro de Novo y Colson, nos entretiene con su *Última teoría sobre la Atlántida*, discurso leído en la Sociedad Geográfica de Madrid el 15 de abril del año en curso.

En *Noticias Varias*, de este IV tomo, podemos ver, entre otras, una reseña sobre el dique de carena en Cádiz de la casa Antonio López y

Compañía, *recientemente construido*, entre el castillo de Matagorda y el caño de María. Acompañado de un grabado en color, una reseña del *Farol Francis*, que, dice, podría ser un medio eficaz para evitar colisiones en la mar, es de la redacción; tomado del *Diario de San Sebastián*, publica el trabajo *Cable salvavidas*, en el que se explica el proyecto presentado al Gobierno Civil de la ciudad, acerca de este cable, destinado á la bahía ó fondeadero de San Sebastián. Vemos, también, un comentario sobre la corbeta alemana *Bismarck*, y, tomado del *Moniteur de la Flotte*, del 4 de mayo, un *Suceso extraño* ocurrido al crucero *Fabert* en una travesía. *Marina Mercante española*, nos da una relación de los puertos extranjeros más frecuentados durante el año 1875 por buques españoles. En la Bibliografía, que aparece en todos los números, se hace crítica y reseña de obras españolas y extranjeras; entre otras, vemos una al libro *Legislación marítima de España*, del que es autor el alférez de navío don Eugenio Agacino, obra de gran utilidad *por reunir en un solo volumen* todas las disposiciones vigentes hasta la fecha.

El tomo V, segundo semestre, lo inicia un trabajo del contador de navío de primera clase don Julio López Morillo, *Breves consideraciones sobre nuestra Marina militar*, al que sigue otro del asiduo colaborador, alférez de navío don Eugenio Agacino, que titula *¿Será el progreso naval de hoy retroceso del mañana?*, asombrándose del inusitado incremento que cada día toman las construcciones navales. Después, un *Estudio sobre el personal de las Marinas extranjerás*, comenzando por la italiana. Con motivo del fallecimiento de la infanta doña Pilar de Borbón, la REVISTA publica una sentida nota necrológica. Noticia que —recoge con júbilo— es la botadura en Cartagena de la fragata-crucero *Aragón*. El contador de navío de primera clase don Julio López Morillo pide desde estas páginas la *inmunidad completa del buque mercante*, fundándose en el Derecho de gentes, con abundantes citas de Suárez, Grocio, Montesquieu y otros juristas de renombre internacional. Publica, también, un artículo del médico de primera clase don Angel Fernández Caro, *Higiene del navegante*, en él nos advierte sobre los *terribles peligros á que puede dar lugar la atmósfera viciada de los sollados*; a continuación, podemos leer una descripción del *horroroso* huracán que, a la salida de La Habana, sufrió el *Santander*. Reseña, con su correspondiente lámina, del dique de sillería de El Ferrol, y *El último explosivo*, su autor el teniente de navío don Manuel Díaz, nos dice se trata de *un compuesto aún más violento que el de estas dos conocidas preparaciones* —se refiere al algodón pólvora y a la dinamita—, se trata de la gelatina y la gelatina explosiva que son, sin duda, los agentes explosivos más activos que se conocen.

En *Noticias Varias*: Una descripción, acompañada de grabado, del velociménpedo *Fanny*, invento del segundo maquinista de la Armada don Pablo Marín Ruiz, y una amplia reseña de la inauguración del dique de la

Campana, en El Ferrol. En la Bibliografía, comentario sobre *Los ojos en el cielo*, Libro 4.º de las *Disquisiciones náuticas*, de Fernández Duro, y otro sobre *Tablas náuticas para abreviar los cálculos de navegación*.

Ilustrados, los dos tomos, con buen número de grabados y láminas, en todos los números, da noticia sobre el movimiento de personal y de buques de la Armada. Con la correspondiente *Fe de erratas*, y, al final, un índice general por materias.

J. F. G.

### 21.479.—Regalo regio.

El 25 de noviembre de 1929, a bordo del acorazado *Provence*, fondeado en la rada de Tolón, el capitán de corbeta Bastarreche, agregado naval a la Embajada de España en París, entregó al almirante Durand-Veil, comandante en jefe de la Escuadra, una alabarda de honor, ofrecida por Su Majestad el Rey Don Alfonso XIII y destinada a armar al centinela del puesto de entrada a la cámara del almirante. Esta alabarda llevaba grabada la siguiente inscripción:

*Al Almirante de la Escuadra francesa, el Rey de España, Barcelona, Mayo 1929.*



Este gesto real renovó un vieja tradición de la Marina francesa, caída en desuso. Antes de la primera guerra mundial, los almirantes poseían arméro con alabardas al igual que lo tienen las casas nobles. El alabardero del almirante era, por así decirlo, el de la Escuadra. Normalmente, no era la alabarda propiamente dicha, la pica sobre el hacha. Los jefes de Escuadra escogían en las panoplias de los arsenales aquellas armas de la Edad Media que les parecían más nobles.

Nos podemos reír de estas costumbres, sin embargo merecen todo el respeto. Como muchas cosas antiguas, trae recuerdos muy queridos al alma de un gran pueblo. El arma blanca simboliza los tiempos heroicos cuando las dotaciones de los bu-



ques de madera se lanzaban al abordaje hacha o sable en mano para la gloria de su pabellón.

(De un artículo aparecido en *L'illustration*, del 4-12-1929, recogido por nuestro colega *Cols Bleus*.)

B. N.



#### 21.480.—Marino escritor.



El teniente de navío don Pedro Novo Colson, siendo profesor de la

Asturias, de la que fue también maestro de esgrima y gimnasia, escribió en 1878 su primera obra titulada *Un marino del siglo XIX*. En 1890 estrenó en el Teatro Español *La Bofetada*, que estuvo un mes en cartel. En 1896 fundó el semanario *El Mundo Naval Ilustrado*. Otras obras suyas fueron: *Ultima teoría sobre la Atlántida*, *Historia de las Exploraciones Articas*, *Historia de la guerra de España en el Pacífico*, *La manía del caballo*, *Vasco Núñez de Balboa*, *Corazón de hombre*, *Un archimillonario*, *La vuelta al mundo por las corbetas "Descubierta" y "Atrevida"*, de 1789 a 1794, etc. Los teatros madrileños *Español*,

*Apolo* y *Princesa* estrenaron varias de sus obras. También escribió algunas novelas. Siendo guardiamarina, publicó la primera de ellas, *Paseo científico por el océano*, que fue muy bien acogida por el público. Durante muchos años fue secretario de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos.

Este autor dramático había nacido en Cádiz el 26 de octubre de 1846.

Contribuyó con una campaña de Prensa a favor del submarino de Isaac Peral. El 26 de noviembre de 1889, pasó a la reserva.

A la muerte de Fernández Duro, le sucedió como miembro de la Real Academia de la Historia, en 14 de febrero de 1909. En 1915 fue designado miembro de la Academia de la Lengua.

J. M.<sup>a</sup> B.

21.481.—Generales.



Por una Real Orden de 16 de abril de 1902, fueron sustituidas las denominaciones de *mariscal de Campo* y de *brigadier*, que regían en los Cuerpos de Artillería e Infantería de Marina, por las de general de división y general de brigada, respectivamente.

J. M.<sup>o</sup> B.

21.482.—Jaula.



A su vuelta de las Molucas, donde le habían sometido a prisión los portugueses, Gonzalo Gómez de Espinosa fue de cárcel en cárcel hasta concluir en la penitenciaría de *O Limoeiro*, de Lisboa. Durante su larga permanencia en Cochín, recibió del dominico andaluz fray Juan Caro, que allí ejercía su ministerio, una carta para el doctor Porras, cuñado del fraile y residente en Sevilla. La misiva estaba fechada el 19 de diciembre de 1525 e informaba de un curioso encargo:

*El portador desta, que es el capitán Gonzalo Gómez de Espinosa, que ora va de la India en ese reino, que vino con Magallanes, capitán que fue de Castilla para Maluco el año de 20, os dará, señor, un papagayo de la China, bermejo con otros muchos colores, que habla muy bien; y un paño de seda toballa de las islas, con unos vivos de la misma tela, de cuatro palmos en largo y dieciséis en cumplido, y perdone si el servicio es pequeño...*

A. L.

21.483.—¡A caballo!



Alfonso VI, en 1086, en su avance por tierra de moros, metió su caballo en las aguas del mar que bañan la punta de Tarifa. Se resistía el corcel ante ese mundo



para él desconocido, con sus orejas enhiestas y clavando sus manos en la arena, al fin el caballero, con sus espuelas, le hizo entrar... El Rey comprendió que le hacían falta barcos, los refuerzos le venían al enemigo del otro lado del mar y en él había que desbaratarlos... ¡No podía!... No resistiría a los almorávides. Al fin pasaron éstos el estrecho y le batieron en Zalaca...

Don Alfonso, con su gesto a caballo, y el sentimiento de su impotencia, había sembrado en su mente el deseo de tener barcos... Pasaría aún tiempo para la constitución de la flota castellana. Se conquistó con ella Sevilla (1248)... Pasaría aún tiempo. Al fin, otro Alfonso, el Onceno, daba lo que podemos llamar la batalla del estrecho. Conquistaba Algeciras (1343) y con naos del Norte y galeras castellanas, aragonesas y genovesas, lograba y mantenía el dominio de sus aguas. Pese a no disponer aún de la plaza de Gibraltar, hizo que se terminasen los grandes refuerzos que del Africa venían. Todo este esfuerzo castellano se inició aquel día en que con furor espoleaba a su caballo Alfonso VI, metiéndole

en la mar, animado él del deseo de batir a un enemigo, por el momento intangible.

C. M.-V.

**21.484.—Fechos de mar.**



*Maravillosas cosas son los fechos de mar... y andar en ella por maestría e por arte, ansi en las naves et en las galeas et en las otras maneras de barcas...* Esto decía el sabio rey don Alfonso en sus Partidas, que habían de regir tantas cosas de la guerra... Y para los guerreros que ansiaban el peligro para ganar en él gloria, proclamaba: *La guerra en el mar es como cosa desesperada et de mayor peligro que la de tierra...*

Ello, en un ambiente caballeresco, equivalía a *ofrecer calidad*, invitando a dejar los caballos de sangre para montar en aquellos otros de madera necesarios para batirse en la mar.

C. M.-V.

**21.485.—Indulto.**



El 23 de febrero de 1523, Juan Sebastián de Elcano consigue del emperador Carlos V una cédula por la que se le indulta de una pena en la que había incurrido:

*Por cuanto por parte de vos Juan Sebastian del Cano Capitán de la Nao "Victoria", una de las cinco naos que enviamos al descubrimiento de la especiería, nos fue hecha relación que vos siendo maestre de una nao de doscientos toneles, nos servísteis en Levante y en Africa, y como no se vos pagó el salario que habíais de haber por el dicho servicio, tomásteis dineros a cambio de unos mercaderes vasallos del Duque de Saboya, y después por no les poder pagar les vendísteis la dicha Nao: y por cuanto por leyes y establecimientos de estos reinos vos no podíais vender la dicha nao a los susodichos por sus extranjeros de estos reinos,*

*en lo cual cometísteis crimen...! y yo acatando el señalado servicio que me habéis hecho en el dicho descubrimiento de la especiería... por la presente vos redimo y perdono cualquier pena, asi cevil como criminal...*

Cómo cambian los tiempos: Para conseguir entonces un indulto, por el crimen de vender un barco, había que conseguir los méritos de ser el primero en dar la vuelta al mundo y ser uno de los 18 que salvaron la vida de los 300 que partieron.

R. B.-M.

**21.486.—Pilotos.**



Según las Ordenanzas de 1793, el piloto debía, durante el combate, permanecer en el alcázar, teniendo a su cargo el gobierno del timón; el segundo piloto, en la santabárbara, con dos hombres de mar para el servicio del timón, caso de averiarse los guardines; y los pilotines y meritorios, en la corredera y al cuidado de las señales.

J. M.<sup>a</sup> B.

**21.487.—San Hermenegildo.**

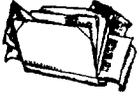


Un Real Decreto de 4 de octubre de 1776, de Carlos III, creó los premios de constancia, que se otorgarían a la tropa al cumplir determinados plazos de servicio militar y como estímulo para su continuación voluntaria, en caso de intachable comportamiento.

Fernando VII consideró que a los jefes y oficiales del Ejército y Armada debía premiárseles la permanencia en el servicio, por lo que instituyó en 28 de noviembre de 1814 la Real y Militar Orden de San Hermenegildo. La Orden, de la que el Rey se declaró jefe y soberano, contaba con las tres categorías que hasta hoy se conservan: cruz, placa y gran cruz.

J. M.<sup>a</sup> B.

21.488.—Secretillos.



De algunos poemas escandinavos (*Eddas*), así como de hallazgos hechos en recientes excavaciones, puede deducirse que los navegantes vikingos, al menos en épocas de penuria, comían un pan amasado con harina de garbanzos mal molidos, mezclada con corteza de pino. Esta última sustancia contiene, al parecer, abundancia de vitamina C, que les protegería contra el escorbuto; pero es *tan amarga y difícil de digerir que sólo pueden tolerarla aquellos que se han acostumbrado a comerla desde su más tierna infancia.*

A. L.

21.489.—Identificación.



Recibimos carta de nuestro colaborador don José María Blanca Carlier, en la que nos manifiesta que su esposa ha reconocido en *Viejas fotos*, publicada con el número 21.400, el pasado mayo, a su tío don Fernando Pérez Ojeda, *que es el primero que se halla sentado a la izquierda de la fotografía*, fácil de identificar.

Animamos a nuestros lectores continúen con la tarea y nos lo comuniquen.

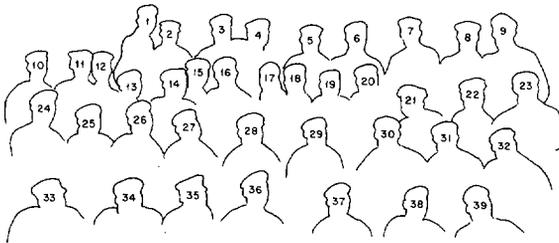
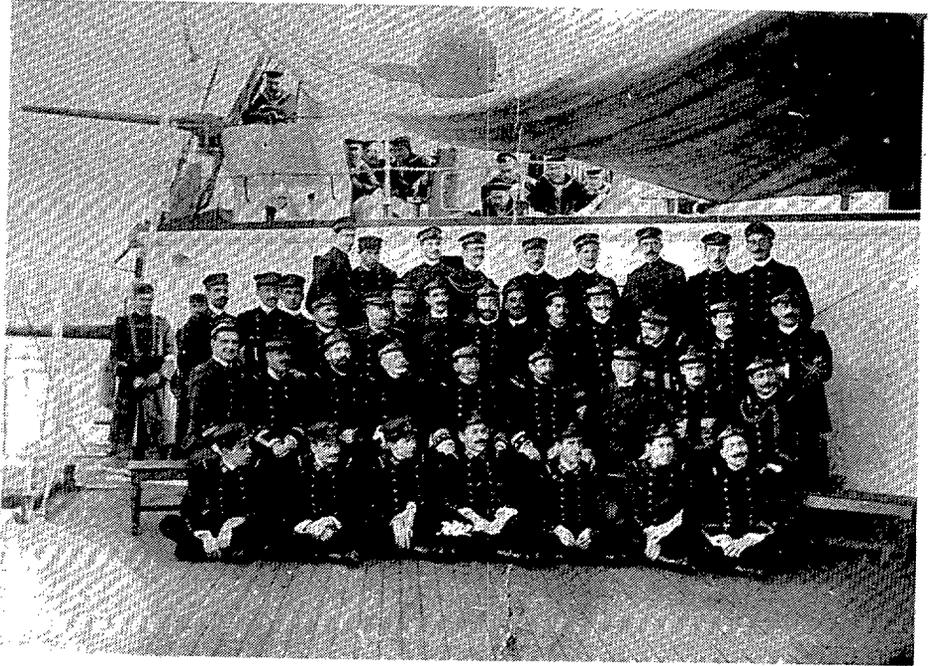
J. F. G.

21.490.—Plana mayor del crucero *Carlos V* en abril de 1909.



1. Alférez de navío don Manuel Tejera Romero.
2. Guardiamarina don Ramón de Vierna y Belando.
3. Segundo médico don Marcelino Pintó y Boixet.
4. Alférez de navío don Manuel Pita da Veiga y Morgado.
5. Alférez de navío don Francisco Bastarache y Díaz de Bulnes.

6. Alférez de navío don José María Aznar Bárcena.
7. Guardiamarina don Luis Vial y Diestro.
8. Guardiamarina don Angel Figueroa Fernández.
9. Alférez de navío don Carlos de la Piñera Tomé.
10. Guardiamarina don Alejandro Rodríguez de Maeztu.
11. Teniente de navío don Ramón Alvar González y Pérez de la Sala.
12. Guardiamarina don Rafael Espinosa de los Monteros y Bermejillo.
13. Marinero de primera don R. Montero.
14. Marinero de segunda don Manuel Llopis.
15. Marinero de segunda don Francisco Azpiazu Paül.
16. Teniente de navío don Manuel Ruiz de Atauri.
17. Primer médico don José Maisterra Ventura.
18. Alférez de navío don Vicente Boado y Suanzes.
19. Alférez de navío don Manuel Rodríguez Novas.
20. Teniente de navío don Camilo Molíns Carreras.
21. Teniente de navío don Carlos Boado y Suanzes.
22. Teniente de navío don José Contreras Rodríguez.
23. Músico Mayor (sin identificar).
24. Teniente de navío don Indalecio Núñez y Zuloaga.
25. Teniente de navío don Victoriano Sánchez-Barcáiztegui y Acquaroni.
26. Teniente de navío don Rafael de Vizcarro.
27. Capitán de fragata (segundo comandante) don Manuel Flórez.
28. Capitán de navío (comandante) don Dimas Regalado y Vossen.
29. Teniente de navío de primera (tercer comandante) don Manuel de la Puente.
30. Capellán don Juan Guinea y Olano.
31. Teniente de Infantería de Marina don Cándido Díaz Montero.



- 32. Alférez de navío don José Morgado Antón.
- 33. Guardiamarina don Luis Sánchez Barcáiztegui.
- 34. Guardiamarina don Benjamín López Lefebre.
- 35. Guardiamarina don Pedro Fontenla Maristani.
- 36. Guardiamarina don Dimas Regalado y López.
- 37. Guardiamarina don Juan Pastor y Tomasety.
- 38. Guardiamarina don Luis de Vierna y Belando.

- 39. Alférez de navío don José Ferrer Antón.

J. B. y G.-LI.

**21.491.—Filología.**



El capitán don Bernardo Vargas Machuca, *caballero castellano, natural de la villa de Simancas*, en su trabajo publicado en 1599, titulado *Milicia y Desceipción de las Indias*, al final nos da un breve vocabulario que titula *Declaración de los nombres pro-*

pios de este libro, del que sacamos las curiosas voces:

"*Nigüas* es un género de pulgas que se meten en la carne de los pies y se crían mayor que una lenteja, en el entretanto que no se saca da fastidio.

*Yopa* es una semilla que maxca el indio para hablar con el Diablo.

*Caymán* son los lagartos que se cuelgan en las iglesias."

Esta última voz debe estar dedicada a la iglesia parroquial del Viso del Marqués, donde sí existía un caymán donado por el marqués don Alvaro de Bazán.

En cuanto a la semilla para hablar con el diablo, debe ser el tabaco.

R. B.-M.

21.492.—Distinción.



El 11 de noviembre de 1204 era ungido en Roma, por el Papa Inocencio III, el rey de Aragón Pedro II *el Católico* (1174-1213), que había accedido al trono a la muerte de su padre Alfonso II *el Casto* (1196); hombre profundamente religioso, quiso que su coronación fuera el Papa quien la refrendara, declarando, también, al reino feudatario de la Santa Sede.

Verificada la ceremonia, ordenó Su Santidad, para mayor honra de Aragón, que, desde entonces, el estandarte de la Iglesia, el gonfalón, fuese devisado de los colores y señales de aquel Reino, que eran listas de oro y colorado; que estos mismos colores tuvieran el umbráculo (1) de los Pontífices y los cordones de que penden los sellos de plomo de las bulas expedidas por la cámara apostólica, y que los Reyes de Aragón fueran gonfaloneiros ó vexilliferarios, es decir, alféreces de la Santa Iglesia Romana.

(1) *Umbráculo*: Sombrilla.

J. F. G.

21.493.—Sementerera.



Al comentar la abundancia de clavo en las islas de la Especiería, Bartolomé Leonardo de Argensola escribe en su *Conquista de las islas Molucas* (1609):

*Si alguna vez quieren [los indígenas] disponer un claverero, le plantan donde nacen hierbas, para que con el humor y virtud de ellas, que luego se la roba, crezca de presto; y al paso que él medra, se secan ellas. Por esto mismo son los clavos infieles vecinos de las pipas y tinajas llenas. De aquellos clavos, que envejecen en el árbol, comen los palomos torcazos, de que abunda Xilolo. Vuelan luego, y en el aire purgan con el movimiento. De aquellos excrementos arrojados, que cayeron en la tierra, nacen plantas del clavo.*

A. L.

21.494.—Probidad.



En el texto de los documentos concernientes a nuestra empresa descubridora hay muchos testimonios de la limpia intención que los animaba. La capitulación firmada en 1519 por la Corona con el piloto Andrés Niño (el mismo que años antes había explorado gran parte de Panamá y Nicaragua) para un proyectado viaje de descubrimiento en el Pacífico, establece:

*Para que a las gentes que en aquellas partes hallaren no se les haga ningún mal ni daño, sino todo buen tratamiento, es obligado a guardar en todo las instrucciones y regimiento que Pedrarias llevó a Tierra Firme.*

Y líneas antes se concretaba:

*De todo el rescate o otra cosa que Dios diere en este viaje, del montón dél se ha de sacar la veintena parte para redención de cativos y otras obras pías.*

A. L.

[Noviembre

## 21.495.—Injusticia.



El Museo Naval, de antiguo, también tiene su miaja de chirigota. El Estado General de la Armada de 1870, nos suministra la simpática curiosidad:

*Este establecimiento, fundado en 1843, bajo la protección del Gobierno y del Ministro de Marina, inspector del mismo... La entrada pública es por papeleta, en los martes y viernes, teniéndola franca los Jefes de la Armada y Ejército, Senadores y Diputados.*

Los oficiales, suboficiales, marineros y soldados sin graduación no tendrán derecho a papeleta; ¡vaya papeleta!

R. B.-M.

## 21.496.—Canicidio.



Sólo los amantes de los perros podrán deducir la devoción que los subordinados de James Cook profesaban a su capitán. Escribe así don James, en el diario de su segundo viaje (1772-1775):

*He caído enfermo de cólicos biliares, tan fuertes que me han obligado a guardar cama... Pasaron muchos días antes de que desaparecieran los síntomas más graves de mi enfermedad... Cuando empezaba a restablecerme, un perro favorito, que era propiedad del señor Fóster, fue ofrecido en sacrificio a mi frágil estómago. No contábamos a bordo con otra clase de carne fresca, y yo podía comer el hervido que me hacían de esta carne, mientras que no podía tolerar el sabor de nada más: de este modo saqué alimento y fuerzas de una comida que habría asqueado a la mayor parte de los europeos.*

Y que lo diga.

A. L.

---

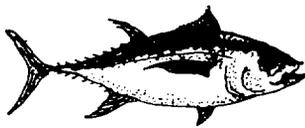


---

**SOLUCION AL MARINOGRAMA  
NUMERO 203**

Mis gallardetes blancos enarbola. oh marinero, ante la aurora llena y rueda por el mar tu caracola, sueño del marinero.

RAFAEL ALBERTI



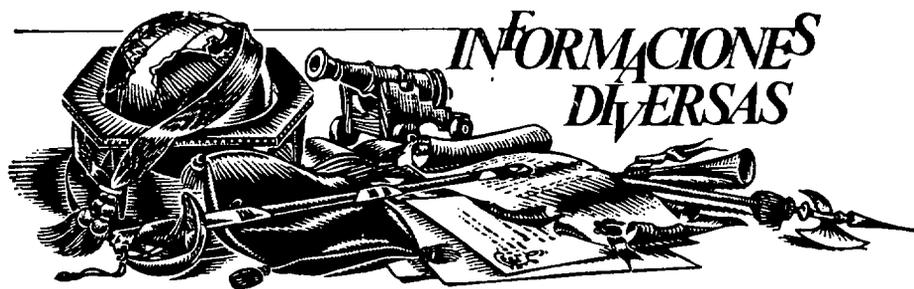
# MARINOGRAMA NUMERO 204

											Por DOBLAN														
1	I	2	K	■	3	P	4	O	5	A	■	6	K	7	H	8:	D	■	9	I	10	A	11	Q	
■	12	J	13	H	■	14	B	15	N	■	16	O	17	N	18	F	19	R	20	K	21	M	■		
22	C	23	E	■	24	A	25	G	26	I	27	J	28	J	■	29	O	30	Q	■	31	F	32	M	
33	O	34	N	35	F	36	C	37	R	38	M	39	N	■	40	N	41	J	■	42	I	43	A	■	
44	N	45	O	46	N	47	G	48	D	49	L	50	Q	■	51	L	52	J	53	E	■	54	R	55	B
56	P	57	L	■	58	M	59	P	60	B	■	61	D	62	I	63	Q	64	I	65	O	66	A	67	E
68	I	■	69	J	70	K	■	71	A	72	E	73	A	74	K	■	75	H	■	76	Q	77	H		
■	78	R	79	M	80	E	81	H	82	K	83	B	84	D	■	85	F	86	O	87	N	■	88	J	
89	Q	90	G	■	91	Q	92	L	■	93	K	94	G	95	H	96	I	■	97	L	98	C	99	C	
100	P	101	N	102	G	103	B	■	104	J	105	I	■	106	J	107	A	108	M	109	B	110	N	111	B
■	112	L	113	R	114	L	115	D	■	116	I	117	F	118	H	119	A	120	P	121	L	■	■		

## DEFINICIONES

## Palabras

A.—Mar. Ancla de la esperanza .....	24 73 107 66 10 43 119 5 71
B.—Barco destinado a recibir el fango, arena, piedra, etc., que extrae la draga .....	55 111 60 109 14 83 103
C.—Mecánico francés (1805-1866). Ha dado nombre al barómetro aneroide, que patentó hacia 1847 .....	99 36 22 98
D.—Haga rodar o deslizar una cosa en el sentido de su longitud y hacia la parte exterior de la nave .....	115 84 8 48 61
E.—Mar. Cualquiera de los cabos o cajetas que sirven para dar vueltas al cable y alvirador cuando se zarpa el ancla .....	72 67 80 23 53
F.—(M. Desus.) Patache. Embarcación que se destinaba en las escuadras para llevar avisos y guardar las entradas de los puertos .....	31 117 85 18 35
G.—Lugar en donde abundan los arroyos o por donde corre mucha agua .....	90 25 47 94 102
H.—Mar. Marea que baja .....	75 81 13 7 118 95 77
I.—Mar. Llévase una embarcación u otra cosa sobre el agua, tirando de ella con un cable, cadena, etc. ....	26 105 9 96 1 116 64 68 42 62
J.—Situación del que, en previsión de un ataque, sólo trata de defenderse .....	69 12 106 52 41 104 27 88 28
K.—Mar. Corresponder un objeto a un rumbo determinado, respecto a otro lugar .....	6 70 93 20 82 2 74
L.—Valiente, esforzado, atrevido .....	51 114 92 49 97 57 112 121
M.—Conjunto de bajios que no velan .....	38 79 58 32 21 108
N.—Salmonete .....	46 110 87 17 34
N.—Título dado al emperador del Japón (soberano del cielo, que corresponde al Mino Tien Huang) .....	44 40 101 15 39
O.—Apuntalad con escoras .....	45 65 16 4 33 86 29
P.—Aplicase a algunas aves que, estando apareadas para criar, se quedan sin compañera .....	3 100 56 120 59
Q.—Oficial de Marina francés nacido en 1775 y que llegó a ministro de Marina .....	76 91 63 30 11 50 89
R.—(Plural. Zool.) Gén. de moluscos de una familia muy afín a la de los pectínidos. Tienen un procedimiento locomotor análogo al de las conchas de peregrino. Llámense volandeiras en Galicia .....	78 113 19 54 37



## INFORMACIONES DIVERSAS

# CLAUSURA DEL CURSO 1983/84 EN LA ESCUELA DE GUERRA NAVAL



L pasado día 4 de octubre tuvo lugar en la Escuela de Guerra Naval el acto de clausura del curso 1983/84, presidido por Su Majestad el Rey Don Juan Carlos, a quien acompañaban en la presidencia el ministro de Defensa, el jefe del Estado Mayor de la Defensa, el jefe del Estado Mayor del Ejército, el jefe del Estado Mayor de la Armada y el almirante jefe de la Jurisdicción Central de Marina.

Asimismo, entre los invitados al acto se encontraban, en lugar preferente, los embajadores acreditados en Madrid de Alemania Federal, Brasil, Corea del Sur, Estados Unidos, Sudáfrica y Uruguay, naciones a las que pertenecen los alumnos extranjeros del curso que se clausuraba, así como también los ex ministros señor López Bravo y almirante Pery Junquera, los ex AJEMAS almirantes Barbudo Duarte y Suanzes, ex directores de la Escuela almirantes Martel Viniegra y Moreno de Alborán, jefes de Cuerpo de la Armada, almirantes, generales y jefes de los tres Ejércitos diplomados en Guerra Naval destinados en esta capital y personalidades civiles pertenecientes a organismos que colaboran con la Escuela.

El solemne acto se inició por el director de la Escuela, vicealmirante Albert Ferrero, quien pronunció la última lección del curso.

Fueron sus primeras palabras para agradecer al Rey su presencia, agradecimiento que hizo extensivo a todos los asistentes, y *de un modo especial a las sufridas esposas de esta promoción, que con su encantadora presencia contribuyen a realzar este acto.*

Seguidamente se refirió al enunciado de los conceptos que están relacionados con las materias que se impartieron en el desarrollo del curso, e hizo hincapié en la influencia que las nuevas tecnologías han de tener en esa



dialéctica de voluntades, a la que se llama guerra naval, y a la forma en que se ha de contemplar el futuro de los enfrentamientos en la mar. En este orden de ideas hizo alusión a la notable potenciación artificial de la capacidad de los sentidos o «dificultad de ocultación», al incremento desmesurado de la velocidad en todos los campos, al incremento constante de la precisión de las armas y, finalmente, a la creciente potencia destructora en volúmenes cada vez más pequeños, es decir, *que todas las fuerzas navales viven amenazadas por la «dificultad de ocultación», la «vertiginosidad de los acontecimientos», la «certeza del impacto» y la «letalidad desproporcionada».*

De todo ello se deducen unas importantes consecuencias de orden político y estratégico, por lo que *resultará fundamental el disponer de cuantos medios faciliten la labor de adquisición propia de información y contribuyan asimismo a «desinformar» al adversario. Tales medios, intrínsecamente costosos, no están en su totalidad al alcance de las potencias de segundo orden, por lo que resulta necesario llegar a acuerdos defensivos o de cooperación tecnológica con países amigos o aliados.*

En cuanto a las consecuencias de orden logístico y operativo, se podrían resumir en el viejo principio artillero enunciado por sir Percy Scott: *Dar primero, dar duro y seguir dando*, ya que *ello significa contar con una ventaja en Inteligencia para poder golpear antes de ser golpeado; el «dar duro» implica a poder concentrar el fuego sobre el enemigo desde todos los azimutes y a partir de toda clase de unidades, a través de una eficaz coordi-*

*nación altamente automatizada, y el «seguir dando» supondrá una elevada capacidad de autodefensa y una organización logística que permita alimentar sin interrupción el esfuerzo del combate. Finalmente, las consecuencias en el orden orgánico y doctrinal imponen un retorno al viejo concepto del oficial táctico, pensador e imaginativo, familiarizado con la técnica, pero no absorbido por ella. Todo ello es consecuencia de que los efectos del desarrollo tecnológico parecen conducirnos a un tipo de enfrentamiento cuya filosofía podría ser: buscar, esperar, atacar en el momento propicio y ocultarse. Se vislumbra, pues, la generalización de la táctica de guerrillas y el incremento de protagonismo del submarino y de la aeronave embarcada. Conviene recordar que sólo la aviación naval embarcada es la que proporciona a una Marina su carácter oceánico.*



Las conclusiones generales que se pueden extraer de todo esto quedan perfiladas de la siguiente manera:

— Las capacidades de las Flotas aumentarán considerablemente con la adopción de nuevas tecnologías. Sin embargo, estos cambios son únicamente evolutivos y, por tanto, no revolucionarán la guerra naval. Por ello, las fuerzas navales desarrollarán los mismos cometidos, pero en forma distinta. y, por tanto, las cuatro misiones clásicas de toda Marina de guerra seguirán siendo de actualidad:



- *Adquisición del dominio del mar.* (Protección de las comunicaciones marítimas.)
- *Proyección del poder naval sobre tierra.*
- *Disuasión* (concepto de Flota en potencia).
- *Presencia naval como factor de política exterior.*

Estas cuatro misiones se verán incrementadas en la protección de los territorios marítimos como consecuencia del aprovechamiento de los recursos de los fondos marinos que las nuevas tecnologías van a permitir. Por ello, cabe afirmar que se vislumbran en el futuro formaciones navales dispersas, *asimétricas en el espacio y en el tiempo*, con adecuada defensa en profundidad y al propio tiempo gran capacidad de concentración de fuego, pero sin olvidar que, por muy complejas y eficaces que resulten las nuevas tecnologías, *es el hombre, en última instancia, el que ha de conocerlas*. Por último, el vicealmirante Albert recordó que el concepto de Poder Naval

viene definido por el producto de tres factores: *la Fuerza Naval, las Bases y la Voluntad de Vencer*. Como tal producto, el resultado es nulo cuando desaparece un factor, y es precisamente en este último donde interviene el hombre, que deberá ser el objeto de los desvelos del Mando. Sus últimas palabras fueron dedicadas a los compañeros de otras Armadas que habían honrado a la Escuela con su presencia y la habían enriquecido con sus conocimientos y sus ideas.

Terminada esta última y magistral lección, Su Majestad entregó los diplomas a los componentes de la Promoción XXXVI, imponiendo a cada uno de sus miembros el distintivo de diplomado en Guerra Naval. Asimismo, Don Juan Carlos impuso la Cruz del Mérito Naval al alumno más destacado del curso, capitán de corbeta Zaragoza Soto, y a los siete alumnos extranjeros participantes en este curso. Finalizado el acto, se sirvió una copa de vino español en la Cámara de la Escuela.

Y.



## EL DIA DEL MAR



UNA vez más ha tenido lugar la celebración anual del Día del Mar, que este año tuvo como sedes las ciudades de Jerez y Algeciras, establecido para reforzar en toda España la conciencia nacional de la importancia que tiene para nuestra Patria el mar, al que estamos vinculados con una dependencia decisiva en diversos e importantísimos aspectos de nuestra vida, como son el comercio nacional e internacional, la pesca y otros recursos de imprescindible necesidad, así como el marco geopolítico de nuestra defensa nacional.

En este orden de ideas, para lograr una concienciación nacional profunda, uno de los factores iniciales de conocimiento reside el estar físicamente en él, y como en otros años, y para ayudar a lograrlo, la Armada, en su amplia parcela de participación en estos actos, colaboró en muchas salidas a la mar, llevando a bordo de las distintas unidades, a lo largo de las jornadas de celebración, a varios contingentes de muchachos que recibieron así su bautismo del mar, llenos de ilusión y alegría por esta efemérides, que para muchos de los niños constituía su primera e imborrable salida a la mar. Las unidades participantes para estas memorables jornadas juveniles fueron los destructores *Méndez Núñez* y *Churruca*, fragata *Extremadura* y las corbetas *Diana* y *Cazadora*, además de otras unidades del Mando Anfibio.

Otro aspecto muy importante que tuvo cabida en el desarrollo de estos actos en las dos ciudades andaluzas lo constituyó un ciclo de conferencias en las que se abordaron los diversos temas en los que nuestro mar es destacado protagonista, como fueron, por razón de la zona, el análisis de la promoción industrial de la bahía de Cádiz, englobadas todas ellas en el epígrafe general de Jornadas de Estudios Marítimos, y en las que también se estudió la problemática general del Tráfico Marítimo, de la Pesca y de la Defensa Nacional, conferencia esta última pronunciada por el contralmirante Salgado.

Todo este conjunto de actividades tuvo un complemento de demostraciones aeronavales, culturales y deportivas, con diversas manifestaciones en estos campos.

La clausura de estas importantes jornadas fue presidida, sucesivamente, en Jerez y Algeciras, por el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante Salas Cardenal, a quien acompañaban las autoridades locales de dichas ciudades.

Y.

## PRESENTACION DEL *DIARIO* *DEL DESCUBRIMIENTO*



Se ha celebrado en el Museo Naval la presentación del Libro de la Primera Navegación de Cristóbal Colón —conocido también como *Diario del Descubrimiento*—, en el que se consignan día a día las peripecias del viaje que culminó el 12 de octubre de 1492 con el descubrimiento del Nuevo Mundo. El manuscrito de Colón se ha perdido para siempre, pero en la Biblioteca Nacional de Madrid se conserva, sin embargo, una copia de fray Bartolomé de las Casas, que es considerada por todos los expertos y estudiosos como absolutamente fiel al original. Esta obra es el primer número de la colección *Tabula Americae*, que irá publicando sucesivamente todos los testimonios que se conservan del proceso descubridor, desde la génesis del plan colombino hasta la primera vuelta al mundo, en que se hace realidad el ideal de Colón.

En este solemne acto hicieron uso de la palabra don Francisco Morales Padrón, catedrático de Historia de los Descubrimientos de la Universidad de Sevilla, quien se refirió a las sugerencias que le producía la lectura de este Libro de la Primera Navegación, y el capitán de navío don Ricardo Cerezo Martínez, subdirector del Museo Naval, quien disertó acerca de la Historia de España ante el Descubrimiento, conferencia magistral que reproducimos íntegramente a continuación:

### *LA HISTORIA DE ESPAÑA ANTE EL DESCUBRIMIENTO DE AMERICA*

*Hoy conmemoramos el cuadvigintésimo nonagésimo segundo aniversario del descubrimiento geográfico de América: uno de los hechos más grandes e importantes de la historia del género humano. Suceso movido por una hipótesis sustentada vehementemente por Cristóbal Colón, a la que nadie puede negarle carácter científico, toda vez que tuvo constatación empírica; tan significativa para el conocimiento geográfico de la Tierra como pueden serlo para la física las leyes de la caída libre de los cuerpos enunciadas por Galileo. A falta del cuadro que habitualmente destaca en esta misma sala la efemérides del Descubrimiento —cedido temporalmente para su exposición en el Japón—, valga la presencia de esta esfera terrestre del siglo XVII, que testimonia —hoy sin lugar a dudas— la hipótesis colombina.*

*Pero la perspectiva histórica que nos ofrece el medio milenio transcurrido desde 1492 hasta nuestros días debe impulsarnos a trascender la conmemoración más allá del mero hecho del Descubrimiento para contemplar todo lo que desde entonces ha acaecido en el amplio marco de las actividades e inclinaciones humanas en todo el espectro de posibilidades políticas, económicas, científicas, técnicas, estratégicas, tácticas y un inconmensurable etcétera que saturaría el cuadro de la participación del hombre en la vida de este planeta. Sin embargo, la conmemoración quedaría incompleta si olvidáramos los antecedentes históricos que hicieron posible el Descubrimiento, el ancestral elenco de actividades humanas que permitieron dotar de medios y técnicas adecuadas a los nautas españoles de la época para que supieran y pudieran estar a la altura de las circunstancias. Parcelas de historia aquellas y estas actividades que, protagonizadas en y desde el mar, son aún desconocidas pese a la generosa abundancia de referencias existente en nuestros archivos.*

*No se trata sólo de conocimiento histórico, porque la historia es útil si se la considera como algo más que mera cultura. Digo mera cultura sin pretensión de adjudicar menoscabo alguno a la cultura, porque la historia es producto del progreso, ya que el nivel cultural de los pueblos y sus resultantes técnicas, tanto como el desarrollo económico y los potenciales humanos, son los que proporcionan las posibilidades prácticas de la realización de los actos dignos de figurar en el índice de los hechos históricos. No se dan de súbito los eventos trascendentales, ni por efectos del azar, aunque el azar influya en el curso de los hechos, sino como consecuencia de la situación socio-cultural propia de cada época. De una situación en cuya definición influye toda una sociedad, aunque destaque el sentido impulsor de un hombre o un grupo de élite, porque lo que éstos se proponen y logran está condicionado por el ambiente cultural y social en que se desenvuelven. Y poco o nada de lo que parece ser casual de ordinario sería posible al margen de la cultura, en la que figuran como punta de lanza los conocimientos científicos y la aplicación práctica de éstos, es decir, de la tecnología.*

*Tampoco hay historia integral cuando se escribe inspirada en la primacía de categorías deterministas —cual pueden ser la economía, el impulso de la técnica, la presión demográfica o la voluntad de dominio de un hombre o una nación, por ejemplo—. Ni puede explicarse la historia destacando ingenuamente una concaenación de episodios venturosos de personajes señeros, toda vez que no existe una historia meramente secuencial que haga inteligible el pasado, ni siquiera en el nivel primario de la biografía o del relato episódico, porque los hechos surgen dentro del contexto social en el que se proyectan y desarrollan. Y el episodio que hoy conmemoramos no queda eximido de esta llamémosle fatalidad. Las contribuciones personales a los hechos históricos han de ser ponderadas, pues a la luz del entresijo socio-cultural de cada época, de la estructura que anónimamente —pero no sin evidencia—*

sustenta y proyecta hacia el futuro el quehacer de todo un grupo social, un pueblo o una civilización, lo cual —dentro del orden de ideas de Ortega— no debe entenderse como cometido de las muchedumbres.

*Este punto de vista que conjuga la historia como resultante de un modelo diacrónico que defina, en la medida que lo permita el análisis histórico —eurística, crítica, hermenéutica—, la situación social —y específica de un hecho— en la época que es motivo de estudio, demanda reconsiderar ahora, en nuestra época, los hechos del y en torno al Descubrimiento y la historia de España y América como parte inseparable de la historia universal, no con carácter definitivo, sino fundida en el horno alto cultural de nuestro presente de incertidumbre, adoptada como principio científico de la era subatómica e interestaral; igual que hace dos siglos, se fundió en el crisol de una ilustración que creyó saberlo todo; lo mismo que se refundió en el siglo XIX, moldeada en cánones dogmáticos y deterministas, que aún persisten residuales en la cultura actual; y del mismo modo que lo harán otras generaciones posteriores, conforme a su prisma cultural, para entender lo que hoy hacen las generaciones actuales, como consecuencia de lo que hicieron otras anteriores. Y es que la historiografía de cada generación ha de ser una especie de examen de conciencia que como inquietud motivadora nunca es definitiva. Por eso las raíces históricas de finales del siglo XV, uno de cuyos acaeceres nos reúne hoy aquí, hay que buscarlas en períodos anteriores.*

*Sin profundizar demasiado, porque no es esta ocasión de extendernos en detalles, me permitiré citar solamente tres hitos muy a tener en cuenta a la hora de esquematizar el modelo que definiría el antecedente histórico que hizo posible el hecho náutico del Descubrimiento.*

*Uno de estos hitos es la situación cultural planteada tras la reconquista de Toledo —25 de mayo de 1085—; cuando quedan abiertas en Castilla, para Europa, las puertas de la cultura greco-árabe, dando principio a una labor de traslación de conocimientos similar a la llevada a cabo en Bagdad en los siglos IX y X, pero a la inversa: si en estas centurias los estudiosos árabes traducían el bagaje cultural del mundo occidental, en beneficio del mundo musulmán, ahora, pérdidas para Europa sus raíces sapienciales en la alta edad media, se le traslada desde España —también desde Sicilia— esa cultura, semitizada durante dos siglos. Gracias a la retraducción de las obras de Euclides —hacia 1116—, sus teorías se incluirán en el programa de enseñanza científica del medievo —el cuadrivium—, base de las doctrinas cosmográficas y astronómicas que más tarde se impartirán en Salamanca y otras universidades españolas en lo sucesivo.*

*Otro hito es la reconquista de Sevilla —en 1248— y la conversión de esta ciudad en foco cultural y comercial de enlace entre los países marítimos del Mediterráneo y del Atlántico, receptor de los conocimientos técnicos, del auge marítimo europeo iniciado en el siglo XIII, que hacen de Castilla otra nación marítima estratégicamente bifronte —Atlántico y Mediterráneo—, pre-*

dispuesta para asumir su papel crucial en la historia, desde el frontón costero andaluz y las islas Canarias, avanzadas hacia el Océano. Y es ahora cuando la cultura adquirida en los dos siglos anteriores en matemáticas, astronomía y medicina, ordenada e impulsada por Alfonso X —por elementales que hoy nos parezcan—, son cimiento de saberes específicos que coadyuvan a las empresas de proyección marítima, cultural y social de España en el Nuevo Mundo. Valga como ejemplo la labor docente y científica del salmantino Abraham Zacuto, profesor de astronomía en Zaragoza, autor del Almanaque perpetuo, que servirá de base para los cálculos astronómicos y náuticos de nuestros navegantes y descubridores del siglo XVI.

Por último, se ha de entender que las raíces de la situación española que da pie al Descubrimiento no se nutren sólo de la predisposición y de la preparación técnica de Castilla, sino también del soporte económico de los reinos de la Corona de Aragón, cuando por vía de Fernando V se le asocian para constituir entidad nacional única; así lo confirman los múltiples empréstitos concedidos a la Corona por el reino de Valencia para la financiación de las empresas exploradoras en el Nuevo Mundo. En el orden técnico, la aportación cartográfica de los maestros mallorquines, catalanes y valencianos, que figuran a la cabeza de Europa en el trazado de mapas y cartas náuticas, será fundamental para los navegantes españoles y portugueses. En la ciencia náutica del siglo XIV destaca en solitario la figura gigante de Raimundo Lulio, cuyos sucesores del siglo XV, el catalán Jaime Ferrer y el mallorquín Pedro Juan Lobet —coetáneos de Zacuto—, son los maestros más genuinos en las artes y técnicas de la cosmografía y de la navegación.

Todo este bagaje de conocimientos, asimilados en el curso de trescientos años, hizo posible la navegación oceánica practicada por los marinos españoles, y sin ésta, el insólito descubrimiento del Nuevo Mundo no se habría realizado en 1492. Insólito, pero no casual, porque no es un azar que las carabelas de Colón partiesen de un puerto hispánico. Colón encontró en Castilla la estructura social, las instituciones y los conocimientos adecuados a la realidad del mundo físico para aceptar su idea de navegar rumbo a poniente, en una tierra redonda, en la que indefectiblemente se debería llegar al mismo lugar al que se arribaría navegando hacia levante.

El que en años sucesivos las naciones marítimas europeas tomaran como ejemplo los métodos de navegación españoles, su cartografía, las disposiciones para el fomento del transporte marítimo y todo un cúmulo de experiencias primigenias, muchas de ellas de aplicación mundial, muestran que la decisión de Colón y el resultado por él logrado se cumplieron porque hallaron un campo abonado que los fructificara.

La idea original y el motor de la empresa es Cristóbal Colón, almirante de España, naturalizado de iure español desde el momento en que avista la primera tierra descubierta. De haber aceptado el rey portugués la propuesta de Colón —anterior a la venida de éste a España—, el honor de tan trascen-

dental evento habría que adjudicarlo a Portugal, cuyas capacidades marítimas y técnicas eran también adecuadas para organizar la expedición colombina.

*Sin embargo, la gloria del descubrimiento queda desvanecida fuera de las fronteras españolas, e incluso se acumulan esfuerzos para arrebatarla a España aduciendo la cuna extranjera de Colón, pasando por alto que, a finales de la Edad Media —y hasta bien entrada la Edad Moderna—, la vinculación voluntaria de las personas a reyes y estados se regía por cánones bien distintos a los emanados de la idea de nación de origen, entonces inexistente. También se aduce que no fue Colón el primero en descubrir América. Pero quienes anteriormente llegaron desde Occidente a las nuevas tierras —al parecer, muchos, según dicen relatos, leyendas y fantasías— no dieron constancia de su existencia, que es tanto como omitir a la historia la trascendencia de un tal acontecimiento.*

*En el fenómeno de usurpación histórica de la figura de Colón cabe no poca responsabilidad a la moderna historiografía española, inhábil para enderezar los efectos de las tendencias de historiadores y literatos más propensos a dejarse llevar por la imaginación que por el método histórico que analiza, critica, interpreta las fuentes antes de elaborar la síntesis histórica que reconstruye el pasado.*

*No voy a detenerme en pormenorizar el manifiesto lapsus historiográfico hispano, notorio ya en los orígenes de España como nación unificada, causa importante de la falta de memoria histórica que adolece el pueblo español. Pero sí destacar aquí que esa falta de memoria, particularizada a la conmemoración que hoy nos ocupa, favorece no poco la fuga de ese y otros retazos de nuestra historia —al cabo de medio milenio— y quizá con ellos se pierde el derecho a heredar el honor del reconocimiento histórico.*

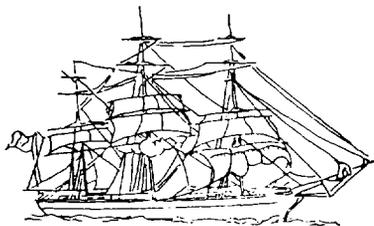
*Nos acercamos a una época —la que principia el 12 de octubre de 1992— que va a ser fértil en conmemoraciones de hechos de trascendencia en la historia mundial emprendidos y realizados por los españoles del siglo xvi.*

*No me refiero sólo a las hazañas del descubrimiento y conquista del continente americano y a las aportaciones científico-técnicas, como son las relaciones con la cartografía y la navegación. Aludo también a cuantas se refieren al descubrimiento natural y moral, desconocido o tergiversado por omisión de las referencias múltiples, documentales y testimoniales que lo describen y que se acumulan en archivos y bibliotecas desde el mismo 12 de octubre de 1492 y en todos los años siguientes, sobre todo en los cincuenta primeros —los más denostados de la colonización española—, cuando pocos en Europa consideraban a América como un continente de este planeta; cuando a lo más que llegaban los extranjeros que tomaban contacto con esas tierras era a decir que todo era diferente en la flora, en la fauna y en la etnografía, sin encontrar ideas para describirlo; cuando en Europa se pensaba aún en una América mitificada por los conocimientos geográficos apren-*

*didos de Plinio, Estrabón y Ptolomeo. En una palabra: cuando Europa aún no había asimilado el concepto general de América.*

*Pero desafortunadamente para España y para la objetividad histórica —bien que es siempre dudosa—, Europa, la Europa popular, que no la docta, aprendió a conocer América en obras como la Nueva relación de la destrucción de las Indias, de Las Casas; La Historia del Nuevo Mundo, de Benzoni; La Apología, de Guillermo de Orange, los malhadados grabados de Bry y cuantos panfletos tendenciosos se publicaron para desacreditar a España, convertida en primera potencia europea. Y este defecto original en el conocimiento exterior de nuestra historia se arrastra hasta el presente, como puede verse en la forma de presentar esa historia en sistemas de enseñanza extranjeros en los niveles básico y de bachillerato, ante alumnos de edad altamente receptiva en conocimientos, que conservarán durante toda una vida, la mayoría de ellos, que no tendrán acceso a los estudios superiores.*

*Hoy se presenta aquí la edición facsímil de Diario de Colón —el de su primer viaje—, según versión de fray Bartolomé de las Casas, documento importante de la gesta del Descubrimiento, tanto que debería figurar, siquiera como recordatorio, en los anaqueles visibles de todos los centros de enseñanza españoles, incluso los de enseñanza primaria, como recordatorio sillar de la inigualable gesta colombina. Pero en las conmemoraciones que se vaticinan de cara al futuro en la centuria que principia en 1992 —y algunas que aparecen más inmediatas—, los esfuerzos que se prodiguen deberían aspirar a la aportación de interpretaciones históricas de España y América, actualizadas, depuradas por la serenidad reflexiva que imprime a nuestras ideas el medio milenio transcurrido desde el descubrimiento de ese continente hasta nuestros días.*



# XXV ANIVERSARIO DE LA ENTREGA DE DESPACHOS DE LA BRIGADA DE S. M. EL REY



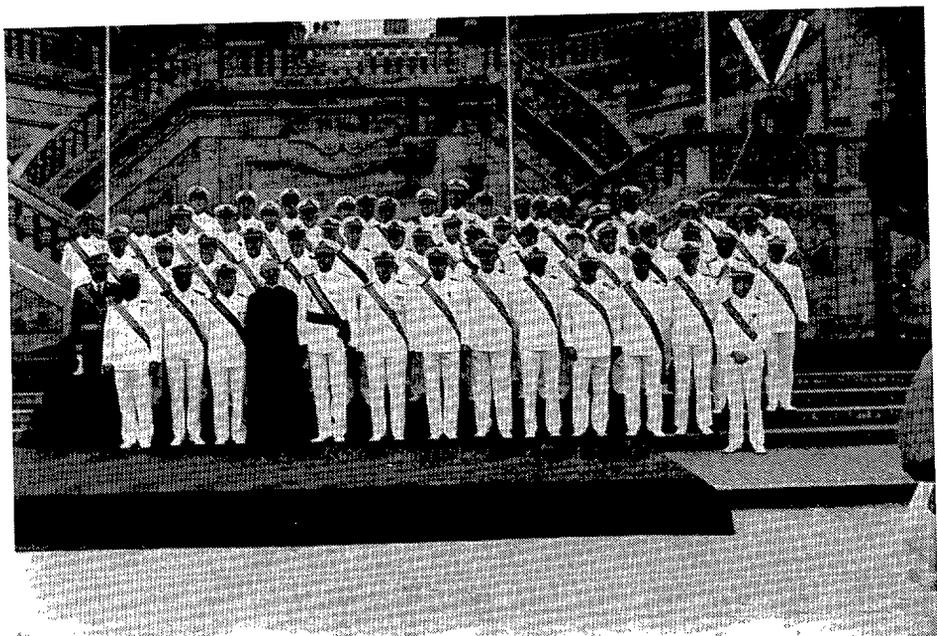
El pasado 23 de septiembre tuvo lugar en la Escuela Naval Militar la celebración de las Bodas de Plata de entrega de despachos a los oficiales que componían las Promociones 359 del Cuerpo General, 90 de Infantería de Marina, 10 y 11 de Máquinas y 35 de Intendencia y Sanidad, brigada que tiene el honor de contar entre sus integrantes a S. M. el Rey, Don Juan Carlos.

A dicho acto asistieron, presidido por S. M., cerca de ochenta jefes acompañados de sus esposas. Es de resaltar y agradecer la presencia del capitán de navío Kolak Charoenrook, de la Real Marina Tailandesa, que estudió los cinco años de carrera con la Promoción, así como del capitán de navío Ayesta Granda, comandante de brigada en los dos últimos años, y del padre Cuesta, capellán de los alumnos durante los cinco años de la Escuela. Asimismo asistieron invitados al acto los representantes de la Academia de Zaragoza y del Aire, de las promociones correspondientes, que celebran también en este año las Bodas de Plata. La concentración de la brigada se realizó el viernes día 22, celebrándose con una cena íntima en el Club Náutico de Agüete, cena presidida por S. M. el Rey, y que se prolongó hasta altas horas de la madrugada, donde la camaradería, el humor y la alegría de volver a estar reunidos toda la Brigada fueron la nota dominante de la noche. Todas las esposas fueron agasajadas con un alfiler conmemorativo del acto y los caballeros con un pasador de corbata.

El sábado 23 se celebraron los actos oficiales conmemorativos, con el batallón de alumnos ya formado; los componentes de la brigada lo hicieron en el lado de la epístola del altar, instalada, como es costumbre, en la Escalera Monumental de la Escuela.

A las 10,55, el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante Salas, acompañado por el capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico, almirante Contreras, llegaron a las inmediaciones del *Azor*, donde se alojaba S. M. el Rey.

A las 11,00 horas, S. M. el Rey bajó a tierra y le fueron rendidos los honores de ordenanza por el batallón de alumnos, mientras se disparaban



las salvas de ordenanza y los buques surtos en el puerto contestaban el saludo a la voz.

Después de pasar revista al batallón, S. M. el Rey pasó a ocupar su puesto de privilegio al lado del Evangelio, dando comienzo a la Santa Misa, oficiada por el padre Cuesta, que en su homilía dijo:

*¡Qué bien se está aquí! En esta Escuela Naval de Marín, tan entrañablemente querida y por lo mismo tantas veces recordada y añorada.*

*Hoy nos encontramos especialmente a gusto, felices y contentos de poder celebrar el 25 Aniversario, las Bodas de Plata, de vuestra entrega de despachos como oficiales de la Armada. Bien merecía la pena celebrar esta efemérides, que marcó un hito singular en vuestras vidas.*

*Como un solo hombre habéis respondido a la cita y el reencuentro de los compañeros de la brigada es una gozosa realidad. Habéis llegado de los más distintos lugares y destinos. Aquí estáis, junto al altar de Dios, junto a la bandera de nuestra Patria España, junto a Su Majestad, junto a los mandos supremos de la Armada, junto a vuestras esposas y familiares, junto a las viudas de vuestros queridos compañeros difuntos.*

*En este ambiente, en este marco incomparable, me siento como el portavoz, como el eco de vuestros sentimientos, especialmente vinculado a vuestra brigada. Vuestro capellán durante los cinco años de permanencia en la Escuela; años decisivos en vuestra formación.*

1.º Hoy es un día especialmente propicio para el recuerdo. *¡Cuántos son los que se agolpan en vuestra memoria! Personas, acontecimientos, anécdotas, vida de la Escuela; «Recordar es volver a vivir»: Dejad volar la imaginación.*

2.º Un día especial para la fraternidad. *«Qué dulzura, qué delicia el vivir los hermanos unidos.» «Allí manda el Señor su bendición.» Hace trece años en Madrid. Hace cinco en esta Escuela Naval. Hoy otra vez. Todo es poco para fomentar la unidad, el compañerismo, la fraternidad. «El hermano que es ayudado por el hermano, como una ciudad amurallada.» Hechos una sola cosa con Cristo podemos ser lo que San Agustín afirma de la Eucaristía: «Signos de unidad, vínculo de amor.»*

*Unidos junto a nuestro Padre Dios. Cristo, nuestro hermano. Unidos fraternalmente junto a Su Majestad el Rey, que nos aglutina especialmente. Con él convivimos el curso 58-59. Tenéis el alto honor de ser la brigada de Su Majestad. Nos felicitamos de haber tenido la oportunidad de convivir durante un curso en la Escuela Naval, en un ambiente de sincera, de auténtica fraternidad y amistad, con toda naturalidad, con toda espontaneidad y sencillez, como un caballero guardiamarina más. Fomentemos siempre ese tesoro de la fraternidad.*

3.º Un día para la familia. *No podían faltar vuestras mujeres, abnegadas compañeras, tan vinculadas a vuestra profesión, a vuestra vocación marinera. Su cariño y abnegación apuntalan la felicidad de vuestros hogares. Eran las novias de entonces, son vuestras esposas de hoy, las «eternas novias de siempre». Sed siempre testimonios vivos de familias cristianas.*

4.º Un día para la renovación de los compromisos. *Para la reflexión. Un día para volver a empezar. Un día para renovar la fidelidad, para renovar el Sí. El sí al servicio ilusionado, el sí al matrimonio y la familia, el sí de cada día.*

*Compromiso para vivir siempre las virtudes castrenses, los valores morales, «que enraizados en nuestra secular tradición —según las Reales Ordenanzas—, responden a una profunda exigencia, de la que los miembros de las Fuerzas Armadas harán norma de vida y darán primacía».*

*Un día para renovar la esperanza, en medio de tanto desánimo, de tanta desilusión, de tanto estar de vuelta: «Señor, a quién iremos, si tú tienes palabras de vida eterna.»*

5.º Un día para la oración. *Para la oración por antonomasia: la Santa Misa.*

*Para dar gloria a Dios. Contacto especial por la naturaleza y con Dios a través de la mar. A través de las maravillas y de los peligros que entraña:*

*«El que no sepa rezar  
que vaya por esos mares.  
Verá qué pronto lo aprende  
sin enseñárselo nadie.*

Para dar gracias a Dios. «*Es de bien nacidos el ser agradecidos.*» Para esto reunidos junto al altar de Dios. Para pedir. ¡Por tantas intenciones! «*Pedid y se os dará.*»

Pedir por el Rey, por la Corona. Personificación de la Patria y sus valores. Para él nuestro afecto, nuestro apoyo, nuestra lealtad, nuestra oración.

«*Estas pruebas de afecto —nos decía el año 71—, en momentos trascendentales, las estimo y aprecio en su justo valor y me animan para afrontar, con el apoyo de todos, la gran responsabilidad que he contraído.*»

Pedir por fallecidos de la brigada: Ramón Pardo, Pepón Jaques, Gerardo Cubilot, Luis Bordonado, Luis Cebreiro. Hoy especialmente presentes. Unidos espiritualmente. «*Aliados*» en el cielo. Especialmente unidos a aquellos compañeros a los que Dios quiso llamar y llevárselos al cielo. Que podamos, como ellos, presentar una vida llena de amor a la Armada y de entrega a España. Desde el cielo nos contemplan. Que proyecten la luz eterna, que ya brilla para ellos, sobre nuestras vidas.

También presentes los familiares difuntos. Recordar al padre Fidel, a los directores, profesores, jefes, oficiales y demás personal que nos han precedido. Pedimos por las viudas y sus hijos, que el Señor les colme de fortaleza y esperanza cristiana.

6.º Un día para la alegría, para el esparcimiento. Dios es alegre y, por lo mismo, los hijos de Dios. «*El Señor ha estado grande con nosotros y estamos alegres.*» «*Me acercaré al altar de Dios, al Dios que alegra nuestra juventud.*» «*Alegres siempre en el Señor.*»

7.º Un día para honrar a la Virgen del Carmen. Salve marinera. Cantada con especial fervor y entusiasmo. Ella es camino, estrella, faro, guía, puerto. Ejemplo de fidelidad. Decir «*sí*», como Ella. Entregarse siempre como Ella. «*A los remos, remadores, que ésta es la nave de amores*» (Gil Vicente). Amor a la Virgen. Fuerte como la roca de piedra de que está hecha su imagen de la Cuesta. Amor joven e inquebrantable al soplo de todos los vientos. Que ella continúe siempre a nuestro lado en las restantes singladuras que el Señor nos quiera conceder.

Por nuestra parte, como el apóstol Juan, la recibimos, la queremos como Madre y la llevamos a nuestra casa, a nuestra vida marinera de cada día. Así sea.»

Finalizada la Santa Misa, los componentes de la brigada formaron frente al altar y se procedió a rendir homenaje a la bandera. En primer lugar, S. M. el Rey besó la enseña de la Patria; a continuación, el resto de la brigada, bajo las órdenes del comandante de brigada, mientras la banda tocaba la tradicional marcha *Viejos camaradas*, fueron besando la bandera con la misma o mayor emoción que cuando la juraron de aspirantes. Por último, las esposas, con la marcha *Banderita*, pasaron igualmente a besarla.



La emoción del momento fue muy intensa y las lágrimas de nuestras esposas mojaron, sin duda, la preciada tela. Hay que señalar que el abanderado de tan señalado día era el caballero guardiamarina don Benigno González-Aller Gross, primero de los hijos de la brigada que ingresó en la Escuela Naval Militar. La brigada, al finalizar el homenaje a la bandera, pasó a ocupar su puesto anterior, y los más antiguos de cada cuerpo ofrendaron una corona de laurel a nuestros compañeros fallecidos, interpretando la banda el toque de oración.

Se cantó a continuación el himno de la Escuela Naval y, finalmente, desfiló ante S. M. el Rey el batallón de alumnos, con la marcialidad y brillantez a que nos tienen acostumbrados.



Después, todos los asistentes al acto se trasladaron hasta la imagen de la Virgen del Carmen, donde se rezó una bella plegaria y se hizo la ofrenda de un ramo de flores, que nos recordarán la emocionante fecha vivida, y se pasó después al casino de alumnos, donde la Escuela ofreció una copa de vino a los invitados y componentes de la brigada; a esta copa asistieron especialmente invitados los hijos de la brigada que están como alumnos y guardiamarinas en la Escuela y aquéllos que viajaron hasta Marín con sus padres. Hecho anecdótico y emotivo fue la llegada al casino de Plácido, que fue recibido con una gran ovación y fue especialmente saludado por S. M. el Rey.

Durante la copa, el capitán de fragata Vidal Massó nos sorprendió a los componentes de la brigada con una reproducción numerada y nominada de una preciosa carta de la ría de Pontevedra.

Finalmente, en el comedor de alumnos, y presidido por S. M. el Rey, tuvo lugar un almuerzo de confraternización con la asistencia del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, el capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico, el almirante jefe del Cuarto Militar del Rey y el comandante-director de la Escuela, los componentes de la brigada y sus esposas. Al finalizar el almuerzo, el capitán de navío Kolak Charoenrook entregó un obsequio a S. M., pronunciando unas palabras llenas de emoción y profundo contenido, que fueron largamente aplaudidas. S. M. el Rey agr-

deció el obsequio, que deseó quedara depositado en la Escuela, y tuvo palabras de aliento a sus compañeros de brigada para que siguieran, como siempre, trabajando por el bien de España.

El café y la copa se sirvió informalmente en el casino y sobre las cuatro de la tarde S. M. el Rey abandonó la Escuela Naval Militar, siendo despedido por las autoridades de la Armada y el director de la Escuela Naval Militar.

Por la noche, en el hotel de la Escuela, se celebró una cena-baile que resultó animadísima y se prolongó hasta altas horas de la madrugada, dando fin con ella a los actos conmemorativos de las Bodas de Plata de la brigada a la que pertenece S. M. el Rey.

C.



## LAS MINAS DEL MAR ROJO



El 27 de julio pasado una serie de explosiones submarinas producidas por minas dañaron en el golfo de Suez a los buques *Medi Sea* y *Miyu-Maru*; el 28 fue afectado por las minas el petrolero español *Valencia*; dos días después las explosiones se extendieron al estrecho de Bab el Mandeb y en sólo una semana catorce buques sufrieron averías en sus cascos.

Las autoridades egipcias trataron de restar importancia al asunto, e incluso ocultaron la información no dando publicidad a los incidentes hasta que fueron difundidos por las agencias de información internacionales. En la prensa egipcia sólo se citaron las explosiones ocurridas fuera de aguas jurisdiccionales; diez días después de los hechos se informó de las explosiones habidas en el golfo de Suez y al no conocerse los responsables, la acción fue calificada de *terrorista*.

El denominado Ayatullah Ruhollah Khomeini manifestó el 10 de agosto que *las arrogantes potencias occidentales son impotentes para salvar los numerosos buques que esperan su destrucción en el golfo de Suez y mar Rojo cada día... ni Washington ni París o Londres serán capaces de encontrar un sitio seguro para perpetrar sus abominables objetivos*.

Por su parte la organización islámica Jihad anunció por una emisora local en el Líbano que era responsable del hecho y que había sembrado 190 minas en Suez y el mar Rojo. Recordemos que este grupo islámico es uno de los más radicales; en Beirut por ser responsable del ataque a la embajada de los Estados Unidos y a las instalaciones americanas y francesas en octubre de 1983. No se conoce la entidad de este grupo terrorista y se supone que el nombre de Jihad encubre un grupo de pequeñas organizaciones que apoyan a ultranza a Irán.

La primera pregunta que surge es quién es el responsable de los hechos. Hay que señalar al respecto que el minado es una operación que no puede ser llevada a cabo por un grupo reducido de personas; por tanto, es necesario buscar la complicidad de un país. Inicialmente se pensó en Irán y Libia, a los que la opinión más generalizada las acusaba de violar el Convenio VII de La Haya sobre colocación de minas submarinas automáticas de contacto.

La siembra de minas tuvo que realizarse desde un barco mercante, el primer sospechoso fue el *ro-ro* libio *Ghat*, que había transitado con dotación militar por aquellas aguas, no obstante por la imprudencia del hecho parece ser más lógico la realización del mismo por un buque de bandera de conve-

niencia. El tipo de mina más probable parece apuntar hacia las de influencia con sistema preprogramado de activación y autodestrucción.

Fuera de las implicaciones navales que tiene este minado hay que considerar el entorno político en que está realizado, ya que el mismo responde a la confusa situación que reina en el área, es decir, una agresión contra intereses internacionales en el que existen intereses locales encontrados y casi todos ellos enfrentados de una forma u otra con antiguas potencias colonizadoras y superpotencias.

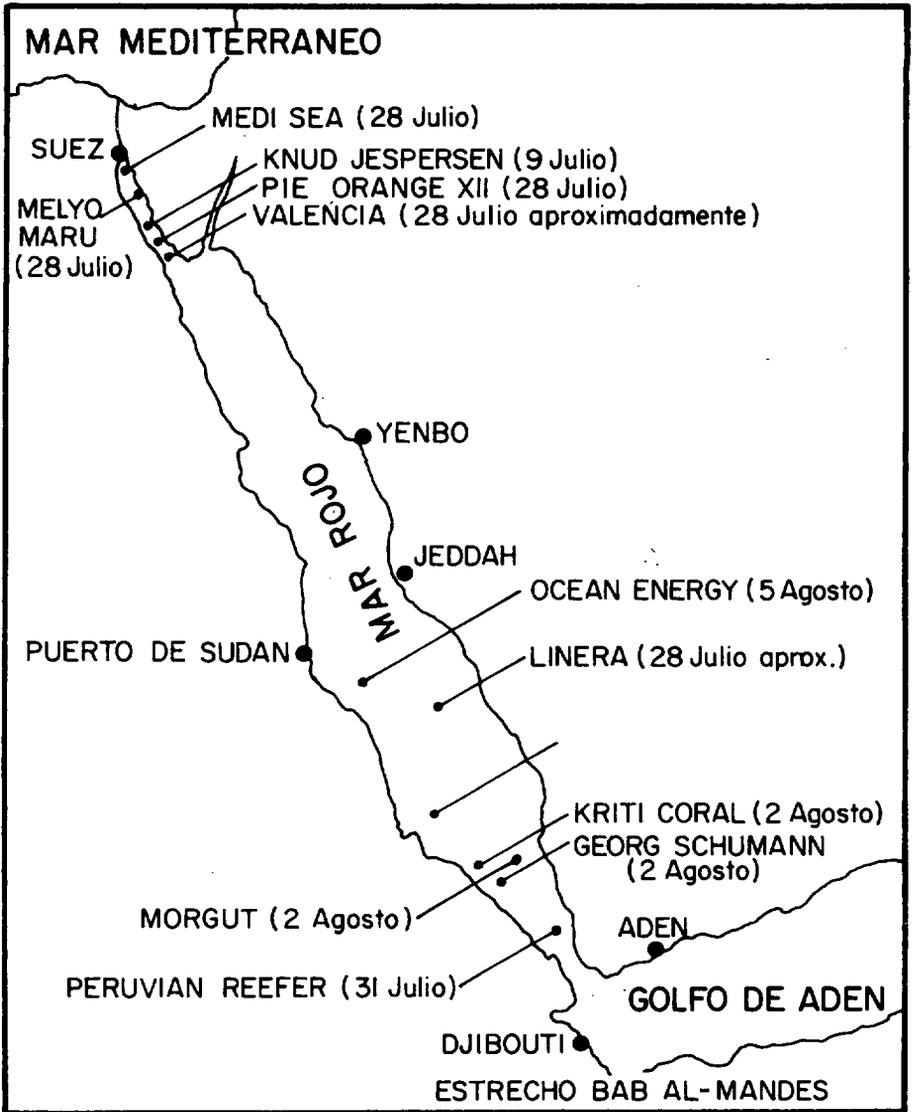
Si examinamos la dramática situación en la que se encuentra la guerra de desgaste entre Irán-Iraq, veremos que el primero no es capaz de imponerse en el conflicto. Por su parte, Iraq, privado de sus exportaciones en el golfo Pérsico, no ha conseguido llevar el petróleo por oleoducto hacia Turquía, que le exige la OPEC; los dos nuevos oleoductos parece que estarán finalizados en dos años, mientras tanto el país continuará cargándose de deudas.

Dentro de las especulaciones hay que tener en cuenta que Jordania es el comprador de armas de Iraq y a su vez permite el paso por su territorio de 90.000 barriles de petróleo al día en camiones-cisterna. Por su parte, Egipto suministra armamento de fabricación nacional e importado a Iraq por un importe de mil millones de dólares y a su vez ha prometido voluntarios egipcios para el Ejército iraquí. Dentro de la ayuda a este país conviene citar la de Arabia Saudí, que avala en el mercado internacional las compras de Iraq y a su vez es uno de los mayores accionistas en la construcción del oleoducto.

Egipto cada vez más protesta de las agresiones de Libia, que el pasado mes de abril envió varios terroristas, los cuales, después de su detención admitieron que su misión era la de búsqueda de objetivos para realizar sabotajes. Por otra parte, el piloto del *Mig-23* que desertó hace seis meses en Egipto manifestó que había recibido entrenamiento para atacar la presa de Aswan. Por todas estas razones el hecho del minado parece ser una advertencia de Irán a todos los países que de una forma u otra frenan al islamismo y colaboran directa o indirectamente con Iraq en la guerra contra Jhomeini, tanto en el área como desde fuera de ella.

La primera reacción ante los hechos fue de Egipto, que envió sus dragaminas a la zona, y aprovechando el estupor internacional ante los hechos solicitó ayuda a los Estados Unidos, Francia, U. K. e Italia. Los primeros en reaccionar fueron los norteamericanos, que enviaron a la zona el buque oceanográfico *Harkwes*, que se encontraba en Djibouti, y a quince expertos en guerra de minas. Igualmente comenzaron los preparativos para transportar desde Norfolk, en *Hércules*, helicópteros *RH-53-D Sea Stalion*, con amplia capacidad de rastreo.

Por su parte, los británicos enviaron a la zona el buque de apoyo *Oil Endeavour*, con los cazaminas *Gavinton*, *Kirkliston*, *Briton* y *Dosington*.



Los franceses, igualmente, desplazaron a la zona el buque nodriza *Izard*, con los cazaminas *Catho*, *Donpaire*, *Eridan* y *Casiopee*. Hay que señalar que la URSS se sumó a la colaboración internacional con dos dragaminas, *Natya*, y Holanda y Grecia colaboraron con un grupo de buceadores.

En Italia la petición de ayuda provocó una controversia política, ya que las intervenciones de la Marina italiana sólo alcanzan el ámbito del Medite-

rráneo. Los socialistas y liberales eran partidarios de la colaboración, los democristianos dudaban en ello y los comunistas completamente opuestos a prestar ayuda. Igualmente se envió a los dragaminas *Frassino*, *Loto*, *Castagno*, con el buque de apoyo *Pietro Carezzale*. Hay que señalar que los tres eran dragaminas oceánicos cedidos por los Estados Unidos en 1953-1955 y transformados en cazaminas en 1975.

Como hecho curioso hay que señalar que mientras la solidaridad internacional se mostraba a favor de la limpieza del canal, que indudablemente favorecía a Iraq, un misil *Exocet* de este país hacía blanco en un petrolero grigo, lo cual indica las complicadas implicaciones políticas y militares del conflicto en el golfo Pérsico.

El 14 de agosto el buque polaco *Jozef Wybicki*, en el mar Rojo, fue alcanzado por una explosión, posteriormente este buque reparó sus averías en Cádiz; un buque factoría de pesca y un destructor egipcio igualmente fueron dañados, por lo que el número de *accidentes* se elevó a 16.

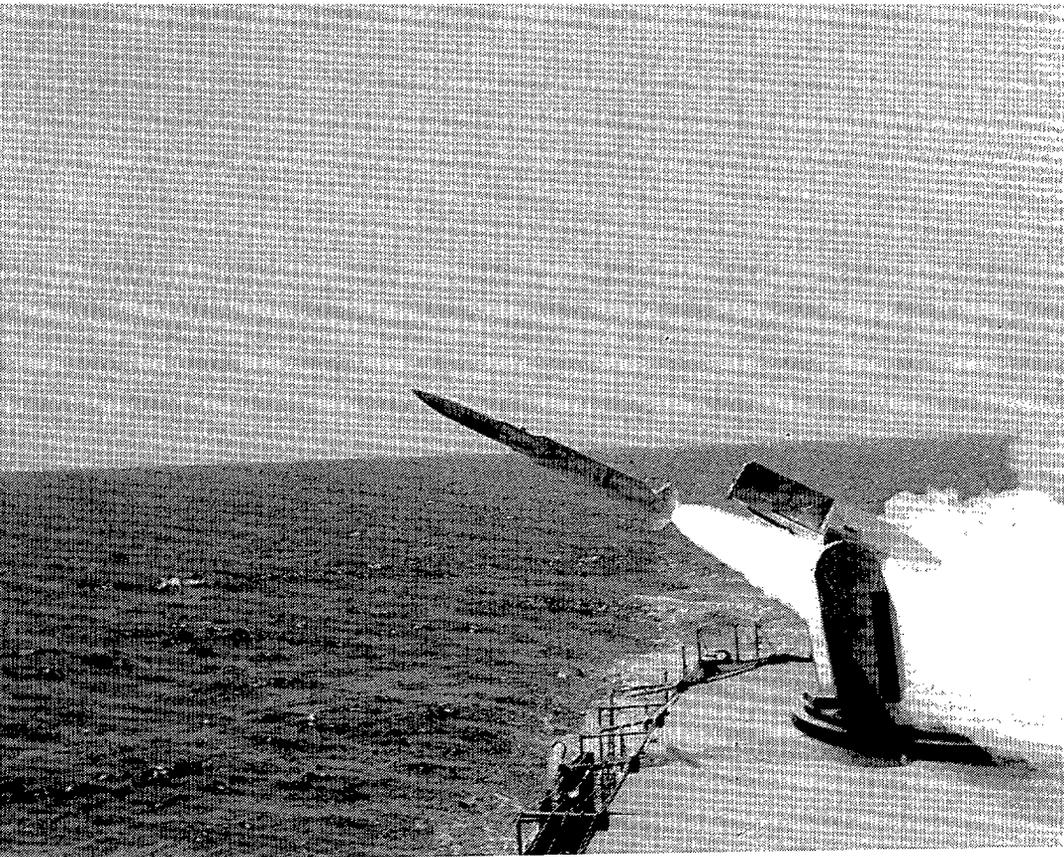
La búsqueda inicial de las minas resultó infructuosa, no habiéndose demostrado el origen ni tipo de las mismas. Los franceses explotaron bajo el agua dos minas procedentes del último gran conflicto árabe-israelí, y por otra parte se tiene noticias que el dragaminas británico *HMS Gavinton* encontró con su submarino de control a distancia *Sea Owl* una mina 99501 NG3 y cuyo tipo era desconocido. La mina fue hallada el 12 de septiembre y posiblemente podía ser igualmente del conflicto anteriormente mencionado.

Tratando de sacar lecciones de los hechos, en el aspecto naval hay que resaltar la facilidad con la que se puede realizar un minado de sorpresa y el enorme daño que se puede infligir con reducidos medios. Por otra parte, un mecanismo de autodestrucción en las minas que funcione con alto grado de fiabilidad puede hacer que los hechos queden impunes caso de no subir el nivel de enfrentamiento entre los países implicados.

En el aspecto político hay que resaltar que cada vez son más importantes los movimientos de solidaridad frente al terrorismo internacional. No olvidemos la rápida creación de la fuerza multinacional que operó en el Líbano en octubre de 1983, en la que participó Italia, Estados Unidos, Francia y el Reino Unido. Ello a hecho que los países que desean participar en las decisiones a nivel internacional han de disponer de medios y voluntad política de actuar en las crisis que se generen. Por ello el Reino Unido ha decidido el crear una fuerza de Intervención Rápida capaz de ser trasladada a teatros de operaciones en situaciones que se presenten inesperadamente.

C.





*Superficie-Aire.* Autor: Miguel Hernández Moreno.

# NOTICARIO



## MARINAS MILITARES

### NACIONAL

#### Adiestramiento de la Fuerza Naval.

**Ejercicios aeronavales.**—En aguas de la Zona Marítima del Estrecho se realizaron los ejercicios de adiestramiento programados en el PAF para las unidades que componen el Grupo Aeronaval, mediante la realización de diversas actividades aeronavales, de superficie, de armas y marineras, incluyendo una visita del GAN a Málaga para descanso de las dotaciones.

#### UNIDADES PARTICIPANTES

GRUPO AERONAVAL	UNIDADES COLABORADORAS
<i>Dédalo.</i>	<i>S. Narval.</i>
<i>Extremadura.</i>	<i>BP. Teide.</i>
<i>Churruca.</i>	Patrulleros de Z. M. del Estrecho.
<i>Méndez Núñez.</i>	Buceadores.
<i>Diana.</i>	Aviones MV de la FLOAN.
<i>Cazadora.</i>	Aviones GV y PM del E. del Aire.



**Ejercicio MAR SANTANDER.**—Estos ejercicios, al mando del JEFRAG-31, tuvieron lugar en aguas del Cantábrico y Atlántico para adiestramiento de unidades de la 31.<sup>a</sup> Escuadrilla de Fragatas, a las que se incorporaron los destructores de la 11.<sup>a</sup> Escuadrilla de Escoltas *Gravina* y *Blas de Lezo*. El adiestramiento consistió en la realización de ejercicios de Defensa Aérea, tiro de superficie y lanzamiento de torpedos, entre los más destacados. Esta fuerza permaneció dos días en Santander para descanso de sus dotaciones.



**Ejercicio ADELFIEX 03/84.**—Estas actividades, programadas en el PAF, tuvieron lugar en aguas del golfo de Cádiz, playa de Medianera, para el adiestramiento elemental anfibio de las unidades del Grupo Anfibio y del TEAR, y, entre otros, incluyeron ejercicios de tiro para las unidades de superficie.

UNIDADES PARTICIPANTES

GRUPO ANFIBIO Y TEAR	UNIDADES COLABORADORAS
Castilla. M. Alvarez. Velasco. LCT's 6, 7 y 8. Unidades del TEAR.	Helicópteros de la FLOAN. Remolcador AR-42. Patrullero Aeevedo.



**Adiestramiento específico de la UOE del TEAR.**—Los ejercicios realizados respondieron a un adiestramiento específico en operaciones especiales, y tuvieron lugar en aguas de Cádiz y del Estrecho, participando en ellos, además, los patrulleros *Lazaga* y *Barceló*.



**Ejercicio FLOTA-84.**—En aguas atlánticas del suroeste de la península Ibérica se ha realizado el ejercicio conjunto-combinado FLOTA-84, programado en el Plan de Actividades de la Fuerza, y que por sus cualidades constituyó un ejercicio táctico superior, cuya finalidad se centró en incrementar el adiestramiento y la capacidad logístico-operativa de las unidades y medios participantes, desarrollado, en su conjunto, en cinco fases:

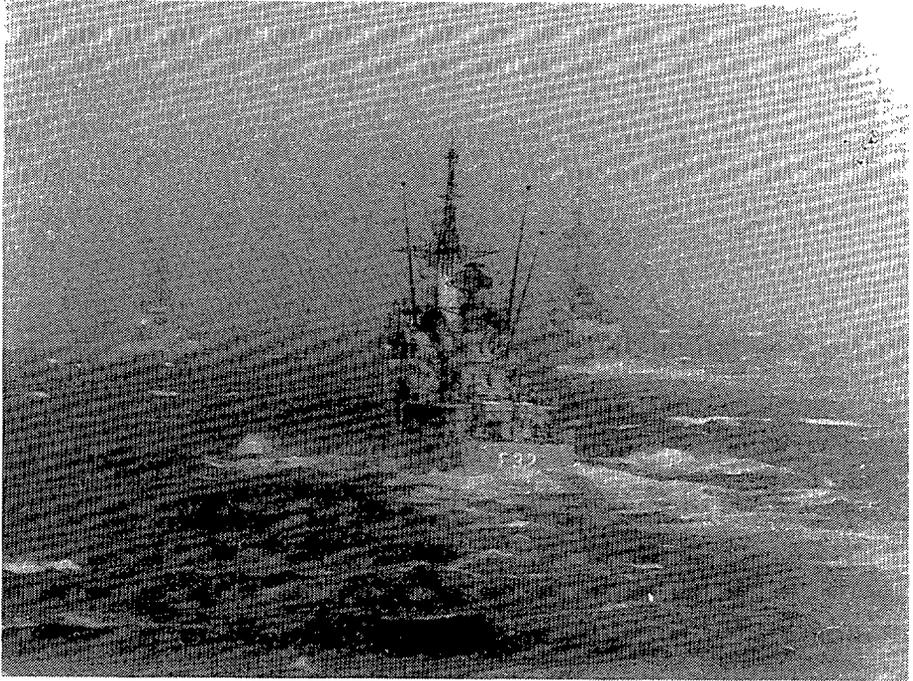
FASE I.—Salida a la mar y tránsito hacia una zona oceánica.

FASES II y III.—Acciones antisubmarinas y navegación oceánica de una Fuerza protegida.

FASE IV.—Tránsito a una Zona Objetivo para operaciones anfibias.

FASE V.—Golpe de mano anfibio nocturno.

Las unidades participantes fueron las siguientes: Portaeronaes *Dédalo*; transportes de ataque *Castilla* y *Galicia*; LST's *Velasco* y *Martín Alvarez*; destructores *Churruca*, *Gravina*, *Méndez Núñez* y *Blas de Lezo*; corbetas *Descubierta*, *Diana*, *Infanta Elena*, *Infanta Cristina*, *Cazadora* y *Vencedora*; fragatas *Baleares*, *Cataluña*, *Asturias* y *Extremadura*, y fuerzas de Infantería de Marina del AGAIN.



Asimismo, participaron el buque-tanque *Teide*; transporte *Contra-maestre Casado*; submarinos *Marsopa*, *Narval* y *Galerna*; patrulleros basados en Cádiz; fuerzas del Tercio de Armada no pertenecientes a la AGAIN; unidades de la FLOAN; aviones GV y PM del Ejército del Aire, y, finalmente, cabe señalar la actuación destacada de los escoltas de la Marina portuguesa *Roberto Ivens* y *Magalhaes Correia*, así como el submarino de la misma nacionalidad *Delfín*.



## Colaboración con otros Ejércitos.

En estas actividades cabe destacar las colaboraciones de distintas unidades de la Armada con el Ejército de Tierra para ejercicios de tiro de baterías de costa de Mahón, Tenerife, Cartagena, Cádiz y Gijón, y también para ejercicios de lanzamiento de misiles *Hawk* en aguas del golfo de Cádiz.

Igualmente, se colaboró con el Ejército del Aire en ejercicios de tiro de aviones del MACOM en aguas de Cartagena y en el ejercicio internacional de salvamento (SAR) CERNIA-84.

## Comisiones y Auxilios.

Entre las principales comisiones de colaboración en diversas actividades y actos son de mencionar el transporte de material diverso desde Las Palmas a playa del Risco, Lanzarote, para el tendido de un cable submarino para el suministro de energía eléctrica y la colaboración por el *Tofiño* y un patrullero con el Consejo Superior de Investigaciones Científicas para la obtención de perfiles sísmicos profundos entre Ibiza y Torrevieja.

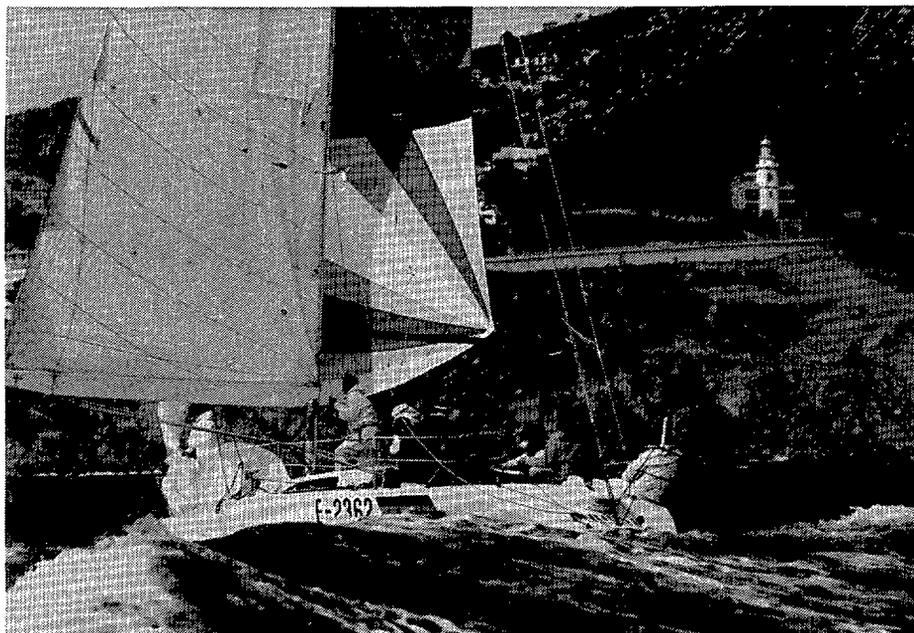
## Deportes.

**III Copa de S. M. el Rey.**—Con gran brillantez y emoción se ha disputado y clausurado la Tercera Semana Internacional de Palma, clases A a VI, consistentes en cuatro triángulos olímpicos de 20 millas cada uno, y una regata de altura de 153 millas para los barcos de clases A a V, y de 78 millas para los de clase VI. Los cuatro triángulos citados constituían las pruebas para la adjudicación de la III Copa de S. M. el Rey.

Las condiciones de mar y viento durante la celebración de las diversas regatas fueron óptimas, con algunos cambios de viento que sirvieron para que los regatistas pudieran demostrar su habilidad y pericia.

Junto al gran nivel demostrado por los barcos y tripulaciones participantes hay que destacar, asimismo, la presencia en todas las regatas de S. A. R. el Príncipe Asturias, formando parte del barco de la Armada *Sirius II* y que constituyó su debut, con indudable éxito, en las regatas de crucero. Como ya es tradicional, también participó S. M. el Rey al mando del *Bribón IV*, logrando un merecido triunfo, tanto en la copa instituida en su honor como en la Semana Internacional de Palma, al conseguir el primer puesto absoluto en la primera y el primero en la clase I en la segunda.

Mención de honor hay que hacer del barco de la Armada *Sirius*, al mando del capitán de navío Sánchez-Barcáiztegui, que consiguió nada menos que ganar en su clase todos y cada uno de los cuatro triángulos disputados, así como la regata de altura, en la que llegó a sacar a su inmediato seguidor, de clase superior, más de una hora de diferencia.



Por lo que se refiere al *Sirius II*, al mando del capitán de corbeta Rodríguez-Toubes, no obstante la clase demostrada a lo largo de las diversas pruebas, así como su triunfo en tres de los cuatro triángulos disputados, tuvo mala suerte al romper en el segundo triángulo un "Spi" y una burda, y en la regata de altura el *Génova II*, durante la ceñida hasta Cabrera, lo que le impidió lograr una mejor clasificación.

Por su parte, la regata larga revistió una gran emoción. Con vientos que sobrepasaron en ocasiones los 30 nudos, se consiguieron tiempos sorprendentes, y ello pese a que en la última etapa de la regata cogió una encalmada que perjudicó notablemente a los barcos clases III, IV y V.

En el R. C. N. de Palma tuvo lugar el acto de proclamación de vencedores y entregas de trofeos, con la asistencia de Sus Majestades los Reyes, el Príncipe de Asturias y las Infantas. Los Reyes hicieron entrega de los premios, destacando los momentos en los que fueron nombrados las embarcaciones *Sirius II* y *Bribón IV*, ya que el Príncipe, en el primer caso, y el Rey, en el segundo, se sumaron a las tripulaciones premiadas. Asimismo, los comandantes de los dragaminas *Tajo* y *Ebro* fueron distinguidos con sendas placas por su labor a lo largo de la Semana Náutica.



**Regatas en Algeciras.**—El día 29 de septiembre, y con motivo de la celebración del Día del Mar, tuvo lugar en aguas de la bahía de Algeciras una regata de vela ligera en la clase *Optimist*, organizada por el Real Club Náutico de Algeciras y patrocinada por la Comandancia Militar de Marina de aquella plaza. Participaron un total de 14 embarcaciones de los Clubs Náuticos de Algeciras, Cádiz, La Línea, Puerto de Santa María y Comisión Naval de Regatas.

Con viento de Poniente, fuerza 4, se corrieron dos pruebas, quedando establecida así la clasificación final:

- 1.º *Gran Slam*, de Duarte, del R. C. N. de Cádiz.
- 2.º *Pitufo*, de Alberich, del R. C. N. de Algeciras.
- 3.º *Ballestrinque*, de Juan Castañeda, de la Comisión Naval de Regatas.

La entrega de trofeos en el R. C. N. de Algeciras estuvo presidida por el comandante militar de Marina, comandante del destructor *Alcalá Galiano*, comandante de la corbeta *Princesa*, y el Presidente del R. C. N.

El capitán de navío Noval García, comandante militar de Marina, dirigió unas cariñosas palabras a los jóvenes regatistas, resaltando su espíritu marino y exhortándoles a continuar en el deporte de la vela, que es fomento de vocaciones y amor a la mar.



**Campeonato de ajedrez.**—Se ha celebrado en el Cuartel General de la Armada el I Campeonato de Ajedrez en la Marina, cuyo desarrollo fue seguido con gran interés y expectación. A la prueba final, así como a la entrega de premios, que se celebró a continuación en el local del Hogar del Marinero Voluntario, en la calle Mayor de esta capital, asistieron el capitán de navío López Cortijo, teniente coronel Pasquín, jefe del CIEF; el presidente de la Federación Castellana de Ajedrez y otras personas, presididos en este simpático acto por el general Pérez Filgueira, quien hizo entrega de los trofeos. La puntuación final quedó encabezada por el señor Arranz Beorlegui, seguido por los señores E. Silverio y García Cortés, con 10, 8,5 y 7 puntos, respectivamente.

Dado el éxito alcanzado en dicho certamen, ya está en marcha la programación para nuevas competiciones de este deporte-ciencia, pues es deseo de sus patrocinadores y aficionados que se celebren confrontaciones dentro

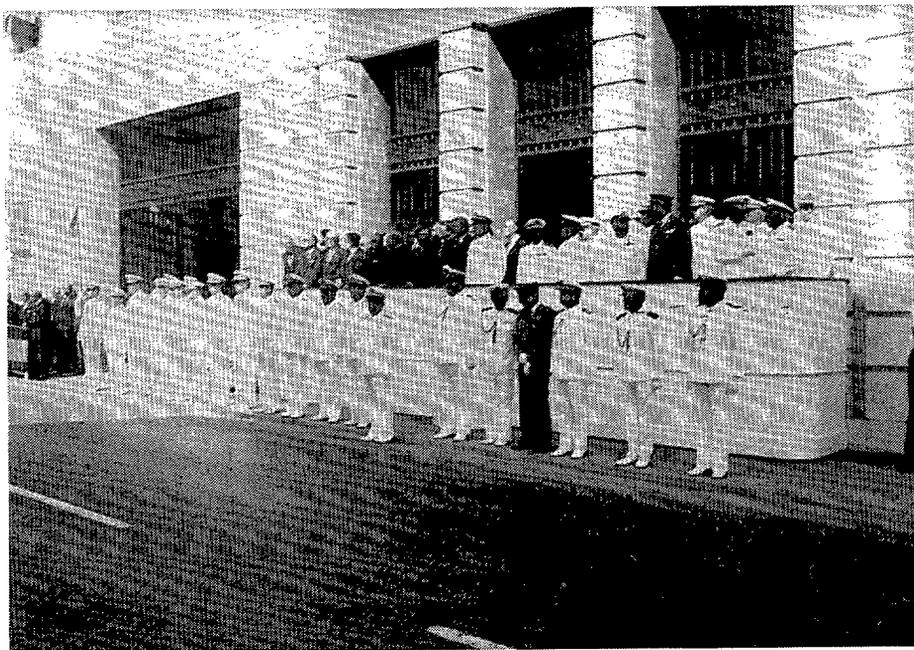


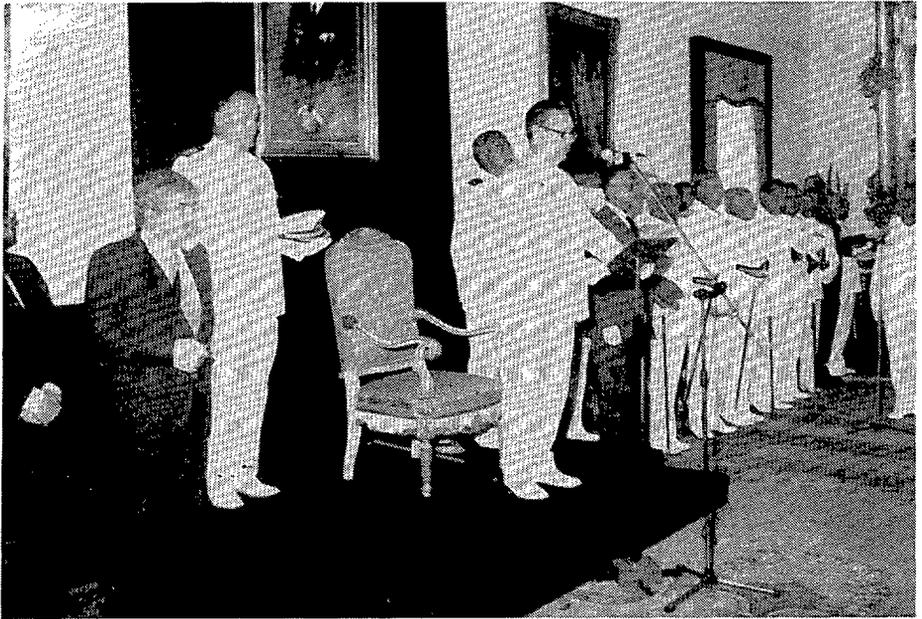
de la Armada con representantes de las distintas Zonas Marítimas, así como que el ajedrez sea incluido dentro de los Campeonatos Deportivos de la Marina que se celebran anualmente, e incluso se aspira a llegar más lejos, como es que dentro del seno de las FAS se llegue a celebrar el I Campeonato Deportivo de Ajedrez. Igualmente, es posible que un equipo formado por componentes de la Armada participe en el Torneo de la Liga Castellana.



**Nombramientos.**—El pasado 25 de septiembre tomó posesión del mando de la Capitanía General de la Zona Marítima del Estrecho el almirante don Joaquín Rodríguez-Guerra y Alvarez-Osorio, cargo al que, coincidiendo con su ascenso, fue promovido por Su Majestad el Rey, a propuesta del ministro de Defensa.

El acto de la toma de posesión dio comienzo en la avenida de la Marina, frente a la Capitanía General, en San Fernando (Cádiz), en donde una compañía de Infantería de Marina, con bandera y banda de música, le rindió los honores de ordenanza, y a la cual pasó revista seguidamente el nuevo capitán general. A continuación, S. E. se dirigió a la tribuna en donde saludó a las primeras autoridades civiles y militares de la provincia, al ex ministro almirante Baturone Colombo, al jefe de Actividades Navales



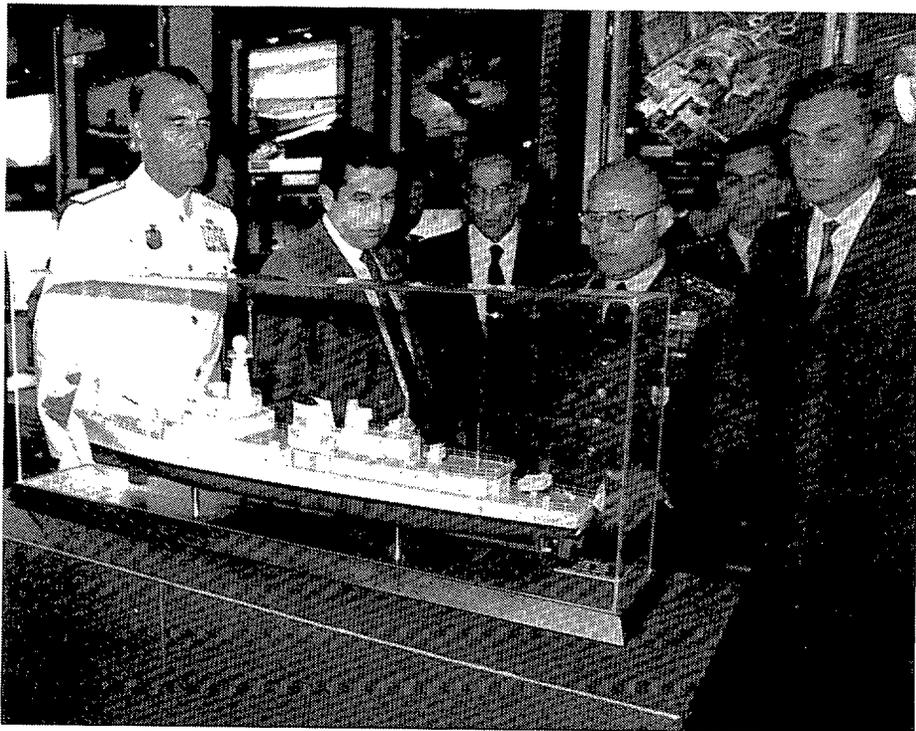


americanas en España y a numerosas comisiones civiles y militares, tras de lo cual desfilaron las fuerzas que le habían rendido honores.

Una vez terminado el desfile, y ya en el Salón del Trono, el jefe del Estado Mayor de la Zona dio lectura al Real Decreto de ascenso y nombramiento, después de lo cual el nuevo capitán general se dirigió a los presentes, expresando, en primer lugar, sus sentimientos de gratitud y fidelidad a S. M. el Rey y al Gobierno por haber dispuesto su ascenso y nombramiento. Después de dedicar un emotivo recuerdo a los almirantes que le precedieron, evocando entre todos la figura del almirante Pery Junquera, y afirmándose en su ejemplo, ofreció su ayuda incondicional a todas las autoridades presentes. Dirigiéndose al personal de la Armada, y, en general, de las FAS allí presentes, pidió lealtad sin reservas y estricta disciplina, apelando al trabajo en equipo y al entusiasmo de todos para garantizar la soberanía e independencia de España, la defensa de su integridad territorial y del ordenamiento constitucional.

### Visitas.

**Jefe de Estado Mayor de Turquía.**—Invitado por el almirante Liberal Lucini, jefe de Estado Mayor de la Defensa, ha efectuado una visita a España el general Necdet Urug, jefe de Estado Mayor de las Fuerzas Arma-



das de Turquía, que, además, y como reseñamos en otro lugar de este *Noticiario*, es presidente de honor del Comité Militar de la OTAN. Entre otras actividades a lo largo de la visita efectuada, el ilustrè militar turco realizó una detenida visita a la exposición de armamento del Instituto Nacional de Industria, uno de cuyos momentos recoge la fotografía que ilustra estas líneas.



**Comité Militar de la OTAN.**—El pasado día 13 de septiembre, con motivo de la Conferencia del Comité Militar de la OTAN, en Lisboa, sus componentes efectuaron previamente una visita a España.

La comisión estaba encabezada por el presidente de honor, general Necdet Urug, de Turquía, y por el presidente del Comité Militar, general Jager, de Holanda. En el grupo visitante se encontraban los jefes de Estado Mayor de las naciones miembros, así como los representantes permanentes en dicha Organización.

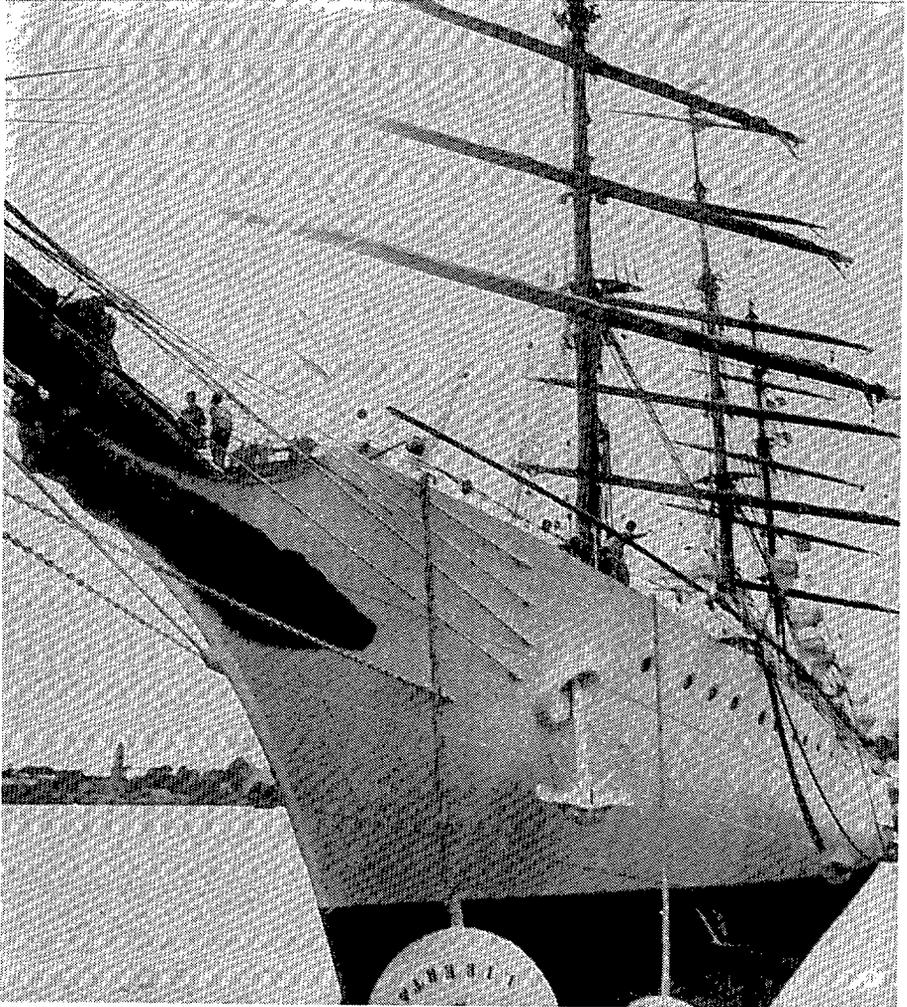
La visita se desarrolló con una presentación a cargo de las FAS en el



salón de conferencias de la sede del Estado Mayor de la Defensa. Posteriormente, y durante los tres días de la estancia de dicha comisión, se efectuaron diversas visitas a distintos lugares de interés turístico.



**Buque-escuela argentino.**—Ha permanecido cuatro días en Palma de Mallorca la fragata *Libertad*, buque-escuela de la Armada argentina, durante el viaje de instrucción que se halla realizando, y cuya terminación está previsto para los primeros días del próximo diciembre.



## MARINA MERCANTE

**Comunicado de ANAVE sobre el Izarra.**—El Boletín de Información de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) ha publicado el siguiente comunicado en relación con el caso del buque *Izarra*:

*En relación con la noticia aparecida sobre la situación del buque "Izarra", ANAVE quiere hacer constar:*

1.º *En primer lugar, lamentar este nuevo incidente, que viene a agravar los perjuicios que vienen sufriendo nuestros profesionales de la Marina Mercante en este buque y que ahora adquiere tintes muy dramáticos y gravísimos.*

2.º *Los tripulantes españoles han sido tradicionalmente aceptados en buques de otros pabellones del resto del mundo y han navegado y navegan más de 15.000 hombres bajo bandera extranjera.*

3.º *Concretamente, y en contra de lo publicado, el buque conflictivo no es de nacionalidad española, ya que enarbola una de las llamadas banderas de conveniencia, concretamente la panameña.*

4.º *En consecuencia, no puede considerarse en este caso al señor López Tapia como naviero español, ya que está actuando como operador de buques, es decir, tomando circunstancialmente en arriendo un buque extranjero.*

5.º *Al tratarse de un buque extranjero y en puerto extranjero con un conflicto surgido en ese puerto, confiamos en que las autoridades de nuestro servicio exterior, a quienes compete la obligación de cuidar de la seguridad de nuestros marinos mercantes trabajando en el extranjero, desarrollen las gestiones oportunas para resolver algo que nos duele porque afecta y gravita sobre marinos y profesionales de la mar de nuestro país; y*

6.º *El asignar erróneamente la nacionalidad española al "Izarra", que, repetimos, enarbola bandera panameña, suscita comentarios equivocados, por lo que agradecemos la oportuna rectificación sobre lo expuesto en este ruego.*

*Agradecidos. Atentamente,*

ANAVE



**La ampliación del canal de Panamá.**—Representantes de Japón, Estados Unidos y Panamá se han reunido en Washington para estudiar la ampliación del canal de Panamá.

Inaugurado en 1914, no permite el paso de buques de gran tamaño.

Entre los proyectos que se estudian existe una gran variedad, que van desde el ensanchamiento y mayor calado del actual, a la construcción de un nuevo canal.

Los más interesados son los japoneses, ya que una buena parte de sus suministros energéticos pasan por el canal, donde no pueden transitar buques mayores de 150.000 toneladas de peso muerto.

El presidente de Panamá, don Nicolás Ardito Barletta, en su reciente visita a Tokio interesó a grupos financieros japoneses en la reforma del canal, y éstos le han respondido favorablemente.

Pero lo primero es decidir cuál es el proyecto que se va a ejecutar.



**Evolución de los buques de crucero.**—En 1975, Italia y Gran Bretaña aparecían a la cabeza de los países que disponían de numerosos e importantes buques de crucero.

Nueve años después, en 1984, Noruega, que ocupaba el tercer lugar, ha pasado al primero, desplazando a Gran Bretaña, que figura en cuarta posición, detrás de la URSS y de una bandera de conveniencia: Panamá. Italia ha desaparecido en este mercado de cruceros.

Otros aspectos importantes de la evolución son:

Grecia se mantiene (solamente bajó un puesto, del cuarto al quinto).

URSS sube del quinto lugar al segundo y sigue aumentando su flota.

Irrumpen las banderas de conveniencia: Panamá pasa del séptimo lugar al tercero, y mientras Liberia conserva el sexto, aparecen Bahamas y Antillas holandesas como nuevas banderas de conveniencia en los primeros lugares.

En este año 1984, los buques *Noordam*, de 33.933 TRB; *Fairsky*, de 38.876, y *Sea Goddess I*, de 4.253 TRB, han comenzado a operar, manteniendo esa línea de aumento que empezó hace quince años.

Otra nota a tener en cuenta es que, precisamente hace quince años, los buques de 20.000 TRB se consideraban como los buques ideales para este tipo de navegación, mientras que las últimas construcciones están entre las 30.000 y 40.000 TRB y se están construyendo buques de hasta 45.000 TRB.

Consecuentemente, el número de pasajeros por buque sube de 600 a 1.200 y hasta 1.800.



**Comandancias de Marina civiles.**—Según noticias de la Prensa diaria, la Federación del Mar de Comisiones Obreras, exige la inmediata sustitución de las Comandancias militares de Marina, por las Comandancias civiles, tal como está aprobado por el Parlamento, según señala en una nota.

Comisiones Obreras expresa, igualmente, su protesta por las manifestaciones realizadas por el encargado del despacho de buques de la Comandancia militar de Las Palmas, que justificó la permisividad de salir a la mar de

los barcos sin radio-baliza cuando está en reparación, por el hecho de que los pescadores deben trabajar.

Dice que con ello se demuestra una total despreocupación por las medidas de seguridad.

Esta central considera que estos hechos justifican sobradamente la necesidad de sustituir las actuales Comandancias militares por organismos civiles, sustitución ya aprobada por el Congreso y que está pendiente de desarrollo.

También pide la creación del Ministerio del Mar y que las autoridades competentes, sobre todo la Secretaría General de Pesca, Ministerio de Trabajo y consejerías de Trabajo de los distintos gobiernos autónomos cumplan rigurosamente su labor de inspección en los buques, a fin de evitar más pérdidas de vidas humanas.



**La política de transportes en la CEE.**—Según un folleto editado por el Centro de Información de las Comunidades Europeas, el transporte participa en el producto nacional bruto de la Comunidad en un 6,5 por 100, superior a la agricultura, que sólo participa en un 5 por 100.

Por lo menos seis millones de personas trabajan en el sector transportes de la Comunidad.

Estas razones explican que no fue gratuito que en el Tratado de Roma se hablase específicamente de crear una política común de transportes.



**La navegación por satélite sigue su avance.**—Aunque el sistema de navegación por satélite GPS no está previsto que esté totalmente operacional hasta 1988, algunas partes del sistema están ya disponibles para su uso.

Cinco de los 18 satélites que compondrán el sistema orbital del NAVSTAR están ya transmitiendo y pueden ser usados para posicionamientos. Los satélites han sido puestos en órbita para dar la máxima cobertura sobre los Estados Unidos, donde se están llevando a cabo la mayoría de las pruebas, pero también cubren Europa durante tres o cuatro horas al día.

El sistema NAVSTAR GPS está diseñado para dos códigos de entrada, el código-P y el código-S. El código-P ofrece una exactitud de 14 metros, lo que le hace útil como instrumento de prospección, aun teniendo en cuenta el número de satélites ya en operación. Cuando el sistema sea totalmente operativo, está planeado que este código-P será accesible solamente para uso militar y determinados civiles.

Una propuesta, hecha por Kronsberg, consiste en que cuando las estaciones de Loran C. se cierren después de la introducción del NAVSTAR GPS, estos transmisores podrán ser retenidos para transmitir correcciones diferenciales a los barcos en la mar.

J. S. A.



Como consecuencia del accidente ocurrido al trasatlántico *Columbus-C* en el mes de julio pasado, a su entrada en el puerto de Cádiz, el buque quedó escorado en la impresionante forma que aparece en la fotografía que nos ha enviado don Angel Cervera y Alvarez-Ossorio.

## MARINA DE PESCA

**Portugal denuncia el acuerdo pesquero con España.**—El Gobierno portugués confirmó su intención de denunciar el acuerdo bilateral de pesca firmado con España en septiembre de 1978 y que se encontraba suspendido desde el 1 de enero de 1983.

Según confirmó el secretario de Estado de Pesca, Alberto Faria dos Santos, Portugal ha notificado su intención de denunciar dicho acuerdo en una nota entregada a la Embajada española en Lisboa.

El Gobierno español acogió con *sorpresa y preocupación* la denuncia formal de este acuerdo, y está estudiando sus consecuencias *de todo orden en el plano bilateral*, que no se corresponde con las relaciones de amistad que deben existir entre dos países vecinos, según declaró el portavoz del Gobierno, Eduardo Sotillos.

El secretario de Estado subrayó que el acuerdo de pesca luso-español no estaba siendo cumplido debido a la falta de definición de las cuotas que corresponderían a cada uno de los países dentro de las capturas totales permitidas, siendo tan sólo atribuido un cierto número de licencias anuales. La denuncia entrará en vigor un año después de la notificación.

Portugal pretende impedir que los derechos históricos que concedió a España por el acuerdo bilateral de 1969 para pescar en sus aguas tengan efecto a partir de la adhesión a la CEE, y justifica su decisión en la aceptación por el Gobierno de Lisboa de la declaración de pesca de la Comunidad, que excluía dicha posibilidad.



**La flota pesquera soviética en Canarias.**—Según informa la corresponsal del periódico *El País* en Moscú, Pilar Bonet, el desarrollo y ampliación de los servicios que prestan los puertos canarios a la flota soviética ha sido planteado en los Ministerios de Marina Mercante y de Pesca de la URSS por la delegación española, invitada oficialmente por las autoridades soviéticas.

La delegación estaba integrada por los presidentes del puerto de Santa Cruz de Tenerife, Francisco Trujillo; el presidente del puerto de La Luz (Gran Canaria), Manuel Barreto; el presidente de los astilleros Astican, Antonio Castellano, y el vicepresidente de la comisión económica del Congreso, Angel Luis Sánchez Bolaños.

Los representantes españoles, que se entrevistaron con los viceministros de Pesca y Marina Mercante de la URSS, pidieron el incremento del número de buques que se reparan en las islas. Asimismo, ofrecieron bases para el almacenamiento, transbordo y reparación de contenedores. Para esto último, los españoles propusieron la creación de una nueva empresa mixta hispano-soviética, según manifestó Barreto, quien puntualizó que la idea debe ser definida en última instancia por el Ministerio de Asuntos Exteriores español.

En opinión del diputado Sánchez Bolaños, en la actualidad no se está cumpliendo del todo el trato preferente que la flota pesquera soviética tendría que dar al puerto de La Luz, de acuerdo con las previsiones contenidas en las cartas anejas del acuerdo de transporte marítimo hispano-soviético.

La visita de la delegación española precede a las conversaciones que comenzarán en Madrid con objeto de preparar el orden del día de la comisión mixta hispano-soviética. Esta tratará, probablemente, sobre el planteamiento de las relaciones entre España y la URSS en materia pesquera. El tema ya fue expuesto a principios de este año en Moscú por el secretario general de Pesca, Miguel Oliver. En aquel entonces se planteó la posibilidad de que los buques españoles tuvieran acceso a la captura de 5.000 toneladas

de bacalao en el mar de Barents. Esta idea parece ahora un tanto relegada en favor de la obtención de unas compensaciones por la utilización de los puertos.



**La comercialización de la pesca.**—Carlos Romero, ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, explicó a los representantes del sector pesquero el contenido de la nueva normativa de comercialización de algunas especies pesqueras. En las reuniones que mantuvo el ministro con las cofradías de pescadores, organizaciones de armadores y representantes sindicales también se abordó la problemática derivada del ingreso de España en la Comunidad Económica Europea.

En la nueva normativa de comercialización se introduce un precio de retirada para el producto. Las especies pesqueras incluidas en el decreto son aquellas más afectadas por las fluctuaciones de la demanda. Con esta medida también se aproximan los mecanismos del mercado español a los vigentes en la CEE.

A partir de ahora, y cuando los precios en las lonjas hayan bajado, se podrá retirar esa mercancía a una cotización denominada precio de retirada, con el fin de que no se produzcan caídas en la renta de los pescadores.



**Situación conflictiva en el sector pesquero gallego.**—El diario madrileño *Ya* denuncia, en un artículo firmado por J. R. Villamor, la grave situación conflictiva que se padece en el sector pesquero y marisquero gallego. De dicho artículo destacamos los siguientes párrafos:

*Las últimas refriegas, con dos heridos, entre pescadores furtivos y vigilantes jurados en la isla de Arosa y Ribeira, la masiva manifestación en la villa marinera de Cangas de Morrazo, en protesta contra la decisión de la Xunta de autorizar la instalación de 150 bateas para el cultivo del mejillón, traen a la actualidad, una vez más, el problema de la pesca de litoral y marisqueo, que cada día que pasa se ven más asolados por la plaga del furtivismo y la falta de una planificación adecuada. La Federación Nacional de Cofradías de Pescadores denunció ayer lo que califica como "actos terroristas" de los pescadores furtivos. El problema no se resolverá hasta que se consiga una aplicación de las normas y de sistemas de control, a la vez que se establezca una reglamentación racional que contemple la variedad de las capturas y artes de pesca.*

*Las luchas no son nuevas. A lo largo de los últimos años los enfrentamientos, incluido armas de fuego, entre pescadores de Cambados, de Vilanova y de Vila Xoan fueron frecuentes. Lo mismo pasa en aguas de Ribeira. Y nada digamos en la ría del Pasaje, en La Coruña, donde las "batallas"*

*entre mariscadores se renuevan cada vez que se abre la veda. Existe en la comarca arosana una sobre pesca que se ve agravada por la constante, y cada vez más agresiva, degradación que sufren las rías, debido fundamentalmente a la falta de un riguroso control de los vertidos industriales y de las aguas residuales de los pueblos colindantes.*

*Empleo de artes ilegales, extracciones sin control, comercialización clandestina y legislación inadecuada nos ponen en los antecedentes de cómo se encuentra el sector de la primera región pesquera del país. Si en la pesca de litoral el problema es grave, en el marisqueo, parques y viveros alcanza cotas insospechadas. Las costas gallegas, desde hace aproximadamente una década, se convirtieron en auténticos lugares de peregrinaje, en una especie de "Eldorado", a los que arribaron personas por millares, sobre todo en las épocas del marisqueo. Todo este desbarajuste produjo el agotamiento de los yacimientos y verdaderas batallas "playeras".*

*Desde siempre se ha hablado de la necesidad de una ordenación en el sector, del estudio, de la programación de la pesca, pero en la práctica se ha hecho muy poco.*

Valentín Paz Andrade, profundo conocedor del tema, señalaba hace ya mucho tiempo, la necesidad de un plan de bajura que *debería comprender la dotación de un mínimo de buques en cada puerto con solera vocacional y para este tipo de pesca.* Fernando González Laxe, actual director general de Ordenación Pesquera, escribía, a propósito de *Medidas para una política pesquera*, que se deben regular y encontrar soluciones encaminadas a proteger la pesca artesanal en las zonas pesqueras de la costa mediante un control estricto de las embarcaciones y actuar sobre esa plataforma.



**El plan de cultivos marinos, en marcha.**—Fuentes oficiales informaron que el montante previsto por la Administración española para 1984, destinado al Plan de Desarrollo de Cultivos Marinos, se eleva a más de 920 millones de pesetas.

Según estos portavoces, a lo largo de los tres próximos años proseguirán las subvenciones estatales para este fin, hasta completar la cifra de 2.500 millones.

A este respecto, la Administración se ha fijado dos objetivos fundamentales:

El primer objetivo se centra en conseguir a finales de esta década una producción de especies de peces de elevada demanda, para cubrir las necesidades internas del mercado y dar paso a la exportación, así como la obtención de cantidades elevadas de moluscos y crustáceos con idéntica finalidad.

Dentro del amplio número de especies susceptibles de ser cultivadas en producción dirigida se encuentra el rodaballo, la lubina, el besugo y la ostra.

Para la instalación de las plantas acuícolas, la iniciativa privada aporta el 50 por 100 del valor de las obras y del equipamiento, corriendo a cargo del Estado la financiación del 50 por 100 restante.

El segundo objetivo es desarrollar un sector de la producción pesquera susceptible de crear un elevado número de puestos de trabajo. Con destino a la formación de personal especializado, y para el estudio de las zonas marítimas más adecuadas para los cultivos marinos, los presupuestos del Estado disponen de unos 250 millones de pesetas.



**Dificultades para crear una policía del Mar.**—En un documentado trabajo firmado por Xavier Navara, del diario *El Periódico*, se comenta la grave serie de dificultades con que tropieza la puesta en práctica del proyecto de creación de la llamada *policía del Mar*.

Según dicho trabajo se están produciendo diversos enfrentamientos entre los Ministerios de Hacienda, Interior y Defensa, que retrasan desde hace varios meses la puesta en marcha de dicho proyecto, el de crear una policía del Mar, formada seguramente por miembros de la Guardia Civil y de las actuales Comandancias de Marina.

La nueva policía del Mar actuará, según el proyecto, en la zona comprendida por las tres primeras millas marinas de todo el litoral español. Entre sus múltiples objetivos se encuentran la represión del contrabando, de la fuga de divisas y del furtivismo, tanto en el marisqueo como en la pesca de bajura.

En el Cantábrico, esta policía del Mar tendría, además, una importante función antiterrorista, al vigilar e impedir las entradas y salidas, por la costa vasca, de miembros de organizaciones armadas, especialmente etarras.

Según la documentación a que ha tenido acceso *El Periódico*, otras dos zonas marítimas serían especialmente reforzadas debido a su importancia: la Costa del Sol y Galicia, que serán tenidas muy en cuenta para tratar de impedir la fuga de divisas, efectuada en la actualidad mediante embarcaciones de recreo, y el contrabando de tabaco.

El hecho de que este nuevo servicio policial pudiera ser efectuado por unidades especiales de la Guardia Civil, con competencia exclusiva en esa franja costera de tres millas, tal como pretende el director general de la Benemérita, José Antonio Sáenz de Santa María, ha encontrado fuertes reticencias, tanto en el Ministerio de Defensa como en el de Hacienda.

La oposición del ministro de Economía y Hacienda, Miguel Boyer, se basa en su intención de utilizar en esa labor a la Dirección General de Aduanas, a través del Servicio de Vigilancia Fiscal y del Servicio de Inspección Fiscal.

El ministro de Defensa, Narcís Serra, y, especialmente, el jefe del Estado Mayor de la Defensa, almirante Angel Liberal, en nombre de la Armada, insisten en que los integrantes procedan básicamente de las actuales Comandancias de Marina, reforzadas y modernizadas.

Las diferencias y las tensiones existentes entre los tres Ministerios citados retrasan en los últimos tiempos la puesta en marcha de este importante servicio policial. Esto viene a sumarse a los recelos de algunas Comunidades Autónomas, como la gallega, cuyos gobiernos han iniciado ya los preparativos para la creación de unos Cuerpos policiales propios para sus costas.

En el caso gallego, los responsables de la Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación de la Xunta critican abiertamente la inhibición de las Comandancias de Marina gallegas, desde hace más o menos un año.

J. S. A.

## CONSTRUCCION NAVAL

**La Conferencia Europea de Tecnología Naval.**—La West European Conference on Marine Technology (WEMT), que reúne las asociaciones profesionales de ingenieros navales de Europa occidental, ha celebrado su cuarta conferencia en París, del 2 al 4 de julio; con la asistencia de unos 130 ingenieros, que presentaron 22 trabajos escritos para esa ocasión.

Inauguró las sesiones R. Salvarini, director general de Transportes en la CEE, que se refirió principalmente a la política de dicha entidad en materia de la investigación y la tecnología relacionadas con el mundo marítimo. A estos efectos, dijo, se da preferencia a las empresas navieras, más directamente relacionadas con el transporte que las constructoras de buques, y a este enfoque obedecen los campos en los que se pretende potenciar estudios en los países de la CEE, y que son los siguientes:

- Mantener en Europa una flota competitiva reduciendo gastos. Se refirió principalmente a las reducciones posibles en la tripulación, tanto por la automatización como por la racionalización de los trabajos a bordo, comprendido el mantenimiento.
- La seguridad en la navegación, tanto por lo que se refiere al buque (estabilidad, estructuras, etc.), como a las consecuencias que se pueden presentar en el medio ambiente como consecuencia de una avería.
- Economía en la explotación y, en particular, métodos para el ahorro de combustible.
- Condiciones sociales de trabajo de las tripulaciones y la falta de vocaciones marineras en Europa.

La CEE convocará un concurso entre las empresas y los centros de investigación comprendidos en su área para la realización de trabajos sobre estos temas. Tendrá esto lugar en el 85, previéndose financiar hasta el 50 por 100 de los costes por dicha entidad.

A continuación, se presentaron los trabajos técnicos en cuatro sesiones.

El ingeniero español doctor G. Pérez Gómez presentó un trabajo titulado: *Aplicación de una nueva teoría de la impulsión al proyecto de hélices de elevado rendimiento con carga finita de las puntas de las palas.*



**Buque cableero español.**—La Compañía Telefónica encargará próximamente la construcción de un buque de tendido y reparación de cables submarinos. La construcción del buque y su equipamiento tecnológico tendrá un presupuesto de alrededor de 4.400 millones de pesetas. Estará dotado de equipos sofisticados para poder realizar tanto la instalación y el transporte de cables, como la reparación de los mismos.

Telefónica pretende, además de ayudar a la industria nacional de la construcción naval, tener un buque propio con el que realizar sus reparaciones y no tener que alquilar a otros países los equipos para realizar este tipo de trabajos.

Además, los directivos de la empresa, buscan que cuando el buque no esté siendo utilizado pueda ser alquilado por otros países para la construcción de nuevas líneas submarinas.

El barco, cuya eslora será de 112 metros y manga de 18,50 metros, tendrá un peso muerto de 3.000 toneladas, una velocidad máxima de 15,7 nudos y una tripulación y personal especializado de 89 hombres.



**Divergencias entre constructores navales y armadores en Francia.**—En la reorganización del Gabinete ministerial, bajo la presidencia de M. Laurent Fabius, la construcción naval y la reparación naval, que estaban encomendadas al Secretario de Estado para la Mar, han pasado a depender del Ministerio de *Redéploiement Industriel et du Commerce extérieur.*

Mientras se mantiene la cautela sobre este tema en lo referente al IX Plan, ha dicho el Comité Central de los Armadores de Francia: *No es un paso positivo en favor de la Marina Mercante.* Más adelante recuerda que el sector de la Marina Mercante tiene la doble función de *vector* y *promotor* del comercio exterior y que tiene que recibir un trato favorable.

El portavoz de la rama naval del sindicato metalúrgico de la Federación CFDT, M. Guilhéneauf, ha declarado ante el nuevo enfoque de la organización marítima: *No puede existir construcción naval sin flota de comercio, ni flota de comercio sin construcción naval,* y ha manifestado su oposición

a separar las atribuciones, ya que supone una devaluación en la dirección de la flota comercial.

Por otro lado, la construcción naval no puede ser tratada, en su reconversión, como la siderurgia, la construcción, la carbonera, etc., por su especial singularidad.

En este sentido, *Journal de la Marine Marchande*, comentando las posturas marítimas francesas ante la separación recientemente decretada y los problemas que viene arrastrando la construcción naval, con una fuerte crisis de excesos de producción, recuerda la intervención de M. Regard, con ocasión de la botadura del *Noordam* en El Havre: *La explicación de las diferencias del coste horario entre el astillero de Saint-Nazaire y los astilleros coreanos se explica porque en Corea se trabajan cincuenta y tres horas a la semana y en Francia solamente treinta y ocho horas y media, con la posibilidad de disminuir a treinta y cinco horas.*



**Importantes pedidos para los astilleros españoles.**—El diario *ABC* informa que las Compañías Telefónica y Trasmediterránea, junto a diversos organismos de la Administración, tienen previsto, dentro de sus planes para los próximos meses, la construcción de siete buques, con un valor aproximado de 32.000 millones de pesetas.

Por otra parte, el Gobierno dedicará 1.100 millones de pesetas para la construcción de nuevas embarcaciones pesqueras, dentro de un plan de modernización y reestructuración de la flota.

Telefónica encargará en los próximos meses un buque de cableado y reparación para realizar estos trabajos, tanto en España como en el extranjero. El buque tendrá 3.000 toneladas de peso muerto y un presupuesto cercano a los 4.200 millones de pesetas.

La Compañía Trasmediterránea también estudia, tras el éxito que este verano han tenido sus primeros cruceros por el Mediterráneo, la construcción de dos o tres barcos de pasajeros, con capacidad de 600 a 800 personas, con un importe aproximado de 25.000 millones de pesetas.

Por otra parte, la Dirección General de la Marina Mercante ya ha encargado a un astillero del norte de España la construcción del primero de tres buques de salvamento, que también tendrán misiones para la lucha contra la contaminación. El presupuesto de este primer barco sobrepasa los 1.000 millones de pesetas y se espera que entre en funcionamiento dentro de dos años.

A su vez la Administración española dedicará 1.100 millones de pesetas para la construcción de nuevas embarcaciones pesqueras. La ayuda, dentro de un plan de modernización y reestructuración de la flota, tiene como objetivo que a finales de 1984 los buques en activo con más de veinticinco

años de servicio pasarán a ser 442, frente a los 722 existentes a principios de 1983.

La Administración se propone invertir 1.700 millones de pesetas para la modernización y reestructuración de la flota.



**La reconversión de los grandes astilleros.**—Según un trabajo publicado en *Ya* y firmado por Carmen Tomás, el documento elaborado por la división naval del INI insiste en que la reconversión del subsector de grandes astilleros debe basarse en una reducción drástica de la capacidad y en la mejora de la rentabilidad. Ello supone fijar el objetivo de contratación en 25 buques y limitar la producción a 250.000 toneladas de registro bruto compensado (TRBC).

Como consecuencia de esta limitación, el INI plantea reducir el número de factorías que realizarán construcciones y dedicar las otras a distintas actividades. En función de esto se calcula un excedente bruto de 8.299 trabajadores, de los que alrededor de la mitad se jubilarán.

El tratamiento de estos excedentes se negociará en la tercera fase de la reconversión, aunque el punto de partida manifestado por Pedro Sancho, director general de la división naval del INI, es que se hará por la vía de las rescisiones de contratos. No obstante, aun cuando este tema ha sido el caballo de batalla de los sindicatos durante las reuniones de la comisión de seguimiento, podría haber ya un acuerdo, según anunció *Ya* el pasado 26 de septiembre.

El documento, elaborado por UGT, pone de manifiesto su total negativa al plan del INI por considerar que obedece a una visión puramente empresarial, cuando el problema es de Estado. Asimismo, insiste en que *pone excesivo énfasis en el reajuste del aparato industrial, renunciando al crecimiento, cuando el marco de actuación debería pasar por una política de ajuste positivo.*

UGT rechaza el plan de carga del INI por estar *basado únicamente en la actual dimensión del mercado, ignorando las futuras incidencias* y la pretensión de utilizar la vía de la rescisión de contratos como tratamiento para los excedentes. El sindicato añade que, aun cuando éste fuera el único punto de disconformidad con el planteamiento del INI, harían imposible la aceptación de un plan.

J. S. A.

## ECOLOGIA MARINA

**Semana de Estudio de los Recursos del Mar, en Cartagena.**—El rector de la Universidad de Murcia y presidente del Comité Organizador de la II Semana de Estudios de los Recursos del Mar, Cartagena'84, don Antonio Soler Andrés, ha anunciado que, ante los interesantes resultados obtenidos en la pasada I Semana de Estudios de los Recursos del Mar, se celebrará la II Semana entre los días 29 de octubre y 4 de noviembre próximos en Cartagena.

Existe el proyecto de organizar una exposición de temas del mar y un curso de buceo para postgraduados.

Los temas a tratar son los siguientes:

— ***Los recursos del mar.***

Vocal Ponente: D. JESÚS MONEO MONTOYA. Club de Roma.

— ***Problemática de la pesca en el Mediterráneo.***

Vocal Ponente: D. MIGUEL OLIVER MASSUTI. Secretaría General de Pesca.

— ***El transporte marítimo de los recursos.***

Vocal Ponente: D. JOSÉ MARÍA MORÉU CURBERA. Dirección General de la Marina Mercante.

— ***Contaminación marítima.***

Vocal Ponente: D. JOAQUÍN ROS VICENT. Dirección General del Medio Ambiente.

— ***La plataforma continental española.***

Vocal Ponente: D. JUAN MANUEL GARCÍA MORETÓN. Instituto Hidrográfico de la Armada.

— ***Buque oceanográfico polivalente.***

Vocal Ponente: D. REMIGIO DÍEZ DAVÓ. Empresa Nacional *Bazán*.

— ***Formación de buceadores técnicos para la investigación marítima.***

Vocal Ponente: D. LUIS MARÍA PUYÓ PÉREZ. Federación Española de Actividades Subacuáticas.

— ***Coordinación en las acciones de investigación.***

Vocal Ponente: D. ORESTES CENDRERO UCEDA. Instituto Español de Oceanografía.

— ***Salvamento en la mar.***

Vocal Ponente: D. ANGEL MATO LÓPEZ. Dirección General de la Marina Mercante.

— ***Reorganización de la Administración Marítima.***

Vocal Ponente: D. GUILLERMO DE AVILA DUEÑAS. Presidencia del Gobierno.

— **Acciones para la presencia española en la Antártida.**

Vocal Ponente: D. EMILIO MURCIA NAVARRO. Comisión Nacional de Geodesia y Geofísica.



**El primer parque marino español en Hierro.**—Según un documentado artículo firmado por Carmen Vecino y publicado en *Hoja del Mar*, de prosperar una moción recientemente presentada ante la Mesa del Senado por el senador Federico Padrón Padrón, la isla de El Hierro podría ser la destinataria del primer parque marino de España, que abriría sus puertas bajo el nombre de *Parque Marino Nacional Roque de Bonanza*.

Según el reglamento vigente en la Cámara Alta, esta moción tendrá que ser definida ante el Pleno de la misma y, en el caso de resultar aceptada por mayoría, se remitirá al Gobierno para que éste tome las medidas necesarias para su puesta en marcha.

El parque marino *Roque de Bonanza* abarcaría la zona del litoral al este de la isla de El Hierro, que va desde la punta de las Tijeretas, próxima a Puerto Estaca, hasta la playa de Icota, que se encuentra al sur del Parador Nacional de Turismo, pudiendo tener una penetración desde la orilla hacia mar adentro de entre seiscientos y ochocientos metros.

Existen parques marinos en Estados Unidos (Yellowstone), en Francia (isla de Port Cros), en Italia (en la islas de Montecristo y Ustica), en Yugoslavia (isla de Inconornadas y de Mljet), en Perú, Japón (donde existen veintitrés), etc.

Internacionalmente, los parques marinos tienen la finalidad de preservar y potenciar el patrimonio natural marino: ecológicas, culturales, socioeconómicas, etc. Todos los parques cuentan con su reglamento propio, permitiéndose en algunos la pesca con caña, estudios de la flora y fauna, escafandrismo, fotografía submarina, etc.

Si la Administración da el visto bueno a la iniciativa del parlamentario herreño, Canarias se adelantaría a los planes, aún sin desarrollar, planteados en torno a las gallegas islas Cíes y a las levantinas Columbretes, frente a Castellón.



**Estudio de las consecuencias de los vertidos radiactivos en el mar.**—En la sede de la Organización Marítima Internacional de Londres tuvo lugar la octava reunión consultiva sobre la contaminación de los mares con vertidos de residuos. Acudió una importante delegación española, presidida por José Luis Pardos, director general de Cooperación Técnica Internacional.

Las primeras actuaciones estuvieron dedicadas a confirmar en sus cargos a la dirección de la reunión. Por la tarde, empezó a emitir su informe el grupo científico sobre la inmersión de residuos.

Entre los temas más destacados que afectan a España está la creación de un grupo de especialistas que estudiará las consecuencias de los vertidos en el mar.

España propone que la constitución de ese grupo sea amplia, abierta a todos los países que pertenecen a la Convención. La otra tesis es que formen el grupo unos cuantos especialistas supuestamente neutrales. El otro tema que afecta a España es el referente al enterramiento en el fondo del mar de productos radiactivos de actividades media y baja.

Este asunto es de trascendencia extraordinaria, porque equipos oceanográficos británicos y franceses trabajan en la actualidad sobre diversos emplazamientos para enterrar aquellos residuos bajo el fondo del mar.



**Grave situación de la contaminación en el Mediterráneo.**—Hace unos doce años, en una conferencia sobre los derechos humanos celebrada en Estocolmo, se dio el primer paso para crear un organismo internacional que se ocupara del estudio y control de la reciente polución de los espacios marítimos.

Nació poco después el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (UNEP). Esta institución iba a sentar más tarde las bases de un amplio plan de trabajo conocido como *Programa para los mares regionales*, que incluiría a diez regiones marítimas mundiales, y en el que iban a participar potencialmente 120 países costeros. El aspecto fundamental de su desarrollo consistía en estudiar las causas y evitar en lo posible las consecuencias de la contaminación de los mares, los océanos y las zonas costeras.

Una de las áreas de trabajo esenciales sería la cuenca del Mediterráneo, uno de los mares más perjudicados debido a su carácter semicerrado.

El Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) acaba de hacer una detallada valoración de los trabajos realizados entre 1976 y 1981 a través del programa MEDPOL. Han participado en estas tareas más de 200 grupos de científicos y 84 instituciones internacionales. Se tomaron, durante los cinco años, 12.500 muestras de 700 estaciones enclavadas en las zonas costeras de 14 países mediterráneos, dando como resultado que entre un 75 y un 80 por 100 de las estaciones cumplían con los requisitos propuestos por la Organización Mundial de la Salud (OMS) para determinar la no contaminación de las aguas costeras. No obstante, las pruebas tomadas en áreas de criadero de marisco fueron más inquietantes. Estas pruebas, sacadas de 50 estaciones de otros cuatro países mediterráneos, revelaron que sólo entre un 3 y un 4 por 100 del marisco procedente de estas estaciones era apto para el consumo directo.

En cuanto al nivel de mercurio encontrado en peces y mariscos, se descubrió que existe un riesgo en potencia para la salud del consumidor. Fueron analizadas 2.700 muestras de peces, 700 de moluscos y 600 de crus-

táceos de distintas zonas del Mediterráneo. Aunque el peligro de consumo de ciertas especies no era del todo claro por el momento, sí se aconsejaba, por ejemplo, a las embarazadas, el evitar el consumo elevado del atún. De igual manera se argumentaba que pudiera llegar a ser necesaria la prohibición de la pesca en algunas zonas pequeñas, fuertemente contaminadas.

Con todo esto queda patente una realidad, más que deteriorada, del medio ambiente de la cuenca mediterránea, sobre todo en sus zonas costeras, agravada ahora con los problemas de los vertidos nucleares. Se hace necesario, como vienen diciendo algunos científicos y oceanográficos desde hace tiempo, un ordenamiento global mucho más racional de los mares, los transportes marítimos, los puertos y las áreas costeras contaminantes. Pero aquí nos encontramos con otro serio obstáculo, y es que cada país sigue mirando aún a través de sus propios intereses, cuando la salvaguardia del medio ambiente, de la fauna, la flora y las aguas marinas debieran ser objetivo común de todas las naciones, puesto que nos afecta a todos por igual, y todos somos también —querámoslo o no— víctimas de su constante deterioro.



**La legislación en materia de contaminación marina.**—La protección contra la contaminación del mar constituye ya materia de un vasto y orgánico complejo legislativo, afirma el profesor italiano Eugenio Sicurezza, experto en estos temas.

Por lo que se refiere a las normas internacionales, destaca la entrada en vigor de la MARPOL-73, con el correspondiente Protocolo 1978. Es de esperar, dada la seria credibilidad del IMCO, que esta normativa tenga éxito, aunque los intereses en juego son elevadísimos. De hecho, el alcance de las innovaciones técnicas es tal que puede preverse una rápida transformación de la flota petrolera mundial.

Es de lamentar la escasa eficacia del régimen punitivo, siendo ciertamente insuficiente la genérica previsión que las partes en litigio, con frecuencia inapropiadas, deban disponer sanciones de tal envergadura que sean capaces de amedrentar a los eventuales transgresores de las disposiciones convencionales. El castigo de las violaciones reservado al Estado de la bandera no tendrá lugar si éste no ha previsto, aparte de ratificar la convención, dar plena aplicación a la misma promulgando en el mismo ordenamiento interno las leyes necesarias.

Si se considera que a menudo los Estados más indiferentes en la aplicación de sanciones son los que poseen las flotas menos eficientes y con más elevada probabilidad contaminante, aparece claro que una buena parte de las infracciones a las reglas convencionales está condenada a quedar sin castigo.

Otro fallo que es preciso resaltar consiste en la falta de acuerdos, a nivel mundial, que prevean medios de intervención idóneos para hacer frente a la enorme cantidad de cargamentos contaminantes transportados por mar. Tales acuerdos existen, pero a nivel regional: para el Mediterráneo se ha recordado el protocolo sobre la cooperación previsto en la Convención de Barcelona de 1976.

La necesidad de proteger el mar de la contaminación está ya, por supuesto, comúnmente reconocida a nivel internacional y está destinada —como enunciación de principio a falta de la específica reglamentación— a ser aceptada en la formación final del nuevo Derecho del Mar, cuando hayan terminado los trabajos de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

J. S. A.

## GIBRALTAR

**El Peñón se convierte en un obstáculo.**—El periódico británico *The Times* opina sobre la influencia de nuestra entrada en la CEE en relación con el contencioso del Peñón de Gibraltar lo siguiente:

“Se ha llegado a lo que parece ser un punto crítico en las negociaciones sobre el ingreso de España en la Comunidad Económica Europea. En Dublín va a tener lugar una reunión especial del Consejo de Ministros de la Comunidad a principios de la semana próxima para discutir el problema y el jefe del Gobierno español, Felipe González, visitará Dublín la semana siguiente para mantener conversaciones con los dirigentes irlandeses, que actualmente ocupan la presidencia de la Comunidad.

Tras esta visita, será Londres la única capital de la CEE que Felipe González no ha visitado desde que ascendió al poder a finales de 1982. La omisión difícilmente puede ser resultado de un descuido, aunque es cierto que la entrada de España en la CEE plantea al Reino Unido menos problemas económicos directos que a casi todos los demás Estados miembros y, por otra parte, España ha gozado del apoyo británico desde el principio. Lo que pudiera haber sido una situación de íntimo entendimiento entre Londres y Madrid sigue siendo una relación fría y embarazosa debido a la cuestión de Gibraltar.

Ambas partes esperan que el ingreso de España en la CEE contribuirá a aliviar el problema; pero existe el oculto peligro de que el problema en sí mismo se convierta en un obstáculo adicional que dé lugar a que el Reino Unido bloquee el ingreso de España en el último minuto en lugar de prestar su apoyo a despejar el camino. La señora Thatcher dijo ante la Cámara de los Comunes que España no ingresaría en la CEE hasta que las restricciones

- en la frontera de Gibraltar no fueran totalmente levantadas. (Hasta el momento, sólo está permitido el paso de peatones españoles y gibraltareños en ambas direcciones.)

España acepta que su ingreso en la CEE implica la libre circulación de personas y mercancías en ambas direcciones. Incluso está impaciente por beneficiarse de esa situación tan pronto como sea posible para conseguir el acceso de sus ciudadanos al mercado del trabajo, tanto de Gibraltar como de todos los países de la CEE. Pero para la CEE, en su conjunto, lo que se acepta es que este derecho de acceso se concedería tras un período transitorio muy largo: la Comunidad propone actualmente siete años, mientras España pide una revisión pasados los cinco años. A cambio de la apertura total de la frontera, España sugiere que el Reino Unido suprima dicho período transitorio en lo que se refiere a Gibraltar, concediendo a los españoles el derecho a trabajar y residir en dicha Plaza inmediatamente.

Esta sugerencia difícilmente será bien recibida en Gibraltar, donde la inminente transformación del astillero naval en civil ha causado ya la pérdida de 800 puestos de trabajo. Pero a pesar de esto existe en Gibraltar un superávit de empleo con varios miles de trabajadores no gibraltareños, la mayor parte británicos y marroquíes. La exclusión de España de este mercado de trabajo constituye una anomalía causada por ella misma, pero que debería ser claramente corregida, tanto en el campo político como en el económico.

Si insistimos en aplicar el período transitorio total en Gibraltar, existe obviamente el peligro de que España, por su parte, insista a su vez en ir haciendo desaparecer sus controles en la frontera también gradualmente. Para el Reino Unido, hacer frente a esta amenaza con un veto a la entrada de España en la CEE sería desproporcionado. Permitiría que un relativamente pequeño desacuerdo causase un gran daño a la CEE, a la OTAN (que España puede fácilmente abandonar como respuesta a una negativa en la CEE), y, sobre todo, al mismo Gibraltar”.



**España, doble advertencia.**—Por su parte, la revista *The Economist* comenta sobre este mismo tema lo siguiente:

“El ministro de Asuntos Exteriores, Fernando Morán, dirigió ciertas advertencias en dirección a la OTAN y a Gibraltar. Mostrándose contrario a la participación militar española en la OTAN, sugirió que en otoño el Gobierno podría recomendar el permanecer en la Alianza, pero sólo como miembro político.

El señor Morán declaró que espera tener conversaciones sobre Gibraltar en septiembre con su homólogo británico, sir Geoffrey Howe. Concedió

que España tendría seguramente que levantar sus restricciones en la frontera de Gibraltar cuando ingrese en la CEE.

La derecha española ha explotado siempre el problema de Gibraltar más vigorosamente que la izquierda; algunos militantes de ésta encontraron refugio en Gibraltar en los años de Franco. Recientemente, sin embargo, el veterano comunista Santiago Carrillo provocó el asombro de sus camaradas al sugerir que España debía continuar siendo miembro de la OTAN a cambio de la devolución de Gibraltar.

Muchos políticos marroquíes apoyan la reivindicación española de Gibraltar, suponiendo que ésta podría tener éxito, y que entonces, por lógica y por la presión islámica, España se vería forzada a dejar Ceuta y Melilla, los dos enclaves *ilegales* situados en la costa de Marruecos, tan conspicuamente como Gibraltar en España. Desde el pasado diciembre el Gobierno de Hassán está sometiendo a Ceuta y Melilla al mismo tipo de presión económica que España aplica a Gibraltar (los funcionarios marroquíes hablan, con cierta sorna, del *modelo español*). Lo cierto es que el comercio de ambos enclaves está sufriendo sus consecuencias.

Al menos en la superficie, las relaciones entre los Gobiernos de España y Marruecos no han cambiado, a pesar de la disputa sobre Ceuta y Melilla. El primer viaje de Felipe González, tras ser elegido jefe de Gobierno, fue a Marruecos, y, desde entonces, diez ministros han cruzado el Estrecho en ambas direcciones.

Tras esa fachada, sin embargo, el ministro español de Defensa mantiene al día planes de emergencia para Ceuta y Melilla, de las que los altos mandos militares dicen que serán defendidas *hasta la última gota de sangre española*. La pasada semana el Gabinete aprobó un decreto por el que se reducirán las nueve regiones militares españolas a seis. Una de las metas de esta medida es la de fortalecer la defensa del sur de España. Tanto los que defienden como los que se oponen a la OTAN, están de acuerdo en que la única amenaza previsible contra el territorio español es la norteafricana, no la soviética."

## COMENTARIO

La revista *The Economist* cae en el mismo grave error que algunos marroquíes, a saber: que el problema de Gibraltar puede asimilarse al asunto (que no problema) de Ceuta y Melilla, cuando la realidad es que por razones históricas, jurídicas, políticas, humanas, sociológicas y otras, ambas cuestiones son totalmente diferentes.



## GIBRALTAR Y HONG-KONG

Los temores de que Gibraltar se convirtiera en otro Hong-Kong y pasara por el mismo tipo de negociaciones que las actuales entre el Reino Unido y China, han sido descartados en un informe escrito por Joe García en *The Banker*, de alto prestigio en el mundo de la Banca.

Joe García escribe: "Los funcionarios gibraltareños se han apresurado a negar cualquier tipo de paralelismo entre las dos situaciones, ya que en Hong-Kong se contempla la espiración de un arriendo, mientras que España cedió Gibraltar al Reino Unido *para siempre* por el Tratado de Utrech de 1713.

Gibraltar ha evolucionado muchísimo como una unidad identificable separadamente, hablando en términos políticos, con un amplio autogobierno para sus asuntos internos y con un Reino Unido, responsable principalmente de la defensa y de los asuntos exteriores."

Y añade: "Existe un grupo de opinión que sostiene que Gibraltar podría convertirse en un miniestado independiente, sin que hubiera que derogarse aquella parte del Tratado que concede a España el primer derecho a no aceptar la independencia si los británicos abandonan un día el Peñón, mientras el rey o reina de Inglaterra continúe siendo jefe de Estado de Gibraltar. Aunque la independencia está siendo descartada por impracticable, existe, de todos modos, un profundo sentido entre los gibraltareños de que pertenecen a *su Gibraltar*".

**La solución de la CEE.**—El artículo añade que existe una creciente concienciación de que podría surgir una solución para el problema de Gibraltar si España ingresara en la CEE, a la cual Gibraltar pertenece... Por el momento, las obligaciones de España respecto a la CEE la obligarán a abrir la frontera y levantar otras restricciones, ya que el gobierno británico considera inconcebible que España ingrese en la CEE sin establecer primero una situación normal con otra parte de la Comunidad como es Gibraltar.

"Por ello, se tiene la impresión de que la solución al problema no se puede considerar tan rígida como la de Hong-Kong."

El artículo, que forma parte de una serie de tres sobre los centros financieros del Mediterráneo, afirma que Gibraltar posee un sistema legal muy firme y que profesionales tales como los banqueros, abogados y contables se han formado en su mayoría en el Reino Unido. "Se trata de un verdadero centro financiero británico en la Europa continental."



## GACETILLA

- El *Diario Oficial* número 242, de 19 de octubre, publica la convocatoria, estableciendo las bases, normas y cuantías, del concurso para la adjudicación de los Premios *Virgen del Carmen*, así como los Premios Especiales, correspondientes al año 1985. Los concursantes deberán solicitarlo por escrito en instancia al excelentísimo señor Presidente del Patronato de Premios *Virgen del Carmen*, acompañada de tres ejemplares de los trabajos que presenten, que deberán tener entrada en el Registro General del Cuartel General de la Armada antes del 1 de mayo de 1985.
- El Club Militar de Montaña —C/. General Yagüe, 17. Teléf. 456 24 86, de Madrid— ha organizado los siguientes cursillos de esquí:
  - Curso del 26-12-84 al 1-1-85,
  - Curso del 2- 1-85 al 8-1-85,

en régimen de internado en la Residencia de Navacerrada, para niños y niñas en edades comprendidas entre los ocho y los catorce años.

- Curso de fines de semana (curso de domingo),

a partir del domingo 13 de enero, habrá ocho domingos seguidos. La edad será a partir de quince años; los menores de edad deberán ir acompañados por una persona mayor que se responsabilice del cursillista.

- El ISFAS ofrece los servicios, con plazas en régimen de permanencia, en las Residencias de Malagar-Valdemoro (Madrid) y San Ignacio de Torrelodones-Colonia (Madrid) y en el Balneario de Archena (Murcia), para su colectivo personal de la “tercera edad”.
- Al igual que en las Zonas Marítimas, ha entrado en funcionamiento la OFIN (Oficina de información) en la Jurisdicción Central, ubicada en la planta baja del Cuartel General.

J. G.





## LIBROS

DE LA CIERVA, Ricardo: **Historia Militar de España.**—Editorial Planeta (fascículos). Madrid, 1984.

No ha sido muy abundante, ni quizá tampoco muy afortunado, el tratamiento de la historia militar española, que, sin embargo, conoció en el último decenio del siglo pasado, y tras un largo período de decadencia, un brote de esplendor indudable, hasta el extremo que un político de la talla de Canalejas la calificara de *Renacimiento Militar*. Sin embargo, la historia militar no es más que una parte sustantiva y vigente de la historia de España y merece un enfoque rigorista, objetivo, desapasionado y serio.

Así lo ha entendido Ricardo de la Cierva, del que no es preciso hacer carta de presentación, y que desde la difícil técnica del fascículo ha logrado una magnífica obra de conjunción y esfuerzo que pone en manos del lector, tanto profesional como profano, ilustrado o no, toda una lograda trayectoria de identificación militar en el que el binomio ejército/pueblo alcanza su valor más elevado. Sin los militares, escribió Galdós, no habría historia de España. Sin esta aportación valientemente asumida por el profesor De la Cierva, el conocimiento de la historia militar, en función de los aconteceres patrios, estaría aún por descubrir, sobre todo en los niveles de una necesaria popularización.

Se distribuye el plan general de la obra en nueve tomos, constando cada uno de ellos de un promedio de quince fascículos, y de los cuales, a la hora de redactarse este comentario, han aparecido las entregas correspondientes

al tomo V, es decir, al estudio de la guerra de la Independencia, y a mi juicio ha sido un gran acierto el escogerla como arranque de la obra, por cuanto facilita una mejor comprensión del nacimiento del ejército moderno, y porque es tema que sigue impactando con fuerza en los momentos actuales. El análisis que de tal fenomenología se hace es muy completo y, lo que es mejor, es muy ameno; y a fuer de sincero debo decir que me ha impresionado la admirable conjunción lograda en los capítulos dedicados a la acción de la Marina en el alzamiento nacional de 1808, episodio de por sí poco conocido, pero de una indudable trascendencia, propiciadora de posteriores éxitos bélicos. Y hay que hacer constar que pocas veces se ha sabido derivar la historia de España en función de la Marina, y cuando se ha hecho no siempre el acierto presidió el intento. Es por ello razón de más mérito el impecable planteamiento que el autor ha trazado en el relato de hechos y situaciones, que no por poco conocidas pueden ser menos valoradas.

Aun con mucho camino por delante —los fascículos van cubriendo singladuras semanales—, creo que existen elementos de juicio suficientes para poder afirmar que estamos ante una obra importante y necesaria para la comprensión de muchos de los problemas patrios; para deshacer prejuicios y recelos, esgrimidos tendenciosamente desde ópticas deformadas y para completar una labor clarificadora, no siempre bien entendida o interpretada desde sus distintas parcelas metodológicas.

La historia militar de Ricardo de la Cierva —con la que enriquece aún más su brillante trayectoria historiográfica— y el esfuerzo impulsor y colaborador de la editorial Planeta son merecedores de algo más que simples frases de cumplido o elogios, en el convencimiento de que se está ante un trabajo serio y responsable, de indispensable lectura.

J. C. P.

*Editor*

GENERAL COPEL, Etienne: **Vaincre la guerre (Vencer la guerra)**.—Editorial LIEU COMUN. París, 1984.

Se puede o no estar de acuerdo con las ideas expuestas por el general Coppel, pero lo que no cabe duda es que se le puede atribuir un innegable mérito, porque ha producido una sacudida... y de nuevo ha hecho pensar sobre lo que no se piensa, cuestión importante, dejando muy claro que la doctrina nuclear francesa ha quedado dormida en el pasado.

El libro está escrito con lenguaje sencillo, fácilmente comprensible para todo el mundo y, por tanto, cómodo de leer y ameno, lo que explica su éxito editorial y, aunque reiterativo en algunos puntos, no resta interés a su lectura. Es un ataque a los militares y una feroz crítica a la actual política de defensa en Francia y Europa; su pensamiento es altamente defensivo, em-

pleando argumentaciones lógicas que en algunos momentos están montadas en excesivos supuestos. Admitiendo las bases de la argumentación, se está de acuerdo con las consecuencias. ¿Pero son reales estas bases? ¿Por qué el empleo de la bomba de neutrones o del actual armamento nuclear táctico, dentro del propio país, no provocaría la escalada? Son cuestiones que no parecen suficientemente aclaradas.

De todos modos, el general Copel intenta llegar a la paridad con la Unión Soviética, empezando de abajo a arriba, lo cual es más lógico, en lugar de hacerlo a la inversa, ya que las escaleras se comienzan a subir desde abajo (ello desde el punto de vista europeo).

El planteamiento de la estructura del libro es bueno. Expone el problema en ¿qué temer?, lo debe de argumentar en ¿qué creer? y dar las soluciones en ¿qué hacer? Sin embargo, la realidad es que no lo consigue y por eso tiene que apoyarse en el exceso de supuestos, siendo la argumentación pobre y casi reducida a los dos capítulos de los riesgos, y el ¿qué creer?, en realidad, forma parte del planteamiento del problema y no es propiamente la discusión del mismo. Esto igualmente sucede en el capítulo *Hacer la disuasión estratégica menos ambiciosa, pero más segura*, que en realidad es un planteamiento y no responde a lo que quiere exponer.

Cuando estudia el riesgo de ataque nuclear, en su primera parte, establece la premisa de que quien va a atacar (ofensiva) es la URSS (que no está de acuerdo con otras partes del libro), pero luego el razonamiento lo invierte, estudiando la defensa de la URSS de ataques occidentales. En mi opinión, puesto que el planteamiento desde el punto de vista occidental es defensivo, el estudio tendría que haberse hecho exactamente al revés. No se comprende tampoco en este capítulo cómo el ataque por los submarinos lo califica de irracional, y sin embargo preconiza la construcción de submarinos (a no ser que los submarinos sean únicamente portadores de armas químicas); ni tampoco cómo dice que Rusia está indefensa ante estos ataques, cuando también afirma que puede destruir sus misiles antes de llegar al blanco.

El esquema de formación de reservistas es terriblemente defensivo, apagándose excesivamente al propio terreno, y afectando enormemente al Ejército de Tierra, que se vería notablemente disminuido, y aun admitiendo su efectividad, se estima que ello requeriría una conciencia nacional de defensa en alto grado, que no creo exista en la actualidad, y que, por tanto, tomar como medida a Israel o Suiza es totalmente utópico.

Realmente, el general Copel, basado en unos supuestos, elige una solución, pero no estudia las posibles soluciones, con lo cual siempre queda la duda en el lector, demostrando mucho más que la actual política de defensa es mala, que el hecho de que su solución sea la mejor.

En el fondo, lo que trata el general Copel, sin decirlo o sin darse cuenta, es de aplicar la doctrina de crisis al empleo de las armas tácticas nucleares

y neutrónicas, estableciendo la frontera de la guerra total con el empleo de las armas estratégicas. ¿Pero es que está ahí situada esa frontera?

En mi opinión, el libro debe ser leído y sobre todo pensado; pero estimo que el general Copel establece un paralelo excesivo, identificando al máximo la política de defensa de Francia con la de Europa, lo cual es un error, y que si sus ideas se llevasen a la práctica, con ser mucho más lógicas que las actuales desde el punto de vista de la defensa, el papel de Francia en el mundo no respondería al de una gran potencia, como pretende ser, aunque solamente sea sobre el papel.

J. L. R.

✻

**SAINZ RODRIGUEZ, Pedro: Introducción a la historia de la literatura mística en España.**—Espasa Calpe. Madrid, 1984 (175 págs.).

La *Introducción a la historia de la literatura mística en España* no es un libro nuevo, porque fue publicado en 1927, pero sí es un libro que en su reedición de 1984 mantiene vivas y vigentes todas sus esencias primordiales. Y puede decirse algo más. Que mantiene su impronta de libro ejemplar, que abarca desde el problema histórico del misticismo español y sus planteamientos de investigación, hasta la evolución cronológica y el contenido de la mística española del Siglo de Oro, pero que va aún más allá, con una exploración del misticismo universal, buscando situar nuestra literatura mística dentro de ese admirable panorama.

Del índice de la obra se desprende la importancia del trabajo realizado y el ingente esfuerzo investigador, sobre todo en el capítulo en que, fijados los parámetros del misticismo español, se recrea el autor en la descripción de las grandes figuras de la espiritualidad española en el Siglo de Oro —fray Luis de Granada, San Ignacio de Loyola, Santa Teresa y San Juan de la Cruz—, sin que queden fuera de ámbito tampoco los grandes teólogos, como Melchor Cano, e incluso heterodoxos como Valdés, para terminar analizando el misticismo español y otras manifestaciones artísticas de nuestro pueblo.

Indudablemente, otro de los aciertos del libro es cómo vienen presentados los antecedentes místico-ascéticos de la Edad Media española, y el análisis que se realiza del estado social y espiritual de España en el momento de la aparición mística en el Siglo de Oro, añadiéndose notas muy valiosas sobre el espíritu religioso y el Renacimiento, en el que siempre resultó difícil el entronque de la mística española con las fuentes europeas.

En la *Introducción a la historia de la literatura mística en España*, el profesor Sainz Rodríguez, cuya dilatada labor científica e investigadora es, por sobradamente conocida, integralmente admirable, va más allá de la actitud

negativa del racionalismo materialista, pero no combatiéndolo desde la apologetica, sino desde un nuevo y más elevado racionalismo, que no se considera incompatible con la fe más profunda y el respeto más hondo a la tradición religiosa. De aquí el magnífico servicio que en la España de 1984, tan llena de altibajos espirituales, viene a prestar este libro, clarividente y lúcido, concebido y logrado casi sesenta años antes.

J. C. P.



**CERVERA PERY, José: La problemática de la pesca en el nuevo derecho del mar.**—Publicaciones del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Madrid, 1984 (152 págs.).

El mundo de la pesca es un mundo de aguas agitadas. La aparición y regulación de nuevos espacios marítimos, la escasez, cada vez más acusada, de caladeros, la entronización de nuevos conceptos como el de los de Estado sin litoral o geográficamente desaventajados, las dificultades de transferencias tecnológicas, etc., dificultan el normal desenvolvimiento de una actividad que a menudo se convierte en titular polémico de los espacios informativos.

Nuestro compañero de redacción don José Cervera Pery, miembro de la delegación española que durante nueve años participó en la III Conferencia de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, ha extraído logrado fruto testimonial de su permanencia y experiencia en tan larga trayectoria y nos la proyecta en este interesante y documentado libro que acaba de editar el Servicio de Publicaciones del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, y que bajo el título de *La problemática de la pesca en el Nuevo Derecho del Mar* ofrece una amplia base doctrinal del fenómeno, a través de su actual tratamiento en el texto firmado en Jamaica en la primavera de 1983.

En este libro Cervera Pery analiza con su habitual fácil pluma la nueva imagen surgida del mar en el Convenio, desde una de las parcelas más conflictivas: la de la incidencia pesquera, tanto en los espacios marítimos tradicionales como en los de nuevo cuño, para derivar más tarde en los problemas de la pesca española en aguas externas, que, dada la escasez de nuestros propios caladeros, viene forzosamente centrada en la participación multilateral o en los acuerdos bilaterales, sin que deje de ser contemplada la difícil negociación en la materia con la Comunidad Económica Europea y desde las perspectivas de la empresa pesquera conjunta, posible solución, en un futuro más o menos próximo, a muchos de los acuciantes problemas hoy planteados.

Dentro de un trasfondo esencialmente jurídico, no se descuidan tampoco en el libro de Cervera Pery los condicionantes económicos y factores so-

ciológicos que han conformado el complicado marco de las relaciones pesqueras internacionales, porque, quiérase o no, la Convención de Jamaica existe ya para todos, *aquí y ahora*. Cervera, que la ha vivido paso a paso, nos la resume y clarifica en sus aspectos principales.

Libro directo, bien concebido y tratado, une a su valor aportatorio de primera mano la utilidad de su conocimiento, en el exponente de una doctrina de actual vigencia esbozada con oportunidad y acierto. La REVISTA GENERAL DE MARINA se felicita de que, entre quienes dedicamos nuestro agradable trabajo y nuestra ilusión a hacer realidad este medio de comunicación familiar entre los hombres de la Armada y los de las otras marinas hermanas, entre ellas la de pesca, se encuentre el autor de este libro, que, aparte de su profundo valor informativo, aclarativo e incluso didáctico, supone un nuevo grillete de unión entre los hombres del mar.

J. S. A.

✱

LEWIS, Peter: *George Orwell: el camino a 1984*.—*El laberinto*.—Barcelona, 1984 (224 págs.).

Mucho se ha dicho y escrito que 1984 era el año de Orwell, aquel escritor inglés venido a España en 1936 y muerto en Londres en 1950, pero en realidad es poco lo que realmente se sabe de él. Sin embargo, sus obras, treinta años después de su muerte, parecen más vivas que en el tiempo en que fueron escritas. No han sido desfasadas por el tiempo, ni pasado de moda, como sucede a la mayoría de los autores, porque lo cierto es que Orwell —quizá por aquello de 1984— se está leyendo ahora más que nunca y continúa siendo perfectamente válido.

De aquí la importancia de la biografía que Peter Lewis ha escrito, que es la primera que sobre Orwell se escribió, ya que él mismo se negó a que se hiciese un libro sobre su vida, y constituye también un documentado estudio de la evolución de la vida e ideas del autor inglés que tan profundas huellas dejó en su paso por España.

Multitud de citas inéditas y una serie de curiosas ilustraciones hacen de este libro un interesante testimonio de una vida y una época,

y al que complementa con acierto un estudio previo de José Luis Alcofar Nassaes sobre los ingleses que, como Orwell, vinieron a la guerra civil española, y las experiencias, muchas de ellas amargas, que pudieron sacar de ellas.

J. R.

CORTES LOPEZ, José Luis: *Introducción a la historia del Africa Negra*.—Colección Austral.—Espasa Calpe. Madrid, 1984 (272 págs.).

La historia del Africa negra, es decir, la subsahariana, con sus tremendas convulsiones y acusados contrastes, sigue todavía siendo una gran desconocida, sobre todo para los lectores de lengua hispana. De entrada no se ha escrito mucho, y lo que se ha escrito responde a conceptos parciales, confusos y a veces muy distorsionados de la auténtica realidad política y social de lo que un día fuera llamado *continente de la esperanza*.

El libro de Cortés López viene en buena parte a corregir ese fallo, ya que se trata de un excelente resumen de la compleja trayectoria africana, desde sus orígenes hasta la época actual, pasando por las agitadas etapas de la colonización y de las independencias.

Estudioso del tema y en contacto directo con el mismo (el autor ha permanecido bastantes años en Africa ejerciendo la enseñanza como profesor de historia en diversos países), consigue sin duda con este libro la primera seria aproximación al estudio y comprensión de una problemática que es noticia y vivencia de todos los días.

J. R.

**SAIZ VALDIVIELSO, Alfonso**  
*Carlos: Indalecio Prieto: Crónica de un corazón.*—Planeta. 1984 (274 págs.).

La figura apasionadamente polémica de Indalecio Prieto, cuya larga trayectoria política se enmarcó en decisivos períodos de historia española, ha llamado poderosamente la atención de críticos y ensayistas (él mismo fue un excelente escritor), y no son escasas las obras en las que analiza, desde la óptica de la aceptación o del rechazo, su vida y su obra. *La crónica de un corazón*, de Saiz Valdivielso, nos presenta ante todo el lado humano de Prieto, en la que prima lo emocional

sobre lo político, sobre todo en la contemplación del Prieto exiliado. Es, por tanto, una obra bien construida, sobriamente matizada, pero en la que a propósito se prescinde de una profundización en el perfil histórico y político del personaje.

Admirado por sus incondicionales y odiado por sus enemigos (y los tuvo en variopintos campos del espectro político), unos y otros tuvieron que admitir la desbordante personalidad del líder socialista, escasamente dogmático, pragmático y desgarrado por la conciencia de sus propios errores (que tuvo siempre la gallardía de reconocerlos) y por el análisis de los errores de los demás. Y poseedor sobre todo de una especial sensibilidad en su entrega a la causa a la que dedicó su vida. De aquí que Valdivielso haya ido más que nada a la búsqueda de ese corazón *gastado de tanto darlo*, en frase del propio biografiado.

Publicado en la colección Espejo de España, el libro se lee con interés, a lo que contribuye el buen estilo narrativo de su autor y la gran calidad de matices que adornan la figura del personaje.

J. R.

## REVISTAS



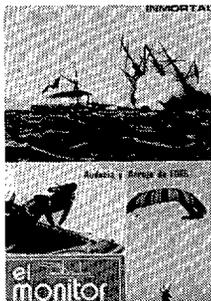
### RIVISTA MARITTIMA. Julio 1984.

SUMARIO: Reagan en China. 1939. Víspera de la guerra en el Mediterráneo. ¿Qué cosa es la estrategia? Las Marinas de los Estados Unidos y de la URSS en los años ochenta. Batallas navales en los sellos de Correos. Barcos y hombres de la Marina en la segunda guerra mundial. Chioggia, *Ciudad de la pesca*. El Leader en la organización moderna. Cartas al Director. Panorama político militar. Marina militar. Marina mercante. Marina deportiva. Ambiente marítimo. Ciencia y Técnica. Aeronáutica militar. *El Batallón San Marcos*, suplemento.

Como puede observarse en el sumario, éste es muy amplio y lleno de

artículos muy interesantes, especialmente desde el punto de vista histórico. Se destacan, entre todos, dos: *El Batallón San Marcos*, editado en una separata que se adjunta a la Rivista, muy bien editado, con muy buenas fotografías, es una especie de síntesis de la historia de la Infantería de Marina italiana, y que podría interesar especialmente a nuestros oficiales de este Cuerpo.

En el campo de la Marina militar se destaca el artículo *Las Marinas de los Estados Unidos y de la URSS en los años ochenta*, de Marcello Bertini. En ella se hace un inteligente estudio comparativo de cada uno de los grandes tipos de buques, y de sus líneas de acción de cada uno de los dos bandos, así como de las posibilidades del desarrollo futuro, terminando con una síntesis en la que destaca el desarrollo que la Marina soviética hace de la Aeronáutica naval, con una misión en gran parte destinada a representar un papel de presencia político-militar más que a un papel ofensivo sobre la Marina de los Estados Unidos. Evalúa que la Marina soviética no alcanzará un poder verdaderamente temible para su rival hasta los primeros decenios del siglo XXI.



### EL MONITOR. Mayo 1984.

SUMARIO: Descendiente de héroe de Angamus-Iquique. Grau y la Inmortalidad. Grau, biografía lírica; Grau, el estrategia de la Armada. El combate del 2 de mayo. Marinus presents. Fuerzas Especiales.

La mayoría de los artículos de este número de *El Monitor*, revista de la Armada peruana, versan sobre la figura del almirante Grau, glorioso combatiente a bordo del monitor *Huércar*. El almirante, que murió combatiendo a fuerzas superiores a las suyas, permanece en Perú como el héroe de Iquique.

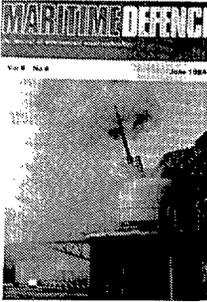


### REVISTA DA ARMADA. Junio 1984.

SUMARIO: Notas de apertura. El comandante Henrique López Mendonça. Noticias de personal. El fundador de la Compañía de Guardias Marinas. Educación física. Antología del mar y de los marinos. El Campo de Santa Clara y la Marina. Crónica fluvial. Historias de marineros. No existirá coral en la costa del Algarve. Terminología naval. Reportajes.

Entre todos los artículos sobre misceláneas náuticas se destaca *O fundador da Companhia de Guardas Marinhas*. Institución fundada por el conde de San Vicente, siendo establecida el 24 de marzo de

1783. En ella se expusieron al planearla los dos sistemas vigentes, el seguido por Francia, España y Holanda y el inglés. Por fin, se decidieron por uno intermedio, que permaneció largo tiempo como el formador de oficiales de la Real Marina portuguesa.

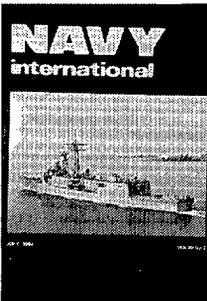


### MARITIME DEFENCE. Junio 1984.

SUMARIO: Adelantos en los sistemas de navegación marítima modernas italianas expuestas en la Mostra Navale 1984. Progresos con el RAN sgrop catamarán de casco sencillo con el papel de cazaminas. Nuevos dragaminas entregados de la clase British River. Motores diesel amagnéticos Isotta Fraschini. Noticias navales. *Reliant*, nuevo auxiliar container. Noticias. Investigación y desarrollos.

Destacan, entre otros artículos, la presentación en la última Mostra Navale italiana del cañón Oto-Melara 76/82 ultrarrápido antiaéreo y de superficie, cuya velocidad de tiro ha sido aumentada desde 85 disparos por minuto a 120, así como también han sido perfeccionados los proyectiles en detalles técnicos que son expuestos claramente en este artículo.

Asimismo, es de hacer notar una exposición del nuevo cazaminas austriaco de tipo *catamarán*, del que se hace un detallado diseño. Su casco es de plástico y sus equipos buscadores de tipo alemán, todo ello hace que este buque resulte no sólo muy efectivo, sino también bastante más económico que los anteriormente construidos.



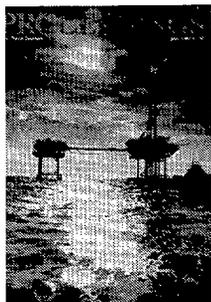
### NAVY INTERNATIONAL. Julio 1984.

SUMARIO: La US Navy bajo el mandato de Reagan. Un cambio desafortunado. Minas. Contramedidas. La artillería en la Royal Navy. Electro Opticos navales. Minas. Contramedidas. La Marina paraguaya. Estados Unidos y el Pacífico. Revista estratégica. Mostra Navale 84. LCAC anfibios (Landing Craft Air Cushion).

En el artículo LaUS Navy durante o bajo el mandato de Reagan, se hace una síntesis de la situación de la Marina americana durante el mandato de Reagan, así como se expresa en un cuadro el Programa de construcciones navales para los próximos cinco años; es decir, desde el 85 al 89, ambos inclusive. En este cuadro se puede observar que el número de construcciones de todos los tipos de buques es de 121, destacando cinco submarinos *Trident* y 20 submarinos de ataque, así como uno más de este tipo con características excepcionales. Con rela-

ción a las reconversiones y reactivaciones, el número de barcos es de 21, entre los que se cuentan un portaviones y dos acorazados.

En cuanto a los dos artículos de contramedidas electrónicas de minas, es de destacar la acción, información y organización del organismo especializado MCMV, que puede interesar a los especialistas.



#### PROCEEDINGS. Julio 1984.

SUMARIO: La estrategia naval y las necesidades nacionales oceánicas. Nicaragua: Satrapía soviética. *Restaurando el orden* al sur de la frontera. Ordenes de batalla. Necesitamos una Prensa imparcial. Necesitamos una Prensa libre profesional. Comiéndonos nuestra sementera.

Destacan, entre todos, los artículos de índole profesional, en los que se tratan temas conocidos y repetidos, aunque actualizados, los dos artículos destinados a hacer una exposición de las relaciones de las Fuerzas Armadas con la Prensa, especialmente durante operaciones de guerra. Estas, por lo visto, no fueron últimamente las deseables, y, por ejemplo, cuando la ocupación de la isla de Granada la cobertura periodística dejó bastante que desear, especialmente por la búsqueda de sensacionalismo. En el segundo artículo se hace un análisis discreto de lo que debe de ser la Prensa y su función en las operaciones militares.



#### JANE'S DEFENCE WEEKLY. Agosto 1984.

SUMARIO: El equipo VICKERS con FMC para la construcción de una nueva familia AFV. Esfuerzo internacional en la limpieza de minas del mar Rojo. El *Harrier II* en la demostración de Farnborough. Más FFBS para Chile. Reparaciones en las turbinas de gas de Irán. Conversaciones sobre armamento en Moscú. El problema de opción por un submarino en Australia. Plan de nuevos destructores en Japón. Incendio en el nuevo portaviones de Italia. La explosión de Severomost.

En el esfuerzo internacional por la limpieza de minas del mar Rojo se reseña la participación internacional y se indica el peligro que representa para la navegación internacional dicho minado. Las implicaciones políticas que han tenido estos hechos y la necesidad de reformar las normas del Derecho Internacional se examinan en dicho artículo.



## REVISTA MILITAR SOVIETICA. Julio 1984.

SUMARIO: Guardián oceánico de la Patria. Ejército socialista del cometido. Factor permanente de acciones nocturnas. Ejército táctico y de campaña. Dragaminas y rastras. Cruceros submarinos de Rudnitski. Liberación de Polonia. Izado del Pabellón Naval. La lista del asesino de Kennedy.

El almirante Smirnov, segundo jefe de la Marina soviética, afirma que la Marina soviética nació en el fragor de la revolución y acusa de aventurerismo a la política militar de la OTAN. Hace referencia al deseo del almirante Watkins, de la US Navy, de disponer de 100 submarinos de ataque nucleares para luchar contra los SSBN y SSGN soviéticos. Estos y otros comentarios pueden leerse en *Guardián oceánico de la Patria*.

Cualquier libro reseñado o no en esta REVISTA puede ser solicitado de la Editorial Naval. Cuartel General de la Armada. Madrid-14.




---

SERVICIO DE PUBLICACIONES DE LA ARMADA

REVISTA  
GENERAL  
DE  
MARINA

AÑO 1984  
TOMO 207  
DICIEMBRE



Contralmirante Jesús Salgado Alba  
CARTA DEL DIRECTOR 617

COLABORACION ESPECIAL

Juan Díez Nicolás  
LA IMAGEN SOCIAL DE LAS FUERZAS AR-  
MADAS 619

TEMAS GENERALES

Contralmirante Jesús Salgado Alba  
EL ESTRECHO DE GIBRALTAR, CORAZON  
DE LA ESTRATEGIA ESPAÑOLA 627

Contralmirante Angel L. Díaz del Río  
APLICACION DE LOS CONVENIOS DE  
GINEBRA A LA PROTECCION DE LOS  
BARCOS DE SALVAMENTO DE NAU-  
FRAGOS EN CASO DE CONFLICTO AR-  
MADO 643

TEMAS PROFESIONALES

Capitanes de Fragata Joaquín Michavila Pallarés  
y Tomás García-Figueras y Romero  
ATAQUE CON MISILES SU/SU. ¿CUANTOS? 653

Teniente de Navío Antonio Carrasco Gómez  
TORPEDOS DE LAS MARINAS OCCIDEN-  
TALES 669

COMENTARIO INTERNACIONAL

HISTORIAS DE LA MAR

Capitán de Navío Joaquín López-Cortijo Gonzá-  
lez-Aller  
OPERACION «STEEL PIKE-1» 691

OPINIONES-OPINIONES-OPINIONES

MISCELANEA

NOTICARIO

LIBROS Y REVISTAS

Nuestra portada:  
«Soplando». Fotografía  
del segundo comandante  
del submarino S-72.  
D. Ricardo V. Gómez Enríquez.

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

**Depósito legal: M. 1.605-1958**

**ISSN 0034-9569**

---

#### VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

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

---

#### PRECIO POR EJEMPLAR

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

---

**DIRECCION Y ADMINISTRACION:**

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

# CARTA DEL DIRECTOR



QUERIDOS y respetados lectores:

La Natividad del Señor evoca dos sentimientos y provoca dos anhelos profundamente buscados por el hombre de hoy: la paz y la alegría. Noche de paz y alegre como unas Pascuas.

Paz y alegría son dos valores que, si compartidos, garantizan el bien supremo de una sólida convivencia, siendo la paz el valor superior.

Así lo entendemos quienes dedicamos nuestros afanes, nuestros esfuerzos y nuestra vida a la tarea, no siempre fácil y frecuentemente incomprendida, de garantizar, de conservar y defender la paz de nuestra patria, pues esa es la gran misión de quienes profesamos la carrera de las armas: ser guardianes de la paz. Los militares, lo he dicho muchas veces y creo oportuno repetirlo en este ambiente navideño, no somos ni pacifistas ni militaristas; no somos ni palomas ni halcones; somos algo mucho más serio, mucho más equilibrado y mucho más eficaz: somos pacíficos; mejor aún: somos *pacificadores*. Si nosotros desapareciéramos de la escena nacional, pensando en términos de *reducción al absurdo*, la paz desaparecería con nosotros en España, y aparecería la guerra en veinticuatro horas; quizá en veinticuatro minutos. Sin nosotros sería imposible, totalmente imposible, la paz. Así de claro, así de rotundo y así de irrefutable. Tan claro y tan sencillo como el siguiente párrafo, de la encíclica *Gaudium et Spes*, en la que Su Santidad el Papa afirmaba textualmente:

“Los que al servicio de la Patria se hallan en el Ejército considérense instrumentos de la seguridad y libertad de los pueblos, pues desempeñando bien esta función contribuyen realmente a estabilizar la paz.”

Esta palmaria verdad produce, en sectores reducidos, cada vez más reducidos, afortunadamente, de nuestra sociedad, sentimientos de rechazo que dan lugar al viejo, y más que viejo, caduco, fenómeno que generalmente se denomina, con cierta impropiedad, antimilitarismo; pero que, por tratarse de una fobia, irracional, como todas las fobias, sería más propio llamar *militofobia* o *castrofobia*, producto típicamente español del triste pacifismo de sumisión, cuyo lema, copiado del exterior, proclama la insigne insensatez del *más vale rojo que muerto*.

Si la generación anterior a la presente se hubiera aferrado a esa máxima rezumante de servidumbre y entreguismo, que entonces hubiera sido *más vale nazi que muerto*, toda Europa sería hoy un *pacífico* rebaño, gobernado *pacíficamente* por las SS hitlerianas. Frente a la paz en esclavitud, que es la que propugnan nuestros pintorescos palomos, nosotros, los militares, defen-

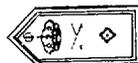
demos y garantizamos, día a día y noche a noche para nuestra Patria la paz en libertad. Y eso es lo que algunos, compatriotas nuestros, los *castrófobos* españoles, más o menos comprometidos con el nazismo soviético de hoy, nos reprochan, atacando la institución militar con una fobia que va desde la que siente el desalmado practicante del terror que busca uniformes para acribillarlos a balazos hasta el listillo que intenta zaherirnos asimilando las Fuerzas Armadas españolas a una empresa de ferrocarriles o un club de fútbol, pasando por quienes, atrincherándose tras pretendidas actitudes de liberación, no cesan, desde hace unos meses, de arrojar sobre nuestros ejércitos despreciables proyectiles de lodo amasado con viejos rencores y grotescas falsedades.

Ante estos ataques, que van desde la ráfaga de metralleta hasta el gratuito alfilerazo, los militares españoles reaccionamos, normalmente, con amargo silencio. Pero llegan momentos, como el que estamos viviendo de la Navidad, en los que conviene salir de nuestro disciplinado mutismo y responder a esas afrentas con las dos armas que fueron el alfa y el omega de la vida de quien está naciendo: *Paz a los hombres de buena voluntad* y *Señor, perdónales porque no saben lo que hacen...* ni lo que dicen, ni lo que escriben. Y también perdonanos a nosotros, a todos, porque nadie está libre de culpa. Y una vez todos perdonados y hermanados todos, busquemos la paz y la alegría en las estrofas marineras que se entonan desde hace siglos en las toldillas de nuestros navíos, al anochecer, en la mar, acomodándolas al espíritu de la Navidad:

*Tú que dispones de cielo y mar,  
Que haces la calma y la tempestad,  
Trae para todos, Señor, la paz.  
La paz, Señor, Señor, la paz.*

Felices Pascuas y un fuerte abrazo.

Jesús SALGADO ALBA



POSTDATA.—Como regalo de Pascuas, la colaboración especial de este número navideño nos trae noticias reconfortantes sobre cómo ven los españoles a sus Fuerzas Armadas. El portador de tan halagüeñas noticias, don Juan Díez Nicolás, nuestro joven y perspicaz *Papá Noel* de este año, nos da una alegría. Se lo agradecemos. Y mucho. Nos hacían falta esas buenas noticias que vienen de nuestro Pueblo, del que todos, militares y civiles, formamos parte indisoluble.

# COLABORACION



# ESPECIAL



*Don Juan Díez Nicolás es, en la actualidad, catedrático de Sociología de la Universidad Complutense, director de OTRI/IS, presidente del Seminario de Sociología del Instituto Español de Estudios Estratégicos del CESEDEN y vicepresidente del Comité de Población del Consejo de Europa.*

*A lo largo de su trayectoria profesional ha ocupado diversos cargos públicos, entre los que destaca el de rector de la UNED, director general del Centro de Investigaciones Sociológicas y subsecretario de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente.*

*Tiene publicados siete libros y más de un centenar de artículos sobre cuestiones de sociología, población y opinión pública.*

## LA IMAGEN SOCIAL DE LAS FUERZAS ARMADAS

Juan DIEZ NICOLAS  
Catedrático de Sociología

### Introducción.



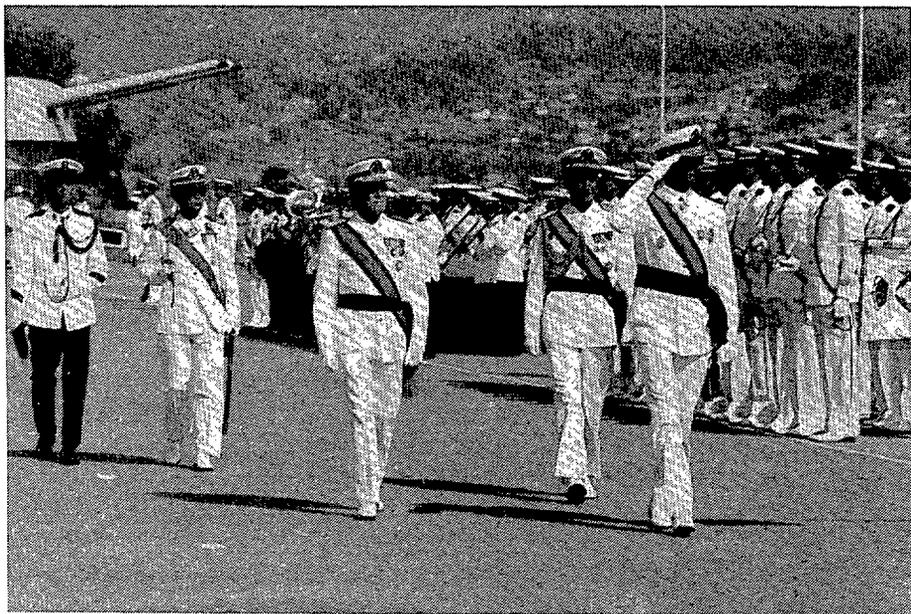
ECIENTEMENTE se ha puesto de moda hablar de la imagen. Los políticos procuran «hacerse imagen»; las empresas cuidan «su imagen»; hay expertos en «imagen». En general, y aunque muchos de los que utilizan el término no lo sepan, el concepto de «tener imagen», o «vender imagen», tiene que ver con la teoría sobre la formación de actitudes y, de manera más general, con las teorías sobre la opinión pública. Hace ya treinta años que uno de los pioneros de la psicología social contemporánea y experto en cuestiones de comunicación y opinión pública, Daniel Katz, se refería a los tres criterios básicos que debían aplicarse al análisis de la opinión pública: conocimiento, convicción y significación. En fecha bastante más reciente, Johan Galting formuló su teoría sobre el proceso de formación de actitudes que, en su desarrollo racional, debería seguir el proceso de conocimiento-reflexión-

evaluación, pero que, en su desarrollo irracional, suele seguir el modelo de conocimiento-evaluación.

Como consecuencia de estos dos ejemplos y otros muchos que no pueden citarse en un breve ensayo como éste, hoy puede afirmarse que, para que «el público» tenga una opinión (evaluación) sobre un objeto cualquiera, es absolutamente necesario que conozca su existencia (por experiencia directa o indirecta); si no se tiene conciencia de la existencia de ese «objeto» social, exista o no exista realmente, es imposible que haya evaluación sobre el citado objeto, y si se tiene conocimiento de su existencia, puede que el sujeto haya formulado o no una evaluación sobre él, y esa evaluación podrá ser positiva, negativa o indiferente. Pero, en tercer lugar, resulta muy difícil encontrar un público homogéneo; más bien, la sociedad está constituida por grupos sociales diversos, es decir, por diferentes «públicos», lo que obliga a reconocer que no existe «una opinión pública», sino «varias opiniones públicas». En realidad, cuando se habla de «la opinión pública» se está haciendo referencia a la opinión predominante o a la que, por una u otra razón, se impone a las demás.

Por todo ello, y con la brevedad que esta pequeña aportación exige, quiero precisar que me ha parecido siempre necesario, al estudiar la «opinión pública» sobre cualquier «objeto» social, diferenciar tres aspectos: En primer lugar, el grado de conocimiento sobre ese objeto. En efecto, si un objeto social (personalidad, hecho social, acontecimiento, institución, etc.) no es conocido más que por un grupo social minoritario, es evidente que no se puede hablar de opinión pública; así, no se puede hablar de opinión pública sobre el mejor método para realizar la fisión nuclear, o sobre los ritos de iniciación en determinadas tribus de África central, o sobre la modificación de cierto artículo de la Ley de Procedimiento Administrativo, pues la mayoría de la gente no sabe casi nada acerca de esas cuestiones, ni siquiera son conscientes de su existencia (y no es aquí relevante si el conocimiento es acertado o erróneo). El segundo aspecto se refiere a la evaluación, es decir, al juicio que el sujeto (o un conjunto de sujetos) tiene sobre el objeto social que se conoce (o se cree conocer); esta evaluación puede ser más o menos positiva, más o menos negativa, o incluso indiferente, pero en cualquier caso implica una toma de posición «afectiva» del sujeto respecto al objeto en cuestión. Y el tercer aspecto se refiere a la existencia de un mayor o menor grado de acuerdo de las diferentes evaluaciones individuales respecto a un determinado objeto social, es decir, a la existencia de una «opinión pública» mayoritaria o predominante, o a «varias opiniones públicas» más o menos contrapuestas o incluso contradictorias.

Por eso, al hablar de la «imagen social», que no es sino la evaluación que la sociedad hace de un objeto social, creo que deben diferenciarse tres dimensiones que no deben mezclarse: el conocimiento (es decir, un indicador sobre el grado en que dicho objeto es o no conocido por los individuos componentes de la sociedad), la valoración (es decir, la evaluación u orientación «afectiva»



S. M. el Rey, jefe supremo de las Fuerzas Armadas, se encuentra siempre presente en los solemnes acontecimientos de la vida de nuestros Ejércitos. En la fotografía, el Rey pasa revista a las Fuerzas de la Armada durante el acto de la Jura de Bandera y entrega de despachos en la E.N.M.

de los individuos hacia ese objeto), y la diversidad opinática (o grado de consenso o controversia de las evaluaciones individuales en torno a ese objeto). Estos tres indicadores, relativamente independientes entre sí, constituyen la «imagen social». Y es en este sentido en el que aquí voy a referirme a la imagen social de las Fuerzas Armadas, como institución social, por comparación con otras instituciones o grupos sociales.

### **La imagen social de las Fuerzas Armadas.**

La medición de cada uno de los tres indicadores se ha llevado a cabo de la siguiente forma. El conocimiento se ha medido por la proporción de españoles que opinan sobre diferentes instituciones sociales (partiendo del supuesto de que quienes no opinan es que, o no conocen esa institución, o no creen tener el conocimiento adecuado para emitir una opinión sobre ella); naturalmente, la anterior suposición no implica suponer igualmente que quienes opinan tienen un conocimiento adecuado sobre la institución, pero sí implica que «creen» tener tal conocimiento. La valoración se ha medido por la puntuación media asignada a cada institución (media aritmética de las puntuaciones que,

sobre una escala de 0 a 10, asignan «los individuos que opinan» a cada institución). La desviación opinática, o grado de controversia, se ha medido a través de la desviación típica de esa puntuación media, y, con el fin de garantizar la comparabilidad entre instituciones, se ofrece aquí ya estandarizada como porcentaje de variación respecto a la puntuación media.

Los datos en que se basa este breve análisis proceden de los sondeos que OTR/IS ha realizado en los meses de septiembre, octubre y noviembre de 1984, sobre muestras representativas nacionales de 1.200 españoles mayores de dieciocho años. En cada uno de los tres sondeos se preguntó a los entrevistados por su valoración, sobre una escala de 0 a 10, de un conjunto de instituciones diferentes; pero en los tres sondeos se incluyeron el Gobierno de la nación y las Fuerzas Armadas. Los resultados de los tres sondeos pueden verse en el Cuadro 1.

### CUADRO 1

Imagen social de diferentes Instituciones y Grupos sociales, según los sondeos OTR/IS

Instituciones o Grupos sociales	Conocimiento (%)			Valoración ( $\bar{X}$ )			Diversidad opinática ( $\bar{S} \div \bar{X}$ ) 100		
	IX-84	X-84	XI-84	IX-84	X-84	XI-84	IX-84	X-84	XI-84
Gobierno de la C. Autónoma	69	—	—	4.9	—	—	55	—	—
Empresarios .....	73	—	—	4.0	—	—	70	—	—
Fuerzas Armadas .....	76	86	76	5.6	5.9	5.7	57	52	52
Sindicatos .....	71	—	—	4.0	—	—	72	—	—
Gobierno de la Nación .....	86	89	84	5.0	5.3	5.2	56	55	55
Fuerzas Seguridad del Estado	85	—	—	6.2	—	—	48	—	—
Banca .....	70	—	68	3.9	—	4.3	74	—	67
Ayuntamientos .....	89	—	—	5.3	—	—	58	—	—
Tribunales de Justicia .....	—	69	—	—	5.0	—	—	54	—
Partidos Políticos .....	—	79	79	—	3.8	3.8	—	74	74
Cortes Españolas .....	—	78	76	—	5.3	5.1	—	53	54
Cajas de Ahorro .....	—	84	—	—	6.0	—	—	42	—
Iglesia .....	—	92	—	—	6.1	—	—	56	—
Tribunal Constitucional .....	—	64	—	—	5.9	—	—	46	—
Televisión .....	—	—	95	—	—	4.7	—	—	60
Universidad .....	—	—	66	—	—	5.8	—	—	46
Autonomías .....	—	—	76	—	—	5.0	—	—	62

Las principales conclusiones que se derivan de este cuadro pueden resumirse así:

1. La comparación entre los resultados de los tres sondeos respecto a la imagen del Gobierno de la nación y las FAS, y respecto a otras instituciones repetidas en dos sondeos, pone de manifiesto una gran estabilidad de las actitudes, lo que puede interpretarse como una fuerte garantía sobre la validez y fiabilidad de los resultados.
2. La mayoría de las instituciones por las que se preguntaba son ampliamente conocidas por los españoles, lo que parece indicar una fuerte adhesión e integración con el sistema institucional o, cuando menos, una fuerte «cultura cívica», para utilizar el conocido concepto de Almond y Verba. Sólo algunas instituciones son conocidas lo suficiente como para opinar sobre ellas por menos del 70 por 100 de los entrevistados, pero incluso en esos casos las proporciones son superiores al 60 por 100 (Gobierno de la Comunidad Autónoma, Tribunales de Justicia, Tribunal Constitucional, Banca y Universidad).
3. Las FAS ocuparon el cuarto lugar, de ocho, en septiembre; el tercero, de ocho, en octubre, y el cuarto lugar, de ocho también, en noviembre, en cuanto al grado de conocimiento de los españoles.
4. En cuanto a la valoración, las FAS ocuparon el segundo lugar en septiembre, el tercero en octubre y el segundo en noviembre.
5. Y respecto a diversidad opinática, las FAS ocuparon el cuarto lugar más bajo en septiembre, el tercero en octubre y el segundo en noviembre, lo que indica una imagen muy poco controvertida, o, lo que es igual, un gran consenso alrededor de la valoración media, que, como se ha dicho, es de las más altas.



El presidente del Gobierno, don Felipe González Márquez, a bordo del *Dédalo* durante la visita que realizó a la Base Naval de Cartagena con motivo de la botadura del submarino S-72, cuya madrina fue la esposa del presidente, doña Carmen Romero.

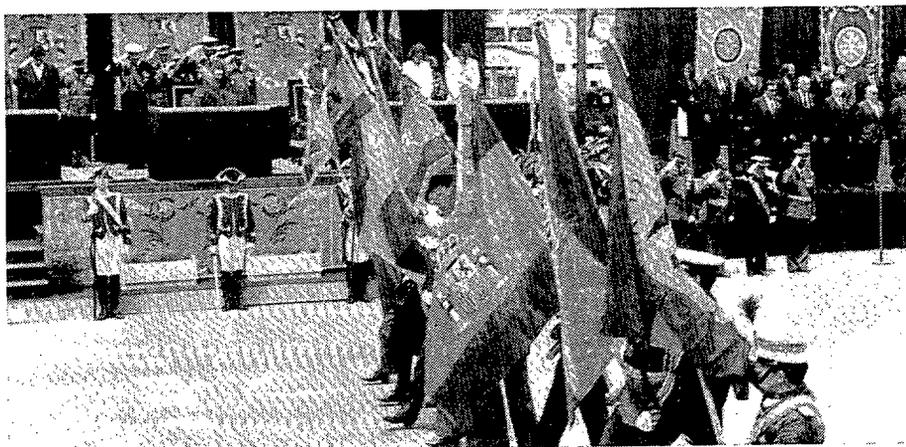
En conjunto, por consiguiente, puede afirmarse que la imagen social de las FAS parece ser bastante positiva en los tres indicadores utilizados, tanto en términos absolutos como comparativos con otras instituciones muy diferentes. Pero, además, la reiteración de los resultados en los tres sondeos, y con instituciones distintas en cada sondeo, permite su aceptación con un alto grado de confianza.

Las FAS son una institución que, junto con las Fuerzas de Seguridad del Estado, la Iglesia y las Cajas de Ahorro, constituyen el grupo de instituciones más conocidas, mejor valoradas y menos controvertidas entre los españoles. Este hallazgo es aún más importante cuando se tiene en cuenta que los tres sondeos ponen de manifiesto, asimismo, que alrededor de un 40 por 100 de los entrevistados se sitúan en posiciones de izquierda en la escala de ideología, que una proporción semejante declara intención de votar a partidos de izquierda, y que sólo un 25 por 100 se declaran católicos practicantes.

Otras instituciones, también bien conocidas, pero algo menos valoradas que las anteriores, serían los Ayuntamientos, el Gobierno de la nación y las Cortes.

Un tercer grupo, compuesto por instituciones algo menos conocidas, pero con alta valoración, sería el de la Televisión, la Universidad, los Gobiernos autónomos y las Autonomías en general, los Tribunales de Justicia y el Tribunal Constitucional.

Y, finalmente, los grupos sociales menos valorados, aunque sean bastante conocidos, son los empresarios, los sindicatos, la Banca y los partidos políticos; todos ellos tienen, además, una imagen social bastante controvertida (alta desviación opinática). Pero, sin lugar a dudas, sorprende el hecho, reite-



Las Fuerzas Armadas españolas gozan de la estima de nuestro pueblo, que acoge siempre con simpatía los clásicos desfiles militares. En la fotografía, el paso de las Banderas ante la tribuna real en el último desfile del Día de las FAS.

rado en dos de los tres sondeos OTR/IS, de que sean los partidos políticos la institución con una valoración más baja de las diecisiete que aquí se han considerado.

### Diferencias en la imagen social de las Fuerzas Armadas.

Es evidente, como ya se ha dicho, que la imagen social de las FAS, como la de cualquier otra institución o, a esos efectos, la de cualquier objeto social, no es homogénea en sociedades tan diversificadas y plurales como son las modernas sociedades urbanas e industriales.

En el cuadro 2 se incluyen las valoraciones medias asignadas por diferentes segmentos de la sociedad española en cada uno de los tres sondeos OTR/IS a las FAS. En realidad, ni el grado de conocimiento ni la diversidad opinática presentan variaciones suficientemente significativas como para ser mencionadas aquí. Pero sí hay algunas variaciones que podrían ser significativas por lo que respecta a la valoración, y a estas diferencias se dedican unos comentarios finales.

En conjunto, puede afirmarse que las tendencias en cada una de las variables consideradas es

### CUADRO 2

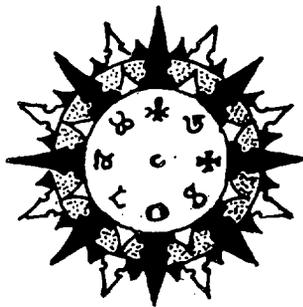
Principales diferencias en la valoración de las FAS, según diversas características de los entrevistados en los sondeos OTR/IS

	IX-84	X-84	XI-84
<b>Total</b> .....	5,6	5,9	5,7
<i>Edad:</i>			
— 30 .....	4,1	4,6	4,6
30-49 .....	5,8	5,9	5,7
50 + .....	6,6	6,8	6,6
<i>Ingresos:</i>			
Bajos .....	—	6,0	6,1
Medios .....	—	5,8	5,4
Altos .....	—	5,5	5,2
<i>Religiosidad:</i>			
Católicos practicantes .....	7,1	7,1	6,9
Católicos no practicantes .....	5,7	6,0	5,7
Otras religiones .....	—	5,0	6,1
Otros .....	3,8	3,3	3,6
<i>Sentimiento nacional/regional:</i>			
Más regionales que españoles ....	4,4	5,0	5,0
Tan regionales como españoles ..	5,9	6,1	5,8
Más españoles que regionales ....	6,3	6,5	6,4
<i>Ideología:</i>			
Izquierda .....	4,1	4,7	4,6
Centro-izquierda .....	5,6	5,6	5,6
Centro .....	6,1	6,5	6,2
Centro derecha .....	6,7	6,9	6,6
Derecha .....	7,7	7,3	7,3
<i>Intención de voto:</i>			
AP .....	6,7	7,2	6,9
PRD .....	—	5,4	6,3
CDS .....	—	6,8	6,2
PSOE .....	5,7	5,8	5,8
PCE .....	—	3,2	4,0
CIU/PNV .....	—	5,5	4,1
Otros .....	—	3,5	3,6

igual en los tres sondeos. Así, la valoración de las FAS es menor entre los jóvenes, y es mayor cuanto mayor es la edad. Por el contrario, la valoración de las FAS es más alta entre los de ingresos altos, y disminuye cuanto mayor es el nivel de ingresos.

En cuanto a las cuatro variables ideológicas (religiosidad, sentimiento nacional/regional, ideología e intención de voto), ofrecen un cuadro semejante. En efecto, los católicos practicantes, quienes se sienten más españoles que regionales (vascos, andaluces, extremeños, etc.), quienes se posicionan en la derecha y en el centro, y los votantes de AP, CDS y PRD, parecen ser quienes conceden una valoración más alta a las FAS.

Dificultades de espacio impiden analizar con mucha más profundidad todos estos datos. Pero, en conclusión, puede afirmarse que las FAS gozan de una muy buena imagen social por comparación con la mayoría de las instituciones más importantes, y que esta buena imagen se manifiesta en los tres indicadores que se han utilizado: conocimiento, valoración y desviación opinática. Asimismo, aunque apenas hay variaciones significativas en dos de esos indicadores, sí parece haberlas respecto a la valoración, cuando se consideran diversos segmentos de la sociedad española. En realidad, la valoración de las FAS sólo puede considerarse realmente baja en cuanto a la asignada por los «no-creyentes» y los votantes al PCE ó a «otros» partidos.



# EL ESTRECHO DE GIBRALTAR, CORAZON DE LA ESTRATEGIA ESPAÑOLA

Jesús SALGADO ALBA



*Por indicación de la superioridad publicamos el texto íntegro de la conferencia con la que se cerraron los actos del Día del Mar en Algeciras, pronunciada por el presidente del Comité Ejecutivo del Día del Mar y director de esta REVISTA, contralmirante don Jesús Salgado Alba.*

## Introducción.



ON verdadera satisfacción me encuentro ante ustedes, en esta entrañable ciudad de Algeciras, para exponerles en sencillas palabras, unas breves, pero muy meditadas ideas sobre lo que es, lo que supone y lo que significa el estrecho de Gibraltar, donde nos encontramos, para la política, para la defensa y para la estrategia de España en estos momentos de cambio histórico en nuestra Patria.

Para ello no voy a hacer otra cosa que meditar en voz alta sobre lo que yo creo que deben ser los conceptos fundamentales de nuestra política exterior y de nuestra política de defensa y aplicar esos conceptos, en los que creo, a este trozo privilegiado y comprometido de nuestra geografía que es el estrecho de Gibraltar. Así, pues, todo lo que voy a decir lo hago a título estrictamente personal, ya que en este momento yo no represento a nadie, sólo me represento a mí mismo y por ello puedo ofrecer a ustedes esta meditación mía como modesta aportación personal, en este acto solemne en el que se van a clausurar las gozosas celebraciones del DÍA DEL MAR en tierras y mares gaditanos, en tierras y mares andaluces y por ello en tierras y mares profundamente españoles.

Vaya por delante mi agradecimiento al almirante jefe del Estado Mayor de la Armada por su benevolencia al designarme para participar en este acto, al vicepresidente de la Junta de Andalucía, que nos preside, a los Alcaldes de Jerez y Algeciras, con sus respectivas corporaciones municipales, por la generosa acogida que nos han dispensado y a todos ustedes, que con animado talante se disponen a oír mis palabras.

Es lógico que en el Día del Mar que hoy celebramos comience mi prometeda meditación centrándome precisamente en esta bella y rotunda palabra: el Mar.

¿Qué es el mar? Si nos propusiésemos, en un alarde de máxima concisión, expresar en un sola palabra la esencia física del mar, esa palabra, única y definitiva sería «AGUA». El mar es, ante todo y sobre todo, agua.

*En el segundo día de la Creación —según el Génesis— dijo Yavé: Reúnanse en un solo lugar las aguas y aparezca lo seco. Y fue así. Dios llamó a lo seco tierra y a la masa de las aguas llamó mares. Y vio el Señor que esto era bueno. Y el espíritu de Dios aleteaba sobre las aguas.*

Por favor que nadie se alarme. No pienso colocar a ustedes un sermón, a menos que las circunstancias me obliguen a ello. Pero lo cierto es que cuando se empieza a meditar sobre el mar, es casi inevitable que aparezca, sin darnos cuenta, la idea de Dios. Y aquí nos ha surgido la idea de Dios unida a la idea del agua.

El agua es el elemento que caracteriza; condiciona, diferencia y define la parte de nuestro planeta que llamamos los mares.

El agua es uno de los dos elementos condicionantes de la vida sobre la tierra. El otro elemento es el sol. En la tierra hay vida porque hay agua. Los demás planetas tienen sol; pero no tienen agua. Por eso están muertos. El agua es la vida. Por eso dice el Génesis: *Y el espíritu de Dios, que es vida, aleteaba sobre las aguas.*

Pero el mar no es sólo agua. El mar es mucho más. Para aquellos que sólo ven la superficie de las cosas sin atravesar la cáscara de las ideas, en el mar sólo ven el mito y la musa, la aventura y la rima, ven sólo poesía. Pero el mar, sí, es todo eso; pero es eso y mucho más.

Para el hombre de hoy el mar es riqueza, es riesgo, es lucha, competencia, explotación, comercio, trabajo, economía y defensa. En una palabra: el mar es política. Y es política en el más noble y en el más elevado sentido de esta palabra: en el sentido que fija a la política como objetivo fundamental, el engrandecimiento, la libertad, la fortaleza y la seguridad de la nación y de sus habitantes lo que se concreta en una sencilla expresión: Potenciar y proteger los altos intereses nacionales, con lo cual se potencian y se protegen todos y cada uno de los intereses regionales derivados de aquellos.

Este gran objetivo de la política nacional se alcanza mediante dos categorías indispensables y complementarias de acción política: la política exterior y la política de defensa.

He dicho en otras ocasiones, la última hace unas semanas en la Universidad Internacional del Mediterráneo, de Ibiza, y me interesa repetirlo aquí y ahora, que una de las asignaturas que tenemos pendientes los españoles es tomar clara conciencia de la exigente necesidad de coordinar nuestra política

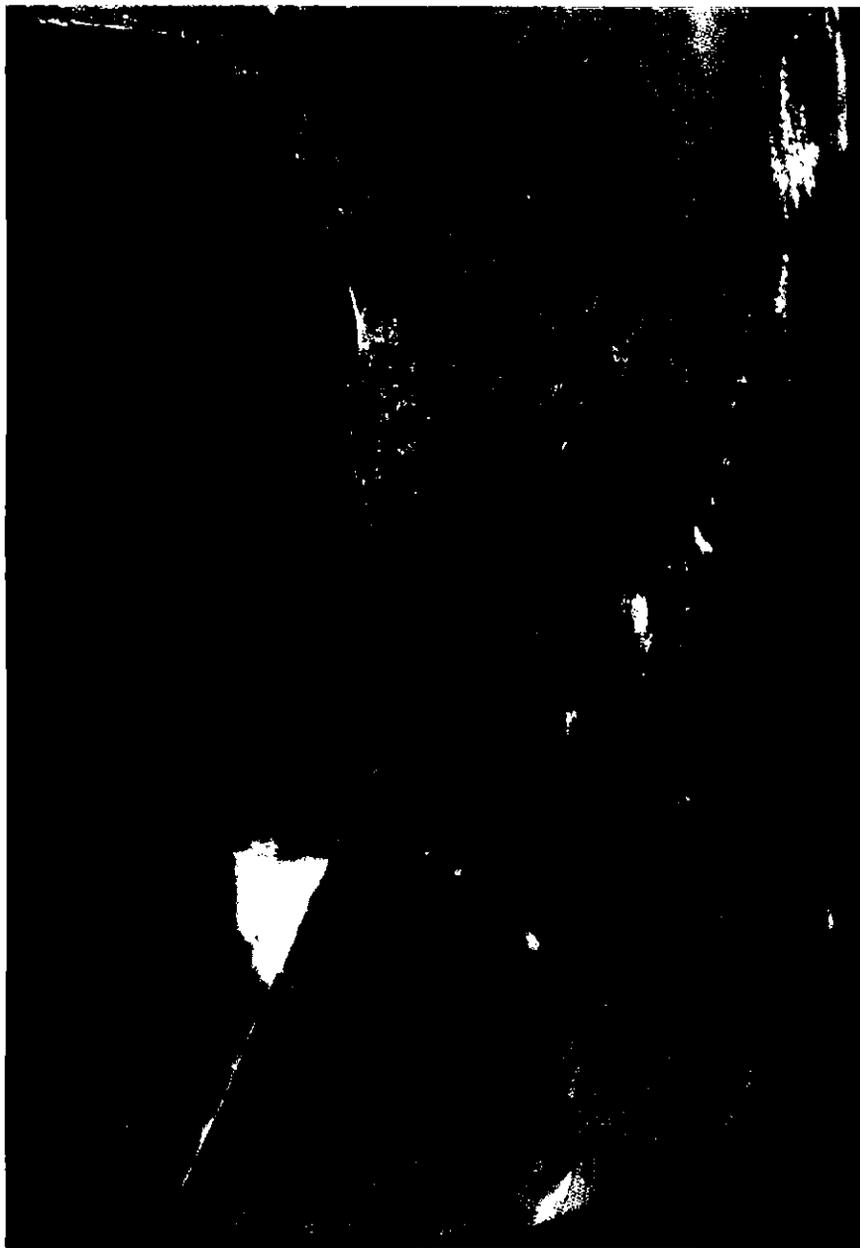


Fig. 1. El estrecho de Gibraltar: la vía de comunicación entre España y

exterior y nuestra política de defensa, hermanas gemelas hijas de un mismo tronco: los altos intereses nacionales; un tronco que se nutre de dos raíces profundas: la geopolítica y la geoestrategia.

La raíz geopolítica de España se hunde en el mar, un mar que nos rodea por los cuatro costados y en el que se asientan, en el plano geoestratégico, nuestros fundamentales y permanentes intereses, como vamos a ver en seguida.

El hecho, incontrovertible, de ser España una nación de condición geopolítica marítima es el que ha de presidir, como premisa insoslayable, nuestra política exterior, dándole un sentido claro, preciso y definitivo que se puede expresar con una sola y definitiva palabra: *apertura*.

Durante los últimos ciento cincuenta años España ha vivido, en el ámbito internacional, bajo el signo negativo de una angustiada situación *antinatural*, *asfijante* y *demoledora*, que puede expresarse también en una sola palabra *aislamiento*.

El gran cambio histórico que estamos viviendo en España en estos momentos consiste precisamente en esta profunda transformación que supone pasar del angustiada aislamiento a la luminosa apertura. Dediquemos unos momentos a meditar, con recogimiento, sobre ello.

### Aislamiento y apertura

Dentro de la dicotomía geopolítica que preside el ser y el estar de los pueblos en el mundo: la condición marítima o la condición continental, el dictamen del gran historiador y geopolítico francés Henri Pirenne, un dictamen que deberíamos tener siempre presente los españoles, dice así:

*El tipo más evolucionado de civilización corresponde a los pueblos marítimos —y atención al condicionante—, siempre que el mar sea para ellos una puerta abierta a los otros pueblos y no una frontera que les aisle del mundo exterior.*

Y eso fue lo que nos pasó a nosotros: considerar el mar como una frontera que nos aisló del mundo exterior. Tras el desastre de Trafalgar, en 1805 (anotemos que Trafalgar se encuentra en pleno estrecho de Gibraltar), y nuestra desdichada participación en la cuádruple alianza de 1834, en la que Francia y Gran Bretaña decretan nuestra neutralización, España se aisló del mundo desapareciendo políticamente del mapa de Europa.

Un pueblo difícil, indómito, bronco, radical y digno, como el nuestro, que había vivido durante siglos desfogando su inmensa vitalidad allende los mares, se encontró de repente, a principios del siglo XIX, aislado, encerrado, atrapado entre un dogal y una losa; el dogal de nuestra impotencia marítima y la losa de nuestra impotencia política. Un pueblo aislado, ensimismado, es

como un hombre solitario encerrado en sí mismo. Es una presa fácil de la neurosis, de la depresión, de la esquizofrenia y, si Dios no lo remedia, del suicidio.

La España del aislamiento, que ha durado todo el siglo XIX y la primera mitad del XX, fue una España deprimida y neurótica, ensimismada y autodestructiva. En ella nacieron nuestras castizas calamidades nacionales: las guerras civiles, los cuartelazos, las algaradas, la intolerancia, la envidia, la lucha fratricida. Como no había enemigo exterior, porque el exterior no existía, había que buscar el enemigo dentro.

Pero todo esto, con ser mucho, no fue lo peor. Lo peor fue que el aislamiento exterior produjo, como reflejo, un aislamiento interior mucho más grave. El aislamiento interior adquiere aspectos aún más dolorosos, en ocasiones, que el que nos separa del mundo. Y así nació el aislamiento geográfico e histórico entre las regiones, el aislamiento social entre las clases, el aislamiento ideológico entre los políticos y el aislamiento cultural entre los pensadores. Todavía estamos sufriendo las penosas consecuencias de los muros del aislamiento interior, y alguna de ellas, la regional en el Norte, la estamos pagando con sangre.

Afortunadamente, desde hace tres décadas, a partir de los tratados hispano-norteamericanos de 1953, España ha ido rompiendo el dogal del aislamiento internacional y hoy todos estamos de acuerdo en que nuestra política exterior ha de consistir en salir definitivamente del negro túnel de nuestro pasado aislamiento y abrir España de par en par al exterior.

El histórico grito de los guerreros cristianos en la época de la Reconquista, *Santiago y cierra España* debemos sustituirlo hoy por el *Santiago y abre España*.

No conozco, ni creo que haya partido político, ni hombre público, ni pensador español, que preconice para España el regreso al aislamiento como objetivo de nuestra política exterior. Y no es concebible, como lógica consecuencia, que haya nadie que abogue por el aislamiento en política de defensa, un aislamiento que, en este pleno, se transformaría en neutralización o neutralismo.

Tanto la política exterior como la política de defensa, que han de estar sólida y permanentemente coordinadas y en cierto modo la de defensa supeeditada a la exterior, han de tener un mismo y gran objetivo: la *apertura*.

Marcado este objetivo primigenio: la apertura, la primera cuestión que es preciso resolver es: apertura, ¿hacia dónde? La respuesta es muy sencilla: hacia donde se encuentren situados nuestros intereses nacionales.

En primer lugar hacia el Norte, hacia Europa, de la que formamos parte en lo cultural, en lo económico, en lo político y en lo geoestratégico. En segundo término hacia el Este, hacia el Mediterráneo donde se asientan fundamentales intereses de presencia histórica y actual española cuyo símbolo más concreto es el archipiélago balear.

Nuestra tercera apertura ha de ser hacia el Sur, hacia África, hacia el Magreb, asiento de intereses históricos y de soberana presencia española. Y en cuarto término, y no por ello el menos trascendente, quizá el de trascendencia mayor, hacia el Oeste — hacia nuestra hermana peninsular Portugal, hacia el Atlántico Norte y Sur, hacia Iberoamérica y Norteamérica — prolongación, la primera de nuestro ser hispano y la segunda de nuestro ser europeo y occidental.

Pues bien, esos cuatro vectores de la apertura de España hacia el mundo se cortan en un punto, un punto focal de nuestra geopolítica y nuestra geoestrategia, y ese punto es el estrecho de Gibraltar donde reside y se asienta el objetivo principal de la estrategia española, un objetivo ensombrecido todavía por un *león vuelto de espaldas, que no come nuestra sal* — según el decir del poeta —, *el Peñón cubierto la Rocca*.



Fig. 2. — El control del tráfico marítimo en el Estrecho, clave del poder.

En el testamento de Isabel la Católica, la primera reina de España, se lee lo siguiente:

*... que siempre tengan en la corona e patrimonio Real dello, la dicha Ciudad de Gibraltar, con todo lo que le pertenece, e no la den ni enajenen, ni consientan dar ni enajenar, cosa alguna della.*

La perspicacia política de Isabel, su penetrante intuición femenina y quién sabe si su temor premonitorio hacia lo que presentía, quedan patentes en esta sabia y tajante recomendación a sus sucesores, quienes no supieron o no pudieron cumplir en el momento de la prueba.

Para Isabel, Gibraltar, el Peñón, era pieza intocable, porque sabía, sin saber geopolítica ni geostrategia, que ahí, en el centro del estrecho de Gibraltar, estaba el corazón de la política estratégica de España. Porque sabía, intuía y presentía que el estrecho de Gibraltar era entonces, ha sido desde entonces y será en adelante, la zona vital de los grandes intereses defensivos navales y militares de España. Hoy el estrecho de Gibraltar constituye, como bien sabemos, una zona en la que España tiene que estar presente en permanencia, que España tiene que defender, que controlar y que dominar en beneficio propio y en beneficio de nuestros aliados de la Organización del Atlántico Norte, a la que, afortunadamente, pertenecemos. La zona del estrecho de Gibraltar constituye la «niña de los ojos» y el corazón de la estrategia española.

¿Por qué es esto así? Por varias y poderosas razones que, en forma muy esquemática, vamos a analizar.

### Valor estratégico del Estrecho.

Para efectuar una valoración estratégica del estrecho de Gibraltar lo primero que se precisa es definir geográficamente la zona, y en este sentido hay que considerar no solamente el paso, sino también sus accesos oriental y occidental: el mar de Alborán y el golfo de Cádiz, con lo que sus límites se pueden situar entre los meridianos de cabo de Gata, por el Este, y del cabo de San Vicente, por el Oeste.

La zona del Estrecho, según la afortunada imagen del almirante Franco González-Llanos, hasta hace poco capitán general de esta Zona Marítima, se puede comparar con la unión de dos vasijas formadas por dos embudos unidos por su parte más estrecha. Las vasijas serían, en este caso, los mares Mediterráneo y océano Atlántico; los dos embudos, el golfo de Cádiz y el mar de Alborán. La unión de ambos en su parte más estrecha sería el paso comprendido entre punta Europa y punta Almina. Por este embudo discurre continuamente un impresionante tráfico marítimo.

El primer objetivo estratégico, para el control y dominio del Estrecho, ha de estar referido al factor principal de valoración: *el tráfico marítimo*.

El tráfico marítimo que circula por el estrecho de Gibraltar es aproximadamente de unos 70.000 buques al año, que totalizan unos 800 millones de toneladas de carga, lo que representa un alto porcentaje del movimiento marítimo mundial.

Diariamente atraviesan el Estrecho delante de vuestros ojos una media de 200 buques, de los cuales el 80 por 100 pertenecen a naciones occidentales, si bien es de advertir el constante aumento del tráfico soviético, tanto mercante como de guerra. El número total de petroleros que cruzan anualmente el estrecho está próximo a los 25.000 buques con 270 millones de TRB y que

transportan unos 370 millones de toneladas de crudo. Por el Estrecho circula, a veces, más petróleo que agua.

En el Estrecho convergen todas las derrotas cuyas zonas terminales se hallan en los países ribereños del Mediterráneo, o van en tránsito al Próximo Oriente, Insulandia o países surasiáticos. Todo este colosal tráfico tiene una extraordinaria importancia en tiempo de tensión, de crisis o de conflicto armado, pues la estrangulación del Estrecho significaría, como mínimo, el alargamiento de las comunicaciones con el Próximo y Extremo Oriente y de cuyo petróleo dependen en mayor o menor medida todos los países occidentales, obligando a desviarse a través de la ruta del cabo de Buena Esperanza.

En una palabra: El estrecho de Gibraltar es la arteria aorta del Mediterráneo y la vena cava del Atlántico y por ello es donde se asientan grandes intereses estratégicos nacionales e internacionales que conviene conocer.

### Los intereses estratégicos en la zona.

En principio, en la zona del Estrecho existen intereses estratégicos de casi todas las naciones del mundo. Estos intereses pueden clasificarse en tres categorías:

- Intereses de paso.
- Intereses de presencia.
- Intereses de permanencia.

Los *intereses de paso* son los que se basan en la necesidad de contar con la libre circulación por las aguas y los cielos de la zona y afectan a todas las naciones europeas, las norteafricanas, las de Oriente Medio y las americanas del norte y del centro, pues prácticamente por el estrecho de Gibraltar circulan banderas de todos los países.

Ahora bien, las naciones que más utilizan el Estrecho como paso son seis: España, Francia, Italia, Gran Bretaña, Norteamérica y Rusia.

Para estas seis naciones el paso de sus barcos y de sus aviones, tanto mercantes o comerciales como de guerra, por el estrecho de Gibraltar representa una necesidad vital y, por ello, el Estrecho es un objetivo *vital* para *la OTAN*.

Los *intereses de presencia*, que se derivan del ejercicio de soberanía en la zona afectan a cuatro naciones: España, Marruecos, Portugal e Inglaterra por su presencia en el Peñón. De todas ellas, España es, seguida por Marruecos, la nación que ostenta mayores intereses en la zona por la extensión de sus territorios y aguas de soberanía.

Los *intereses estratégicos de permanencia*, basados en la necesidad de mantener permanentemente en la zona fuerzas propias de tierra, mar y aire para ejercer un dominio efectivo en defensa de objetivos estratégicos permanen-

tes, tanto propios como derivados de acuerdos defensivos, afectan a dos naciones, España, en primer lugar, y Marruecos. Por eso, podemos afirmar que mientras la zona geoestratégica del estrecho de Gibraltar constituye para las naciones del mundo que lo utilizan una zona de *paso*, para España supone una zona de *permanencia*.

En resumen, España es la nación del mundo que presenta mayores intereses estratégicos en el estrecho de Gibraltar y, en consecuencia, a España corresponde la máxima responsabilidad en el control y en el dominio de la zona. Nuestro ministro de Defensa ha podido decir, por ello, que el peso político y estratégico de España en el mundo dependerá, en gran medida, en nuestra capacidad para ejercer con eficacia el control del estrecho de Gibraltar.



Fig. 3. — En el ámbito del control de los submarinos radica la mayor dificultad por la práctica imposibilidad de identificación de estas unidades en la mayoría de los casos.

Veamos, pues, qué es lo que necesita España para asumir con eficacia esa fundamental y primerísima responsabilidad que supone el control y el dominio del Estrecho en beneficio propio y en beneficio de nuestros aliados; pues, gracias a Dios, ya no estamos solos en el mundo, ya no estamos aislados, tenemos amigos, tenemos aliados de garantía y de confianza, que piensan como nosotros, que son libres como nosotros y que defienden los mismos ideales políticos, éticos y morales que nosotros, y que han de conjurar las mismas amenazas que hemos de afrontar nosotros.

## **Necesidades para el control y dominio del Estrecho.**

De acuerdo con las teorías estratégicas en vigor en el mundo occidental, para poder ejercer el control de una zona definida es preciso contar con dos elementos esenciales:

- 1.º *Geografía* para asentar bases.
- 2.º *Fuerza* para ejercer la acción.

Si sólo se cuenta con Geografía, y se carece de Fuerza, no solamente resultará imposible ejercer el control, sino que será otra fuerza extraña a la propia quien la ejerza, lo que resulta mucho más grave. La geografía sin fuerza conduce a la sumisión total a otra potencia: a la potencia que aporte la fuerza, pues la fuerza es la que proporciona la capacidad de mando, de autoridad y de decisión.

España, en la zona del Estrecho, posee geografía en abundancia, toda Andalucía posee más geografía que nadie en el mundo; pero carece de la fuerza necesaria, en el nivel adecuado, para potenciar su geodominio sobre la zona. Este es el primer punto de debilidad de España en el desempeño de su más importante misión estratégica que es controlar el estrecho de Gibraltar.

Para eliminar este punto débil, la carencia de fuerza suficiente, existen dos y sólo dos soluciones:

- Potenciar, incrementar la fuerza propia hasta donde sea posible.
- Recurrir a una estrategia de cooperación.

Estas son, precisamente, las dos líneas de acción estratégicas que España debe desarrollar en el Estrecho y las que está desarrollando.

La primera línea de acción: potenciación de la fuerza, se está llevando a cabo muy acertadamente mediante los programas de Objetivos de Fuerza incluidos en el Plan Estratégico Conjunto: el META, el Programa Naval y el Plan FACA.

Con la consecución de estos programas se conseguirá, mediante esfuerzos económicos y logísticos continuados, elevar nuestro nivel de fuerza en una forma apreciable, pero no suficiente, para asegurar el control del estrecho de Gibraltar como parte central del eje Baleares-Estrecho-Canarias, en una forma totalmente eficaz. Por eso, hay que recurrir a la segunda línea de acción: *a la estrategia de cooperación.*

Es preciso, pues, contar con la fuerza y contar con la cooperación para el control del estrecho de Gibraltar.

### **La estrategia de cooperación.**

La estrategia de cooperación aplicada a la zona del Estrecho en el marco de la OTAN, único marco posible, plantea a España varios problemas de

diversos tipos: políticos, estratégicos, tácticos y logísticos, pero de ellos existe uno de particular interés político-estratégico: el mando de la Zona.

En el momento actual, el mando de la zona del Estrecho, dentro de la OTAN, lo ejercen dos naciones: Inglaterra y Portugal. Inglaterra, mediante el Cuartel General Aeronáutico instalado en el Peñón y que responde al nombre clave de GIBMED, y Portugal, en el sector occidental a través del mando IBERLANT, con Cuartel General en Oeiras, a pocos kilómetros de Lisboa.

Mientras España no se decida a integrarse, en la forma que sea —lo que habrá que negociar muy seriamente, dentro de las múltiples variables posibles, en la organización militar de la Alianza Atlántica—, las cosas seguirán así. España no tendrá arte ni parte alguna, de forma explícita y con capacidad de decisión en el control del Estrecho.

En el momento en que España se decida, si se decide —Dios lo quiera—, a integrarse en el esquema defensivo OTAN, que es donde podemos obtener mayores beneficios para nuestra defensa, el primero y más urgente y más importante problema que se nos planteará será, a mi juicio, éste: el papel de España en el Mando de la zona del Estrecho.

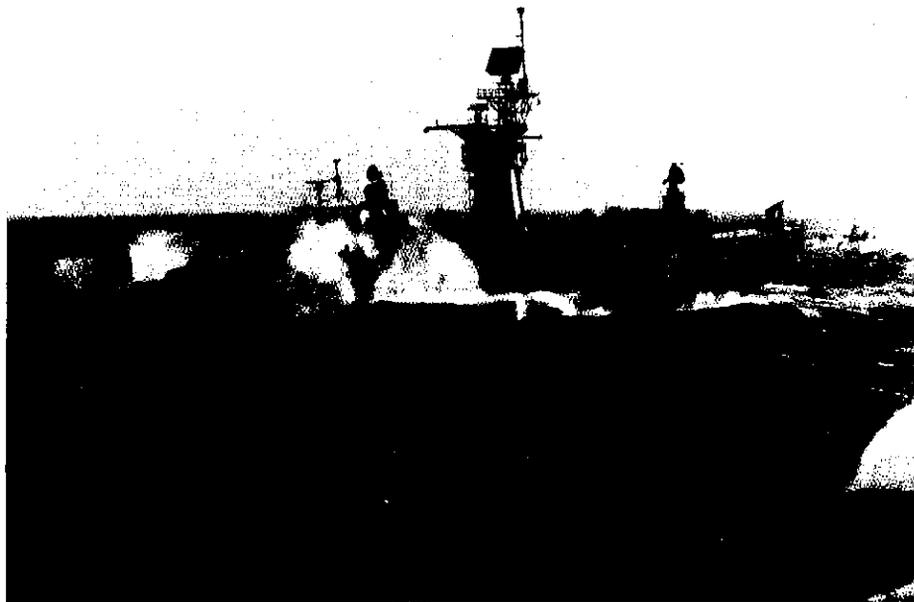


Fig. 4.—El control significa vigilar con la capacidad suficiente para intervenir en caso necesario.

Y llegamos al punto más delicado, y también más profundo, de nuestra meditación: El problema del Peñón. Políticamente, y estratégicamente, el peñón de Gibraltar puede definirse con esta sencillísima expresión: *Una base militar aeronaval británica, al servicio de la OTAN, asentada en territorio español, y habitada por una muy digna población colonial.*

He dicho en otras ocasiones —y me interesa repetirlo aquí y ahora— que para recuperar la soberanía del peñón de Gibraltar hemos de pagar un precio. España tiene que ofrecer a Inglaterra, a la OTAN y a los habitantes del Peñón, en la mesa de negociaciones, algo suficientemente válido para que a cambio de ese algo Inglaterra nos ceda la soberanía, la OTAN nos asigne la responsabilidad del control de la zona y los gibraltareños, los anglogibraltareños, no se vean perjudicados, sino favorecidos con el cambio.

Pues bien, en estos momentos España, tras esperar más de doscientos años, ya puede pagar ese precio porque tiene bazas de negociación para ello y puede pagarlo en tres niveles.

En el nivel superior y principal de los intereses puramente británicos, que se centran en la presencia militar inglesa, específicamente aeronaval, en el Peñón existen fórmulas, muchas, que hagan de la base gibraltareña, una base conjunta hispanobritánica, con lo cual Inglaterra puede salvar su interés principal: no abandonar estratégicamente la zona.

En el nivel de los intereses de la OTAN, accediendo a que esa base aeronaval, ampliada logísticamente si fuera necesario, continuase estando, como lo está ahora, al servicio de la Organización Militar de la Alianza, y bajo mando español, para lo cual la primera condición, condición *sine qua non*, ha de ser nuestra integración, en la forma que más nos convenga, en la estructura militar de la Alianza.

Y el tercer nivel, no por tercero menos importante, en el nivel regional, de cara a los intereses y deseos de los anglogibraltareños habitantes del Peñón, el precio que debemos pagar es sencilla y llanamente un precio de atracción leal, sincera y, sobre todo, generosa, de la población de la colonia.

Es necesario, es imprescindible, que desde el Peñón se vea el campo de Gibraltar como algo deseable, atractivo y ventajoso, lo cual sólo se conseguirá si España, todos los españoles —que deseamos ver izada nuestra bandera en lo alto de la Roca— tomamos clara conciencia de que una parte sustancial del precio del rescate del Peñón, ha de ser invertido y bien invertido aquí en el campo de Gibraltar.

Pero esta gran labor nacional de elevar el nivel económico-social del Campo, no ha de recaer únicamente sobre los hombros de las instituciones estatales, o regionales, o comarcales, o municipales, que sin duda han de ser las *primeras* en el esfuerzo, sino que en ese gran objetivo nacional hemos de participar, hemos de arrimar el hombro todos los españoles con nuestro esfuerzo personal.

¿Cómo hacerlo? Pues muy sencillo. Viniendo aquí, a estas tierras y a estos

mares para visitar a los hispanogibaltareños habitantes del Campo y hacer del campo de Gibraltar un lugar de peregrinación nacional patriótica, como lo es otro Campo nuestro, el Campo de la Estrella, *Campus Stellae*, Compostela, una meta de peregrinación religiosa.

Como existe ya, desde siglos, un Camino de Santiago religiosamente peregrinante, hemos de abrir otro camino patrióticamente peregrinante: el camino de Gibraltar.

Ese millar largo de niños y niñas que desde Jerez han venido peregrinando a Algeciras durante esta Semana del Mar para recibir su bautismo marítimo, podría ser la avanzada de otros miles, cientos de miles de peregrinos que vinieran de toda Andalucía y de toda España para ver de cerca, para palpar con sus manos el lugar donde se sitúa el primero y más importante de nuestros objetivos nacionales: el rescate, pacífico y amigable, *pero tenaz*, del Peñón cautivo.

Y redondeando esta idea, yo me atrevería a más —el meditar tiene esa gran ventaja del atrevimiento ilusionado—, me atrevería a aconsejar a los peregrinos que vinieran este campo de Gibraltar a que extendieran su visita, su peregrinaje al interior del objeto de nuestros deseos de redención: al Peñón mismo. Porque si lo que deseamos es que los veinticinco mil habitantes de la Roca, a quienes popular y cariñosamente denominamos los «llanitos», lleguen a ser un día españoles como cualquiera de nosotros, no debemos negarles nuestra visita que servirá para establecer esos lazos de mutua comprensión y de conocimiento mutuo, que, sin duda, fructificarán, más tarde o más temprano, en sentimientos y en hechos de unión y de identidad entre las dos comunidades de gibraltareños.

Pero aún hay más. Esta patriótica misión nacional de potenciación social, política, económica y humana del campo de Gibraltar y del Peñón, necesita un sólido y serio soporte científico y cultural para estudiar seriamente, científicamente y culturalmente los múltiples y variados problemas que afectan a esta comarca entrañable y sacrificada.

En la Semana del Mar que estamos clausurando hemos tenido ocasión de poner la primera piedra, de algo que, a mi entender, pudiera llegar a ser un monumento de cultura, de estudio, de investigación, de análisis y de posibles soluciones a los problemas de esta zona.

Me refiero a las Jornadas de Estudios Marítimos que se han desarrollado, con notable éxito, en Jerez y en Algeciras; un ensayo localista prometedor, que para elevarlo a la categoría y al nivel nacional sería preciso enmarcar los estudios en un ambiente sereno, en un ambiente disciplinadamente *universitario*. Meditando sobre ello, se me ha ocurrido pensar, y expongo en voz alta mi pensamiento, si no sería digna de tomarse en consideración, la idea de crear un Centro o un Instituto, de carácter sólidamente universitario, y abierto a todos los ámbitos y estamentos, que tuviese como objetivo organizar estudios permanentes sobre problemas gibraltareños; una institución con raí-

ces locales, en este campo de Gibraltar y con ramas extendidas por todo el ámbito regional y nacional, un centro universitario, arropado por Universidades españolas, que —en mi meditar— le he dado ya su nombre provisional, que sería eterno: Instituto Español de Estudios Gibraltareños. Ahí queda la idea. El Instituto Español de Estudios Estratégicos del CESEDEN, que me honro en dirigir, aportaría a esta ilusionada idea su cooperación y su experiencia en la labor de coordinar esfuerzos con las Universidades.

Con estas dos ideas: la de considerar al campo de Gibraltar como meta de peregrinación nacional y la de crear un «Instituto de Estudios Gibraltareños», voy a dar por finalizada mi ya larga meditación en torno al estrecho de Gibraltar.

Pero no sin antes rectificarme a mí mismo por algo que he dicho al principio de mi exposición y que no fue acertado y que debo corregir humildemente en honor a la verdad.

Porque la verdad es que en su esencia más íntima la idea del mar, por encima de la economía, por encima de la estrategia y de la política, es y será siempre la poesía, una fuente de inspiración y un motivo de meditación especial, es decir, el mar será: *Ese espíritu de Dios que, según el Génesis, aletea sobre las aguas*. Ese acicate espiritual del mar es el que ha inspirado a tantos poetas españoles y, sobre todo, andaluces, sus inmortales creaciones de sabor marinero, y entre ellos yo he elegido a uno, andalúz, a quien España debe los sonetos más perfectos y más sublimes y más arrebatados escritos en nuestra lengua en loor del mar y en loor de nuestra patrona, la Virgen del Carmen. Unos sonetos que gozan de un privilegio jamás alcanzado por poema alguno, el privilegio de conceder a quien los recita ciento cincuenta días de indulgencia. Un soneto perfecto y, como remate a mi afán de meditar, una perfecta oración.

El soneto, debido al poeta más andaluz y más marinero de todos los poetas andaluces, dice así:

*Que eres loba de mar y remadora  
Virgen del Carmen y patrona mía  
escrito está en la frente de la aurora  
cuyo manto es el mar de mi bahía.*

*Que eres mi timonel, que eres la guía  
de mi oculta sirena cantadora  
escrito está en la frente de la proa  
de mi navío, al sol del mediodía.*

*Que tú me salvarás, ¡oh marinera!  
Virgen del Carmen! cuando la escollera  
parta la frente en dos de mi navío.*

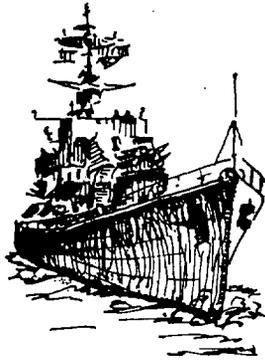
*Loba de espuma azul en los altares  
con agua amarga y dulce de los mares  
escrito está en el fiero pecho mío.*

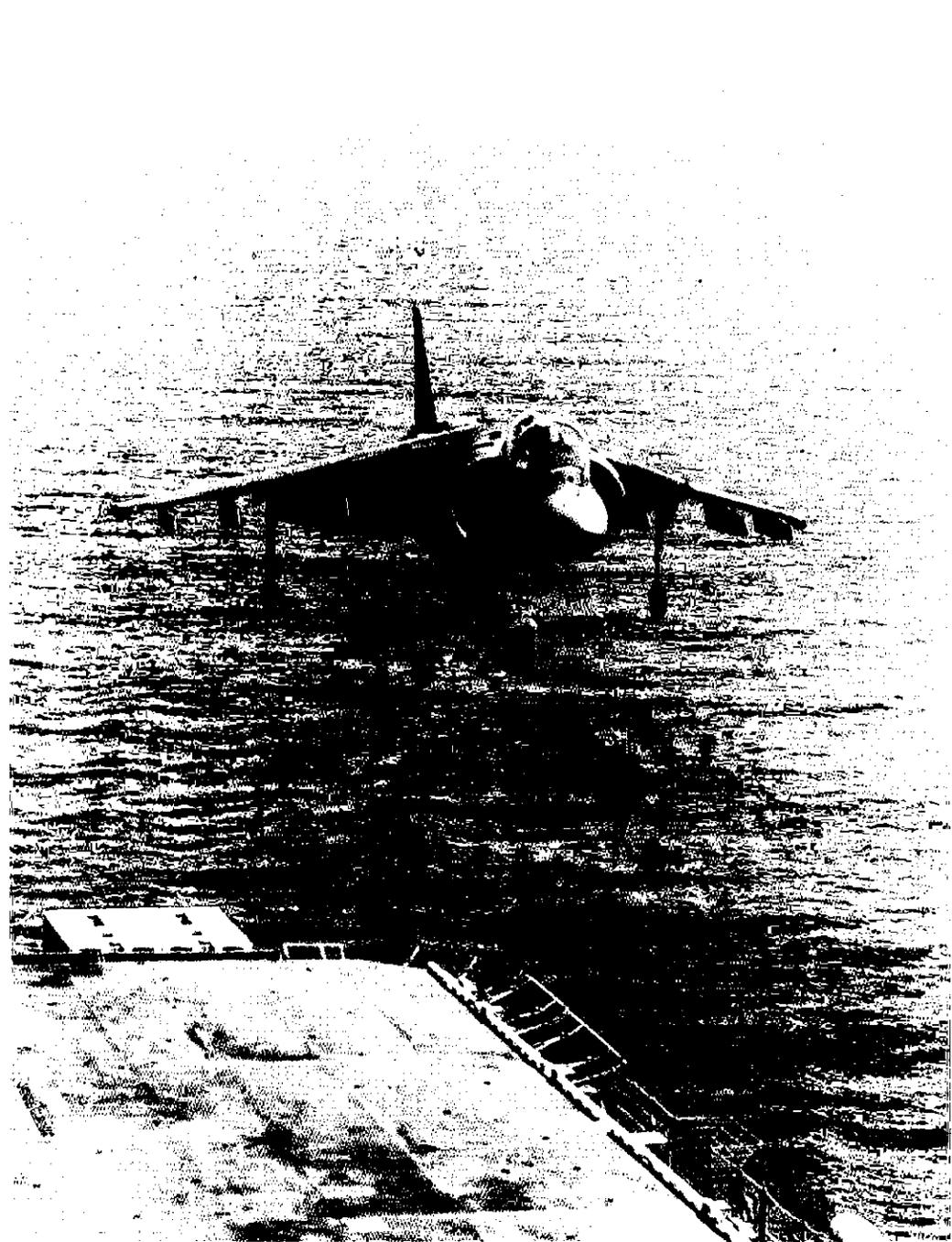
El genial y piadoso poeta autor de este soneto, enamorado del mar andaluz que le vio nacer, y de la Virgen; y que me parece, no sé porqué, que jamás escribiría ni una línea en favor de la OTAN, se llama, ustedes lo saben, Rafael Alberti.

Yo no quiero dejar solo a don Rafael y si él cantó con divina inspiración a la Madre de Dios, como lo hizo, yo, humildemente, para acompañarle voy a atreverme a ofrecer a ustedes, de mi modesta cosecha, una rima: sin indulgencias, pero con ilusiones, y que dice así:

*El mar, arrogancia tejida de profundas humildades  
Frenesí cuajado de sosiegos infinitos  
Milagro de asombros de sencillo nombre  
El mar. Puente tendido entre Dios y el hombre.*

Nada más, señores, muchas gracias.

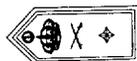




*Pruebas Harrier - AV-8(B)* Autor: José Blanco Núñez

# APLICACION DE LOS CONVENIOS DE GINEBRA A LA PROTECCION DE LOS BARCOS DE SALVAMENTO DE NAUFRAGOS EN CASO DE CONFLICTO ARMADO

Angel L. DIAZ DEL RIO



Presidente de la Junta Nacional  
de la Cruz Roja del Mar

## Los Convenios de Ginebra.



N 1863 se reunían en Ginebra los representantes de dieciséis países europeos, entre los que se encontraba España, dispuestos a encontrar una solución al problema que presentaba el sòcorro a los heridos y enfermos de los ejércitos en campaña. Como resultado de esta reunión se creó la Asociación Internacional de Socorros a los militares heridos en campaña, denominación con la que se le conoció durante los primeros años de su existencia, hasta que en 1867 se adoptó la de *Cruz Roja*, por ser una cruz de este color el emblema adoptado. El Comité Internacional de la Cruz Roja (C. I. C. R.), nombre actual de aquella Asociación, redactó el *Convenio de Ginebra* de 1864, origen de todos los sucesivos de este nombre, que sirvió para: consagrar el principio del auxilio desinteresado, prestado sin discriminación alguna al soldado herido o enfermo, que pasaba a convertirse de combatiente en un ser indefenso que sufre; impulsar el fomento del derecho internacional humanitario, con el objeto de lograr una cada vez mayor reglamentación de los conflictos armados y de llegar, incluso, a su limitación y prohibición; y expandir la labor humanitaria de la Cruz Roja por el mundo entero.

Este primer Convenio Internacional adolecía, sin embargo, de defectos y omisiones que aconsejaron su revisión. Para llevarla a cabo se convocó

una nueva conferencia que, en 1868, adoptó varios artículos adicionales, relacionados, principalmente, con la guerra en la mar, pero que nunca fueron ratificados.

Una recomendación de la Conferencia celebrada en La Haya en 1899 volvió a suscitar la necesidad de revisar, nuevamente, el *Convenio de Ginebra*. La encargada de realizarla fue la Conferencia Diplomática de 1906, que elaboró un nuevo texto mucho más completo que el de 1864, convirtiéndose en el X Convenio de La Haya de 1907, y que fue el que se aplicó durante la primera guerra mundial. Terminada ésta, y dadas sus especiales características, se hizo patente, otra vez, la necesidad de adaptar el *Convenio de Ginebra* a la guerra moderna. Correspondió a la Conferencia Diplomática, celebrada en Ginebra en 1929, proceder a su revisión, que no fue tan profunda como la primera.

Años después, una comisión internacional de expertos —convocada por el C. I. C. R.— revisaba, en 1937, el texto anterior, el cual, una vez sometido a la consideración de la XVI Conferencia Internacional de la Cruz Roja, celebrada en Londres en 1938, fue incluido en la agenda de la Conferencia Diplomática prevista para 1940, que no pudo llevarse a efecto por haber estallado la segunda guerra mundial.

Con la experiencia obtenida en esta guerra, de dureza sin precedentes, se vio la necesidad de desarrollar y perfeccionar las normas humanitarias del derecho internacional, por lo que, una vez obtenida la aprobación de los gobiernos y de las sociedades nacionales de la Cruz Roja, el C. I. C. R. acometió, sin pérdida de tiempo, la revisión del X Convenio de La Haya de 1907, el Convenio de Ginebra de 1929 sobre los heridos y enfermos de los ejércitos en campaña, así como el Convenio de Ginebra de 1929, relativo a los prisioneros de guerra. Dados los horrores que la población civil tuvo que sufrir durante la pasada guerra, se vio también la urgente necesidad de contar con un Convenio que la protegiese.

El trabajo que tuvo que realizar el C. I. C. R. fue ingente. Acopió abundante información, celebró reuniones de expertos, aunó voluntades, allanó dificultades y redactó proyectos que, tras sufrir múltiples enmiendas, se enviaron, a principios de 1948, a todos los gobiernos y sociedades nacionales de la Cruz Roja, como paso previo a la celebración de la XVII Conferencia Internacional de la Cruz Roja.

Celebrada esta Conferencia en Estocolmo, a mediados de 1948, con asistencia de representantes de cincuenta Estados y de cincuenta y dos sociedades nacionales de la Cruz Roja, se redactaron nuevos textos que fueron los que se presentaron a la Conferencia Diplomática de Ginebra de 1949, convocada por el Consejo Federal Suizo, con el objeto de *elaborar unos convenios internacionales, encaminados a proteger a las víctimas de la guerra*.

A esta Conferencia asistieron los representantes de sesenta y tres gobier-

nos, de ellos, cincuenta y nueve con plenos poderes y otros cuatro como observadores. En calidad de expertos lo hicieron también los representantes del C. I. C. R.

### Los Convenios de Ginebra del 12 de agosto de 1949.

Tras casi cuatro meses de continuos e intensos debates, la Conferencia aprobó, el 12 de agosto de 1949, los cuatro convenios siguientes:

- I. Convenio de Ginebra para aliviar la suerte de los heridos y enfermos de las fuerzas armadas en campaña.
- II. Convenio de Ginebra para aliviar la suerte de los heridos, enfermos y náufragos de las fuerzas armadas en la mar.
- III. Convenio de Ginebra sobre el trato a los prisioneros de guerra.
- IV. Convenio de Ginebra sobre protección de personas civiles en tiempo de guerra.

Los cuatro convenios, redactados en inglés y francés, como idiomas oficiales, entraron en vigor el 21 de octubre de 1950.

Estos convenios estuvieron abiertos a la firma de los Estados durante seis meses, y transcurrido este período de tiempo, a su ratificación. Los Estados no firmantes pueden, posteriormente, pasar a ser miembros de los convenios solicitando su *adhesión*. Igualmente, los Estados que obtienen su independencia pueden, por lo que se llama *declaración de sucesión*, manifestar que tratados de los suscritos por la potencia colonial continuarán siendo plena y totalmente válidos para ellos.

Pueden también los Estados, en el momento de ratificar o adherirse a un tratado, hacer reservas o declaraciones por las que pueden desligarse del cumplimiento de algunas de sus disposiciones, siempre que, naturalmente, las reservas no sean incompatibles con el conjunto del tratado.

En abril de 1984, de los 168 países miembros de las Naciones Unidas, 61 firmaron y ratificaron los cuatro convenios, 57 se adhirieron y otros 37 efectuaron una declaración de sucesión; 23 de ellos hicieron resevas a alguna de sus disposiciones. Es decir, sólo 13 países miembros de las Naciones Unidas no forman parte de los Convenios de Ginebra.

### Contenido de los Convenios de Ginebra de 12 de agosto de 1949.

Todos ellos están inspirados en los conceptos humanitarios tradicionales en los que se basaron las versiones anteriores.

Los cuatro convenios cuentan con unos artículos iniciales (disposiciones generales), otros con contenidos específicos y determinantes para aliviar el

sufrimiento humano, y los finales (ejecución del convenio, represión de abusos e infracciones y disposiciones finales), guardando los artículos iniciales y finales gran similitud.

El primer Convenio, con 64 artículos, trata de todo lo relacionado con los heridos y enfermos, protección de unidades y establecimientos sanitarios, del personal permanente y temporal, de los transportes sanitarios, de la identificación del personal sanitario y religioso, y de la señalización de los establecimientos, formaciones y unidades neutrales.

El segundo Convenio, llamado también el Convenio marítimo, sigue con gran paralelismo las líneas generales del Convenio terrestre, cuyas disposiciones adapta a las peculiares características de la guerra en la mar. En sus 63 artículos se trata de todo lo relativo a heridos, enfermos y náufragos, protección de barcos-hospitales y establecimientos sanitarios costeros, de las embarcaciones costeras de salvamento, del personal y de la señalización de los barcos-hospitales y embarcaciones costeras de salvamento.

El tercer Convenio consta de 143 artículos, lo que da idea de la importancia que el tema de los prisioneros de guerra tiene en una guerra moderna. Se contempla en ellos todo lo relativo a su protección y respeto, interrogatorios y pertenencias, alojamiento, alimentación, vestuario, higiene y asistencia médica, actos religiosos, actividades intelectuales y físicas, disciplina, graduaciones, traslados, trabajos, recursos pecuniarios, relaciones con las autoridades y con el exterior, quejas y peticiones, sanciones penales y disciplinarias, repatriaciones y hospitalización en países neutrales, liberación y repatriación al término de las hostilidades. Es decir, todos los múltiples problemas que afectan a los prisioneros de guerra fueron recogidos, aclarados y expuestos con la mayor precisión posible, en un denodado esfuerzo para tratar de evitar los atentados contra sus derechos.

El cuarto Convenio, con 159 artículos, está inspirado «en los principios eternos del derecho, que son, a su vez, el fundamento y salvaguardia de la civilización», y redactado con el propósito de «garantizar el respeto de la dignidad y del valor de la persona humana, colocando fuera de todo atentado los derechos que, por esencia, le son inherentes y las libertades sin las cuales pierde su razón de ser». Se prohíben, así: 1) los atentados contra la vida y la integridad corporal de los seres humanos, y en particular la tortura, mutilaciones o trato cruel; 2) la toma de rehenes; 3) las deportaciones; 4) los atentados a la dignidad de las personas, especialmente los tratos humillantes o degradantes, los tratos discriminatorios por diferencias de raza, color, nacionalidad, religión, creencias, sexo, nacimiento o clase social, y 5) el pronunciar sentencias o llevar a cabo ejecuciones dictadas por tribunales que no hayan sido constituidos con todas las garantías judiciales reconocidas como indispensables por los pueblos civilizados.

En los cuatro convenios existe un artículo por el cual las Altas Partes contratantes se comprometen a difundir lo más ampliamente posible, tanto

en paz como en guerra, estos textos en sus países respectivos, y especialmente a incorporar su estudio en los programas de instrucción militar y, de ser posible, también civil, de modo que sus principios sean conocidos por el conjunto de la población, principalmente por las fuerzas armadas combatientes, por el personal sanitario y por los capellanes.

### **Los Protocolos adicionales de 1977 a los Convenios de 1949.**

Convocada por el Consejo General suizo la Conferencia diplomática sobre la *reafirmación y desarrollo del derecho internacional humanitario aplicable a los conflictos armados* celebró cuatro sesiones de trabajo en Ginebra, durante los años 1974 a 1977, para estudiar dos proyectos de Protocolos adicionales a los Convenios de Ginebra de 1949, preparados por el C.I.C.R. tras un detenido estudio y numerosas consultas.

De sus debates surgieron los Protocolos I y II, relativos a la protección de las víctimas de los conflictos armados internacionales y no internacionales, respectivamente, así como varias Resoluciones. De éstas, la número 18 se refiere al uso de señales visuales de identificación de los transportes sanitarios, y la número 19 al uso de las radiocomunicaciones para anunciar e identificar a este tipo de transportes. Ambos Protocolos fueron aprobados por la Conferencia el 8 de junio de 1977, y tras la correspondiente firma y ratificación por los Estados deberían entrar en vigor como ley internacional de obligado cumplimiento.

Sin embargo, aun cuando los Estados firmantes de los Protocolos I y II fueron numerosos (62 y 58, respectivamente), sólo, en agosto de 1984, 41 formaban parte del Protocolo I (18 ratificaron su firma y otros 23 se adhirieron) y 35 lo eran del Protocolo II (16 ratificaron su firma y otros 19 se adhirieron).

### **La XIV Conferencia Internacional de Sociedades de Salvamento de Náufragos (ILC).**

A esta Conferencia, que se celebró en la ciudad de Göteborg (Suecia) en el mes de junio de 1983, asistieron 92 delegados pertenecientes a 25 Estados (otros 16 excusaron su asistencia por diversos motivos), y fue presidida por el señor Hans Hansson, presidente de la Sociedad Sueca de Salvamento de Náufragos.

Durante su solemne ceremonia de apertura, que estuvo presidida por el príncip Bertil, tío del rey Gustavo de Suecia y almirante de la Armada sueca, se procedió a la elección de dos vicepresidentes, cuyos nombramientos recayeron en el jefe de la delegación holandesa, en su calidad de presidente de la XIII ILC celebrada en La Haya en 1979, y en mi persona como

presidente de la Junta Nacional de la Cruz Roja del Mar, cargo en el que recaerá la presidencia de la próxima XV ILC, que está previsto se celebre en Galicia en el mes de junio de 1987.

Numerosos e importantes fueron los temas tratados en esta ILC. Entre ellos figuró el relativo a la protección de los barcos de salvamento de náufragos y al de las estaciones costeras fijas de salvamento, durante los períodos de conflicto armado, por constituir una constante preocupación para los miembros de la ILC y, especialmente, para el señor Hans Hansson desde que, como miembro de la delegación sueca, intervino en la Conferencia diplomática de Ginebra de 1949.

En esta Conferencia de Ginebra, por medio de la Resolución 6, se decidió que un grupo internacional de expertos en radiocomunicaciones estudiase la forma más conveniente para que las embarcaciones o medios aéreos de salvamento, protegidos por los convenios, pudiesen establecer contacto radio con las fuerzas combatientes, con objeto de mantenerlas informadas de sus operaciones de salvamento en curso. Como esta Resolución no fue tomada en consideración, tres países —Suiza, Italia y Suecia—, años más tarde, redactaron un proyecto que, estudiado y aprobado por el C.I.C.R., fue enviado por el gobierno suizo a todos los Estados firmantes de los Convenios de Ginebra. Aceptado por los países occidentales fue rechazado por los del Este.

La propuesta concreta que el señor Hans Hansson presentó a la XIV ILC fue la de que si un barco o embarcación de salvamento protegido por los convenios tenía que enviar un mensaje radio a los mandos militares de las partes en conflicto para informarles de sus características, misión y plan de navegación, esta comunicación debería hacerse a través de una estación radio costera, puesto que habría muy pocas probabilidades de que pudiera establecerse directamente entre las embarcaciones protegidas y las unidades combatientes. Opinó, asimismo, que sería de gran utilidad para la identificación de las embarcaciones protegidas el que éstas dispusiesen de un «transponder», pues posibilitaría su identificación radar. Apuntó, por último, la conveniencia de que se plantease este problema a los expertos en radiocomunicaciones de los países asistentes para conseguir un sencillo y eficaz medio para resolverlo.

Con esta finalidad, la XIV ILC decidió nombrar un Comité —compuesto por representantes de Gran Bretaña, Suecia, Estados Unidos y la Unión Soviética—, con el encargo de discutir con el C.I.C.R. u otra autoridad adecuada las medidas que sería necesario tomar para proteger a los barcos de salvamento y estaciones costeras fijas de salvamento durante los períodos de conflicto armado.

Los componentes de este Comité —excepto el representante de la URSS, que presentó sus excusas por no poder asistir y rogó se le mantuviera informado de los resultados— se reunían en Londres el día 1 de noviembre

de 1983. Asistían también representantes de Alemania Federal, Francia, Holanda, del CIRC y de la Organización Marítima Internacional (IMO). Como invitado de honor lo hizo sir Henry Leach, que ostenta el título de almirante de la Flota británica, y fue primer lord del Mar.

Tras un detenido estudio de todos los temas en cuestión, el Comité adoptó diversas recomendaciones provisionales, las cuales, una vez analizadas por los miembros de la ILC, serían estudiadas por el grupo de trabajo durante una reunión a mantener en Ginebra en abril de 1984. Importantes fueron las manifestaciones hechas por el almirante de la Flota, sir Henry Leach, quien, a título personal, indicó que: 1) durante la pasada guerra de las Malvinas los barcos-hospitales de las partes contendientes pudieron comunicarse entre sí y con sus bases, pero no con las fuerzas por razones militares; 2) las marcas y comunicaciones utilizadas por dichos barcos-hospitales estuvieron todas de acuerdo con lo ordenado en los Convenios de Ginebra; 3) era preciso tener en cuenta que, en caso de guerra, no todas las partes contendientes observaban los artículos en ellos expuestos y que, por tanto, nada podía garantizarse; 4) los barcos de salvamento tenían que ser protegidos, y 5) ningún gobierno permitiría, en caso de guerra, que las estaciones costeras fijas de salvamento fuesen señalizadas, pues ello proporcionaría una fácil identificación de las áreas geográficas próximas.

### **Recomendaciones del grupo especial de trabajo de la ILC.**

Según lo previsto, durante los días 16 y 17 de abril de 1984 se reunían en Ginebra los componentes del grupo especial de trabajo nombrado por la XIV ILC —excepto el de la Unión Soviética, que indicó de nuevo su imposibilidad de asistir y solicitó se le mantuviese informado de lo tratado—, así como representantes de Alemania Federal, Francia, Suiza, España (por mí representada), IMO, CIRC y la Unión Internacional de Telecomunicaciones (ITU).

Para las deliberaciones de este grupo de trabajo se tuvieron en cuenta las recomendaciones de la pasada reunión de Londres y el extenso manual que el señor Ph. Eberlin, experto del C.I.C.R., redactó, considerando lo establecido en los Convenios de Ginebra, el Código Internacional de Señales (capítulo XIV), el Reglamento de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (artículo 40) y la señalización visual de la International Civil Aviation Organization (ICAO).

Se adoptaron las siguientes resoluciones:

1. Ante la conveniencia de que los patrones de los barcos de salvamento cuenten, en el puente, con una sencilla guía informativa de las medidas a adoptar en caso de conflicto armado, se redactaron unas breves indicacio-

nes en las que se hace referencia a la identificación visual de los barcos de salvamento, y se hacen recomendaciones sobre el uso de la radiotelefonía e identificación radar.

Teniendo en cuenta que sólo 39 Estados (en abril de 1984) ratificaron el Protocolo I de 1977 a los Convenios de Ginebra de 1949, la guía se basó únicamente en lo dispuesto en el segundo de dichos convenios, y en el capítulo XIV del Código Internacional de Señales adoptado por la IMO.

2. Por considerar que la protección proporcionada a los barcos de salvamento, por el segundo Convenio de Ginebra y el Protocolo I, no se encuentra en el mismo plano de igualdad que la prevista para los barcos-hospitales y transportes sanitarios, se redactaron varias recomendaciones para, una vez revisadas por todos los miembros de la ILC, presentarlas al C.I.C.R. Entre ellas se encuentran las siguientes:

2.1. Que los barcos pertenecientes al Estado o a las sociedades de salvamento de náufragos oficialmente reconocidas, utilizados en operaciones de búsqueda y salvamento de acuerdo con el artículo 27 del segundo Convenio de Ginebra, deben denominarse «barcos de salvamento» y no «embarcaciones costeras de salvamento», cualquiera que fuese su tamaño o autonomía, y que su actuación no debe limitarse a operaciones costeras de salvamento para quedar amparados por dicho Convenio.

2.2. Que las tripulaciones de los barcos de salvamento, así como el personal de las instalaciones costeras fijas de salvamento, deben ser «respetadas y protegidas», cuando se hallen implicadas en acciones de esta naturaleza, de la misma forma en que los artículos 36 y 37 lo hacen al personal religioso y sanitario. Estas tripulaciones y personal deben, asimismo, estar autorizadas, durante las operaciones de salvamento, al uso de brazalete, tarjetas y placas de identificación a que hace referencia el artículo 42 del segundo Convenio de Ginebra.

2.3. Que gran parte del trabajo realizado recientemente por la IMO e ITU, posterior a las Resoluciones 18 y 19 de la Conferencia diplomática de 1977 sobre la *reafirmación y desarrollo del derecho internacional humanitario aplicable en caso de conflictos armados*, completa las disposiciones del Protocolo I. Dado que en éste existen conceptos (como, por ejemplo, los del artículo 8 sobre Terminología, y 18 sobre Identificación) importantes para una nueva interpretación del segundo Convenio de Ginebra, el CICR debe presentar el tema a la consideración de los Estados no adheridos a dichos Protocolos para decidir sobre qué artículos y disposiciones de dicho Convenio son de aplicación a los barcos de salvamento.

2.4. Que existe la necesidad de asegurar que las disposiciones sobre protección de los transportes sanitarios se apliquen a todos los barcos de salvamento que se utilicen, exclusivamente, en causas humanitarias.

3. Discutió también el grupo de trabajo sobre si debía ser tratado el tema de la utilización de los botes salvavidas, de que disponen los buques, para acciones de socorro. Por salirse de los términos de la misión a él encomendada se convino en que era la IMO la organización adecuada para tratarlo.

4. Una vez que todos los miembros de la ILC hayan aprobado las resoluciones y recomendaciones adoptadas se presentarán oficialmente al CIRC, con copias a la IMO e ITU, para su estudio y discusión en la próxima Conferencia Internacional de Sociedades de la Cruz Roja, en 1986, de forma que sus conclusiones puedan presentarse a la XV ILC, a celebrar en España en 1987.

Un proceso largo y trabajoso, pero que bien merece la pena.



## **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.
-



## ATAQUE CON MISILES SU/SU, ¿CUANTOS?

### Introducción.



L ingenioso artilugio que genéricamente es un misil, y en forma específica por inclusión un SU/SU, ha hecho que, para algunos, su lanzamiento haya sido elevado a la categoría de ciencia-ficción, atribuyéndosele unas características ciertamente lejos de la propia realidad. Así, se piensa que el lanzamiento de un SU/SU no es algo más que pulsar un botón para a los pocos segundos conseguir la destrucción de nuestro objetivo.

Objetivo secundario de este artículo es exponer que no se trata tan sólo de pulsar un botón, que no son segundos sino minutos, que un lanzamiento no implica un impacto y mucho menos un impacto supone necesariamente la destrucción.

Nuestras unidades navales (DEG's, FFG's) van, como se sabe, armadas con *Harpoon*, y también lo serán las CB's, e incluso unidades menores. Así, pues, la mentalización en el empleo táctico del *Harpoon* resulta del mayor interés.

El misil SU/SU como arma ofensiva de la Fuerza (individual/colectiva) ha sido un logro que nos atreveríamos a decir ha dejado desfasados los medios de que se dispone para su utilización y empleo táctico.

El empleo táctico de un arma debe, en principio, ser al mayor alcance posible y ello implica, para las plataformas lanzadoras de superficie, con un horizonte radar inferior a los alcances mayores del misil, la información por un medio exterior a la misma y la transmisión de dicha información.

Podría, obviamente, pensarse que, ante tal situación de hecho, fuese ese medio exterior, de disponer de capacidad para convertirse en plataforma lanzadora, el que efectuase el lanzamiento, surgiendo entonces la cuestión de establecer el orden de prioridad de las unidades a las que habría que armar con misiles SU/SU, teniendo en cuenta, además, otras consideraciones. Pero al no ser éste el tema de estas líneas, no nos detendremos en él.

Volviendo, pues, a su empleo táctico, se comprende que la táctica de ninguna manera puede ser una ciencia rígida, sino antes bien basarse en unos principios fundamentales que posibiliten la suficiente flexibilidad como para adaptarse en cada momento a las muy diversas circunstancias de las muy diversas zonas de operaciones, que en forma alguna podrían ser recogidos, como casos concretos, en una publicación.

El mando (colectivo y/o individual) en la mar será el encargado y responsable de, al analizar las circunstancias e información del momento, aplicar esos principios tácticos con la flexibilidad adecuada.

Sin embargo, las publicaciones tácticas pueden parecer, de alguna manera, suficientemente pragmáticas en determinados aspectos y procedimientos; pragmatismo que, de una parte, se justifica por alejarse de lo ambiguo y, de otra, tiene la valoración dimanante de una cada vez más depurada experiencia.

Así, pues, las "tácticas menores", tácticas de determinados sistemas y/o armas, basan, o deben basar, sus datos en unos estudios analíticos que permitan la sintetización de los resultados, quizá cambiantes con el tiempo por la mayor experiencia acumulada.

Para que el Mando sepa aplicarla flexiblemente en la mar no es a veces suficiente ese frío dato, sino que, a todas luces, daría más peso a su decisión el conocimiento cualitativo del "procedimiento" analítico seguido para esa pragmatización de los resultados.

Es decir, el mando debe ser intuitivo, pero una intuición basada en la percepción implícita del problema total que descansa en el conocimiento del tema considerado. Un conocimiento, pues, del que, emanando la intuición de lo que hay que hacer, posibilita tomar atajos.

El objetivo fundamental de este artículo es, pues, exponer una serie de ideas, a título personal, sobre empleo táctico desde el punto de vista del número de misiles a lanzar en un ataque en base a un "procedimiento" seguido para calcularlo.

## Generalidades.

Para el lanzamiento de un misil SU/SU (y, en general, para cualquier tipo de misil antibuque) es necesario, en primer lugar, el conocer la posición relativa del blanco respecto a la plataforma lanzadora. Conocida esa demora y distancia, la trayectoria del misil es corregida antes del lanzamiento por condiciones ambientales (viento, temperatura del aire) y movimiento del enemigo.

Suponiendo que en el instante del lanzamiento todos estos datos son *exactos*, el misil tiene una probabilidad de adquirir ( $pa$ ) al blanco (supuesto aislado) que, siendo función de la distancia y tamaño del blanco, corresponde a la de sus especificaciones.

La probabilidad ( $pi$ ) de que el misil impacte al blanco es el producto de la  $pa$  por la fiabilidad del misil (generalmente, sobre 90/95 por 100).

Todo lo expuesto está referido a una *exactitud* en datos ambientales, situación, tiempo, etc. Sin embargo, la realidad es bien distinta y esa exactitud se convierte, en el mejor de los casos, en una buena precisión. Resultado de ellos son errores entre la trayectoria que sigue el misil y la que debería seguir para compensarlos.

De todos los errores el más importante es el error en la posición relativa del blanco respecto a la plataforma lanzadora, que, dependiendo del procedimiento y medios de obtención, afecta de forma directa y negativa a la probabilidad de adquisición y, por tanto, de impacto.

Esta disminución de  $pa$  será, a su vez, tanto mayor cuanto mayor sea el tiempo de retardo o tiempo transcurrido entre la última situación informada del blanco y el momento de lanzamiento.

Errores adicionales a los anteriores citados de situación son los procedentes de incorrecta apreciación de los factores ambientales y movimiento del blanco.

En otro orden de cosas, recordemos que los misiles SU/SU actuales tienen una velocidad próxima al Mach (unos 310 m/sg.). Quiere ello decir que en un lanzamiento a 40 millas del blanco el tiempo de vuelo del misil es cuatro minutos y de unos cinco minutos para 50 millas. Según esto, dos misiles lanzados simultáneamente en el tiempo, por dos plataformas lanzadoras, contra un mismo blanco del que distan 40 y 50 millas, respectivamente, llegarán al blanco con un intervalo de unos sesenta segundos. Dato a tener en cuenta como luego se verá.

El ritmo de lanzamiento depende del tipo de lanzador. En cuanto a la trayectoria seguida por el misil está la *sea skimming* (rozaolas) y *pop up* (que en las proximidades del blanco hace una trepada, para, a continuación, atacarle en picado). Dos misiles, uno con cada trayectoria, lanzados en el mismo instante llegarían al blanco con un intervalo de unos cuatro segundos; primero, el rozaolas.

## Ataque con misiles.

Una de las decisiones del Mando para el ataque con misiles SU/SU es la determinación del número de ellos para conseguir un determinado nivel de daños sobre el blanco a batir.

Dicho número depende de los siguientes factores:

- Número de impactos necesarios
  - Probabilidad de impacto del misil.
  - Grado de garantía requerido.
  - Capacidad antimisil del blanco.
  - Tipo de lanzamiento.
  - Tipo de trayectoria.
- } Nivel de daños deseado.  
} Tipo de blanco.  
} Capacidad de daño del misil.

El número de impactos necesarios para conseguir unos daños de nivel determinado dependerá de:

- Tipo de blanco, en cuanto a su tamaño y resistencia estructural.
- Tipo de misil, en cuanto a su capacidad destructora.

Fijado lo anterior, el número de misiles necesarios  $m$  para conseguir ese número de impactos dependerá, como más adelante se explica, de los restantes factores.

## Número de impactos necesarios.

El número de impactos de misiles necesarios  $n$  para conseguir un determinado nivel de daños tiene que estar basado en la estadística que proporciona la experiencia, de la que obviamente, por el momento, se carece a nivel mundial.

De la corta experiencia que los impactos reales de misiles habidos aporta, no pueden extrapolarse datos para las distintas “clases” o “tipos” de buques, por lo que fácilmente se comprende la carencia de rigor en la cuantificación del mismo.

Factor muy importante en este sentido es, en general, la poca “resistencia estructural” y la “excesiva vulnerabilidad”, debido a los materiales ligeros utilizados en los buques actuales.

Como quiera que dicha vulnerabilidad se ha puesto de manifiesto en diversas ocasiones, no ya en enfrentamientos, sino en accidentes de mar, es presumible un cambio de tendencia en la construcción naval en lo que a este aspecto se refiere, lo que conllevaría una nueva valoración de los, siempre difíciles de cuantificar, parámetros a tener en cuenta.

Así, pues, este dato, básico para la determinación del tamaño de la salva, deberá ser más estudiado y periódicamente revisado y, por el momento, *ser admitido como hipótesis*.

No obstante, y para conseguir lo anterior, será necesario establecer un *procedimiento* que permita su posterior revisión y depuración. Se expone a continuación las consideraciones tenidas en cuenta en este procedimiento.

Al tratar de conseguir una cuantificación del “número de impactos necesarios” sobre un determinado blanco, podrá esta lista de blancos ser tan grande como se quisiera, pero en aras de una simplificación, tan importante para su utilización en la mar, como razonable por la expuesta falta de experiencia que nos pudiera conducir a datos si no exactos, al menos más precisos, se va a considerar:

- Nivel de daños.
- El misil, en cuanto a su masa, velocidad y carga explosiva (peso y tipo).
- El buque, en cuanto a su desplazamiento y eslora.

### **Nivel de daños.**

Desde el punto de vista de los daños que puedan infligirse a un buque se han considerado tres niveles:

- Nivel 1. Neutralización (inutilización de sus sensores y/o armas).
- Nivel 2. Inmovilización o efecto sobre el blanco que, dejándolo inicialmente fuera de servicio, requiere un período de tiempo más o menos largo para su reparación.
- Nivel 3. Destrucción (hundimiento o abandono).

El misil, y para buques muy grandes como luego se verá, no es quizá el arma adecuada para buscar la destrucción, ya que, en teoría, se requeriría un número de misiles quizá desproporcionado (dada la limitación de los cargos de los buques y, consecuentemente, de la Fuerza), si se compara con el efecto que, una vez neutralizado el buque con misiles, se conseguiría (caso de ser posible) con un torpedo.

Quiere ello decir que se podría considerar, en principio, al misil, en lo que a nivel de daños se refiere, como arma más idónea para conseguir los dos primeros niveles, es decir, una neutralización de mayor o menor grado.

### **Capacidad de daño del misil.**

Ya que el impacto del misil sobre el blanco es puntual, afectará básicamente a un radio centrado en ese punto y para misil determinado (según

su peso, su velocidad y su carga explosiva) ese radio será  $K'$ ; de otra parte, el daño es función de la "cantidad" de estructura en esa franja del barco, que designaremos  $K$ . Dependiendo, pues, de la energía cinética del misil y de su carga explosiva (peso y tipo), se obtendrán valores para  $K$  y  $K'$ .

Para determinar el número de misiles vamos a utilizar una fórmula empírica, que admitamos sea:

$$M = \frac{m + 2m'}{3}$$

siendo

- $m$ . El cociente de dividir el desplazamiento (D) en toneladas por  $K$ .
- $m'$ . El cociente de dividir la eslora (E) en metros del buque por  $K'$ .

Se comprende fácilmente que la mutabilidad de  $K$  y  $K'$ , basado en la estadística que proporciona la experiencia, es la que daría validez al *procedimiento*.

Para proseguir el desarrollo del *procedimiento* asignemos valores arbitrarios a  $K$  y  $K'$ , que por razones obvias no corresponden a ningún tipo de misil.

NIVELES DE DAÑOS			
	1	2	3
$K$	10.000	8.000	5.000
$K'$	80	60	50

**Tipo de blanco.**

En base a estos datos se obtiene la tabla de "número de impactos necesario" (ver tabla de la fig. 1) para diferentes clases de buques, según los distintos niveles de daños.

Aunque en dicha tabla, para dar congruencia a la exposición se ha aproximado  $n$  al número entero, el valor decimal es quizá más preciso para utilizarlo en los cálculos, como luego se verá.

**Número de misiles requerido para conseguir un nivel de daños.**

Este número, definido como el número  $m$  de misiles que hay que lanzar para conseguir sobre un "blanco concreto" un "determinado nivel de daños", es decir, para conseguir al menos el número de impactos  $n$  anteriormente calculado, dependerá de:

CLASE BUQUE	DESPLAZAMIENTO	ESLORA	NIVEL 1			NIVEL 2			NIVEL 3		
			m1	m'1	n1	m2	m'2	n2	m3	m'3	n3
KIEV	43.000	273	4.3	3.41	3.7 4	5.375	4.55	4.825 5	8.6	5.46	6.51 7
KIROV	28.000	248	2.8	3.1	3 3	3.5	4.13	3.92 4	5.6	4.96	5.17 5
MOSKVA	17.000	189	1.7	2.36	2.14 2	2.125	3.15	2.81 3	3.4	3.78	3.65 4
KARA	9.700	173.2	0.97	2.16	1.766 2	1.2125	2.886	2.33 2	1.94	3.464	2.95 3
KRESTA	7.600	155.5	0.76	1.94	1.54 2	0.95	2.59	2.04 2	1.52	3.11	2.58 3
KASHIN	4.500	144	0.45	1.8	1.35 1	0.562	2.4	1.79 2	0.9	2.88	2.22 2
KOTLIN	3.500	126.5	0.35	1.58	1.17 1	0.4375	2.11	1.55 2	0.7	2.53	1.92 2
KNOX	4.100	133	0.41	1.6625	1.245 1	0.5125	2.22	1.65 2	0.82	2.66	2.05 2
DESCBTA.	1.400	88	0.14	1.1	0.78 1	0.175	1.47	1.04 1	0.28	1.76	1.27 1

Figura 1.

- Probabilidad simple de *impacto* del misil ( $pi$ ).
- Grado de garantía ( $G$ ) o probabilidad acumulada.
- Capacidad antimisil del blanco.
- Tipo de lanzamiento.
- Tipo de trayectoria del misil.

**Probabilidad sencilla de impacto.**

Llamamos así a la probabilidad  $pi$  que tiene un misil lanzado contra un blanco de alcanzar a éste, sin ser combatido por sus defensas antimisil.

Como ya se vio anteriormente,  $pi$  varía al variar  $pa$ , pero en la práctica existen normas para su obtención.

**Grado de garantía (G).**

Llamamos así a la probabilidad acumulada  $G$  de que al lanzar  $m$  misiles, con una probabilidad sencilla cada uno de  $pi$ , *al menos*  $n$ , den en el blanco.

En las tablas  $G$  (fig. 2), una para cada  $g$  (0,7 - 0,8 - 0,9) se entra con el número de impactos  $n$  y en dicha columna al encontrar la  $pi$  se obtiene a la izquierda el tamaño de la salva  $m$ .

Ejemplo: De la tabla de la figura 2 para  $G=0,9$   $pi=0,8$   $n=4$  obtenemos  $m=6$ .

Viene aquí a colación lo expuesto anteriormente sobre la utilización del número decimal  $n$ , ya que permitirá interpolar en la tabla.

Ejemplo:  $n=3.6$   $G=0.9$   $pi=0.82$  nos daría  $m=5$ , mientras que si hubiéramos tomado  $n=4$   $G=0.9$   $pi=0.82$  nos daría  $m=6$ .

TABLA DE PROBABILIDAD SIMPLE PARA UNA PROBABILIDAD ACUMULADA DE .9

DISPAROS	ACIERTOS «n»																				
«m»	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
1	.9																				
2	.684	.949																			
3	.536	.804	.965																		
4	.438	.68	.857	.974																	
5	.369	.584	.753	.888	.979																
6	.319	.51	.667	.799	.907	.983															
7	.28	.453	.596	.721	.83	.921	.985														
8	.25	.406	.538	.655	.76	.853	.931	.987													
9	.226	.368	.49	.599	.699	.79	.87	.939	.988												
10	.206	.337	.45	.552	.646	.733	.812	.884	.945	.99											
11	.189	.31	.415	.511	.599	.682	.759	.831	.895	.951	.99										
12	.175	.287	.386	.475	.559	.638	.712	.781	.846	.904	.955	.991									
13	.162	.268	.36	.444	.523	.598	.669	.736	.799	.858	.912	.958	.992								
14	.152	.251	.337	.417	.492	.563	.631	.695	.757	.815	.869	.919	.961	.993							
15	.142	.236	.317	.393	.464	.532	.596	.658	.718	.774	.828	.878	.924	.964	.993						
16	.134	.222	.3	.371	.439	.504	.565	.625	.682	.737	.79	.839	.886	.929	.966	.993					
17	.127	.21	.284	.352	.416	.478	.537	.594	.65	.703	.754	.803	.849	.893	.933	.968	.994				
18	.12	.199	.269	.334	.396	.455	.512	.567	.62	.671	.721	.769	.815	.858	.899	.937	.97	.994			
19	.114	.19	.257	.319	.378	.434	.489	.541	.592	.642	.69	.737	.782	.825	.866	.905	.941	.972	.994		
20	.109	.181	.245	.304	.361	.415	.467	.518	.567	.615	.662	.707	.751	.793	.834	.873	.91	.944	.973	.995	
21	.104	.173	.234	.291	.345	.397	.448	.497	.544	.59	.636	.679	.722	.764	.804	.842	.879	.914	.946	.974	.995

Fig. 2.—Tabla para un grado de garantía G=0.9.

**Capacidad antimisil del blanco.**

La capacidad de un buque (blanco) para evitar el impacto de un misil lanzado contra él dependerá de sus *defensas pasivas* (todo tipo de contramedidas electrónicas, tanto activas como pasivas) y/o *activas* (misil antimisil y artillería).

La probabilidad de decepcionar a un misil por sus defensas pasivas depende de la indiscreción del misil (variable con su modo de lanzamiento y parámetros), de la “dureza” del misil a las contramedidas y de la eficacia de esas propias *defensas*, que hemos llamado *pasivas*. Su cuantificación será, por tanto, muy variable. Para poder continuar el “procedimiento” que pretendemos le asignaremos un  $p=0.2$ .

En cuanto a la probabilidad de las defensas activas se puede considerar del 65 por 100, tanto para el misil antimisil actuando solo, como para el sistema CIWS (1).

(1) Probabilidad del blanco de detectar el misil=0.9; ídem, de adquisición del sistema D.T.=0.9; probabilidad acumulada de impacto hasta la distancia de parada (300 ydas. del

Así, pues, para que un misil consiga impactar al blanco deberá pasar las "barreras" que se le interpongan (ver fig. 3), y suponiéndole al misil  $p_i=0.85$ , tendríamos:

Es decir, en general, la probabilidad de impacto teórica ( $p_i$ ) de *un solo misil* (en lanzamiento sencillo) contra un blanco con defensa, y siempre con los valores dados para la exposición, sería:

Defensa antimisil .....	} pasivas .....	} activas .....	} pasivas y .....	.....	68%
				M a/m .....	30%
				CIWS .....	30%
				M a/m y CIWS .....	10%
				CIWS .....	24%
				M a/m y CIWS .....	8%

Datos suficientemente importantes y que hablan por sí solos de la importancia de la táctica a emplear.

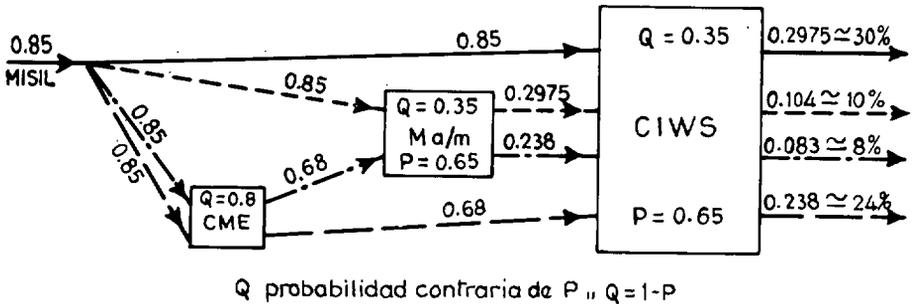


Figura 3.

### Saturación de las defensas antimisil.

El proceso completo de reacción antimisil comprende las fases de:

- Detección del misil.
- Designación al sistema antimisil.
- Adquisición y seguimiento por el sistema antimisil.

blanco)=0.8. Así, pues, sería  $0.9 \times 0.9 \times 0.8 = 0.648 = 0.65$ . Se ha supuesto que un impacto es derribo.

La probabilidad de derribo del misil por el sistema de misiles anti-misil (M a/m) no será mucho mayor, ya que sigue existiendo esa probabilidad del sistema de detección, adquisición e impacto. La ventaja que presenta el M a/m es que combate al misil a mayor distancia y posibilita la reacción sucesiva con M a/m y CIWS.

- Activación ..... } de las defensas pasivas.  
 } de la reacción de las defensas activas (fuego).  
 } a la máxima distancia eficaz.

Se comprende, pues, que para el desarrollo del proceso la condición necesaria es la detección del misil y la de suficiencia la de un tiempo mínimo que posibilite el *proceso completo*.

Dicho proceso y tiempo es, lógicamente, dependiente de las características del misil (tamaño, velocidad, cota de vuelo, etc.) y del sistema antimisil (tiempo de reacción y cálculo, velocidad y aceleración de los servos, etc.).

Si los misiles tuviesen su "hora de llegada" al blanco con un intervalo inferior al tiempo del proceso, la reacción antimisil activa contra el segundo y sucesivos misiles no sería posible, o al menos no sería completa.

Cabe señalar que un buque con varios sistemas antimisil podría reaccionar con todos ellos a la vez a la detección del primer misil, en cuyo caso al tiempo de proceso anterior habrá que añadir el de la redesignación.

### Limitaciones de los sistemas activos antimisil (CIWS).

El misil, como blanco, presenta una muy pequeña superficie, no ya radar, sino física. Ese reducido tamaño del misil como blanco hace que la probabilidad simple de un solo proyectil contra él disparado sea suficientemente baja. Para conseguir una alta probabilidad acumulada de impacto, el CIWS tiene que poner en el aire un gran volumen de fuego, lo que consigue con una característica, común a todas las CIWS, cual es un elevado ritmo de fuego.

Uno de los aspectos en los que suelen "hacer agua" los sistemas CIWS (aunque se empeñen en enmascararlo los fabricantes) es el reducido número de reacciones consecutivas a que son capaces de hacer frente, debido a la limitación de la "munición lista para la acción", que le obliga a un tiempo apreciable para la recarga.

### Tipo de lanzamiento.

- **Sencillo:** Es el lanzamiento de un solo misil efectuado por una sola plataforma lanzadora.

Veamos, por ejemplo, lanzamientos *sencillos* (fig. 4) en estas condiciones contra un blanco que disponga de defensa antimisil CME y CIWS, aun considerando que un impacto inutiliza su CIWS y se mantiene la defensa CME. Tendríamos para  $P_i=0.85$  y  $P_{CIWS}=0.65$ .

Es decir, para conseguir al menos un impacto sobre "nuestro" blanco con defensas CME y CIWS, con un grado de garantía de 0.88 serían necesarios cuatro lanzamientos sencillos, y cinco, si el  $G$  requerido es de 0.95.

PROBABILIDAD							
MISIL «m»	SIMPLE MISIL «A»	CME «B»	SUPERAR CME -C=A.(1-B)	ACIERTO DEL CIWS	MISIL IMPACTE	ACUMULADA AL MENOS	
				$pm = .65(1 - Cm - i)$	$ps = C.(1 - pm)$	UN IMPACTO $Cm = 1 - qm(1 - pm - i)$	DOS IMPACTOS (1)
1	0.85	0.2	0.68	.65	.238	.238	—
2				.49	.343	.050	.08
3				.32	.459	.73	.27
4				.17	.560	.88	.53
5				.077	.627	.95	.75
6				.029	.660	.98	.88

(1)  $H = pm - Cm - 1 - Cm + qm Hm - 1$

Figura 4.

— **Múltiple no coordinado:** Es el conjunto de lanzamientos efectuados por una o más plataformas, en los que los intervalos de distancia entre misiles a la llegada al blanco no han sido coordinados.

El tiempo total de reacción activa del blanco variará para cada sistema y será el mínimo tiempo que posibilite una reacción completa (detección, adquisición, seguimiento y fuego). Para un enemigo-misil determinado ese tiempo equivaldrá a diferentes distancias, según la velocidad del misil.

Para un misil de 0.9 Mach=330 yardas/sg., una distancia de 7.000 supondría unos veintidós segundos.

Conviene aquí reseñar que un lanzamiento múltiple de una o más plataformas *con coincidencia en el instante de lanzamiento*, harían llegar los misiles al blanco con un intervalo entre uno y otro correspondiente, aproximadamente, a la diferencia de distancia de cada plataforma al blanco en el instante de lanzamiento.

Para las distancias antes consideradas de 40 y 50 millas, el intervalo de llegada al blanco de los misiles sería unos sesenta segundos, lo que permitiría al blanco combatir a cada uno con todas sus defensas.

Igualmente, cuando el intervalo de tiempo entre lanzamientos sencillos sea superior al tiempo total de reacción activa del blanco, posibilitará a éste su reacción contra cada uno de ellos, lo que obviamente disminuirá la eficacia al aumentar el número de misiles *m* para conseguir un mismo número de impactos *n*.

— **Coordinado múltiple:** Es el conjunto de lanzamientos *efectuado por varias unidades en instantes no necesariamente coincidentes* (según posiciones y distancias al blanco) *que consigan la coincidencia en el instante* (o la minimización de los intervalos) *de la llegada de dichos misiles al blanco*, y, de ser posible, desde distintas demoras.

Veamos el mismo ejemplo anterior para ataques sencillos, con ataque “coordinado múltiple” (fig. 5).

Se observa que para conseguir con lanzamientos “coordinado múltiple” un número de impactos  $n$  con un determinado  $G$  se necesita lanzar menos misiles que efectuando lanzamientos “sencillos”.

MISIL «m»	SIMPLE MISIL «A»	CME «B»	SUPERAR CME (C=A.(1-B))	ACIERTO DEL CIWS pm	MISIL IMPACTE ps=C.(1-pm)	PROBABILIDAD	
						ACUMULADA AL MENOS	
						UN IMPACTO Gm=1-qsmqsm-1..	DOS IMPACTOS (1)
1	0.85	0.2	0.68	.65	.238	.238	—
2				—	.68	.756	.162
3				—	.68	.922	.566
4				—	.68	.975	.81
5				—	.68	.992	.92
6				—	.68	.997	.97

(1)  $H=pm+Gm-1-Gm+qsm Hm-1$

Figura 5.

Parece, pues, demostrado la importancia táctica de lo expuesto y, en consecuencia, lo fundamental que resulta la preparación de la Fuerza en este tipo de ataques coordinados, que, requiriendo una técnica específica, sólo se conseguirá con un adiestramiento adecuado.

Puede, a los efectos deseados, considerarse como ataque “coordinado múltiple” el lanzamiento de dos o más misiles efectuados por una misma plataforma lanzadora con el menor intervalo de tiempo posible entre lanzamientos, efecto que se optimizará tanto más cuanto menor sea ese intervalo de tiempo y más se diferencien las demoras de llegada del misil al blanco.

### Tipo de trayectoria del misil.

La elección de la trayectoria del misil (*sea skimmer - pop up*) ha sido un tema muy debatido y controvertido. Los parámetros que intervienen son suficientemente importantes como para no desdeñar ninguno.

La reacción antimisil activa no da más ventaja al *sea skimming* sobre el *pop up* en el sentido de que este último esté más tiempo bajo la reacción antimisil activa y no tampoco el *pop up* tiene la ventaja, algunas veces mencionada, de romper el seguimiento del misil por superar los límites de

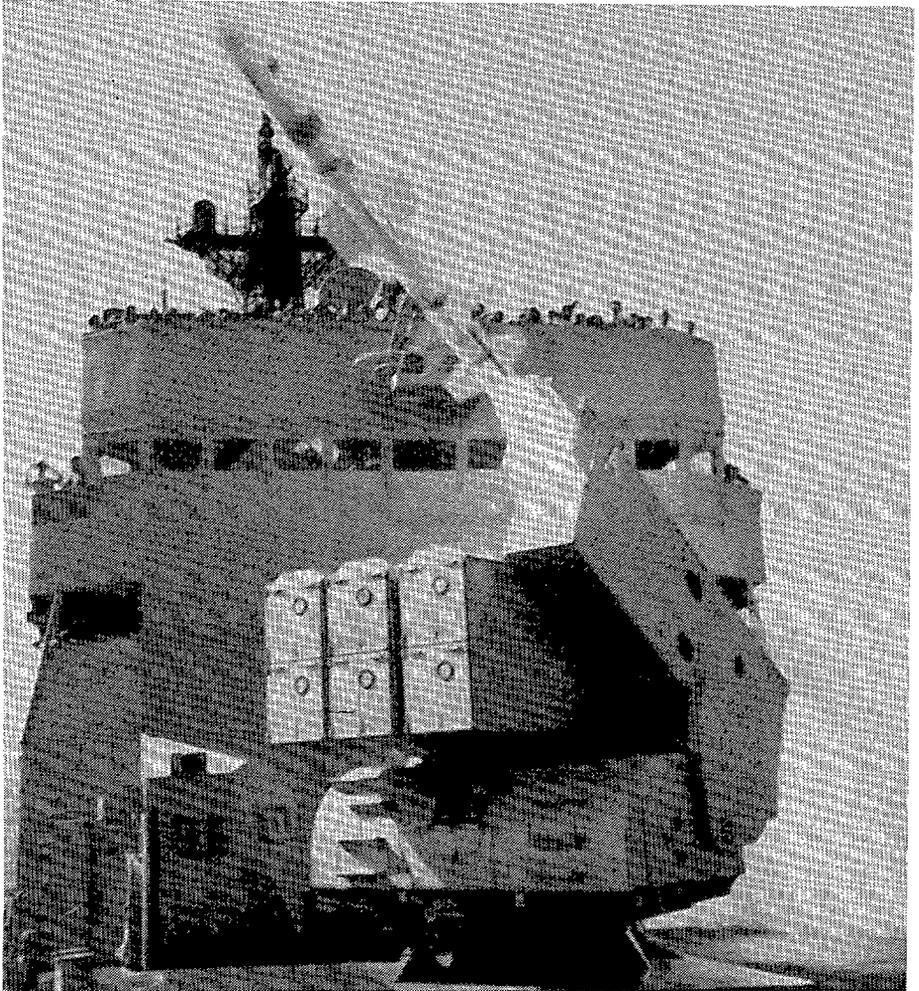


Fig. 6.—Lanzamiento desde buque de superficie.

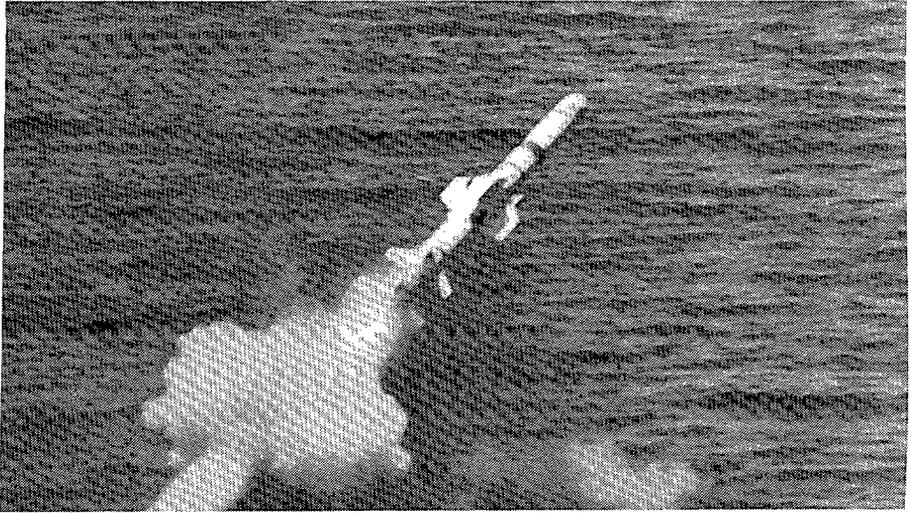


Fig. 7.—Lanzamiento desde submarino.

las especificaciones de las CIWS (actuales), en lo que a características de sus servos sistemas, en velocidad y aceleración, se refiere. No parece en este artículo entrar en profundidad en este tema.

Sin embargo, la trayectoria del misil tiene una fundamental importancia en cuanto al efecto deseado sobre un determinado blanco. No hemos querido a lo largo de estas líneas particularizar sobre el punto del buque donde impacta el misil (calderas, pañoles, central de armas, etc.), puesto que sería eso “particularizar”, con lo que se perdería la idea general que obviamente se pretende.

Sin embargo, sí es forzoso, en razón del objetivo perseguido (determinar el número de misiles a lanzar para obtener un daño determinado), el particularizar algunos tipos de blancos concretos.

En este orden de ideas no se nos escapa que el impacto a un portaaviones de un misil *pop-up* conseguirá más daño en el nivel 1, e incluso 2, que un misil *sea skimming*, toda vez que un impacto en la cubierta de vuelo del portaaviones tiene grandes posibilidades de negarle la utilización de sus armas, es decir, los vectores de ataque que son sus aviones.

Es más, si el efecto admitido sobre un buque por un misil *sea-skimming* es sobre las cubiertas por debajo de la de vuelo (entre las que se encuentran los muy vulnerables hangares), el misil *pop up*, a su efecto de negar la utilización de la cubierta de vuelo, añadirá el efecto que pudiera producir el *sea skimming*.

Asimismo, un misil *sea skimming* sobre un blanco con gran altura de borda, que se presente de proa, produciría un efecto inferior de un *pop up*.

En fin, existen blancos en los que la trayectoria tendría una muy singular importancia.

### Resumen.

Ante un blanco en la mar, y una vez *identificado*, se procederá a la información de la situación del blanco por las unidades de información (TRU) a las unidades lanzadoras.

Decidido el ataque, y dependiendo del tipo de barco, se tendrá el número de impactos necesarios  $n$  para el nivel de daño que pretendemos, y por los errores previstos de situación (según los medios empleados) y las distancias al blanco, se obtendrá un  $pi$ .

Con  $n$  y  $pi$  entrando en la tabla  $G$  que se pretende se obtendrá el número de misiles  $m$  que habrá de lanzar en función de las defensas antimisil del buque.

Esa tabla (una para cada  $G$ ) deberá, por tanto, dar para cada "clase" de buque (teniendo en cuenta sus defensas antimisil) el número  $m$  en función de  $pi$ . Número  $m$  que será el correspondiente a ataque "coordinado múltiple", entendiéndose que de efectuarse ataques sencillos ese mismo número  $m$  será aún mayor para el mismo  $G$ ; o lo que es lo mismo, si se mantiene el  $m$ , disminuirá el  $G$ .

Asimismo, dependiendo del tipo de blanco se seleccionarán las trayectorias del misil.

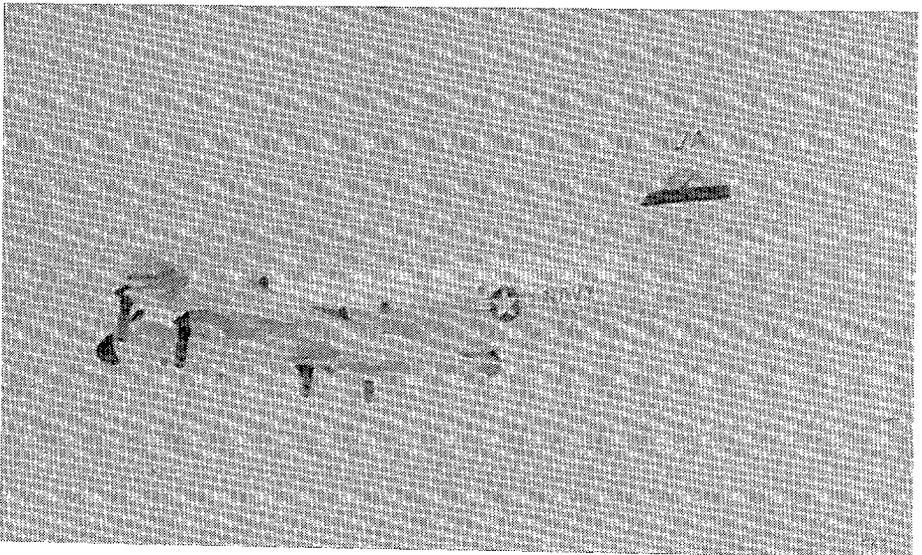


Fig. 8.—Lanzamiento *Harpoon* por un *P-3*.

De ser una unidad única la que efectúa el ataque múltiple, los lanzamientos se efectuarán con el menor intervalo posible (al mayor ritmo).

Una disminución del intervalo entre misiles a su llegada al blanco se consigue alternando *pop up* y *sea skimming*, empezando por el *pop up*.

Una minimización de los errores de situación del blanco, y consecuentemente un aumento de la *pi*, se consigue con una adecuada práctica de las unidades de información y lanzadoras, y una selección de los mejores métodos y procedimientos para la obtención de la situación lo más precisa posible. De cualquier forma, de esa práctica continua se obtendrán datos de garantía de esos errores, que son de todo punto importante conocer.

### Conclusiones.

Para atender a buques sin defensas antimisil, si se decide el ataque con misiles, resulta más rentable el ataque con lanzamiento sencillo y dependiendo de los daños observados y requeridos, proceder a rescatar con misiles u otro tipo de armas, según las circunstancias y posibilidades del momento, entre los que puede tener particular importancia el número de misiles disponibles, zonas, posibilidades de municionamiento, etc.

Para atender a buques con defensas antimisil el número *m* de misiles a lanzar será siempre en ataques "coordinado múltiple". La elección de la trayectoria podría ser una mezcla de *pop up* y *sea skimming*.

El efectuar ataques sencillos para ahorrar misiles puede representar perder la ventaja inicial y en el mejor de los casos un mayor consumo de misiles para conseguir el nivel de daños deseado.

Para blancos tipo portaaviones, la trayectoria más ventajosa parece, en principio, ser la *pop up*.

La práctica de la situación del blanco por las unidades de información deberá ser total y deducir valores de errores de la situación, por ser, como queda dicho, un factor fundamental para el cálculo de la *pi*, del que dependerá la decisión del número de misiles a lanzar.

El adiestramiento de la Fuerza en ataques "coordinado múltiple" deberá estar totalmente garantizado, lo que implica unas normas y procedimientos perfectamente definidos y claros por parte del OTC y la familiarización con las mismas de las unidades de la Fuerza.

Joaquín MICHAVILA PALLARES

Tomás GARCIA-FIGUERAS Y ROMERO



# TORPEDOS DE LAS MARINAS OCCIDENTALES

## Introducción.



L día 17 de junio de 1983, la fragata *Baleares* efectuó el lanzamiento por tubos de dos torpedos MK-46 en aguas de El Ferrol.

Este hecho abre las puertas al futuro de las armas submarinas de nuestra Armada, dotadas hasta la fecha con torpedos obsoletos y en desuso por la mayoría de las modernas

Marinas occidentales.

No se trata aquí de analizar el resultado del ejercicio de lanzamiento, pues ese es otro problema, sino que el objetivo de este artículo es el de estudiar diversos tipos de torpedos, compararlos y estudiar su futuro como arma eficaz y capaz de destruir al blanco propuesto.

## Análisis.

Durante la guerra de las Malvinas, un submarino nuclear británico hundió el crucero de la Armada argentina *General Belgrano*, con un par de anticuados torpedos de carrera rectilínea MK-8, dotados de propulsión térmica.

Es de suponer que el comandante del submarino analizó la situación y decidió usar este tipo de torpedo sencillo, anticuado (anterior incluso a la segunda guerra mundial) y, sobre todo, barato, en vez de usar el complejo, moderno y caro *Tigerfish*, que también llevaba a bordo.

También es de suponer que el comandante del submarino británico sabía y conocía la escasa o nula protección antisubmarina del crucero, mientras que la gran movilidad y discreción de su barco le podía llevar a una situación ideal de disparo contra un buque no alertado y asegurar el ataque con dos torpedos en realidad poco fiables, y que habían sido dados de baja haberlos lanzado muchas veces en la segunda guerra mundial. Es evidente que la carrera del torpedo fue tan corta que el *General Belgrano* no tuvo tiempo suficiente para efectuar una maniobra evasiva, aun en el caso de que hubiera podido detectar visualmente la estela del torpedo.

El comandante del submarino debería saber asimismo que el crucero argentino no montaba ningún tipo de contramedidas remolcadas, y lo que

no cabe duda es que, a la vez que los planteamientos tácticos y operativos estaban todos a favor del submarino, por la cabeza del inglés también pasó la idea del costo de los torpedos a usar. ¿Valía la pena gastar un *Tigerfish*, si con el MK-8 el ataque se preveía con éxito? Evidentemente, la respuesta fue NO.

Puestos a evaluar los torpedos, sobre todo los antibuques de superficie, esta lección es aplicable y merece tenerla en consideración.

La alta movilidad y discreción de los submarinos nucleares le dan opción a obtener normalmente una posición favorable de ataque contra un buque de superficie. Esto está claro, en contraste con los submarinos convencionales, que muy raras veces obtienen una buena posición de ataque debido a sus bajas velocidades y de no gozar del factor sorpresa y, por tanto, alertan a los escoltas, siempre que éstos posean sensores antisubmarinos modernos y capaces.

Si en vez de ser un nuclear hubiera sido un convencional el submarino atacante del *General Belgrano*, es casi seguro que el primero hubiera lanzado un *Tigerfish*, en vez del MK-8. Por otro lado, y en contraposición con esto, parece ser que dos submarinos convencionales argentinos lanzaron sin éxito a escoltas británicos dos torpedos *Sut* de fabricación alemana, bastante avanzados, con velocidad de 35 nudos y una carrera de más de 35.000 metros.

La experiencia del submarino británico no conlleva la idea de que los torpedos de carrera rectilínea deban ser perfeccionados y rejuvenecidos para poder ser usados por los submarinos nucleares, sino que más bien esta experiencia sugiere que, sobre todo en lo que respecta a torpedos contra buques de superficie, pueden ser más simples y menos costosos que los empleados actualmente, que podrían quedar para ser empleados básicamente por submarinos convencionales. Por otra parte, los torpedos contra buques de superficie han sido virtualmente eliminados de la mayoría de los buques de guerra, y tan sólo lo montan un número cada vez menor de lanchas torpederas.

### **Torpedos antibuque de superficie.**

La mayor parte de estos tipos de torpedo que montan las Marinas occidentales son disparados desde tubos de 21 pulgadas. Tienen un diámetro de 533 milímetros, y son considerados como «torpedos pesados», con un peso entre 1.500 y 2.000 kilos, y de unos seis metros de longitud. Sus cabezas de combate son relativamente ligeras (unos 300 kilos de media), teniendo en cuenta el gran tamaño de los modernos buques mercantes y la mayor protección acorazada de los buques de guerra. No obstante, sus efectos explosivos son sensiblemente mayor que las usadas en la segunda

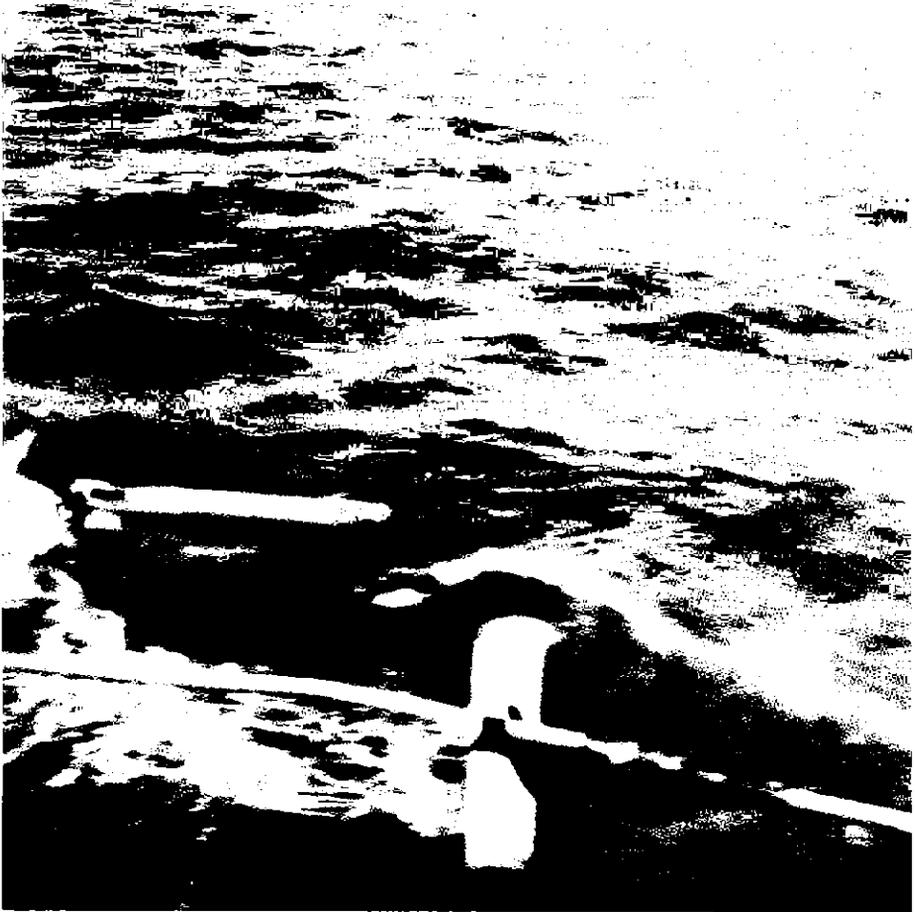


Fig. 1. Primer lanzamiento de un torpedo MK-46 efectuado en nuestra Armada por la fragata *Baleares*.

guerra mundial, tales como los MK-8 usados por los británicos en la guerra de las Malvinas.

Además, los más modernos torpedos de este tipo, de propulsión eléctrica o térmica, tienen una carrera de más del doble de los MK-8. Los eléctricos usan baterías de plata-zinc, con agua de mar como electrolito y poseen una velocidad que oscila entre los 35 y 40 nudos.

Estos torpedos, sobre todo cuando son lanzados desde submarinos, carecen de estela y son silenciosos, lo que evita la pronta y fácil detección por parte de sus blancos.

Cuando son lanzados por buques de superficie y el blanco advierte el disparo, se obliga al torpedo a efectuar un ataque por la popa, por lo que si se lanza a la máxima carrera (15.000 yds.) y a 35 nudos, puede resultar un ataque infructuoso, a pesar de la búsqueda por *homing* del torpedo.

Los torpedos térmicos, de mayor velocidad y alcance, tienen más probabilidad de impacto, pero al ser más ruidosos, producir escape de humos y estelas, pueden ser detectados por el blanco y evadirlos bien con maniobras, bien con engaños.

No obstante, actualmente se está desarrollando un esfuerzo considerable para minimizar el ruido radiado por los torpedos, a base de mejorar el combustible, consiguiendo menor emanación de gases y también conseguir que su activación, en su carrera programada, sea lo más cerca posible del blanco, llegando a que los torpedos antibuque térmicos sean cada vez más difíciles de detectar.

El torpedo de la Marina norteamericana MK-48, con una velocidad máxima de 55 nudos, máxima carrera de 20.000 metros y con cabeza activa/pasiva de varios miles de yardas de alcance, se puede considerar como el más avanzado torpedo antibuque actualmente en estado operativo.

No obstante, su excesivamente sensible sistema de búsqueda provoca al torpedo la adquisición incluso de las olas cuando trabaja a poca cota, así como problemas con rebotes en el fondo cuando es lanzado en aguas poco profundas. Asimismo, cuando opera en modo de alta velocidad, el gran ruido interno interfiere al sonar del torpedo cuando actúa en modo pasivo. Algunos de estos defectos están siendo corregidos por el programa ADCAP (*Advanced Capability*). Mediante el mismo se le está dotando al torpedo de un mayor tanque de combustible, para aumentar aún más su alcance, y una modificación para el tratamiento del gas caliente que le hará aumentar su velocidad de forma considerable y le hará más silencioso. Asimismo se le está montando un nuevo sistema de control que le hará mejorar su operación en aguas poco profundas y cerca de la superficie.

La Marina británica está desarrollando un torpedo térmico antibuque —el 7527—, cuyo prototipo alcanzó una velocidad de 70 nudos y con un alcance y carrera similares al MK-48. Posee una mayor cabeza de combate y mejor discriminación de blancos en operaciones en aguas poco profundas y de perfil irregular. Además, estos torpedos, fabricados por Marconi, emiten un muy bajo nivel de ruidos y su sistema de propulsión, con un oxidante muy denso, produce gases que en un 82 por 100 son solubles en el agua del mar (los del MK-48 lo son en un 45 por 100), produciendo una estela de humos pequeña.

Los torpedos suecos tipo 61 producen asimismo poca estela, y usan un sistema de propulsión a base de peróxido de hidrógeno.

## Torpedos antisubmarinos pesados.

El MK-48 norteamericano es, evidentemente, el mejor torpedo actualmente operativo de este tipo, no obstante su doble papel como antibuque de superficie y como antisubmarino.

Los requerimientos que exigen los torpedos antibuque pueden ser menores y diferentes que los exigidos a los antisubmarinos. Por tanto, se puede decir que el MK-48, hecho esencialmente para misiones antisubmarinas, puede ser considerado como un arma excesivamente costosa para ser empleada contra buques de superficie. Como se dijo antes, este torpedo sufre serios problemas de captura de superficie cuando se programa antibuque y a larga carrera.

El japonés GRX2 es un torpedo pesado experimental, de doble capacidad, y que probablemente adolezca de los mismos problemas que el MK-48, a no ser que en la mente de sus diseñadores se piense en aplicarle un proceso ADCAP similar al norteamericano.

El británico Marconi 7527, en seria competencia con el MK-48, también posee doble capacidad antibuque y antisubmarino.

El francés L5 tiene tan corto alcance (7.000 metros), que no podría ser empleado en una situación antisubmarina de alta amenaza.

No obstante, y en vista de la fabricación de torpedos de doble capacidad y analizando el binomio coste-eficacia, puede ser un error el proceso de su desarrollo y fabricación, ya que las especificaciones para un medio u otro (superficie o submarino) pueden ser tan diferentes que si se optimiza un aspecto se degrada el otro y viceversa. Algunos países recorren estas limitaciones y producen dos torpedos diferentes, a pesar de ser comunes en muchos de sus componentes.



Fig. 2. Lanzamiento de un torpedo ligero *Sting Ray*.

En el caso del alemán *Seal*, la versión antisubmarina, el *Seeschlange*, es considerablemente menor en tamaño que la versión antibuque, y lo mismo sucede con los torpedos británicos *Stingray*, que son una modificación antisubmarina del *Tigerfish*, con muchas partes comunes, pero menor en tamaño.

### Torpedos antisubmarinos ligeros.

Los torpedos antisubmarinos ligeros que montan las Marinas occidentales, la mayoría con posibilidad de ser lanzados por aeronaves y misiles, están en la actualidad siendo fabricados y almacenados en grandes cantidades, y están adecuadamente fabricados para conseguir ataques con éxito y causar averías a todo tipo de submarinos convencionales, incluso a los de doble casco. Todos son conducidos eléctricamente por baterías, excepto el norteamericano MK-46, que es propulsado por una máquina monopropelente movida por un combustible llamado OTTO-FUEL.

Las ligeras cabezas de combate que monta este tipo de torpedo parecen ser insuficientes para dañar sus protegidos cascos.

Asimismo, las velocidades de los torpedos ligeros actuales aún son bajas y le dan poca oportunidad para hacer impacto a un submarino alertado de gran velocidad y en evasión. Estos torpedos, para que tengan éxito en sus ataques, han de ser lanzados en salva, de tal forma que, aunque el submarino se evada de uno, pueda ser atacado por otro. El método de ataque LANZAR-ESCUCHAR-LANZAR puede ser el más indicado.

El MK-46, con cabeza de combate de 44 kilos, es el torpedo de este tipo más usado en la actualidad. Puede ser lanzado por aeronaves, desde buques, o por tubo o en el extremo de un misil. Su versión desarrollada, el *Neartip*, lo hace más efectivo en aguas poco profundas y con capacidad comparable a las réplicas suecas del tipo 42 o el A-244 italiano. El francés L4, más grande en tamaño, se puede lanzar también desde aeronave o en el extremo del *Malafón*, y es de gran eficacia en aguas poco profundas. Otros, como el alemán *Seeschlange*, lanzado desde tubos de 21 pulgadas, están específicamente diseñados para mares poco profundos, como el mar Báltico.

En la actualidad existe una gran inquietud para el desarrollo y mejora de este tipo de torpedos. El *Sting Ray* británico, que estará pronto en estado operativo, será el más rápido de su clase y montará un calculador digital para clasificación de blancos, haciendo posible que el torpedo discrimine falsos ecos de verdaderos y con capacidad para engañar contramedidas.

La Marina americana está trabajando actualmente en el llamado Torpedo Ligerito Avanzado (ALWT), que promete aún mejor respuesta que el MK-46.

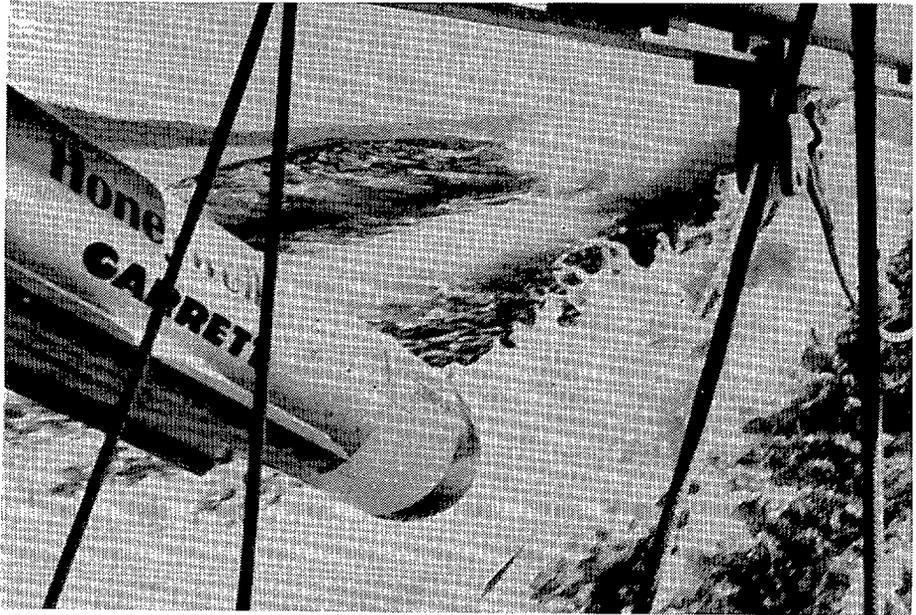


Fig. 3.—Torpedo ligero avanzado (ALWT) de la Marina de los Estados Unidos.

Dado que, como se dijo antes, estos torpedos serían poco eficaces contra los submarinos soviéticos nucleares de alta velocidad, se está estudiando el montarlos en un misil balístico de alcance próximo a las 20 millas.

Entre los torpedos pesados y ligeros existe otro tipo, los medianos, con cabezas más potentes que los segundos, pero que, sin embargo, no desarrollan la suficiente velocidad y tienen tan poco alcance que su probabilidad de éxito contra submarinos nucleares es baja. Pueden ser usados contra submarinos convencionales. El L3 francés, el MK-23 británico y el MK-37 norteamericano pueden ser catalogados dentro de esta clase de torpedos medianos.

### Resumen.

Todos estos torpedos que montan o están en desarrollo en las Marinas occidentales, están diseñados principalmente para ataques contra blancos del bloque soviético, y sólo de forma secundaria contra buques de menor categoría, como en el caso de la guerra de las Malvinas, por lo que su eficacia y fabricación en número suficiente ha de ser tomada en consideración.

Redundando en el problema, los soviéticos están empeñados en enfati-

RELACION DE TORPEDOS OPERATIVOS O EN PROYECTO DE LAS MARINAS OCCIDENTALES

Pais	Torpedo - Tipo	Fabricante	Diámetro M/N	Peso Kg.	Veloc. nudos	Alcance mts.	Cabeza combate	Propulsión	Control
Francia.	L3 - Antisub.	DTCN	550	910	25	5.500	200	Eléctrica.	Búsqueda Activa.
	L4 - Antisub.	DTCN	533	540	30			Eléctrica.	Búsqueda Activa.
	L5 - Antisub/buque	DTCN	533	1.300	35			Eléctrica.	Filoguiado Act/Pas.
	E15 - Entibuque	CIT - Alcatel.	550	1.350	25	12.000	300	Batería.	Búsqueda Pasiva.
	F17 - Antibuque	DTCN	533	1.410				Batería.	Filoguiado Act/Pas.
Italia.	A.184 - Antisub/b.	Whitehead.	533	1.300				Eléctrica.	Filoguiado Act/Pas.
	A.244 - Antisub.	Moto-Fids.	324	230	30	6.000		Eléctrica.	Búsqueda Activa.
Alemania.	SEAL - Antibuq.	AEG	533	1.370	35	35.000	260	Batería.	Filoguiado Act/Pas.
	Seeschlange-A/sub.	AEG	533		35	12.000	100	I/2 Batería SEAL.	Filoguiado Act/Pas.
	SST4 - Antibuque.	AEG	533		35	35.000	260	Eléctrica.	Filoguiado Act/Pas.
	SUT - Antib/sub.	AEG	533	1.370	35	35.000			Filoguiado Act/Pas.
Japón.	93 - Antibuque		533		48	18.200		Térm. (Ox. Liq.).	
	73 - Antisub. GRX2 - Antis/buq.		324		70	Larga		Eléctrica. Térmica.	
Suecia.	Tipo 61 - Antibuq.	FFV	533	1.795	60	Muy larga	250	Térm. (perox. Hid.).	Filoguiado.
	Tipo 42 - Ant/buq.	FFV	400	300	Alta			Eléc. (2 veloc.).	Filoguiado Activo.
Reino Unido.	MK-23 - Antisub.	Vickers.	533	821	20	8.000	91	Eléc. (acd. perc.).	Filoguiado Activo.
	Tigerfish - Ant/b.	Marconi SDS.	533	1.550	Baja/40	32.000		Batería (Ag/Zn).	Filoguiado Act/Pas.
	Sting Ray - Ant/S.	Marconi SDS	330		60			Batería.	Autónomo (Act/Pas.).
EE. UU.	MK-37 - Antis/b.	Northrop.	483	766	42	12.000	150	Liq (mon-proc).	Filoguiado Act/Pas.
	MK-46 - Antisub.	Honeywell.	324	250	45	11.000	44	OTTO-FUEL.	Activo/Pas.
	MK-48 - Antis/b.	Could.	533	1.638	55	46.000	300	Turbo-bomba. OTTO-FUEL.	Filoguiado Act/Pas.

zar todo lo concerniente a la guerra electrónica, cuidando con esmero la posibilidad de neutralizar los torpedos occidentales.

En este sentido, y dentro de este orden de cosas, habrá que potenciar los torpedos poco ruidosos y con preferencia que trabajen con *homing* pasivo.

Adicionalmente, los soviéticos están produciendo un número cada vez mayor de buques de superficie y submarinos de alta velocidad. Los submarinos soviéticos de la clase ALFA pueden alcanzar velocidades de hasta 43 nudos, y se espera que en un futuro próximo alcancen velocidades en inmersión de hasta 65 nudos, por lo que el condicionante velocidad del torpedo es otro parámetro a considerar. Por otra parte se tiende cada vez más a reforzar los cascos de los submarinos, y no sólo eso, sino que la separación entre el forro exterior y el interior es cada vez mayor, por lo que habrá que considerar también la capacidad explosiva y/o de perforación del torpedo que ha de hundirlos.

Si estos submarinos detectan un torpedo en su ataque, pueden maniobrar para conseguir tan sólo un roce o impacto oblicuo que minimice su efecto, por lo que se requerirá atacar desde posiciones tales que permitan un impacto con ángulo suficiente para poder averiarlo seriamente.

La posibilidad de hundir a un submarino con un solo torpedo es cada vez menor, por lo que el lanzamiento en salva es cada vez más necesario, sin perder de vista, obviamente, el alto coste de los torpedos actuales.

La combinación de estos elementos puede llegar a producir que por parte de las Marinas se proceda a un inadecuado almacenamiento de torpedos incapaces, y a la vez que puede llegar a descorazonar a las naciones pobres, que ven que sus torpedos son cada vez menos efectivos y que se van quedando retrasadas en progresión y actualización de sus armas.

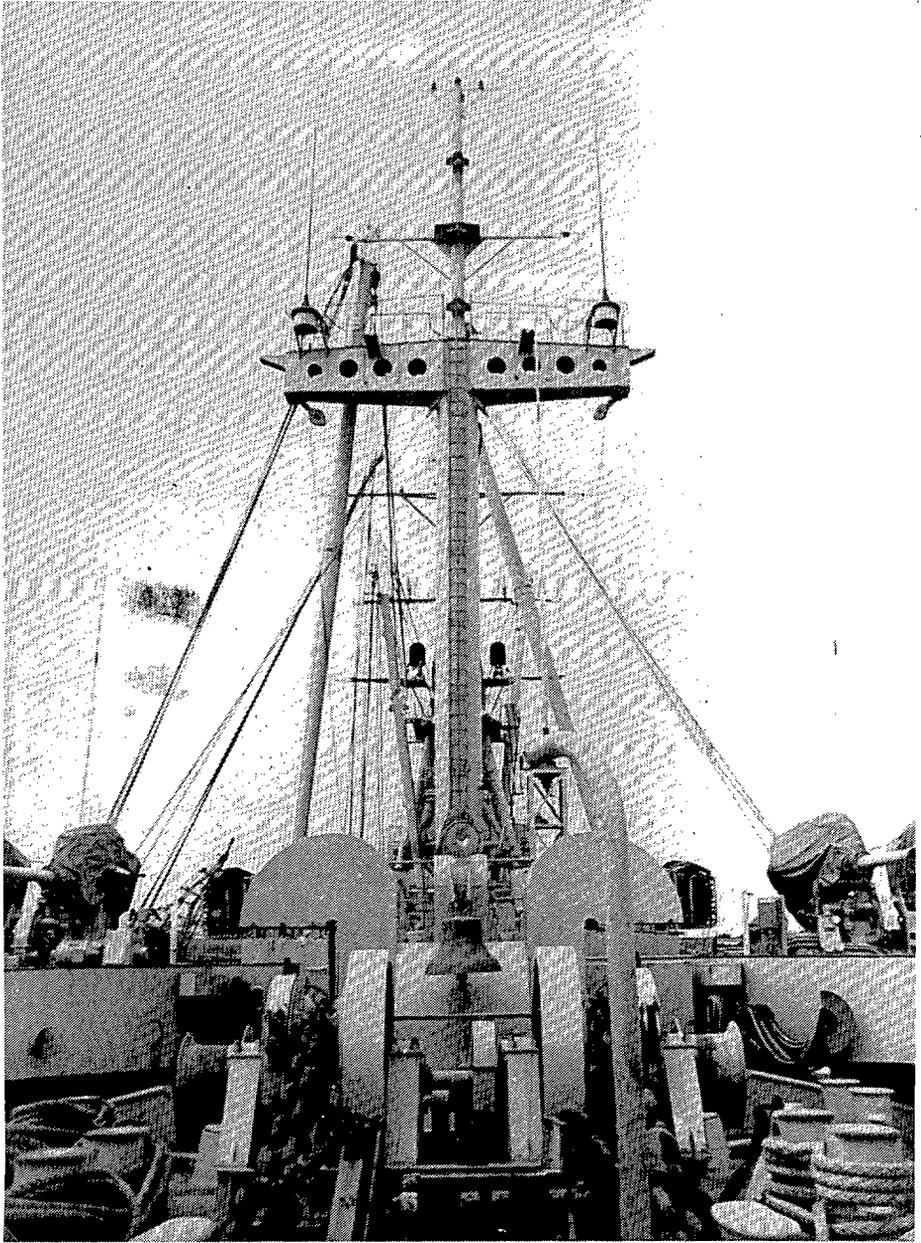
Por tanto, dado lo crítico que resulta el coste y la fabricación de torpedos, se hace evidente el pensar en torpedos de alto nivel de éxito en sus ataques, que sean discretos, de propósito único y con capacidad suficiente de engaños. Esto no sólo reduciría el coste unitario de los torpedos, sino que los harían menos susceptibles a las contramedidas enemigas.

De la misma manera, los torpedos han de ser simples en su manejo, para no requerir una muy especial preparación al personal que los maneje.

Las Marinas están haciendo de sus submarinos nucleares la versión moderna del crucero o buques de línea; por tanto, habrá que pensar en un arma cuyo impacto inicial no sólo lo averíe, sino que lo destruya, y teniendo en cuenta además que no se puede permitir el lujo de lanzar un torpedo contra un submarino que esté alertado y esté preparado para el ataque.

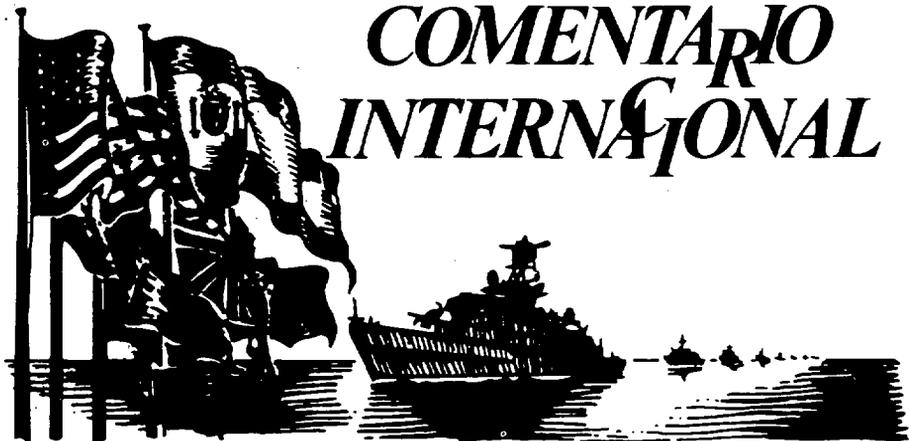
Antonio CARRASCO GOMEZ





*Maquinilla.* Autor: Emilio Martínez Martínez.

# COMENTARIO INTERNACIONAL



## Reino Unido: Otoño caliente.

El brutal atentado del Gran Hotel de Brighton realizado contra Margaret Thatcher y varios de sus ministros, en el curso de una proyectada reunión del Partido Conservador, y que estuvo a punto de impedir a la «Dama de Hierro» la celebración de su cincuenta y nueve cumpleaños; la escalada terrorista del Ulster, con graves y directas amenazas de traslación al mismo Londres, y la huelga de los mineros del carbón, agria y violenta, encabezada por la postura intransigente del presidente de la Unión Nacional de Mineros, Arturo Scargill, han configurado cierta imagen de otoño caliente en Gran Bretaña, en una época del año en la que numerosos turistas se vuelcan en las rebajas de sus grandes almacenes. Sin embargo, el discurso pronunciado por la señora Thatcher en Brighton, después del atentado, no deja dudas sobre su firme voluntad de no ceder ante el terrorismo ni ante la huelga desencadenada por los mineros —y de la que las imágenes de televisión nos han ofrecido respuestas contundentes— con el apoyo del ala izquierda del Partido Laborista. No ha desmentido, pues, «Maggie» su apelativo de «Iron maiden» —la «Dama de Hierro»—, con que la bautizaron los soviéticos. Su reacción ante el intento de asesinato y su valor personal sin alardes ni aspavientos han popularizado más su figura entre los británicos, que ven en ella la imagen de un Churchill redivivo.

Pero la panorámica actual a la que tiene que hacer cara la primera ministra no es nada halagüeña. A estas alturas la solución de la crisis del Ulster ha de pasar por fuerza por un acuerdo Londres, Dublín y Belfast, y éste está lejos de producirse aún. La intransigencia de las comunidades confesionales de Belfast no propician el entendimiento: Los protestantes se aferran al hecho de constituir una mayoría en el marco del Ulster actual, pero los católicos insisten que la mayoría son ellos, si se considera la totalidad de la isla. Esta

pseudo guerra de religión, pero con implicaciones políticas muy acusadas, que ya dura varios años y que se ha cobrado numerosas víctimas, no puede facilitar un clima de comprensión. Cada vez que se intensifica la actividad de los grupos armados del IRA o del belicismo protestante, Londres se endurece; sobre todo desde que los conservadores sucedieron en el poder a los laboristas, que, sin embargo, en algún momento se mantuvieron a la espera de que el reforzamiento de las medidas del orden y el diálogo con Dublín terminarían por desanimar al IRA y a los más fanáticos protestantes, pero el atentado de Brighton ha venido expresamente a evidenciar todo lo contrario.

Con su intento de eliminación, sus enemigos no han hecho más que potenciar la imagen de Margaret Thatcher, que refuerza su posición precisamente en los momentos en que se la atacaba desde todos los flancos, porque además del permanente conflicto del Ulster y de la amenaza terrorista que ha podido tener una trágica materialización, la huelga de los mineros del carbón es también una cuestión candente, fuente de críticas y recriminaciones incluso por parte de miembros de su propio partido, entre los que la «sombra» disconforme de Heath aún tiene algo que decir.

Pero la huelga de los mineros es, ante todo, una huelga extraña, que en algún momento parece ir más allá de connotaciones nacionales, y que según parece no es secundada en la totalidad por la fuerte estructura de los sindicatos. En realidad parece ser la huelga de Mr. Scargill, de quien comentaristas autorizados dicen que le importa más que las reivindicaciones de los obreros, a los que empuja, el apoderarse de la jefatura del Partido Laborista, o al menos desalojar a Neil Kinnock en beneficio de un exponente del ala izquierda, como pudo advertirse en el reciente congreso de Blackpool. Para ello no ha dudado forzar una huelga a todas luces impopular y que cuesta a la economía británica muchos millones de libras esterlinas. Ya en su discurso de Brighton, la señora Thatcher advirtió que no se cederá ante ciertos huelguistas y ante la izquierda del Partido Laborista que los sostiene y se comporta como «una minoría revolucionaria». También el ministro de Energía Peter Walker no se ha andado con rodeos, calificando a Scargill y sus secuaces de «peligro marxista staliniano», lo que puede ser también un buen toque de atención para incautos.

El atentado de Brighton ha causado un profundo impacto emocional entre los británicos y ha encontrado un eco de firmeza y energía en la primera ministra y su Gobierno. Precisamente, en Belfast, cogollo de la subversión y la violencia del IRA, el ministro para el Ulster, Douglas Hurd, acaba de reafirmar que no habrá cambio alguno de actitud en la política con respecto a Irlanda del Norte, porque «no nos apetece regalarles nada al IRA» (frases textuales), para añadir que está seguro de su derrota final, con firmes medidas de seguridad, unanimidad política de los distintos partidos y un frente común de voluntad de lucha. Pero por otro lado, ante el otoño caliente y sus contingencias, el Gobierno británico ha reforzado sus medidas de seguridad, cam-

biando la habitual alerta «ámbar» de los departamentos ministeriales por la alerta «negra», con la que espera quizá atajar la amenazante negrura del panorama.



### **Polonia: Un mártir para un pueblo.**

El secuestro y posterior asesinato del sacerdote católico polaco Jerszy Popieluszko, antiguo capellán del sindicato «Solidaridad» y promotor de las llamadas «misas por la patria», que celebraba en presencia de inmesas muchedumbres en su iglesia de San Estanislao, ha llenado de dolor e indignación a la Polonia católica y patriota, que a duras penas, y en mérito a los llamamientos a la calma de la propia Iglesia y del líder sindical Lech Walesa, no han dado suelta a su cólera en una reacción violenta, que posiblemente hubiese hecho correr nueva sangre sobre las calles de Varsovia.

El crimen ha sido calificado por miembros del Gobierno como de «provocación contra las autoridades», pero no cabe duda de que se está ante un asesinato de Estado, utilizado cuando conviene para «advertir» al pueblo. Popieluszko había sido detenido en varias ocasiones, pero no era hombre que se arredrara ni ante violencias ni amenazas; su popularidad era incómoda, su persuasión desde el púlpito molesta. Como no se podían impedir las misas lanzando a la policía contra quince mil personas enfervorizadas, se opta por lo más sencillo: por silenciar la voz acusadora.

El hecho de que el sacerdote haya sido secuestrado y asesinado por miembros de los servicios secretos polacos ha conmocionado a la opinión pública y pone las cosas mucho más difícil para el Gobierno. Cabe la posibilidad de que el episodio constituya una consecuencia de la lucha interna entre grupos de los servicios de seguridad polaca, reflejo, a su vez, de las pugnas políticas dentro del partido y fenómeno no infrecuente en los sistemas de los países del Este, pero no cabe la menor duda de que el clima de preparación había sido logrado, ya que durante largo tiempo la prensa y la radiotelevisión gubernamentales mantuvieron una constante campaña contra el sacerdote acusándole de un antisocialismo militante. Hay, por tanto, una responsabilidad moral en el crimen, con el aliento de una campaña de prensa que podía acabar (como desgraciadamente así ha sido) con la vida del emplazado; y el régimen de Varsovia, que no lo ignora, se ve obligado a cargar con ella, a pesar de sus exculpaciones.

El clima de una cierta relajación producida tras la amnistía del pasado julio puede enrarecerse nuevamente. Las escasas concesiones que el régimen hizo a los seguidores de Solidaridad pueden quedar congeladas o paralizadas si de nuevo se produce una desestabilización de la paz ciudadana (y el asesinato del padre Popieluszko, más tarde o más temprano, puede dar lugar a



- Popieluszko: Un mártir para un pueblo.

ello). De aquí que el Gobierno polaco se vea obligado a tomar una acción ejemplar de escarmiento contra los autores del hecho, si no quiere verse empujado contra las cuerdas en un momento en que altos mandatarios occidentales (Papandreu ha sido el primero) realizan visitas oficiales a Polonia.

El entierro del sacerdote mártir habrá de recordarse como una de las más impresionantes manifestaciones de duelo de la historia de Polonia, con más de medio millón de personas en su torno, y el protagonismo irrefutable del sindicato clandestino Solidaridad, cuyos miembros obreros de la Fundación Varsovia llevaron a hombros los restos mortales de Popieluszko alrededor del templo hasta la sepultura abierta en el jardín de la iglesia, tras la ceremonia del funeral que duró más de tres horas en un clima de emotividad, y en la que también miles de fieles aclamaron al sindicato disuelto en octubre de 1982 por el régimen del general Jaruzelski, mientras decenas de banderas y pancartas de Solidaridad ondeaban en el templo y sus alrededores.

El cardenal primado de Polonia, Jozef Glemp, que ofició la misa del funeral, dijo en la homilía que la muerte del padre Popieluszko debería servir para encauzar el diálogo con las autoridades del Estado y no sólo para expresar el dolor que sentía ante el crimen. «Su muerte —afirmó— debe ser un acto que engendre frutos para nosotros, para una vida mejor para la sociedad», destacando también que el padre Popieluszko, creador de las «misas por la patria»,

que causaban profundo malestar entre las autoridades por su lenguaje claro y terminante, amaba a su patria, pero «no esa patria de modernizaciones e innovaciones, sino la heredada de las tradiciones».

Por esa patria precisamente ha dado su vida Jerzsy Popieluzsko, sacerdote católico de treinta y siete años, nacido en el seno de una familia campesina de la región de Okapy, próxima a la frontera con la URSS, hijo fiel de la Iglesia, denunciador de abusos y opresiones, contrario al establecimiento de la ley marcial y a la supresión del sindicato Solidaridad, y párroco de la iglesia de San Estanislao, en el barrio varsoviano de Zoliborz, desde cuyo púlpito dijo frases esclarecedoras como ésta: «Todos nosotros somos responsables de nuestra esclavitud cuando el miedo o la búsqueda del confort nos llevan a elegir los organismos que engendran el mal.» El Gobierno polaco puede tener sobre sus hombros —con su muerte— el peso de una responsabilidad premeditada o no. El pueblo polaco tiene, sin embargo —tras la inmolación—, el fruto glorioso de un nuevo mártir.



### **India: La muerte de Indira.**

El hilo conductor de este comentario en este mes parece movido por los vientos de la tragedia. Tras el atentado a Margaret Thatcher y el asesinato del padre Popieluzsko, la actualidad nos enfrenta ahora a otro terrible crimen; el de la primera ministra hindú Indira Ghandi, asesinada el último día de octubre por soldados «sijs» de su propia escolta, en un acto interpretado como una venganza de los extremistas de dicha comunidad.

«Se la tenían sentenciada», podría ser la frase más simple, pero al propio tiempo más gráfica, para calificar el hecho. Los «sijs» se habían jurado vengar a Yarnail Bhindrawale y al millar de sus seguidores muertos en el asalto, por orden del Gobierno, del Templo Dorado en Amritsar, «el más importante santuario de los sijs y principal foco de tensiones del Estado de Punjab», como escribíamos en el comentario internacional de esta REVISTA correspondiente al último mes de julio. Y poco se ha hecho esperar la reacción, porque las balas que han acabado con la vida de Indira Ghandi confirman dramáticamente que no era suficiente el envío de las tropas que penetraron a sangre y fuego en el templo para resolver el problema. La incógnita surge ahora tras el magnicidio, ya que es difícil matizar si el atentado es el último disparo de la batalla del Templo Dorado o por el contrario ha sonado el primer tiro de una guerra civil. La rapidez con que se ha procedido al nombramiento del sucesor —en la persona de su propio hijo Rajiv— indica el temor a una convulsión generalizada, que, sin embargo, no se hizo esperar, al menos en Nueva Delhi, donde la matanza, destrozos y violencias tomaron forma inme-

diata, y se han ido incrementando en días sucesivos hasta que el ejército ha podido hacerse cargo de la situación.

Con el mosaico de sus veintidós Estados y sus setecientos treinta millones de habitantes, que se expresan en trescientas sesenta y cinco lenguas diferentes, quince de las cuales son oficiales, cuatro religiones principales y multitud de sectas, ¿cómo hacer de la India un país gobernable? A pesar del baño de sangre que ha sucedido a la muerte de Indira y de que los enfurecidos hindúes siguen clamando venganza y tomándose la justicia por su mano en incesantes masacres, la India es un país pacifista (que no pacífico), y actualmente ocupa



Indira Gandhi: Los astros la abandonaron.

la presidencia del Club de los No Alineados, entre cuyos fundadores figura. Sin embargo, los hechos no parecían encajar con los propósitos. Entre 1947 y 1949 se produjo la guerra indo-pakistaní por la codiciada Cachemira; después las tropas indias impusieron un protectorado sobre el Sukkim y el Butham; se anexionó por la fuerza las tierras del Nizan de Hyderabad, así como los enclaves portugueses de Goa, Damao y Diu; tuvo incidentes graves con China en la frontera de Sikim; otra guerra, esta vez preventiva, con el Pakistán y la campaña de 1971, que condujo al desgarramiento de Bangla Desh, de un Pakistán que fue incapaz de oponerse. Pero también a escala interna la violencia propicia una gran inestabilidad en los gobiernos regionales (Mairpur, Assam, Kerala, etc.), aunque los sucesos más graves hayan sido en el Punjab —descuartizado en el momento de la independencia en

1947 en tres Estados— y foco al rojo vivo del problema de los sijs, agudizado desde hace dos años. Pero tal vez el más grave problema de la India sea el fracaso del federalismo político y de la necesaria federalización mental, que era un elemento imprescindible para hacer triunfar a aquél, y ésta más que nada es una de las pesadas herencias que recibe Rajiv, el sucesor e hijo de la ya mítica Indira.

De todas formas, mientras vivió y gobernó —aun en precario tantas veces—, la férrea personalidad de Indira fue una excelente pieza de soldadura del complicado mapa de su país. Nacida en 1917 en Allahbad, cercana a la

sagrada Benares, su padre, el Pandit Nerhu, le inculcó «el arte de la política» antes de que perfeccionase sus estudios en Suiza y Oxford. Fiel colaboradora y admiradora de su padre, en 1938 ingresó en el Partido del Congreso, convirtiéndose en una militante activa del movimiento Pro-Independencia de la India, de la que ella misma declaraba verse como una «moderna Juana de Arco». En 1942 se casó con su compañero de estudios Feroze Ghandi, y ese mismo año sería arrestada junto a su marido acusada de subversión. Con la independencia de la India en 1947, su padre accede al cargo de primer ministro, y para Indira supone el comienzo de su carrera pública, que la llevará en 1955 a ser elegida miembro del Comité Ejecutivo del Partido del Congreso y cuatro años más tarde, en 1959, fue elegida presidenta del mismo, aunque un año después dimitiría del cargo. En 1964, tras la muerte de su padre, fue nombrada ministra de Información en el gobierno Shastri, sucediéndole a éste en la jefatura del Gobierno. En las elecciones de 1967 vuelve a ser reelegida por mayoría aplastante, pero, sin embargo, por su manera de gobernar, el aparato del partido decreta su expulsión del mismo. En 1975 su postura se endurece al decretar el estado de excepción y encarcelar a los líderes de la oposición, a la vez que pone en marcha la censura de prensa, modifica la Constitución y aplaza *sine die* las elecciones. En enero de 1977 puso fin al estado de sitio y convoca nuevas elecciones, que supusieron un fracaso rotundo para su partido. El pueblo votó masivamente al partido de la oposición (Janata), por lo que una vez fuera del poder fue juzgada por corrupción y encarcelada, lo que vuelve a despertar las simpatías personales hacia su persona. En 1978 tienen lugar elecciones en unos de los estados indios y el partido de Indira sale vencedor, siendo elegida congresista, pero ese mismo año es expulsada del Parlamento y vuelve a ser encarcelada bajo la condena de abusos de privilegios parlamentarios durante su mandato.

Rehabilitada por los tribunales retorna al poder en enero de 1980, pero seis meses más tarde muere en accidente de aviación su hijo Sanjay, en quien tenía puestas sus esperanzas políticas, siendo a partir de entonces su apoyo, su otro hijo Rajiv —que es precisamente quien la ha sucedido—, pero la oposición a su régimen renace nuevamente de manos de su nuera Manenka, esposa de Sanjay, quien funda un nuevo partido político con el nombre de su marido.

Los últimos años le resultaron de una dureza implacable. Tuvo que hacer frente a las rebeliones de Assam y a la de los sijs en Punjab, y no fue débil a la hora de la represión. La India revuelta tras la descolonización inglesa, que dejó el trágico legado del enfrentamiento entre musulmanes e hindúes, y que acabó con la vida del Mahatma Ghandi, fundador de la filosofía política pacifista, ha acabado también con ella, nueva víctima de la contradicción entre pensamiento político y realidad social. Como escribió el Pandit Nerhu, su padre, poco antes de morir, «no se sabría decir cómo será la India de mañana». No se sabría decir ahora tampoco cómo será la India tras la desaparición

de Indira Ghandi, en unos momentos en que las tensiones entre el Gobierno central y los regionales han roto el clima de tolerancia y equilibrio precisos para entender la paz. Una vez pasada la conmoción, el sucesor de Indira, su propio hijo, tendrá que hacer frente a los problemas heredados no sólo por el bien de la estabilidad política de la India, sino también consciente de la grave amenaza que para la paz del mundo tendría un desmembramiento de su inmenso y supercomplicado país.



### **USA: De Reagan... a Reagan.**

Tal y como estaba previsto, Ronald Reagan obtuvo en su reelección presidencial una apabullante victoria en los Estados de la Unión; pero este aplastante y espectacular triunfo rebasó todas las previsiones. Sus electores le dieron cincuenta y un millones de votos populares —frente a los cuarenta y tres millones de 1980— y 525 votos electorales en 49 Estados, en vez de los 489 en 44 Estados de hace cuatro años. Los resultados están a la vista. Los norteamericanos han vuelto a votar a Reagan no ya por el anuncio de promesas electorales como sucedió en 1980 al presentarse por primera vez, sino porque han entendido que esas promesas se han convertido en realidades a lo largo de estos cuatro años.

Hasta los pronósticos más optimistas y las encuestas más favorables quedaron superadas por el masivo impacto de los votos, ya que la elevada concurrencia a las urnas sitúa estas elecciones en el nivel más alto de los últimos veinticuatro años. El resultado, a la vista, es el de que Reagan era el hombre a votar por los más importantes sectores sociales del país, claramente decantados a su favor. No cabe duda ni duelen prendas. Ronald Reagan ha sabido sintonizar con las aspiraciones de una nación desconcertada y decepcionada al término del mandato Carter, y el resultado se ha traducido no sólo en su brillante triunfo, sino en un colosal aumento de la participación electoral. Como suele decirse en términos castizos: «Reagan barrió».

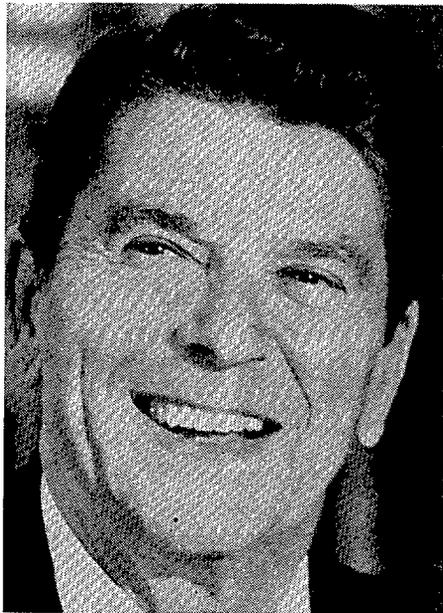
¿Cuáles son —siquiera a grandes rasgos— los factores y determinantes que han logrado este convincente, y para sus enemigos desesperante, triunfo? Habría que ir por partes: Lo conseguido por Reagan en su anterior mandato es mucho, sobre todo en el terreno económico, ya que en dos años creó más de seis millones de puestos de trabajo, rebajó la inflación y disminuyó los impuestos, contribuyendo al retorno de un bienestar económico, cuyas sólidas bases le han permitido vencer otros obstáculos; pero fundamentalmente devolvió a los norteamericanos el orgullo de sentirse tales, descargándole de complejos de pasadas humillaciones, y dando al mundo la imagen de una Norteamérica fuerte y orgullosa, muy distinta de la de otras épocas de claudicaciones más o menos encubiertas. La imagen del viejo cow-boy agresivo, con la que sus enemigos de dentro y fuera han querido ridiculizar su figura, ha

caído ante una evidente realidad; la de que el presidente reelegido dejará una huella mucho más profunda que la de un buen número de sus predecesores.

Se había previsto la reelección del presidente y los augurios quedaron confirmados, sin que ni siquiera hubiera que acudirse a los numerosos sondeos de opinión prodigados en las últimas semanas. La victoria se mascaba y nada mejor para confirmarlo que la lectura de los desesperados llamamientos de los casi todopoderosos *New York Times* y *Washington Post* en búsqueda de votos para Mondale. Su tradición de periódicos liberales debió obligarles a ello, pero la tenaz campaña de los dos influyentes diarios no convenció, como puede verse, al electorado. Los pronósticos le daban vencedor en 49 de los 50 Estados de la Unión, y así ha sido. Y no ha bastado con el triunfo presidencial en sí mismo; la victoria arrolladora de Ronald Reagan también ha llevado el triunfo republicano a las Cámaras legislativas, Senado y Cámara de Representantes, cuya aritmética para la elección es de por sí bastante complicada.

La fortaleza económica y militar desarrollada por el presidente durante el tiempo del primer mandato le ha permitido también el ejercicio de una política exterior coherente a su modo de ser, que sin duda le han propiciado numerosos votos. De entrada pudo colocarle en difícil situación la fulminante intervención en la isla de Granada, en el Caribe, con la que desmontaba una posible intervención comunista en la región;

pero tal vez haya sido tras esta decisión cuando haya comenzado el punto de partida para la captación de votos demócratas que veían en él al presidente capaz de romper el muro de vacilaciones y ambigüedades del anterior presidente Carter, y que podía reencarnarse en Mondale. Combatido también por su actitud frente a Moscú, se le han podido advertir que los síntomas de firmeza no excluían las posibilidades de diálogo, pero de igual a igual, es decir, cuando el programa de rearme trazado y mantenido les colocase en idéntica situación a la de los soviéticos. Y hay que constatar que no fue Reagan el que cerró la puerta a las negociaciones de Ginebra sobre la reducción de armamentos estratégicos, sino que fue Moscú quien propició el portazo retirándose de la mesa en la práctica de una política extorsionista.



Reagan: La sonrisa del vencedor.

¿Cuál ha sido la reacción mundial tras la reelección de Reagan? Es evidente que no se han contabilizado fuera de un marco lógico. En los medios diplomáticos de la OTAN, por ejemplo, fue acogida con grata satisfacción, toda vez que las orientaciones que en su programa electoral defendió Mondale, favorables a una desnuclearización parcial o a la reducción de algunos programas nucleares, no agradaron a la mayoría de los aliados, con excepciones, ya que significaba un cambio tal en la política, que se vería comprometida por el compás de espera necesario. También los países occidentales europeos — que no forman parte de la organización— han mostrado una prudente complacencia, y por el momento el máximo dirigente soviético, Costantin Chernienko, envió un mensaje de felicitación a Reagan, en el que subraya su esperanza de que los próximos años estén marcados por un regreso a mejores relaciones entre la URSS y los Estados Unidos, ya que ello sería —añade el telegrama— en beneficio de los intereses de los pueblos estadounidense y soviético y de la causa de la paz universal.

Queda también por conocer cómo será el futuro Reagan, o el Reagan de la reelección —y por tanto del apoyo masivo—, una vez encarado su nuevo mandato. Muchas de las cuestiones internacionales de mayor cuantía quedaron congeladas en los últimos meses en previsión del resultado de las elecciones norteamericanas, y precisan se les eche a andar de nuevo. La más importante, desde luego, es la que concierne a las relaciones entre Washington y Moscú, aunque no pueda dejarse al margen la trascendencia del momento político en América Central, que puede convertirse en un momento dado en un volcán en erupción. Por lo que respecta a lo primero, la expectativa puede romperse tanto del lado de Chernienko como por parte de Reagan. No existen razones de peso para dudar de la sinceridad del presidente norteamericano cuando afirma que quiere restablecer el diálogo con la Unión Soviética, y con más razón ahora que tiene la fuerza de una revalidación de votos de forma tan incuestionable. En cuanto a lo segundo, el problema de Centroamérica puede presentar mayores dificultades y ser como una prueba de fuerza para el presidente reelegido. Precisamente a la hora de redactarse este comentario, la televisión y los demás medios informativos dan cuenta de la tensa situación existente entre Nicaragua y Estados Unidos, tras la llegada al puerto nicaragüense de Corinto de un mercante soviético que, según informaciones estadounidenses, transporta sofisticados aviones soviéticos *Mig-17*. De ser ello verdad, la situación podría ser muy alarmante, por lo que supondría un desequilibrio de armamentos de la zona en beneficio de un régimen marxista. Nicaragua, por su parte, ha negado el hecho y hasta ha logrado la convocatoria del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, en denuncia de una inminente invasión norteamericana. En este marco es donde puede estar la clave de una actuación expectante. En el programa electoral de Mondale el tema Iberoamérica se afrontaba desde la óptica de que la solución del conflicto debería hallarse por la vía negociadora y no a través de una política-mili-

tarista. En el de Reagan se clarificaban aún más las cosas: Continuación de la lucha contra la expansión del comunismo y la subversión en Centroamérica (Cuba y Nicaragua). ¿Puede ello entrar en el concepto de negociar sí, pero no claudicar?

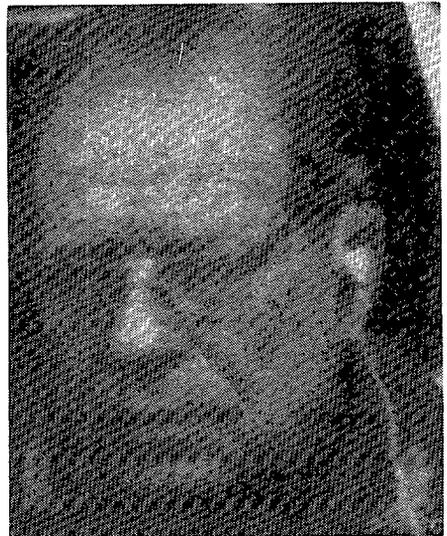
La disyuntiva actual del presidente Reagan sigue siendo para unos el de una esperanza compartida (una nueva Europa podría beneficiarse del contenido de una nueva América) y para otros como el de un peligro creciente (consigna resonada y multiplicada desde ópticas opuestas). La realidad, sin embargo, es indismontable; dos de cada tres jóvenes norteamericanos han votado al presidente reelegido, a pesar de la proclamada radicalización de la juventud; dos de cada tres mujeres le han dado también su voto, a pesar de la concesión de Mondale de incluir en su vicepresidencia a una mujer. Hechos son razones y las razones de una victoria pueden ser simplificadas en una sola: La unión hace la fuerza. Los Estados de la Unión han dado su voto al elefante, símbolo de una fuerza, a la que hay que tomar muy en serio.



### Unión Soviética: ¿Ha muerto Ustinov?

Coincidiendo con la reelección del presidente de los Estados Unidos, los dirigentes del Kremlin celebraron su habitual desfile militar de la Plaza Roja de Moscú, conmemorativo del 67 aniversario de la Revolución de 1917; en esta ocasión —y al decir de los corresponsales europeos en la capital soviética— con una impresionante demostración de fuerza y con exhibición del más moderno equipo militar soviético; desfile que fue transmitido en directo por la televisión, acompañado por comentarios de un locutor que destacó el paso por la Plaza Roja de las distintas divisiones y armamentos de las Fuerzas Armadas de la URSS con subrayados particulares.

Sin embargo, a la parada militar no asistió, pese a que estaba anunciado, el ministro de Defensa de la URSS, mariscal Dimitri Ustinov, de setenta y seis años de edad, quien debido a una enfermedad no aparece en público desde últimos del pasado



Mariscal Ustinov:  
Incógnitas de una ausencia.

septiembre, siendo, por tanto, el principal protagonista de la ceremonia el primer viceministro de Defensa, mariscal Serguei Sokolov, de setenta y tres años, quien aprovechó el acto para condenar la actual política de los Estados Unidos y de la OTAN, subrayando que las fuerzas armadas de la URSS estarán *siempre en disposición para entrar en combate*.

Las informaciones dicen también que Sokolov, en presencia de los miembros del Politburó del Partido Comunista de la URSS, que integra también al ausente Ustinov, acusó a Wáshington y a la OTAN de bloquear toda negociación o desarme e *intentar obtener superioridad militar sobre la URSS*.

Hasta aquí todo normal y hasta lógico: La coincidencia de la elección del presidente Reagan con el aniversario de la revolución rusa era una circunstancia demasiado significativa para dejarla pasar por alto. De aquí que al paso por la Plaza Roja de la modernísima división blindada *Yuri Andropov* y de la defensa aérea soviética, el comentarista del desfile asegurara que *de día y de noche, cualquier invasor será localizado y aniquilado*, al tiempo que destacara la complicada y muy reciente tecnología que pondría en funcionamiento actual los armamentos del Kremlin. De aquí también que al término del desfile se iniciara una manifestación de más de un millón y medio de moscovitas, portando numerosísimas pancartas con consignas en favor de la paz y el desarme de Occidente, y en apoyo a la política interna y externa de la Unión Soviética.

Lo que ya no parece lógico es la ausencia de Ustinov, a no ser que los rumores sobre su grave enfermedad sean algo más que simples conjeturas. Podría incluso haber fallecido, según fuentes moscovitas. De momento, el Kremlin guarda silencio, ya que Ustinov, considerado como uno de los duros del reducido y todopoderoso Politburó, ha sido titular de Defensa desde abril de 1976 y su muerte reduciría el número de miembros titulares a once, incluido el secretario general, Costantin Chernienko.

Cabeza visible del complejo militar-industrial que encumbró a Breznev, Andropov y Chernienko, y autor de la caída en desgracia del mariscal Ogarkov como jefe del Estado Mayor y viceministro de Defensa hace pocos meses, no cabe duda que su posible y hasta ahora no hecha pública su muerte, puede producir efectos importantes en los cuadros de la *nomenklatura*, pero es noticia aún a confirmar. Ahora bien, los rumores que insistentemente se refieren al fallecimiento del mariscal señalan que el anuncio oficial será realizado en breve a través de los medios masivos de información, sin que a la hora del cierre de este comentario se hayan detectado signos de la inminencia de tal comunicación en la radio o televisión estatales, como los que habitualmente preceden a este tipo de noticias.

J. C. P.





## OPERACION «STEEL PIKE-1»



A operación «STEEL PIKE-1» fue una gran operación anfibia llevada a cabo por la Marina de los Estados Unidos en las costas de Huelva entre los días 23 de octubre y 2 de noviembre de 1964. En la misma participó la entonces Agrupación Anfibia de nuestra Armada, que formó un grupo de ataque insertado en la Fuerza Anfibia Operativa. La F. A. O. la mandaba el almirante McKain (CTF 184) y el grupo español el entonces capitán de navío don Ignacio Martel Viniegra (CTG 184,9), que arboló su insignia en el transporte de ataque *Ranking*, perteneciente a la Marina americana. La fuerza de desembarco española iba embarcada en el *Geiger*, trasatlántico americano militarizado. En el grupo español, además, tomaban parte tres LSM y tres barcasas de desembarco pertenecientes a nuestra Agrupación Anfibia.

Se salió de Cádiz la tarde del sábado día 23 y nos encontramos en la zona de ensayo al día siguiente, domingo. Allí estaba la F. A. O. fondeada; y, al hacerlo nosotros, fui a cumplimentar, junto con el commander Ledbetter (agregado a nuestro Estado Mayor), al almirante MacKain en su buque insignia.

Tengo que advertir que el capitán de navío Martel (comodoro de nuestro grupo de ataque) sufrió un pequeño accidente a la salida a la mar, consecuencia del cual se lastimó una rodilla y tuvo que pasarse la operación con la pierna derecha vendada (casi escayolada), teniendo que guardar la mayor quietud, por lo cual no fue él a cumplimentar al almirante y lo tuve que hacer yo, que era su segundo y jefe de Estado Mayor.

Después de unos minutos de espera en su antecámara nos recibió el almirante, invitándonos a café y ofreciéndonos un cigarro puro de los que hacían especiales para él, pues era un gran fumador de cigarros.

En seguida le dijo al teniente de navío que hacía de intérprete que me preguntase mi impresión acerca del tiempo y sobre todo que cuánto iba a durar el buen tiempo que teníamos. Contesté un poco desenfadadamente que mi impresión era que el tiempo bueno que teníamos duraría por lo menos dos o tres días, casi seguro hasta el miércoles. El almirante, que estaba extraordinariamente agradable y risueño, se puso muy serio y pidió al intérprete que me dijese que explicara el porqué (1).

Entonces me di cuenta que la cosa iba muy en serio y traté de explicarlo. El tiempo era de levante, pero un levante *chocolatero* y así llevaba dos o tres días. Durante la noche caía el viento, al amanecer y primeras horas de la mañana soplaban anortado y, por tanto, de tierra, para durante el día convertirse en levante, pero suave, sin levantar mar. Yo conocía la carta del tiempo y sabía que amenazaba una borrasca que estaba muy baja en latitud, es decir, que podía situarse en el golfo de Cádiz, pero pensaba que antes de que entrase el SW tendríamos un margen de cuarenta y ocho horas en las que habría calma. Así respondí, pero lo peor fue que se me escapó lo de *levante chocolatero* y esto fue casi imposible de traducirlo.

Terminó la visita y regresamos a bordo, levando ancla la F. A. O.: al anochecer, para encontrarnos al alba en la zona de desembarco.

Efectuado el desembarco sin novedad, comenzó toda la operación de consolidación durante dicho lunes y el martes. Todo ello con el mismo tiempo anterior, es decir, muy bueno. Amaneció el miércoles también espléndido y el almirante anunció que iba a efectuar una visita a una BDK, así que me fui nuevamente con el commander Ledbetter a recibirlo en la BDK.

Llegó en una falúa y lo recibimos con los honores correspondientes, pasando seguidamente a la cámara del comandante, donde a duras penas cabíamos los cuatro sentados. No quiso tomar nada, pero nos pidió que lo hiciéramos nosotros, así que tomamos el café reglamentario y en seguida le dijo al intérprete (que esta vez era un capitán de Infantería de Marina) que me dijese que necesitaba más buen tiempo. Me salió del alma la contestación: *Dígale al almirante que yo ya he cumplido; le prometí hasta el miércoles y voilà, pero de todas formas creo que el almirante es un hombre de suerte, así que me atrevo a pronosticarle que hasta el sábado vamos a seguir con buen tiempo.* Cuando se lo dijo al almirante puso cara de satisfacción y me sonrió. Seguidamente manifestó que quería dar una vuelta por el barco. Poco había que ver. Lo llevamos a la sala de máquinas y cuando salimos al pozo de la barcaza me cogió por el brazo y nos pusimos a pasear, diciéndome entonces, por supuesto sin intérprete (yo me defendía bastante bien con el idioma), cuán grande era su preocupación por el tiempo, ya que

(1) Sabido es la importancia que juega el tiempo en las operaciones anfibias, y el almirante, lógicamente, estaba muy preocupado, dado que las predicciones que le daban eran de lo más pesimistas.

en esta operación se jugaba mucho la Marina de los Estados Unidos. Me acercó a la borda y me dijo: *¿Ve usted todos esos barcos que entran y salen de la zona de desembarco?* (Aproximadamente entraron cada día unos 20 barcos mercantes de 200.000 a 300.000 toneladas en la zona de desembarco). *Pues esto cuesta...* Me dijo la cantidad, que no recuerdo, pero era una cifra astronómica. *Tenga usted en cuenta los observadores que vienen conmigo y están pendientes, y si esto resultase mal sería un gran golpe para el futuro de las operaciones anfibas.* Comprendí su angustia, que me contagié un poco, y creo que le tranquilicé cuando le dije que tendríamos suerte, y que además la Virgen del Carmen nos echaría una mano.

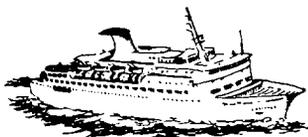
Así que terminó la visita y, al embarcar en su falúa, me echó una última mirada como diciendo: ¡No me falles!

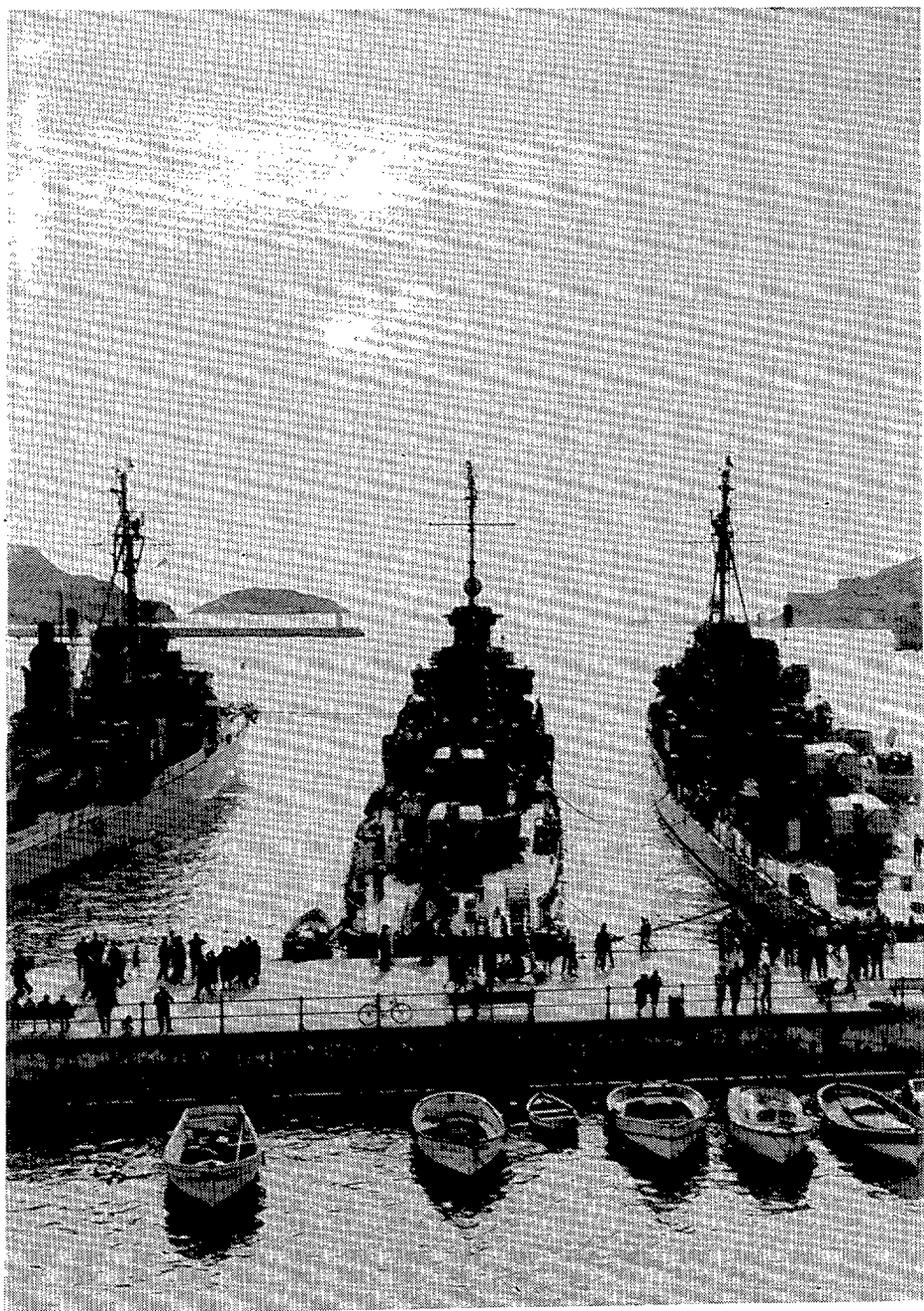
Pues no hubo fallo (g. a D.). Seguimos igual, con un tiempo de sol y moscas, y el sábado comenzamos a reembarcar el grupo español, que dejó la zona en las primeras horas de la tarde, llegando a Cádiz a las diez de la noche. Antes de levar me envió el almirante una carta muy expresiva, dándome las gracias por mi ayuda (?) y un mechero Zippo con una dedicatoria. El resto de la F. A. O. (el grueso) tenía previsto el reembarque el lunes a primera hora. El almirante lo adelantó al domingo.

Se hizo el reembarque y salieron a la mar esa tarde. El lunes, sobre las dos de la madrugada, comenzó a soplar el SW con fuerza 8, originando una mar endiablada. Era lo que predecía su Estado Mayor, pero afortunadamente llegó tarde. *¿Qué pasó?* Pues sencillamente que falló la predicción y que la Meteorología local, como tantas veces, dijo *aquí estoy yo*. Venció el *levante chocolatero* al SW.

En esta gran operación (posiblemente la mayor de carácter anfibio que se ha efectuado desde el desembarco de Normandía) ocurrieron muchas anécdotas. Esta es una de tipo más bien profesional. Hay otras divertidas de carácter gastronómico, pero no quiero cansar al lector, y si otro día estoy de humor cogeré la pluma y las escribiré.

Joaquín LOPEZ-CORTIJO GONZALEZ-ALLER





*Cartagena-Naval.* Autor: Francisco Martínez Fernández.

# OPINIONES - OPINIONES - OPINIONES

*Artículo de referencia.*—EL MANDO ORGANICO: PASADO, PRESENTE Y... ¿FUTURO? Publicado en la REVISTA GENERAL DE MARINA, número 206, junio 1984.

*Autor.*—Don Angel Tajuelo, Capitán de Corbeta.

*Opinante.*—Don José María de Lara Muñoz-Delgado, Coronel de Intendencia de la Armada.

## Opinión.

El Mando tipo —inspirado en el Type Commander U. S. Navy—, creado por el COMESPLAN y desaparecido el año 82, ha tenido y tiene su razón de ser cuando tiene contenido su misión.

No voy a entrar ni salir en ello, pero desaparecidos en nuestra Armada y sustituidos por los Mandos Orgánicos —en parte—, el autor trata de justificar la necesidad de incrementar la estructura de estos mandos con una continuidad de personal adecuado... en número... para atender al Control de Mantenimiento, estimular (sic) la acción de los olvidados Negociados de Pertrechos de los arsenales y por ende de la JAL, que evite el trasvase a la cadena de acción administrativa de las funciones básicas y complementarias que debe ejercer el Mando Naval (¿cuáles son?), así como se lamenta de que vivimos «ahogados» por una burocracia que nosotros mismos nos imponemos. Por último, formula una serie de preguntas, que no transcribo, pero que, en parte al menos, comentaré y considera esta nueva estructura como una solución a una serie de males que afectan a la Armada.

Mi opinión —gracias por esta nueva Sección de la REVISTA GENERAL DE MARINA— no es acorde con la del autor.

No voy a hacer un canto a la burocracia. La burocracia bien utilizada es indispensable en el complicado mundo de hoy, siempre y cuando sea *indispensable* la que utilicemos. Pero si introducimos en la línea de mando, acción, asesoramiento o gestión, elementos que no tienen nada que decir, asesorar y gestionar, si no es otra cosa que poner el consabido «tomado nota», a los efectos oportunos, es cuando la hacemos insostenible.

El COMESPLAN marcó un hito histórico en la Armada. La dotó de estructuras capaces para el desarrollo de su misión, pero no sólo para la Armada que tenemos, sino para la que nos gustaría tener.

Si un utilizador necesita algo y se lo pide a su órgano de apoyo —que por principio tiene igual interés en resolver el problema planteado como el que lo propone—, tanto la petición como la resolución han de estar encuadradas dentro de una normativa de la que «normalmente» no se puede salir. Así pues, por ejemplo:

Un BUI (utilizador) pide un repuesto que necesita (Reglamento de Pertrechos), de acuerdo con una norma (Manual de Servicio de Repuestos), al

de Aprovisionamiento del Arsenal. Este, seguro estoy de ello, lo sirve ¡SI PUEDE!

El mando orgánico no tiene acción, ni en la redacción, ni en la prioridad, ni en el envío del pedido, ni en la pieza que necesita el BUI (no derivado en absoluto del P.A.F.), y no hace falta conocer la situación del buque para situarlo en el lugar adecuado.

El mando orgánico no debe cuidar de los niveles de aprovisionamiento. De ello se encarga el Servicio de Repuestos de la DAT, de acuerdo con una normativa, resultado de las directrices que recibe del EMA, mediante un complicado sistema informático que por supuesto tiene en cuenta los consumos reales de los buques.

Si SE CUMPLE la norma, y la cadena administrativa no es capaz de resolver el problema, por supuesto, el mando orgánico no lo resuelve, y de paso citaré que existe una señal de alarma prevista para el mando operativo, que muchas veces se utiliza mal o no se utiliza —el VAROP—.

Tuvo el COMESPLAN una frase feliz que plasmó en la culminación de sus trabajos —la LOA— y que ha sido recogida en las recién nacidas *Ordenanzas de la Armada*. «La razón de ser de la administración naval es la existencia y eficacia de la Fuerza.»

La Armada (Fuerza y Administración), para el cumplimiento de su misión necesita medios humanos, de material e instalaciones que requieren unos recursos para obtenerlos y mantenerlos. Estos son los asignados en el Presupuesto, y, como dice el refrán, «No hay más cera que la que arde»; cuanto más gastemos en unas cosas, menos tendremos para otras, y pienso que las estructuras que tenemos son más que suficientes para nuestras necesidades, y todo lo que de más invirtamos en crear más órganos de mando, dirección, jefatura, coordinación, etc., con todas sus derivadas, son recursos que restamos a la Fuerza, nuestro primordial objetivo, y pudiera ocurrir que no tengamos Fuerza que mandar, dirigir, coordinar, etc., y entonces, ¡apaga y vámonos!, como decía aquél.

Opino que sería preferible potenciar al máximo las estructuras *necesarias*, hacerlas funcionar a su máximo rendimiento aun a costa del elemento que siempre es lo que mueve todo: el elemento humano.

P. D.

1. Se me olvidaba decir que la Sección de Pertrechos de la JAL, nudo gordiano de la definición del material, su identificación, catalogación, confección de los inventarios y/o libros de cargo, su mantenimiento al día y responsable principal de «estimular» a los Negociados de Pertrecho de los arsenales, desde su fundación hace muchos años, hasta hace pocos meses, tenía como único personal un jefe de la Escala B y un auxiliar administrativo. ¿Lo sabía el autor, cuando pide continuidad de personal adecuado, en

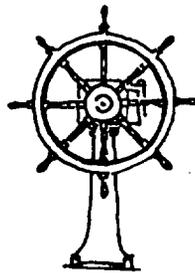
número y estructuras, en los puestos claves de los mandos orgánicos, en el quehacer logístico adecuado?

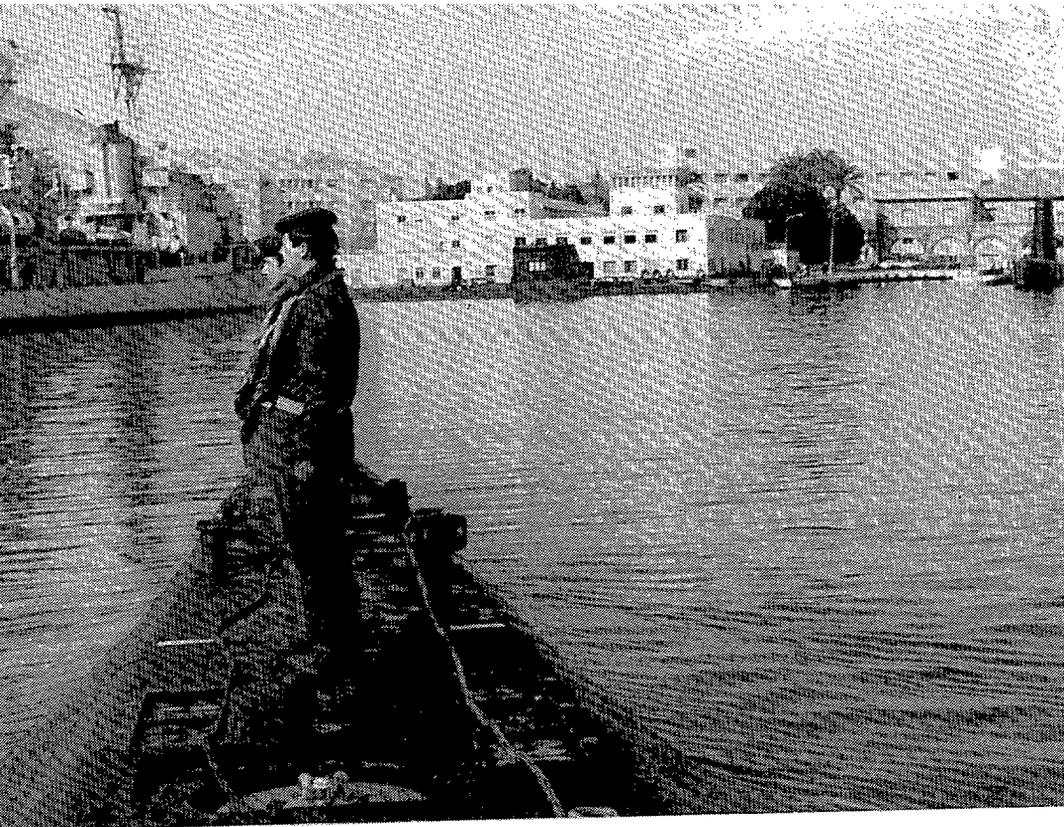
¡Ah! Los Reglamentos de Mantenimiento están publicados en el *Diario Oficial*, y los reciben todas las Dependencias de la Armada y, por supuesto, todos los componentes de la Cadena de Mando Naval.

2. Lo que supone hacer un «simple» libro de cargo —como lo define el autor— de un buque moderno y mantenerlo al día, no es tan simple, créamelo. La Marina de los EE. UU., con unos medios cientos de veces superiores a los nuestros, tiene problemas para mantener los libros de cargo de acuerdo con la configuración real de sus buques. Los libros de cargo que se han conseguido para los últimos buques construidos en España, con todas sus deficiencias, ha supuesto años de trabajo.

La redacción de un libro de cargo y las acciones que conlleva, serán motivo de otro artículo que se propondrá su publicación en su momento.

José María DE LARA MUÑOZ-DELGADO





*Regreso a la base. Autor: Joaquín Crespo Páramo.*

# MISCELANEA



## 21.497.—Hace ciento cuatro años.

Abre la REVISTA, en su número de enero de 1880, con unas *Reflexiones sobre la decadencia de nuestra Marina militar*, de la que es autor el contador de navío de primera clase don Julio López Morillo, en la que se hacen unas atinadas consideraciones sobre el tema; sigue el trabajo *Higiene del navegante*, por el médico de primera clase don Angel Fernández Caro, que, al igual que otros artículos, continúa en sucesivos números; *Reseña del sistema de artillería*, aceptado en un principio por una real orden de 24 de septiembre de 1879, su autor es el coronel de Artillería de Marina don José González Hontoria; *Sobre una nueva sustancia explosiva*, por el capitán de Ingenieros del Ejército austríaco Filipp Hess, traducido del alemán por el comandante de Artillería de Marina don Antonio García. En *Noticias Varias*, entre otras, una larga oda a la *Ciencia*, de don Angel Laso de la Vega, que obtuvo el primer premio en los juegos florales celebrados en Ferrol, con motivo de la inauguración del dique de La Campana.

En números sucesivos, además de los artículos publicados como continuación en anteriores números y algunos que siguen, tenemos *Fuegos concentrados y dispersos*, su autor es el capitán de fragata don Segismundo Bermejo; otro sobre la *Caldera Herreshoff*; una *Memoria sobre la conveniencia de establecer una Sociedad de Salvamento de náufragos*, por don Martín Ferreiro. En *Noticias Varias*, leemos la de un *Bote-torpedo submarino*, firmada por R. (Redacción), a la que acompaña un grabado que lo

representa, inventado por el rev. S. W. Garret, del que ya había tratado un número del año anterior —también este rev. Garret inventó un *traje para bucear*, que *no necesita la comunicación con la superficie*, así como de otro aparato, el *pneumatófono*, cuyo objeto es entrar en las minas después de las explosiones—; *Torpedos submarinos*, traducido de la revista «Times»; *La electricidad en los faros*, traducido de la «Rivista Marittima», se refiere a la importancia que tiene la aplicación de la luz eléctrica en éstos: no se equivocaron al decir que *no hay duda que dentro de pocos años los faros eléctricos serán adoptados universalmente*; unas *Noticias interesantes referentes al estudio de los torpedos*, de la Redacción, en la que hace alusión a la obra que reseña la *Bibliografía*, titulada *Torpedos, su uso en la guerra*, en la que, *por primera vez, se publican los detalles, reservados hasta la fecha*, del torpedo *Whitehead*; la noticia de la apertura de la Escuela de Torpedos, de Cartagena.

En *Algunas consideraciones con motivo del último baguio ocurrido en Filipinas*, su autor, el capitán de fragata, retirado, conde de Cañete del Pinar, nos cuenta el que los días 19 y 20 de noviembre de 1879 cruzó este archipiélago, causando numerosos naufragios y graves daños. En *Noticias Varias*, leemos una de la R. sobre *botes-torpedos*, se refiere a las dos clases de éstos que posee la Marina inglesa; real decreto sobre *Nuevas reglas para evitar abordajes*; *Experimentos con luz eléctrica*, reseña los efectuados en Inglaterra, en su aplicación a operaciones militares y marítimas; *La marea como fuerza motriz*, en que el profesor italiano Filopanti cuenta cómo ha conseguido utilizar como fuerza motriz el flujo y reflujo de la mar; un *Estado de la Marina mercante española*, con expresión de los buques de vela y de vapor que la constituían el año 1879; *Biografía de un nuevo académico*, que firma L. F. F., es la del capitán de navío don Cesáreo Fernández Duro, publicada en «La Correspondencia militar», con motivo de su ingreso en la Real Academia de la Historia.

Un trabajo titulado *Influencia de los esclavos en la navegación y el comercio*, por don Simón de Manzanos; interesantes son los *Apuntes de Electricidad*, se trata de un extracto de las conferencias dadas en la Escuela de Torpedos por el profesor teniente de navío don Francisco Chacón y Pery; *Enlace geodésico y astronómico de Europa y Africa*, por el doctor A. D. Hirach, traducido de *L'Afrique explorée et civilisée*. En *Noticias Varias*, entre otras, *Los estados de la materia radiante*, por R., reseña de lo publicado por el Boletín de la Asociación central de Ingenieros; *El buque de guerra del porvenir*, será éste, según el profesor alemán Loewenthal, de goma elástica, y así continúa explicando todas sus características; una reseña sobre *El topophono, instrumento para determinar la dirección exacta del sonido producido por las trompas y campanas de niebla*, del profesor norteamericano Morton; *Examen y corrección del sextante*, es un trabajo publicado el año 1867, en la «Revista General de Marina», que se editaba en Cádiz en

los años 1866-1867, precursora de nuestra REVISTA, por el entonces teniente de navío conde de Cañete del Pinar.

*Las islas Filipinas y sus fuerzas navales*, es una memoria dirigida al consejo de ministros por el de Marina, lo era entonces don Santiago Durán y Lira; *La defensa del Morro*, tomado de «La Ilustración Española y Americana», cuenta la heroica defensa de este castillo de La Habana, contra los ataques ingleses, por los capitanes de navío Velasco y González Bassecourt el año 1762; una Reseña sobre el *Aniversario de la salida de Colón del Puerto de Palos en busca de las Indias*, su autor es el capitán de navío Fernández Duro. En *Noticias Varias*, nos da cuenta del *Siniestro ocurrido en el cañonero "Cuba Española"*, trágico suceso que ocasionó gran número de víctimas, debido a la rotura de una caldera de vapor, cuando efectuaba su atraque en un muelle de La Habana.

*Experiencias de tiros convergentes en la fragata "Sagunto"*, se refiere a reformas y proyecto en el servicio de la artillería de este buque; reseña sobre *El canal de Panamá*, cuenta los estudios preparatorios hechos por la comisión nombrada al efecto, presidida por Lesseps. En *Noticias Varias*, leemos, *Nuevo bote torpedo de gran marcha*, construido recientemente en los astilleros Yarrow para el gobierno ruso.

Unas *Observaciones sismométricas del último terremoto en Filipinas*, es un resumen de las verificadas por el observatorio del ateneo municipal de Manila, en los días 14 al 25 de julio de 1880; *Viaje del aviso "Marqués del Duero" a Siam y Annam*, por el teniente de navío, segundo comandante del mismo, don Guillermo Camargo. En *Noticias Varias*, la de la construcción en Southampton, *en el plazo de seis meses*, de dos machinas de hierro para los arsenales de Cartagena y Ferrol; *Organización del servicio meteorológico en Filipinas*, tomados estos datos de un periódico de Manila, lo publica la REVISTA, por su interés para la navegación por aquel archipiélago.

En todos los números van una *Bibliografía*, con la reseña de obras españolas y extranjeras; un *Apéndice* con el movimiento de personal y barcos; *Fe de erratas*, y, en los dos tomos, VI y VII, que forman el año, un *Índice general por materias*. Buen número de grabados, láminas y mapas ilustran los números.

J. F. G.

#### 21.498.—La venganza del chinito.

El *Boletín de Comercio* de Santander, el 1 de septiembre de 1881, publicaba esta truculenta noticia:

«Un espantoso crimen, seguido de un terrible siniestro, acaba de perpetrarse a bordo de la goleta *Eustace*, en las aguas del golfo de Méjico.

»Procedente de San Francisco de California, dirigióse a Méjico la goleta

*Eustace*, cuyo capitán, hombre todavía joven, hacía tiempo que venía padeciendo una dolencia crónica que frecuentemente le impedía ejercer los deberes de su cargo. Entre la tripulación del buque figuraba un chino que desempeñaba a bordo el oficio de cocinero, hombre díscolo y de carácter taciturno. A medida que la dolencia del capitán se agravaba, aquél descuidaba más sus obligaciones. Con tal motivo, Mornshy, que así se llamaba el capitán, dispuso que en las faenas de cocina turnasen todos los marineros. Esta medida no debió de agrandar mucho al chino, puesto que durante la noche, aprovechando el momento en que la tripulación descansaba, bajó al camarote del capitán, a quien asestó tan tremenda puñalada que a las dos horas espiraba sobre cubierta.

»Enterada la tripulación, quiso prender al autor del asesinato, pero ya éste se había encerrado en la cámara del desdichado capitán, apoderándose de sus pistolas, por cuya razón ninguno de los tripulantes se atrevía a penetrar en el camarote.

»Apenas había amanecido, los marineros, con toda precaución, observaron lo que hacía el chino, que no era otra cosa que regar abundantemente con petróleo el camarote citado. Comprendiendo las pérfidas intenciones del malvado hijo del celeste imperio, los marineros trataron de ponerse inmediatamente en salvo, para lo cual recurrieron al único bote que llevaba a bordo la goleta, de la cual se alejaron con la posible rapidez a fuerza de remos.

»Apenas les separaban del buque algunos cables, cuando se oyó una detonación seguida de la presencia del chino en la toldilla, que, yendo de un lado a otro, gesticulaba como un loco. A los pocos segundos otra detonación horrible, monstruosa, imposible de describir, agitó profundamente las aguas del océano y rompió en mil pedazos al hermoso buque, precipitando sus restos en las profundidades del mar, seguidos del cadáver de la víctima y del asesino.

»El cargamento del *Eustace* lo componía una considerable cantidad de pólvora, petróleo y otra porción de materias inflamables, cuya explosión simultánea redujo a pequeños fragmentos la goleta.»

Para que te fíes del chinito, aunque sea cocinero.

R. G. E.

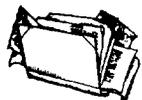
## 21.499.—Partida de bautismo.

Partida 301... # En la Villa de la R.<sup>a</sup> Villa de ... con en veinte y ocho de ...  
 Juan H. de D.<sup>o</sup> Dio: mil setecientos noventa y siete y o Fr. Juan Sanchez ...  
 nio Alcalá Galiano

Y Cura de la Iglesia Parroquial Castellense de S. P. S. Fran.  
 bauticé a Juan, ... Maria, Fran.<sup>co</sup> Xavier, Jose, Justo, Guzman,  
 que nació el dicho día, hijo legitimo de D.<sup>o</sup> Dionisio Alcalá  
 Galiano Caballero de Alcántara Capitan de Navio de la R.<sup>a</sup>  
 Armada natural de la Villa de Cabra Reyno de Cordova,  
 y de D.<sup>a</sup> Maria Consolacion Villavicencio, natural de Medina  
 Sidonia, Casador en la Sta. Medina por la Ordinaria, y  
 Certificaron no tener otro hijo del primer nombre. Abuelos  
 Paternos D.<sup>o</sup> Antonio Alcalá Galiano, Comandante de Tor-  
 nos de Extrinadura en el orden de Alcántara, Brigadier de  
 los R.<sup>os</sup> Exercitos y Coronel de Regim.<sup>to</sup> Pr<sup>o</sup>al de Lizaola,  
 natural de la Villa D.<sup>a</sup> Jencia Reyno de Cordova, y D.<sup>o</sup>  
 Antonia Alcalá Galiano natural de dha. Villa de Cabra.  
 Maternos D.<sup>o</sup> Antonio de Villavicencio y D.<sup>a</sup> Juana de la  
 Serna naturales de dho. Medina. Padrinos D.<sup>o</sup> Antonio  
 Maria Alcalá Galiano Cadete del Regimiento de R.<sup>a</sup> Guardias  
 Españolas a quien advierte el parentesco espiritual y demás  
 obligaciones. Fueron Testigos D.<sup>o</sup> Napoléon de Villavicencio Cab.  
 del Orden de Alcántara y Capitan de Navio de la R.<sup>a</sup> Ar-  
 mada y D.<sup>o</sup> Juan Maria Villavicencio Caballero de dho.  
 Orden y Jefe de Escuadra de la R.<sup>a</sup> Armada. Y para que  
 conste lo escribí y firmé en dho. día ut supra

Fr. Juan Sanchez 

21.500.—Enseñanza.



En 20 de noviembre de 1792, y en Madrid, oficiaba don Manuel Rada y Montes al ministro de Marina, lo era a la sazón el baylío frey don Antonio Valdés, lo siguiente: «Con motivo de hallarse enfermo D. Antonio Rossell Profesor de Matematicas de los Reales Estudios de San Isidro de esta Corte, se ha servido el Ilmo. Sr. D. Manuel Abad y la Sierra Arzobispo de Silibria, Director de dichos Estudios nombrar por substituto de dicha Cátedra al 1.<sup>o</sup> Condestable José Ramón de Ibarra que se halla destinado por R. O. á los Estudios de Mineralogía y encargado de los individuos que siguen dicho ramo; por lo que y concurriendo en el citado Cond.<sup>o</sup> las circunstancias de Sobresaliente Conducta, Ynstruccion, y Aplica.<sup>o</sup> á desempeñar su Cargo, no allando el Comisario Gen.<sup>l</sup> José X.<sup>o</sup> Rovira, inconbeniente en q.<sup>o</sup> desempeñe al mismo tpo la nueva Comision por ser Incompatibles (sic) las horas, el mucho amor al Cuerpo, y el estudio á los Aplicados, ber á este Yndividuo en la Pral catedra del Reyno...»

J. F. G.

21.501.—Disconformidad.



Entre las razones que expuso el Ayuntamiento de Cádiz al Rey Carlos III para impedir, en 1768, el traslado del Departamento a la Isla de León, se encontraban las siguientes:

«En la Isla hay distintos parajes, por donde no se pueden evitar fácilmente ni el fraude ni la deserción de la tropa.»

«El traslado a una isla llena de caños y esteros navegables hace casi imposible el tráfico de toda especie. Nunca se permitió a los hazendados de la Isla el tráfico prohibiéndoseles la exportación de aceite y todo el comercio permitido en cualquier otro puerto. El fraude no se podrá evitar siempre que haya tráfico en la Isla, experimentándose si

se verifica el traslado. Los caños facilitarán la entrada fraudulenta por tantos parajes, que es casi imposible custodiarlos.»

«No es de poca consideración el costo que ocasionaría a V. M. la construcción de nueva iglesia, oficinas públicas, academia, hospital, cuarteles, pavellones y casas.»

«De hacer estas fábricas, se despoja a los vecinos de Cádiz de aquellas posesiones, que tantos gastos y desvelos les han causado, pues la Isla es el más cercano retiro de aquellos que en algunas temporadas suelen ir a desahogar sus ánimos fatigados con los afanes de sus ocupaciones, tratos y comercio que tanto útil producen a la Real Hacienda de V. M.»

J. M.<sup>a</sup> B.

21.502.—Marina y Ejército.



Siempre fue importante la compenetración entre ambos, conservando cada uno sus peculiares características, que son Tradición y crean Espíritu. Y es que «a la hora de la verdad» han de operar muchas veces juntos y siempre con una mutua inteligencia.

En este sentido se hicieron varios esfuerzos: En 1769 se produce una Real Orden en que se previene que las Ordenanzas del Ejército se observen en Marina, en lo que sea compatible con las suyas propias y peculiares.

En 1800 la corriente de aproximación es en el otro sentido: La prevención es que las Ordenanzas de Marina se observen en el Ejército, en todo cuanto sea compatible con las suyas propias.

En los tiempos modernos se debe incluir en esta idea, naturalmente, el Ejército del Aire. Las Ordenanzas «no peculiares» se estudiaron de modo conjunto, más la compenetración debe extenderse —y se extiende— a todo, ya que en la buena coordinación de esfuerzos se basa grandemente el éxito y lo que importa es obtener la victoria.

C. M.-V.

Diciembre]

21.503.—Vieja foto.



La presente está tomada de la Estación Naval de Mahón, allá por los años de la Gran Guerra, creemos que el oficial numerado con el 10 es el teniente de navío don Pedro M.<sup>a</sup> Cardona, pero no hemos podido identificar a los demás. ¿podrían hacerlo nuestros lectores?

J. B. N.

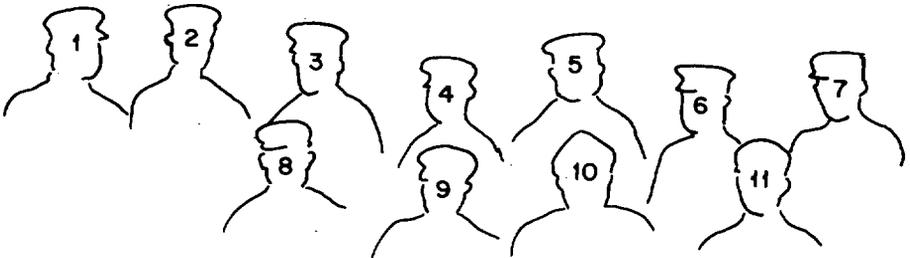
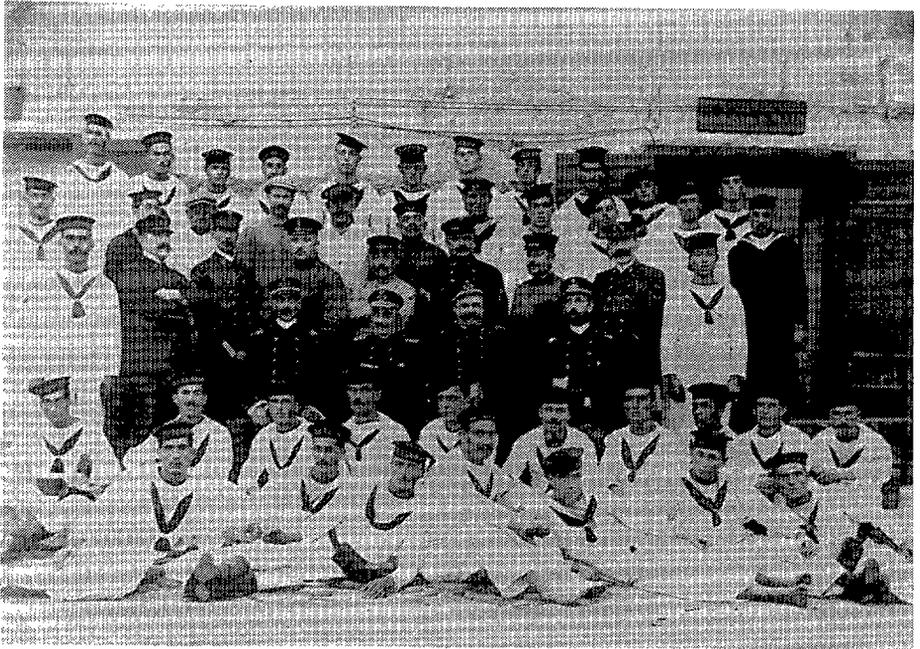
21.504.—Justicia.



Muchos curiosos, estudiantes e incluso historiadores oyen citar y citan los pleitos Colombinos sin tener una idea clara del fin y número de estos pleitos.

La «*litis pendentiae*» entre Colón y la Corona se debió «por deméritos; y usar mal de la merced» fue depuesto de sus cargos de virrey y gobernador general de las Indias.

A la muerte de Colón (20 de mayo de 1506),



Diego, su primogénito, inicia el pleito, que se le conoce por el «pleito de Sevilla» y que terminó a su favor en Sevilla a 1511. El segundo, conocido por «Pleito de Darien», de 1512. El tercero, conocido por el de La Coruña, con sentencia favorable en 1520. El cuarto, terminó por la sentencia dada en Valladolid en 1527, declaró nulas las sentencias de Sevilla y La Coruña. El quinto, con sentencia en Dueñas en 1534, ésta fue contraria a los Colón. El sexto, con sentencia en Madrid en 1535, fija los límites del Virreinato. El séptimo lo inicia el fiscal contra la sentencia de Madrid. El final de los famosos Pleitos Colombinos fue el arbitraje del cardenal-obispo de Sigüenza, fray García de Loaysa, presidente del Consejo de Indias, y el doctor Gaspar de Montoya, del Consejo de Castilla, que dieron su laudo en Valladolid en 1536, por lo cual los privilegios quedaron muy reducidos.

¡Tengas pleitos y los ganas!

R. B.-M.

**21.505.—Mercante con bulges.**



A finales del siglo pasado se puso de moda, por cuestiones de arqueo, un tipo especial de buques mercantes —el *turret*—, que llevaba dos cubiertas de tiempo y que presentaba un aspecto horroroso, parecido al de un submarino gigante.

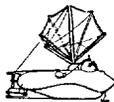
En España hubo una naviera con varios buques de esa clase, la Compañía Bilbaína de Navegación, cuyos barcos tenían nombres de meses del año. Sotá y Aznar tuvo otro, el *Upo-Mendi*, que hasta hace unos cuantos años navegó con los nombres de *Monte Jarindo* y *Felguera*.

La Compañía del Vapor Carmen navegó el *Nuestra Señora del Carmen*, antiguo *Diciembre*, hasta la pérdida en Vallcarca el 21 de julio de 1963.

Pero, además de estos buques panzudos, hubo otro mercante español de aspecto corriente, el *Arráz*, de Abásolo, que tenía un doble bulge a lo largo de todos sus costados y a la altura de la línea de flotación, como si fuera un acorazado. Decían que era para andar más y consumir menos. Rarezas.

R. G. E.

**21.506.—Juicio.**



Don Modesto Lafuente, al tratar del reinado de Carlos III, en su *Historia general de España* (cap. XXI, parte III, libro VIII, punto VIII), sobre el *Fomento de la Marina*, etc., dice que, como conclusión de esta breve reseña, repite lo que un *erudito escritor*:

«La admiración científica de los marinos en España era muy notable y distinguida en tiempo de Carlos, siendo los conocimientos teóricos y las luces de los oficiales de Marina muy conocidas en todo el orbe, testimonio de lo cual están dando los viajes científicos de sus individuos y el depósito de cartas marinas establecido en Madrid.»

J. F. G.

**21.507.—Ambición.**



El 5 de febrero de 1777, el rey Carlos III «no vino en acceder» a la solicitud del alférez de fragata don Manuel Pareja, que deseaba pasarse al Cuerpo del Ministerio de Marina; y dispuso se le dijera «que si entró forzado en el empleo, puede dejarlo; bien entendido que se le haría dejar, si continuase en su carrera».

¡Qué listín!, quería pasarse a Intendencia.

R. B.-M.

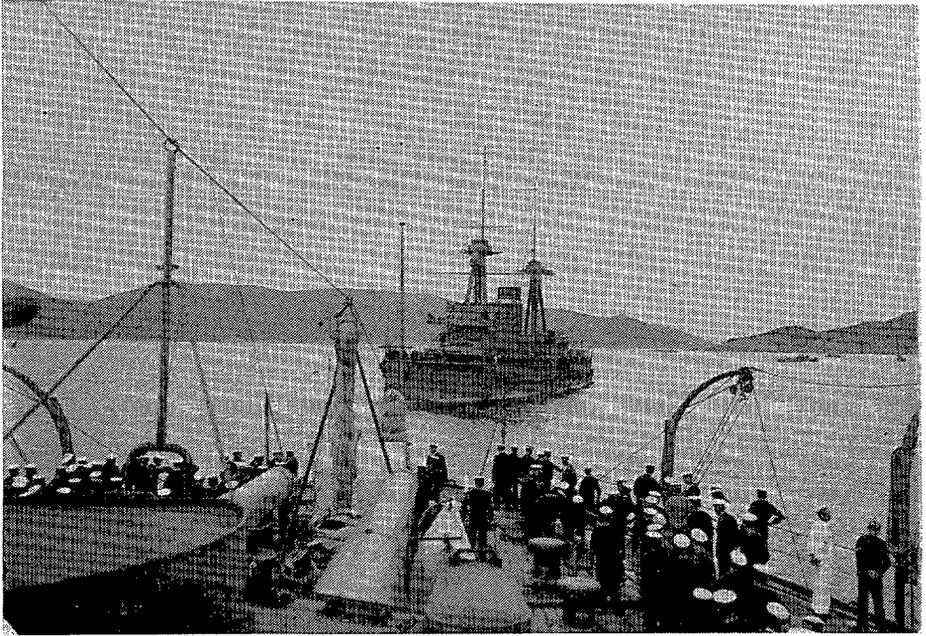
**21.508.—Maquinistas.**



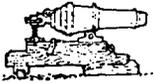
Una ley de 24 de noviembre de 1931, que no llegó a tener efecto, establecía que el Cuerpo de Máquinas formase un solo escalafón con el Cuerpo General. Las categorías serían desde alférez de navío maquinista a capitán de navío maquinista. El empleo de contralmirante tendría sólo dicha denominación, pero únicamente habría de desempeñar los destinos correspondientes a su cometido.

J. M.<sup>a</sup> B.

Diciembre]



21.509.—Vieja foto.



Maniobra de remolque en los acorazados.

«Plano y Vista del Puerto y Bahía de Cádiz. Ejecutado por D. Mariano Calvo Pereyra. Dedicado a su Papá el Sr. D. Román Lorenzo Calva. 1839.»

J. B. N.

La firma del cuadro armoniza con la dedicación a su papá, pero *la ejecución* desentona.

21.510.—Cariño.



Al enseñarle una sala del Museo a un buen amigo y compañero y gaditano, nos vimos parados ante un cuadro que representaba una preciosa vista de Cádiz, elegante y delicadamente tratada, ornando su bahía con toda clase de naves; navíos, fragatas, goletas, falúas, etc., enarbolando banderas y gallardetes de tamaño superior a las naves que las portan, logrando, a pesar de ello, un conjunto estético.

Impresionado el gaditano, quiso saber quién era el autor del mismo, cosa que nos facilitó la cartela, que decía:

R. B.-M.

21.511.—Unidad.



La unidad de España, también en la mar, proclamaba la gran flota reunida por los Reyes Católicos para conquistar Málaga... La Marina de Aragón había ayudado a la de Castilla en múltiples ocasiones en la guerra contra moros, pero frente a Málaga los barcos estaban ya bajo el mando de un mismo monarca, en este caso, dos: Fernando e Isabel.

Bernández, en su *Historia de los Reyes Católicos*, se expresa: «E era una gran fermosura la

gran flota de armada que siempre estaba en el cerco (marítimo), e otros muchos navíos que nunca paraban trayendo mantenimientos al real (apoyo logístico a la hueste).» Se puso una línea interior de zabras y galeotas que de noche se unían con cadenas (bloqueo cerrado).

En cuanto al apoyo artillero al ejército, leemos en la Crónica de Pulgar: «Tiraban (los barcos) con lombardas que los vizcaínos forjaban muy bien, como toda especie de armas (antecedentes de Eibar); ensayaban ciertas piezas (de artillería) nuevas que trajo en las naos de Flandes Ladrón de Guevara, como presente del Rey de Romanos a Don Fernando y Doña Isabel...».

Aragoneses y catalanes, y vascos, y gallegos...

y hombres de toda la Península, en la «gran flota de armada», reunida, proclamaban con su presencia y esfuerzo solidario la unidad de España.

C. M.-V.

---

---

**SOLUCION AL MARINOGRAMA  
NUMERO 204**

*La voz del mar es un clamor de furia, de paroxismo en el temblor del agua, con espasmos de amor y de lujuria, tal vez un mito divinal se fragua.*

DÍEZ CANEDO



# MARINOGRAMA NUMERO 205

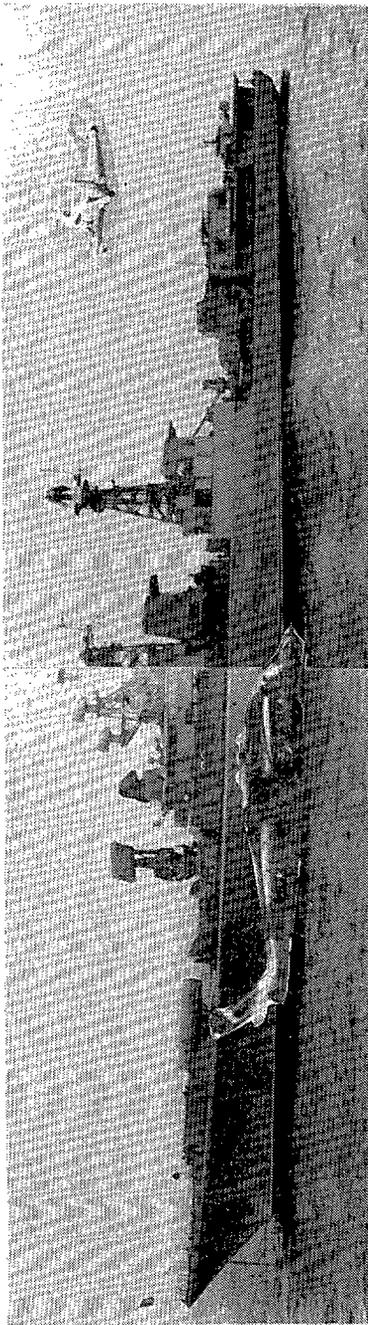
Por DOBLAN

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

## DEFINICIONES

## Palabras

A.—Desarmas y desaparejas una embarcación .....	98 55 42 19 51 71 7 96 28 93 89
B.—Limpiéis y déis sebo a los fondos de las embarcaciones .....	17 9 82 60 29 102 46 8 63 100
C.—Cada uno de los maderos que se usan a bordo para apoyar objetos pesados ..	87 45 62 50 76
D.—Reparases algún palo de la arboladura .....	99 86 92 88 30 16 10 64 36 1 81 104
E.—Varenga en forma de horquilla que se coloca a la parte de proa .....	22 38 25 43 47
F.—Almirante japonés. En mayo de 1943 ascendió a almirante, sustituyendo como ministro de Marina al almirante Shimada, en julio del mismo año .....	33 12 77 73 37 103
G.—Divinidad marina en la Mitología babilónica, hija de Ea, el dios del mar .....	53 95 48 79
H.—(Marina). Cabo delgado que sirve para entañar y forrar otros más gruesos ..	94 101 5 35 40 68
I.—(Plural). Airecillo que en las costas suele soplar del mar, durante el día, y de la tierra, durante la noche .....	3 84 54 67 85 59
J.—Contralmirante inglés (1800-1862). Se distinguió en expediciones árticas y antárticas, descubridor del Polo Norte magnético .....	97 23 72 57
K.—Bote pequeño con dos proas .....	14 58 4 91
L.—Dirección en el plano del horizonte, y principalmente cualquiera de las comprendidas en la rosa náutica .....	15 2 13 78 34
M.—Villa de la provincia de Guipúzcoa situada en la raya de Francia, a la izquierda del Bidasoa y no lejos de la desembocadura de este río .....	69 24 26 56
N.—Pez marino, malacopterigio de piel muy transparente. Es una especie de abadejo .....	83 39 41 48 90 31
N.—Llenases de líquido una vasija hasta el borde .....	65 20 52 49 6 61 44
O.—Ciudad inglesa en el condado de Kent, situada a orillas del río Medway, a 40 kilómetros de Londres .....	21 66 75 11 27 74 80 70 32



## FOTOGRAFIA SUPERINTELIGENTE

El extraño y misterioso buque que aparece en la fotografía está siendo reconocido por un helicóptero que aparece en primer plano y un curioso avión que se acerca por la popa. El buque es un engendro, pero un engendro ¿de qué? El superinteligente lector que nos informe con el mayor número de datos sobre el buque, el helicóptero y el avión tendrá un superpremio y las «aproximaciones» también serán oportunamente premiadas. Una pista: Todos los «elementos» que integran la fotografía han sido publicados por nuestra REVISTA. Ojo a la lupa... y a descifrar.

# NOTICARIO



## MARINAS MILITARES

### NACIONAL

#### Actividades de la Fuerza Naval con unidades extranjeras.

**Ejercicio de MCM "OLIVES NOIRES-84".**—Consistió en un ejercicio de guerra de minas programado por la Marina francesa, realizado en aguas de Córcega y accesos al puerto de Bastia, con la participación de las siguientes marinas:

- *Francesa*: 4 dragaminas.  
Unidades de buceadores.  
Un buque de mando.  
Un buque de apoyo.  
Un submarino minador.
- *Griega*: Dos dragaminas.
- *Norteamericana*: Aviones P3C Orion minadores.
- *Española*: DM. Guadiana y Guadalmedina.  
Un equipo (3 parejas) de buceadores por buque.



**Ejercicio de buceadores "TRITON-84".**—Adiestramiento combinado hispano-francés realizado en aguas de Cartagena para el adiestramiento de las unidades especiales de buceadores de combate, con participación de :

*Marina francesa:*

- Un equipo de buceadores (5 hombres).

*Armada española:*

- Patrullero *Recalde*.
- S.S. *Narciso Monturiol*.
- Un equipo de buceadores de la UEBC.
- 2 HC's de la 5.<sup>a</sup> Escuadrilla.



**Ejercicio Passex con el SS británico "Walrus".**—Este ejercicio tuvo lugar en aguas de Cartagena, a petición de la Marina británica, con ocasión de la visita a ese puerto del submarino *Walrus*. Por parte española participaron las corbetas *Diana* y *Vencedora* en los ejercicios A/S realizados.



**Ejercicio Passex con el SS americano "Gato".**—Consistieron en una serie de ejercicios de submarinos en aguas meridionales del mar balear, en las que, por parte española, participó el SS *Siroco* (S-72).



**Ejercicio Passex con el PA británico "Illoustrious".**—Estos ejercicios se realizaron en aguas de la Zona Marítima del Cantábrico, a petición de la Marina británica, con motivo del tránsito desde Lisboa a Rosyth de portaeronaes *Illoustrious*, efectuándose ejercicios de interceptación y defensa aérea, con la participación de las siguientes unidades españolas:

- *Extremadura*.
- *Churruca*.
- *Méndez Núñez*.



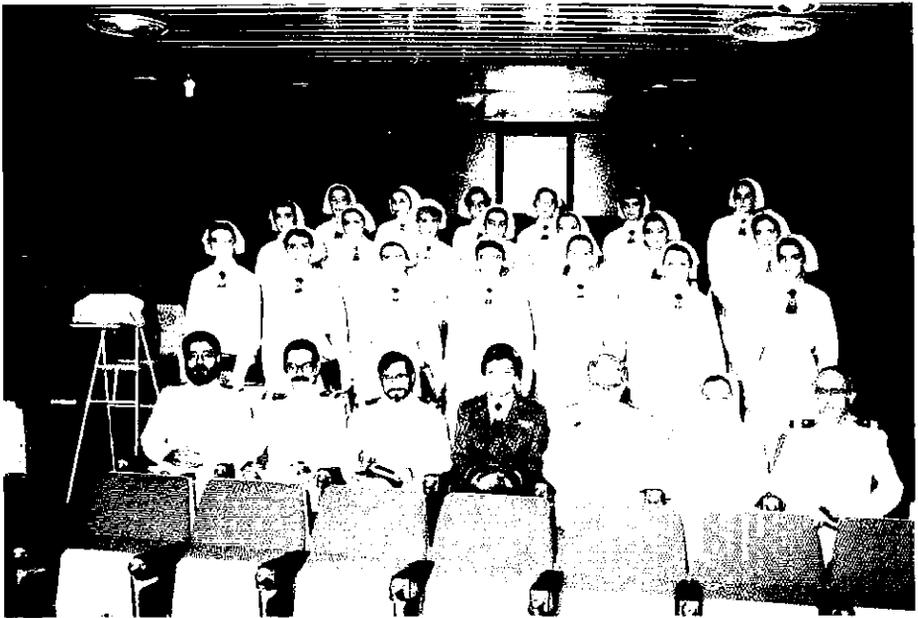
**Colaboraciones con otros ejércitos.**—Por diversas unidades de la Armada se colaboró, tanto con el Ejército de Tierra como el del Aire, en la realización de distintos ejercicios, especialmente de baterías costeras en aguas del Cantábrico, Estrecho y Canarias, y de tiro y aéreas con unidades del MACON, MATAC y MACAN.

## Conmemoraciones.

**Homenaje a la Armada en Burgos.**—Con motivo del MC aniversario de la creación del Almirantazgo de Castilla y de la fundación de la ciudad de Burgos, el ayuntamiento de la capital castellana celebró una serie de homenajes a la Armada, cuyos actos principales consistieron en la instalación de una exposición titulada «La Armada, hoy», una conferencia magistral a cargo del capitán de navío Cerezo Martínez, subdirector del Museo Naval, y finalmente un acto en la catedral con ofrenda floral, toque de oración y salve marinera, para finalizar con un desfile de las fuerzas que tomaron parte en dichos actos. Al mismo tiempo, y dentro de esta conmemoración, en el puerto de Santander se le entregó la bandera de combate al patrullero *Bonifaz*.

## Cursos.

**Curso de Damas de Sanidad Militar.**—El pasado día 22 de octubre tuvo lugar en el Hospital Militar de Marina de San Carlos, en San Fernando, la



inauguración del Primer Curso de Damas de Sanidad Militar, que estuvo presidido por el capitán general de la Zona Marítima del Estrecho. Los actos comenzaron con la celebración de la Santa Misa en la capilla del Hospital; posteriormente, en el salón de actos, el jefe de Sanidad de la Zona Marítima

hizo la presentación del curso, y seguidamente el jefe de Estudios trazó un esbozo general del mismo.

Después de unas palabras de la inspectora general de Sanidad Militar, señora Coloma Roget, el capitán general dio por inaugurado este primer curso, aludiendo a una sencilla máxima que figura en la cartilla de las Damas de Sanidad, y que resume la inquietud de todo militar: *Prometo cumplir mi misión con lealtad, disciplina y puntualidad, en aras de un mayor servicio a la Patria.*

### Entrega de bandera.

**Al patrullero PVZ-51 "Nalón".**—Bajo la presidencia del entonces vicealmirante jefe del Arsenal de El Ferrol tuvo lugar en el muelle de Sangenjo el acto de entrega de un bandera nacional, ofrecida por el ayuntamiento de dicha villa al patrullero PVZ-51 *Nalón*. Estuvieron presentes el presidente de la Junta de Galicia, doctor Fernández Albor; presidente de la Diputación Provincial; coroneles del RAC, CIR y Parque y Talleres de Pontevedra; directores de la Escuela Naval Militar y ETEA, y comandantes de los buques surtos *Tabarca*, *Ulla* y dos lanchas de instrucción de la Escuela Naval Militar. Las fuerzas de a pie estaban constituidas por una compañía de alumnos de la Escuela Naval Militar, con bandera, escuadra de gastadores, banda de música, cornetas y tambores.



Tras la ofrenda de la bandera por el alcalde de Sangenjo, señor Guisasola, el comandante del *Nalón*, teniente de navío Bolívar Piñeiro, subrayó una vez más el compromiso honroso de custodiar y defender la bandera, honrarla y respetarla, así como de hacerla honrar y respetar.

### **Semana Naval.**

**Semana Naval de la Bahía.**—Dentro de los actos conmemorativos del V Centenario se ha celebrado en Cádiz la Semana Naval de la Bahía, durante la cual el contralmirante Salgado Alba pronunció una interesante y documentada conferencia sobre el tema «Los cinco misterios del descubrimiento». Dicha conferencia fue impartida en el Palacio provincial, bajo la presidencia del capitán general de la Zona Marítima del Estrecho, almirante Rodríguez Guerra, y el presidente de la Diputación, don Afonso Perales.

J. T.

## MARINA MERCANTE

**La Universidad Marítima de Malmoe.**—Durante la celebración de la Semana del Mar, en Málaga, en el mes de septiembre pasado, pronunció una conferencia en la Comandancia Militar de Marina don Francisco Montero Llaces, representante español en dicha universidad. De la brillante y documentada conferencia de Francisco Montero destacamos los siguientes párrafos:

«La universidad, que empezó con sesenta alumnos y actualmente cuenta con ciento cuarenta, se hizo posible gracias al interés de los países escandinavos, ya que de un presupuesto inicial anual de 3,6 millones de dólares, el Gobierno sueco aportó el 30 por 100, y la ciudad de Malmoe, a través de las instituciones gubernamentales, el material necesario, así como un edificio con capacidad para ciento sesenta personas, libres de todo cargo, que participan de esta institución.

La universidad está representada por la Junta de gobernadores, compuesta por personas relacionadas estrechamente con el mundo marítimo, nombrados a propuesta de los países miembros de la institución. Estos gozan de inmunidad diplomática y están controlados y dirigidos por la OMI. Dentro de este cuerpo se encuentra el secretario general de la ONU.

Por su parte, el cuerpo docente está formado por el rector, vicerrector, administrador general y decanos de la universidad, que se reparten en cuatro facultades: Ciencias Marítimas, Tecnología Marítima, Seguridad Marítima y Protección del Medio Marítimo. Además, existe un "staff" de profesores que

en seis meses realizan un diseño de los aspectos más importantes dentro de las novedades en el mundo marítimo.

La universidad imparte tres tipos de enseñanza: la de más alto nivel, que dura dos años y en la que se alcanza el título de Master en Ciencias Marítimas (a él tienen acceso todos los titulados oficiales, tanto de la Marina de guerra, civil, ingenieros de puertos, oceanógrafos, etc.); un segundo nivel imparte enseñanzas durante un año, en el que se alcanza un nivel medio, y el tercer nivel está formado por cursillos de un mes y medio o dos de duración, orientados a la formación personal en las distintas clases de buques y barcos.

La lengua oficial de la Universidad Marítima Internacional es el inglés, pero se imparten unos cursillos intensivos para los alumnos hispanoparlantes, al comienzo del curso, para equilibrar el desnivel que existía entre alumnos procedentes del área anglófona.

La metodología que se aplica se reparte entre clases teóricas y prácticas, más un período de cuatro meses dedicado a viajes por Europa haciendo prácticas en sociedades mercantiles, gerencias marítimas, administraciones pesqueras, etc.»

España, aunque tiene una Administración Pública Marítima pobre, cuenta con dos factores de importancia: de un lado el hecho de que entre el 35 y el 40 por 100 de los alumnos son de habla hispana, de otro la posibilidad que España brinda en cuanto a número de costas, por esto la participación financiera se traduce en que de una forma regular los postgraduados en la UMI estén dos o tres meses trabajando en nuestro país.

Una universidad de estas características no puede ser trasladable como tal a España, dijo Francisco Montero, lo que sí es posible, y de hecho se está haciendo, es establecer institutos de investigación para el espacio marítimo (es el caso de la Universidad de Sevilla), o bien, a través de la enseñanza en la universidad y en organismos marinos, inculcar la importancia que tiene la formación del personal de todos los niveles, en todos los tipos de buques y barcos.



**La crisis naval en Inglaterra.**—El presidente del Consejo General de los Armadores británicos, M. W. Menzies-Wilson, ha aludido al espectacular declive de la flota británica por «el gran descenso del transporte marítimo a nivel mundial por las débiles cotizaciones internacionales de los fletes y por el elevado tonelaje amarrado».

Por primera vez en treinta años, la flota británica se sitúa por debajo de los 20 millones de TPM. Concretamente, 19,6 millones de TPM, a comienzos de mayo, en 729 buques.

Si no se produce un cambio brusco, se puede esperar que para 1986 Gran Bretaña sólo disponga de unos 10 ó 12 millones de TPM, en 400 ó 500 buques.

El capitán Roy Hughes, presidente del Instituto Náutico, institución muy influyente en el Reino Unido, ha propuesto que una comisión se encargue de averiguar las causas del declive de este sector y que se estudien las medidas para remediar la situación. Empezando, ha añadido, por combatir las medidas que discriminan los buques mercantes británicos en los puertos de más de 25 países.

Junto a esta denuncia, el capitán Roy Hughes, añade las referidas a que tres cuartas partes del gas y del petróleo de Sullom Voe se transporta en buques extranjeros y que sólo el 50 por 100 de los buques que explotan el sector británico del mar del Norte enarbolan bandera británica.



**La Marina española, entre la crisis y la esperanza.**—Don Fernando Fernández-Tapias, presidente del Comité Ejecutivo de ANAVE, ha publicado en el diario *ABC* un muy interesante artículo con este título, del que reproducimos los siguientes párrafos:

«La Marina Mercante española ocupa un lugar destacado en el concierto mundial. Es el duodécimo país en flota total y el décimo en flota petrolera. Tenemos una de las flotas más modernas, ya que ocupamos el quinto lugar en buques menores de diez años.

La Marina Mercante española está en crisis, que en parte es reflejo de la crisis mundial, pero en parte tiene también características específicas. La crisis mundial es una consecuencia, en gran parte, de la crisis energética.

En España la situación es más grave si tenemos en cuenta una serie de factores que pesan sobre los armadores a la hora de competir con sus colegas de otros países: el armador español debe, forzosamente, adquirir sus instrumentos de trabajo, es decir, sus buques, en astilleros españoles, a un precio superior al que podrían ofertarles astilleros internacionales, y superior, asimismo, al que los propios astilleros nacionales ofrecen a sus competidores extranjeros. Además, los armadores españoles deben pagar el Impuesto de Tráfico de Empresas. También deben, forzosamente, asegurar los barcos en compañías españolas, de realizar aquí las reparaciones y la compra de pertrechos, y tienen, por tanto, una mayor presión en sus costes y explotación que los armadores de otros países.

Aunque pueda parecer paradójico, España tiene posibilidades de salir de esta crisis mundial en condiciones quizá más favorables que otros países. Y ello debido precisamente a la condición de país marítimo, ya que el 90 por 100 de nuestro comercio exterior, importaciones y exportaciones, se lleva a cabo por vía marítima. Bastaría con una mayor participación de nuestros buques en estos tráficos, ya que actualmente la flota mercante española participa sólo en un 46,1 por 100 del total del tráfico de importación por vía marítima y en el 13,3 por 100 de exportación. Hay tráficos de gran volumen en nuestras

importaciones, como el de haba de soja, en el que participamos con el 6,7 por 100, o el de carbón, en el que nuestra participación es del 17 por 100. Si se consigue aumentar este porcentaje, se conseguiría disminuir el tonelaje amarrado por falta de empleo, que actualmente es de cerca de un millón de toneladas de peso muerto.

Si queremos que España tenga Marina Mercante no puede mantenerse la situación actual. Parece que el Gobierno se ha dado cuenta de la gravedad del problema. La Marina Mercante española, que en la actualidad genera un empleo directo de 27.000 hombres e indirecto de 69.000 más, factura anualmente unos 215.000 millones de pesetas; si está en condiciones de igualdad con sus competidores extranjeros podría contribuir a la economía española con unos 1.200 millones de dólares-año al final de cada década.

Queda claro que los navieros españoles no piden privilegios. Lo que piden es que se supriman las diferencias negativas con sus competidores de otros países. Si, por razones de interés nacional, hay que proteger a otros sectores no debe hacerse a costa de la Marina Mercante, y hay que buscar fórmulas compensatorias que permitan el desarrollo de una actividad vital para el país. Estamos a la espera de decisiones. Por eso los armadores españoles se debaten en estos momentos entre la crisis y la esperanza.»



**La seguridad de los buques mercantes españoles.**—Los marineros de buques mercantes muertos en accidente laboral han sido 30 y no 70, como dio a conocer el Sindicato Libre de la Marina mercante, informa ANAVE.

En cualquier caso, toda pérdida de vidas humanas es lamentable, y la Asociación es la primera interesada en la prevención y medidas de seguridad a bordo de los buques mercantes. Frente a la nota del Sindicato de que la inseguridad a bordo de los buques es consecuencia de la falta de inspecciones y del incumplimiento de las normas internacionales, la Asociación responde que las tripulaciones de buques mercantes están en número por encima de las recomendaciones internacionales y son en promedio superiores a las de los principales países.

ANAVE añade que si el Sindicato Libre de la Marina Mercante quiere la sustitución de mecanismos militares en la jurisdicción de temas marítimos por otros de carácter civil, tema que no afecta directamente a los navieros, debe defender su posición con argumentos no injuriosos como es el de acusar a la Asociación de Navieros Españoles de boicotear las alternativas tendentes a disminuir los accidentes.



**La crisis naval en Alemania.**—Los expertos han calificado el año 1983 como «el peor año para la construcción naval y la flota mercante alemanas desde el final de la segunda guerra mundial».

Aparte de la debilidad de los fletes, las tripulaciones y los elevados costes de explotación que imponen las actuales leyes alemanas hacen imposible la obtención de ejercicios rentables. Además, la situación fiscal no es nada favorable, lo que obliga a que estén pidiendo reformas profundas y ayudas continuadas.

Pero la mayor gravedad del año 1983 se ha centrado en la construcción naval, con caracteres dramáticos.

A principios de este año, en Hamburgo, se reunieron los representantes de la construcción naval y de industrias afines reconociendo las necesidades de reducción, pero confiando en que no fuesen muy importantes. Actualmente, las dudas residen en saber si la construcción naval alemana puede mantener su actual dimensión o tienen que proseguir y aumentar las reducciones. Los medios bien informados afirman que nuevos ajustes son inevitables, aunque no serán tan fuertes como los anteriores.

A pesar de este panorama, la construcción naval en Alemania conserva su tercer puesto en el ranking mundial, detrás de Japón y Corea del Sur. Pero no será fácil mantener ese 6 por 100 de participación mundial, pese a que el año actual se presenta algo mejor.

El ministro alemán de Transportes ha anunciado que los 250 millones de marcos de ayuda a los armadores alemanes, sobre 90 proyectos de nuevas unidades, deberán ser colocados en astilleros alemanes, lo que supone una forma de ayuda gubernamental.

Mientras tanto, los astilleros alemanes buscan construcciones más sofisticadas y que exijan una técnica más elevada como único medio para competir con los astilleros asiáticos, ya que los buques corrientes o normales se ofrecen a tal precio en los citados astilleros asiáticos que los alemanes no pueden competir.

J. S. A.

## CONSTRUCCION NAVAL

**La reconversión de grandes astilleros, en cifras.**—La división naval del Instituto Nacional de Industria se propone, mediante los planes de reconversión de grandes astilleros, que los resultados de AESA, que en el año 1983 arrojaron unas pérdidas de 40.140 millones de pesetas, y que en 1984 se prevé por valor de 42.703 millones, pasen a suponer unas pérdidas de 25.220 millones en 1985 y en 1986 se limiten a 11.834 millones de pesetas.

Por lo que se refiere a Astilleros y Talleres del Noroeste (Astano), las cifras de resultados reales de 1983 arrojan unas pérdidas de 12.755 millones y en 1984 están previstas unas pérdidas de 9.326 millones de pesetas. En los pla-

nes de la división naval se plantea para Astano, en 1985, un resultado negativo de 5.800 millones de pesetas y para 1986 una reducción de las pérdidas a 1.066 millones de pesetas.

En el caso de Astilleros Españoles, los resultados por factorías arrojaron en 1983 unas pérdidas de 15.252 millones en Puerto Real, pérdidas de 3.465 millones en Cádiz, beneficio neto de 220 millones en Sevilla, pérdidas de 7.710 millones en Sestao, pérdidas de 914 millones en Asúa, pérdidas de 399 millones en Manises y pérdidas de 7.136 millones de pesetas en las oficinas centrales.

También por factorías, la división naval del INI pretende que, tras la aplicación de los planes de reconversión, los resultados netos en 1986 supongan pérdidas de 3.916 millones de pesetas en Puerto Real, pérdidas de 369 millones en Cádiz, pérdidas de 714 millones en Sevilla, pérdidas de ocho millones en Olaveaga, resultado neto positivo de 162 millones en Manises y pérdidas de 5.563 millones en las oficinas centrales.



**Futuro optimista para nuestra construcción.**—Para el director general de la División Naval del INI, don Pedro Sancho Llerandi, podemos enfrentarnos con optimismo al porvenir de la construcción naval española. En un artículo, en YA, afirma textualmente:

«La construcción naval española tiene futuro. Sabemos hacer barcos, contamos con todo para ello, es cuestión de hacerlos más baratos; y eso se logra con mejor organización empresarial, mayor productividad, saneamiento financiero y recursos financieros para los créditos de los mercados interior y exterior. Cuando se inicien los «encuentros en la tercera fase» de la negociación, con los planes de empresa encima de la mesa, encontraremos, yo no lo dudo, el estrecho paso de la solución. Los trabajadores del sector tienen derecho a exigirlo. Nuestra obligación es dar respuesta y que esa respuesta sea la adecuada a los intereses de España.»



**Innovación «versus» inmovilismo.**—En las pasadas *Sesiones Técnicas de Ingeniería Naval* se abordó, por el ingeniero naval don Luis Mazarredo, el tema de la innovación en el campo de la construcción naval, quien afirmó, entre otras cosas, lo siguiente:

«Innovación es lo contrario de inmovilismo y esta última postura es la peor que se puede adoptar en un período de cambio. Y empleo esta palabra, tan utilizada en estos tiempos, porque creo que la crisis que estamos sufriendo no es más que uno de los síntomas de una transformación mucho más profunda

y duradera que los conocidos ciclos con los que la construcción naval se ha tenido que enfrentar en otras épocas. Los barcos no van a desaparecer, pero tenemos que aprender a pensar en ellos de otra manera. Y tenemos necesariamente que hacerlo, porque nuestra suerte depende a la larga de nuestra capacidad de acoplarnos al cambio.

No es esto, ciertamente, nada nuevo. Todos tenemos conocimiento de algo que se podría haber salvado si se hubiera cambiado a tiempo. Alguien ha dicho que la decadencia de la construcción naval en Europa se debe en gran parte a su conservadurismo. Si no con este nombre, sí con los calificativos de rigidez y falta de agilidad, he expresado anteriormente la misma idea en lo que a España concierne.

En cualquier caso, es esta observación un corolario de la conocida tesis de Toynbee de que la supervivencia de las civilizaciones depende de la capacidad de reacción de los pueblos ante las dificultades y desafíos a que tienen que hacer frente. No hay duda de que si un sistema no funciona, un método es insuficiente o un producto no se vende, hay que cambiar, hay que innovar.

¿Cómo hacerlo? Hay países —de los que son ejemplos típicos Estados Unidos y Japón— que parecen encontrárselo hecho. Pero en España, donde ha habido períodos de una asombrosa creatividad, caemos con facilidad —particularmente en cuestiones científicas o técnicas— en un letargo, que se ha llegado a atribuir a una falta de aptitud de nuestra raza para esta clase de problemas.

No está la dificultad en la *aptitud*, sino en la *actitud*; en la falta de fe; en la poca apreciación que suele hacerse en España de la técnica propia; en una especie de mimetismo con ese paisaje tan hispánico como es el carrascal, una de cuyas características es que ninguno de sus individuos sobresale mucho sobre los demás. Es difícil así salir del camino trillado, atreverse a proponer algo nuevo, llevar adelante ideas que desentonen con el entorno, cualquiera que sea el color que éste tenga.

Para innovar de manera efectiva hay que estar en el ambiente, pero huyendo —en tanto que se pueda— de la fácil rutina; estar en contacto con personas con otros puntos de vista y, por supuesto, saber lo que hay por ahí.

Creo que bastan los dedos de las manos para contar los ingenieros navales españoles que asisten regularmente a reuniones técnicas en el extranjero. Ni siquiera en las sesiones técnicas nacionales participa un número que pueda considerarse representativo.

De esta forma no se puede estar realmente al día, y sin pararse a pensar en los temas de nuestra profesión —que a veces es el resultado más positivo de unas sesiones técnicas—, no es fácil que surjan las ideas. Sin conocer ni analizar lo que han hecho los demás, no podremos valorar aquello que hacemos o que creemos poder hacer.»



**Reactivación en Astilleros Españoles.**—En un artículo de prensa firmado por Juan Medina, de Puerto Real, se afirma que se ha dado a conocer el plan de trabajo futuro para la factoría de Astilleros Españoles de Puerto Real. Según el mismo, la factoría se destinará a la construcción de buques con tonelajes superiores a las 40.000 toneladas de registro bruto y a portacontenedores, petroleros y grandes bulkcarriers, todo ello exclusivamente para grandes construcciones. Según dicho plan, la producción para 1986 será de 108.000 toneladas de registro bruto, lo que proporcionará 3.356.000 horas directas de producción, de las que el 85 por 100 serán propias y el resto de la industria auxiliar.

A finales de este año está previsto que finalice la reconversión naval. Este documento ya ha sido criticado por miembros del comité de empresa de la factoría de Puerto Real, diciendo que es poco claro, que tiene errores de bulto y que no satisface las expectativas de los trabajadores. El comité de empresa espera la respuesta de los representantes nacionales de otras factorías para ver si se inician las negociaciones con las direcciones de las mismas, lo que no parece probable.

También, según el plan establecido de reestructuración, podría darse el caso de que un ingeniero naval u otro cualquier técnico superior tuviera que ocupar el puesto de un soldador o de un carpintero, por ejemplo. Otro punto a objetar por el comité de empresa de Puerto Real es el hecho de que se suprime el acceso al empleo de los aprendices, además de que, según el mismo, se reduce la capacidad de producción de la factoría, al dejar márgenes mínimos para obtener resultados positivos.

J. S. A.

## MARINA DE PESCA

**La acuicultura en el año 2000 será la solución del hambre en el mundo.**—

La creación de una red internacional de acuicultura, que unirá a 70 naciones, es un esfuerzo mundial para combatir el hambre en el mundo en el año 2000—comunica desde Nueva York el corresponsal de YA, M. Hervás—, quien añade que la acuicultura, o cultivo de los recursos nutritivos de los mares, es actualmente una de las grandes esperanzas para proporcionar suficientes proteínas a la población mundial a finales de este siglo, estimada en 6.000 millones de habitantes. Para satisfacer la demanda de proteínas obtenidas del pescado sería necesario entonces incrementar en un 500 por 100 el número de capturas.

La red internacional de acuicultura pondrá en contacto a científicos de diferentes países a través de un sistema avanzado de télex y comunicaciones vía satélite. Por medio de este soporte técnico, expertos de todo el mundo recibirán, instantáneamente, la última información disponible sobre la in-

vestigación y cultivo de los peces, así como todo lo referente a métodos didácticos en este campo, producción, técnicas de marketing y posibilidades de cooperación internacional.

Este proyecto es una respuesta de gran valor al desafío alimentario que impone el crecimiento de la población, según afirmó el doctor James E. Martin, presidente de la Universidad de Auburn.

En los últimos diez años, el incremento de las capturas de pescado en todo el mundo apenas si ha aumentado en un 1 por 100 anual, aproximadamente la mitad del porcentaje de crecimiento demográfico. Si se tiene en cuenta que el pescado y otros productos marinos aportan el 20 por 100 del consumo anual de proteínas en todo el mundo, y en especial en Asia y en Africa, se comprende la gran importancia de controlar y al mismo tiempo aumentar el volumen de capturas en los próximos años.

El incremento continuado de las capturas libres de pesca, con la consecuencia del agotamiento de algunas especies marinas, ha determinado la gran importancia de la acuicultura.



**Profunda crisis en la flota pesquera andaluza.**—El patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Algeciras, Agustín Escámez, manifestó que la flota pesquera que faena en el sur de España «está atravesando el peor momento de su historia».

«La desaparición de la flota pesquera de Algeciras —continuó— es paulatina e inevitable. Poco a poco van desapareciendo los pesqueros del puerto algecireño, y de las 107 embarcaciones que faenaban en el caladero de Marruecos en el año 1979, sólo quedan actualmente 84.»

Agustín Escámez piensa que hasta la fecha nuestro país no ha suscrito con Marruecos «un convenio mínimamente provechoso». Además, el país vecino está practicando una política, a juicio del patrón mayor de la Cofradía de Pescadores, de «inexplicables apresamientos de nuestros pesqueros e imposición de cuantiosas multas».



**La reducción de la flota pesquera española financiada por la CEE.**—La Comisión de la Comunidad Económica Europea (CEE) ha propuesto a los Estados miembros que financien la reducción de la flota de pesca española. Según esta propuesta, España recibirá 28,5 millones de ECUS (unos 3.600 millones de pesetas) para eliminar, antes de su ingreso, pesqueros de 12 metros o más de eslora, ayuda que sería asignada al presupuesto comunitario de 1985.

La contribución comunitaria serviría para complementar los esfuerzos de reducción de la flota que está llevando a cabo la Administración española.

Los datos facilitados por el Gobierno español a la CEE indican que, entre 1978 y 1982, la flota española, integrada hoy por unas 17.000 unidades, con algo menos de 750.000 toneladas de registro bruto (TRB) y un 72 por 100 de flota artesanal, es decir, inferior a las 20 TRB, se redujo en 50.000 TRB, en barcos de más de 20 toneladas.

La Comisión Europea, que se felicita de los esfuerzos de reducción de España, cifrados en un 2 por 100 anual, pero considera que ha de intensificarlos para facilitar su entrada en la CEE, estima que la mencionada ayuda preadhesión serviría para una reducción complementaria de otras 12.500 TRB. Así lo ha puesto de relieve el portavoz comunitario, que subrayó los temores de los «diez» frente al potencial pesquero de España, equivalente al 70 por 100 del tonelaje de toda la flota comunitaria.

Además, fuentes comunitarias han apuntado la posibilidad de que España se beneficie —de adherirse en 1986, como está previsto— del programa de reducción del potencial pesquero vigente en la Comunidad hasta diciembre de 1986, en virtud del cual los armadores disponen de 76 millones de ECUS (9.500 millones de pesetas) para poner fuera de servicio, temporal o definitivamente, barcos de pesca.



**Mar sin fronteras.**—Cada vez con mayor frecuencia, afortunadamente, la prensa diaria dedica su atención a los problemas del mar y, en especial, a los de la marina de pesca. Don César de Navascués, uno de los más destacados periodistas del diario *ABC*, firma un muy interesante reportaje titulado «Los pescadores no entienden que le pongan fronteras al mar». El reportaje consiste en una viva entrevista mantenida con el presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, don Jesús Muñiz Guardado. De la jugosa entrevista extraemos los siguientes párrafos:

«No. Nunca he dicho que se debió obligar a volver a Marruecos al patrón del *Teresa de Jesús*. Lo que sí he afirmado es que debió volver por su propia voluntad. Se le ofrecieron toda clase de apoyos y garantías para ello. Ha causado un gran perjuicio a todos los pescadores que faenan por aquella zona. Sí, es cierto que sus derechos humanos son respetables, también lo son los de los dieciocho pesqueros que están ahora retenidos en Marruecos con sus tripulantes detenidos.

»El sector de la pesca agrupa a unos 15.000 barcos (17.000 según las estadísticas oficiales, pero es que hay bajas que no se comunican). De ellos, unos 2.000 son de altura y unos 13.000 de bajura. Los buques de altura agrupan a unos 25.000 trabajadores y los de bajura a unos 100.000. Entre todos ellos venden todos los años pescado por valor de 190.000 millones de pesetas.

»El futuro de la pesca de bajura está en la reconversión y la de altura en la búsqueda de nuevos caladeros.

»Somos un país muy pescador; consumimos 31 kilos por habitante y año, mientras en Europa no pasan de ocho.

»Las cofradías nacieron nada menos que en el siglo XI para crear una especie de apoyo mutuo en caso de catástrofes (lo que hoy son las multas), y en las mismas conviven armadores y pescadores a partes iguales. La presidencia es ostentada, indiferentemente, por un representante de la parte social o de la económica. En el PSOE se dice que en un lado deben estar los patronos y en otro los sindicatos de trabajadores. Esto vale para la pesca de altura, donde están los armadores, y los pescadores son trabajadores a sueldo. Pero en la pesca de bajura, el armador pone el barco y todos los que salen a pescar van a la parte. El cincuenta y uno por ciento del producto obtenido, descontados los gastos, es para el armador y el cuarenta y nueve por ciento para los pescadores. Participan del mismo negocio. Si va bien, todos ganan. Si va mal, todos pierden. Ahora posiblemente haya que reconvertir las cofradías, porque al Gobierno no le parecen bien.

»—A ustedes les ha afectado mucho la implantación de las doscientas millas. ¿Hasta qué punto?

»—Mire usted. Es una realidad. No nos gusta, pero está ahí. El problema es que va contra la idiosincrasia del hombre del mar, que tiene el concepto de las aguas libres. Así muchos de los que son detenidos por infracciones no tienen conciencia de haberlas cometido en absoluto. Pero, evidentemente, es algo que está ahí y a lo que tenemos que atenernos.

»—¿Cuál es la solución?

»—En cuanto a la pesca de bajura hay que decir que es donde menos afectación hay. El problema es reducir un poco la industria. Es una reconversión, pero no tan drástica como la de altura. Lo que pasa es que hay que cuidar lo que tenemos en nuestras aguas, pero de modo gradual. Así, cuando el Gobierno aumenta los tamaños de las redes, para proteger la cría de pescado y no esquilmar las costas, tiene razón. Pero no se puede pasar de golpe de veinte a ochenta. Hay que hacerlo de modo gradual, porque los pescadores tienen que vivir. Por ello, aunque reconozco que los infractores deben ser castigados, también he pedido clemencia para muchos de ellos en este caso. Porque hay que tener en cuenta que los cambios demasiado bruscos pueden arruinar a la gente del mar.

»—Quizá nuestra solución esté en la entrada en el Mercado Común, cuando podamos pescar en todas las aguas comunitarias...

»—No del todo. Por una parte, existe la sensación en el Mercado Común de que cuando entremos vamos a invadir, con miles de barcos, esos caladeros, dejándolos esquilados, lo que no es verdad en absoluto. Lo que sí sucede es que se utiliza este argumento como posición defensiva en las negociaciones. Porque en la Comunidad, y en todo el mundo, se ha adquirido conciencia del valor que tiene la pesca, cosa que parece que nosotros no hemos digerido aún. Hay que conservar los caladeros propios.

»—Se dice que la flota española no está modernizada. Que ese es uno de los grandes problemas de nuestra pesca y que no hay modo de renovarla.

«—Medios se están poniendo para la reconversión pesquera. En esto tengo que decir que este Gobierno lo está haciendo bien. A la hora de construir un barco de cien toneladas, por ejemplo, si se justifica el desguace de ciento cincuenta, hay toda clase de facilidades, con préstamos muy convenientes de hasta el 80 por 100 del valor del barco. Lo que sucede es que la gente no se lanza. Hay mucha incertidumbre ante el futuro, sobre lo que va a pasar. Y eso detiene las iniciativas.»

J. S. A.

## ECOLOGIA MARINA

**La contaminación en el mar.**—Con este título la *Gaceta Marinera*, periódico editado por la Marina argentina, publica un muy interesante trabajo del que recogemos los siguientes párrafos destacados:

«El agua se considera contaminada cuando no es posible utilizarla directa o indirectamente para algún propósito definido o cuando su composición ha sido sensiblemente alterada con respecto a su estado natural, modificando sus propiedades físicas, químicas y biológicas. Criterio similar es utilizado para definir la contaminación en los demás recursos naturales.

»Como no es posible limitar el desarrollo tecnológico industrial, ya que representa el futuro de próximas generaciones (que debería marchar paralelo a la preservación del medio ambiente, del que también dependerá el futuro de la actividad humana), se ha aceptado que “un cuerpo o factor o sustancia contaminante es en un principio un recurso económico potencial situado o colocado en un lugar inadecuado o colocado inadecuadamente en un lugar”».

Ello significa que todos aquellos materiales o elementos que en primera instancia resultan contaminantes podrían ser convertidos mediante una adecuada elaboración en elementos nuevamente utilizables. A pesar de ello aún no se ha llegado a cerrar este ciclo de los elementos contaminantes por falta de incentivo, necesidad, investigación y desarrollo apropiado. Ejemplos: aguas cloacales, reúso para riego agrícola, desechos de metales, desechos de plásticos, desechos de hidrocarburos o aceites lubricantes «quemados», etc.

Por tanto, en la actualidad, la diferencia entre un cuerpo, factor o sustancia contaminante y una materia prima potencial es transitoriamente un problema de tipo económico.

Sabemos que el medio marino no solamente es útil para el transporte, sino que su riqueza va mucho más allá, si tenemos en cuenta que es un importante reservatorio de recursos bióticos e inorgánicos y un sistema potencial y recreativo prácticamente inagotable.

La importancia actual del medio marino como solución al problema ali-

mentario, o su fuente de recursos minerales, ya no es disendida, como tampoco debe serlo la urgente necesidad de controlar rápidamente su degradación.

El problema de su control se origina en que todas las tareas inherentes presentan aspectos internacionales. En efecto, nuestras aguas costeras han estado en otros períodos en puntos muy lejanos. Durante su largo ciclo, las aguas marinas han sido utilizadas y explotadas de diversas maneras por diferentes civilizaciones. Como resultado de ello y de los procesos de mezcla, las aguas van modificándose paulatinamente. Esto equivale a afirmar que toda sustancia vertida en el mar tiene oportunidad de distribuirse mundialmente; por tanto, la responsabilidad del buen uso de los océanos debe ser también compartida internacionalmente.

La contaminación en el mar se origina de la interacción mar-hombre y en el sentido hombre-mar, y fundamentalmente a través de las siguientes actividades:

- a) Transporte marino: pasajeros, petróleo, mercaderías.
- b) Ingeniería naval: arquitectura, estructura; desarrollo industrial, dragado.
- c) Recursos naturales: pesca, minerales, hidrocarburos.
- d) Usos recreativos: turismo, pesca, instalaciones, navegación recreativa.
- e) Usos militares: estructura, arquitectura, defensa. En estos casos, los elementos contaminantes son vertidos en forma accidental y/o voluntariamente.



**Formas de combatir la contaminación marítima.**—En un trabajo del profesor Rosendo Chorro Encine, doctor ingeniero naval, se afirma que, por muchas medidas que se tomen para prevenir la contaminación, siempre será inevitable que, por accidente totalmente imprevisto, se produzca algún derrame, que, con el tamaño de los petroleros que se están utilizando, corre el riesgo de alcanzar proporciones masivas, constituyendo un peligro muy serio para las zonas costeras de alrededor.

Para evitar o reducir los daños en la mar y en la costa, una vez que se ha producido un derrame, es preciso tratarlo debidamente con técnicas especiales que se han desarrollado últimamente y que podemos resumir del siguiente modo:

- A) *De contención*: barreras fijas o flotantes.
- B) *De extracción*: dispositivos de aspiración, bombas de aspiración de superficie, dispositivos de correa sin fin, barredores, embarcaciones especiales de recuperación de hidrocarburos, equipo de recuperación estática o dinámica (Cyclonet, Vortex, etc.).

C) *Otros medios* de eliminación y tratamiento: quemado, dispersantes químicos, absorbentes, equipos de rociar el dispersante, etc.

En general, no existe en la actualidad método alguno con el que se puedan tratar todos los derrames. Cada tipo tiene sus ventajas y sus inconvenientes y limitaciones, dependiendo del tipo de crudo, del sitio, de la cantidad, del estado del mar y del viento, de las mareas, etc., y por lo general, es necesario combinar la acción de varios equipos y técnicas. Esto requiere unas inversiones considerables de capital en equipos y en capacidad operativa.



**España y el «Plan azul» para el Mediterráneo.**—El director del programa de las Naciones Unidas para el medio ambiente (PNUMA), Mustafa Tolba, se reunió en el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (MOPU) con el subsecretario del mismo, Baltasar Aymerich. En la reunión estaban presentes también la directora general de medio ambiente, Concepción Sáenz; el coordinador del plan de acción del Mediterráneo, Aldo Manos, y la directora del área regional europea del PNUMA.

El objeto de la visita de Mustafa Tolba era analizar la colaboración de España con este organismo, relanzar el Plan azul que forma parte del programa de acción del Mediterráneo y discutir los mecanismos de sustitución del Centro Internacional de Formación de Ciencias Ambientales (CIFCA), financiado conjuntamente por España (90 por 100), el PNUMA y los países latinoamericanos.

La importancia del PNUMA para España radica, según declaraciones de Concepción Sáenz, en que este organismo es actualmente un lugar de encuentro de políticas ambientales fundamentalmente mediterráneas, que la Dirección General del Medio Ambiente desea incrementar a través de su participación en el Plan azul. Hasta ahora, el Plan azul, en el que participan todos los países ribereños del Mediterráneo y los países miembros de la Comunidad Económica Europea, se ha dedicado al estudio y análisis de los modelos de desarrollo y la gestión de recursos de la cuenca del Mediterráneo. Esta fase se considera finalizada, y se quiere iniciar la segunda fase.

Otro aspecto que se ha discutido ha sido la liquidación del CIFCA y el modo de estrechar la colaboración real con los países latinoamericanos, con el fin de incrementar los planes de formación de gestores ambientales, lo cual se hacía hasta ahora a través de este centro. Esta colaboración se intentará establecer a partir de ahora mediante convenios bilaterales con estos países.

J. S. A.

# GIBRALTAR

«El acuerdo está próximo», dice el «Times».—Bajo el encabezamiento «El acuerdo sobre Gibraltar está próximo», se informa en la columna parlamentaria del *Times* sobre las preguntas y respuestas efectuadas en la Cámara de los Lores.

Las diferencias entre España y Gran Bretaña sobre Gibraltar se resolverán a tiempo para la entrada de España y Portugal en la Comunidad Económica Europea el 1 de enero de 1986.

*Lord Trefgarne*, subsecretario de Estado para las Fuerzas Armadas, respondía a una pregunta del conservador *lord Campbell of Croy* sobre la marcha de las negociaciones. *Lord Trefgarne* manifestó: «España y la Comunidad han alcanzado la última etapa de las negociaciones de entrada, pero algunos difíciles e importantes aspectos permanecen sin resolverse dentro de la Comunidad, al igual que con España.

Seguiremos trabajando para obtener una rápida solución a estos problemas, de modo que la entrada de España y Portugal pueda tener lugar, como desean los españoles, el 1 de enero de 1986».

A la pregunta de *lord Cledwyn of Penrhos*, líder de los pares de la oposición, sobre si el tema de Gibraltar podría ser un obstáculo, *lord Trefgarne* respondió que las restricciones de tránsito existentes entre España y Gibraltar son incompatibles con las obligaciones que España asumirá como miembro de la Comunidad.

Se ha alcanzado el acuerdo entre España y la Comunidad en lo referente a las obligaciones de esta última con respecto al comercio exterior, pero los obstáculos para comerciar entre España y Gibraltar subsisten.

En cuanto a si las restricciones en relación a Gibraltar serán levantadas, *lord Trefgarne* manifestó que el secretario de la Commonwealth y de Asuntos Exteriores y el ministro de Asuntos Exteriores español se reunieron recientemente en Nueva York y hay programadas nuevas entrevistas. Las dificultades sobre las que el gobierno ha manifestado su postura claramente se resolverán a tiempo para la fecha de entrada.

Por su parte, el *conde de Lauderdale* (conservador) dijo que espera que todas las dificultades prácticas se resolverán antes de la fecha de entrada, pero se pregunta sobre las reclamaciones efectuadas por España con respecto a la soberanía sobre Gibraltar, a lo que *lord Trefgarne* respondió que debemos resolver las restricciones que se han aplicado al tránsito de personas y mercancías entre los que serán dos integrantes de la Comunidad antes de que tenga lugar la entrada. Espero que España esté de acuerdo con ello.



**Sondeo de opinión sobre Gibraltar.**—Sólo uno de cada cinco españoles quieren que el Peñón sea recuperado por la fuerza, si es necesario. Esto es un aspecto destacado de un sondeo de opinión publicado en España.

El sondeo Gallup fue llevado a cabo durante la última semana de septiembre y la primera de octubre. Un sondeo previo efectuado en abril del año pasado dio como resultado que sólo un 5 por 100 estaba a favor de una intervención armada para recuperar Gibraltar, ahora esta cifra ha alcanzado un 17 por 100. Esta opinión corresponde predominantemente a personas jóvenes correspondientes al grupo de edades comprendidas entre dieciocho y veinticuatro años. Las personas de mayor edad se oponen al uso de la fuerza.

No obstante, el 78 por 100 está en contra de una intervención armada, lo que demuestra que la mayoría de los españoles siguen rechazando el uso de la fuerza.

De los encuestados, el 86 por 100 contestó que Gibraltar debería ser español (un 2 por 100 menos que en el sondeo de 1983).

El 95 por 100 de los votantes pertenecientes al partido de derechas Alianza Popular y el 91 por 100 pertenecientes al socialista PSOE encabezaban la lista de los que quieren la devolución del Peñón.



**Los españoles en el Peñón.**—Según noticias de prensa, el Reino Unido ha aceptado en las conversaciones sobre Gibraltar que mantiene con España que los ciudadanos españoles vivan y trabajen en el Peñón, según informó ayer el periódico dominical londinense *Sunday Times*. Esta era una de las condiciones puestas por el Gobierno de Madrid para adelantar los efectos que sobre la Roca tendría el ingreso en la CEE y levantar, pues, las actuales restricciones existentes para el tránsito de mercancías, vehículos y personas a través de la verja. De confirmarse este acuerdo, la verja podría ser abierta a finales de este mismo año o a comienzos del próximo.

España y el Reino Unido mantienen negociaciones técnicas sobre este asunto desde el pasado mes de abril, cuando el Gobierno británico hizo llegar al español una propuesta en la que se ofrecía adelantar los efectos de la legislación comunitaria en lo que afecta a España y a la Roca. En cualquier caso, esta legislación entraría en vigor el día de la integración española: el 1 de enero de 1986, si se cumple el calendario previsto.

La propuesta de Londres consistía en que los españoles comenzaran a disfrutar en Gibraltar de los derechos que poseen todos los ciudadanos de la CEE a cambio de que el Gobierno de Madrid decidiera abrir la verja a mercancías y personas. En la actualidad, la frontera terrestre con Gibraltar sólo puede ser transitada por peatones residentes en la colonia británica o por ciudadanos españoles. La aduana española prohíbe la salida desde la Roca de cualquier mercancía o vehículo.

El Ministerio español de Asuntos Exteriores consideró insuficiente el primer ofrecimiento que hizo el Reino Unido, ya que, según su punto de vista, éste impedía a los trabajadores españoles por cuenta ajena residir en el Peñón durante el período transitorio para el ingreso en la CEE.

## GACETILLA

- Los museos, archivos, bibliotecas y Servicios Históricos de los tres Ejércitos podrían tener, en el futuro, una sede común si se lleva a cabo un proyecto que actualmente estudia el Ministerio de Defensa con la colaboración del de Cultura.

Para albergar todo el material cultural de las Fuerzas Armadas, hoy disperso, se piensa en el acuartelamiento del Regimiento Inmemorial del Rey, que desaparecerá con la aplicación del plan META y que reúne las condiciones de espacio y proximidad a zonas de actividad cultural que un centro como el proyectado requiere.

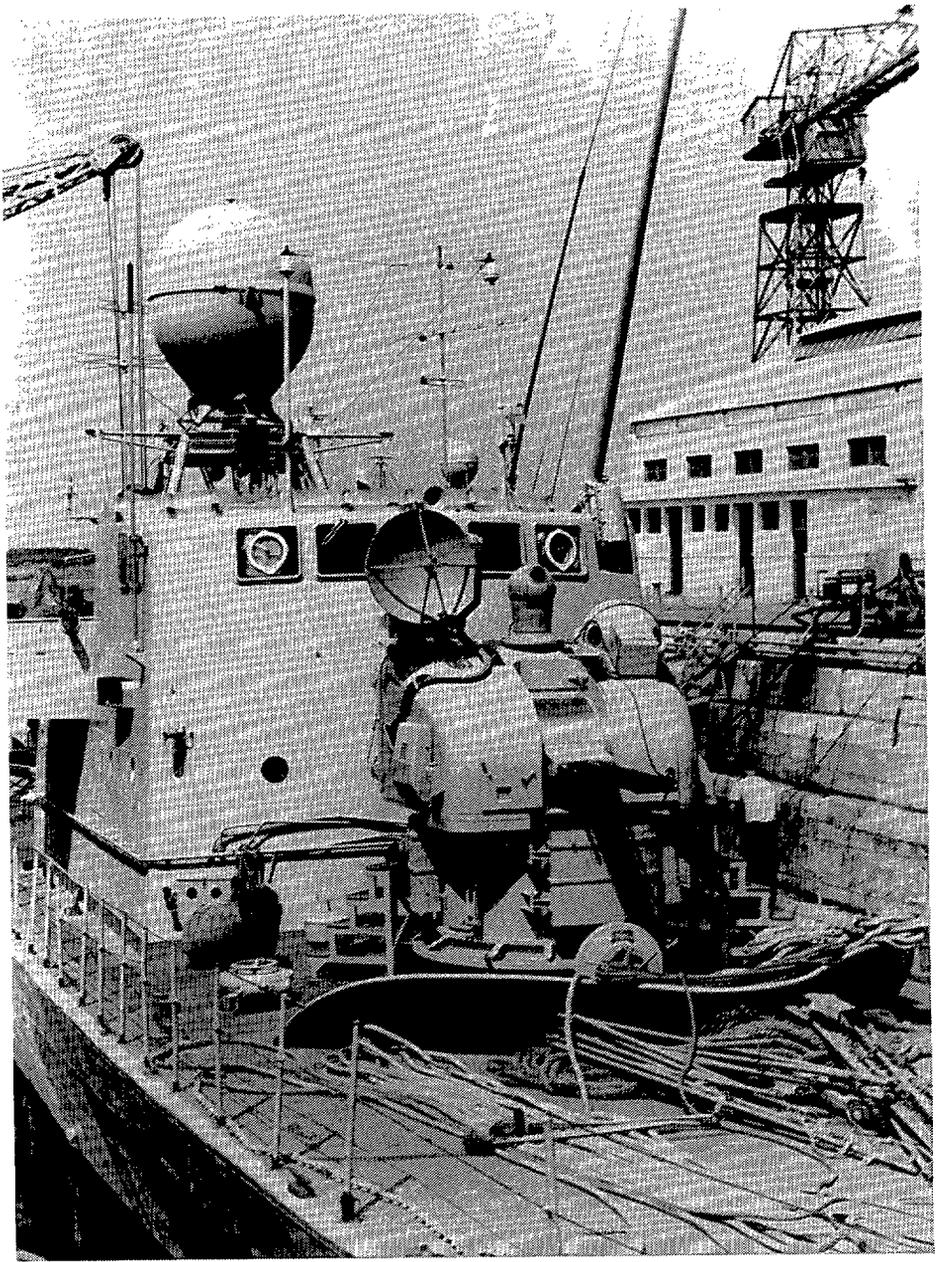
El centro quiere ser un motor de comunicación de las Fuerzas Armadas con la sociedad y permitirá disponer de una excepcional fuente de datos a estudiosos, sociología militar e historia; para ello, el Ministerio de Defensa piensa dotar a las nuevas dependencias de sistemas informáticos que faciliten un acceso rápido y fácil a los fondos de datos de que disponga.

- Como consecuencia de la prolongación, a veces indefinida, de los tratamientos de rehabilitación de carácter somático con límites en la recuperación no superables, la Junta de Gobierno del ISFAS acordó la limitación de dichas prestaciones a un máximo de seis meses.

No obstante lo anterior, cuando se considere necesaria una prolongación de la prestación, y mediante un informe de los rehabilitadores, los beneficiarios podrán solicitar la ampliación del tratamiento por un período no superior a otros seis meses.

J. G.





*¡En progreso! Meroka naval. Autor: Angel Liberal Fernández.*



# LIBROS Y REVISTAS

## LIBROS

ALVAREZ-ARENAS, Eliseo: **Idea de la guerra.**—Editorial Naval. Madrid, 1984.

Publicado con anterioridad *De la guerra y sus hombres* (véase comentario en el número de mayo último de esta REVISTA), su autor, el vicealmirante Alvarez-Arenas, ofrece ahora su *Idea de la guerra*, que, en cierto modo, viene a completar el anterior y que, junto al mencionado, constituye un análisis serio y profundo del tema, cuya atención comporta una serie de valoraciones y determinantes que, en grado sumo, el autor posee.

Investigar sobre las raíces de la guerra —esa madre de todas las cosas, como fue llamada por Heráclito— no es empresa fácil, ya que ante todo se trata de un fenómeno colectivo de acusados rasgos sociológicos. Por otra parte, según entiende el autor, no parece posible afirmar que el hombre de las postrimerías del siglo XX sepa exactamente lo que la guerra es. De aquí que dicho libro discorra a través de una serie de meditaciones filosóficas, sociológicas o estratégicas, que sitúan el hecho de la guerra en el auténtico plano de su variopinta fenomenología. La guerra, como instrumento político de la estrategia mundial, ha merecido atención pluridimensional. Comprender la guerra —son también palabras del autor— es abarcarla, y tal comprensión ha de hacerse desde el pensar al hacer; pero pensar en la guerra es simplemente intentar su filosofía. ¿Y cómo adecuar la idea de la guerra en este plano filosófico desde la doctrina de la guerra justa de Santo Tomás hasta el apologismo hegeliano, de que sea un «momento civilizador», en el que el Estado realiza

su más alta conciencia? Clausewitz, analista de la guerra en sus fines, medios y aspectos, justifica a la misma con argumentos de razón: el ejército es un instrumento de la política y las guerras no son sino expresión o manifestación de esa política. Hay con ello alguna coincidencia con las teorías sociológicas, que admiten como principio común el reconocimiento de la guerra como un fenómeno normal en la vida de los pueblos.

Delimitar y definir el «fenómeno-guerra» supondrá un entendimiento perfecto del mismo. El vicealmirante Alvarez-Arenas, con gran conocimiento militar y perspicacia política, va analizando en sendos capítulos este hecho mil veces repetido, dotándolo de amplio rigor científico, desde el punto de arranque, al que llama acertadamente «esquema de estructuras» y que vertebra sobre cuatro grandes premisas: pensar, prever, ordenar y saber...: saber hacer. Trayectoria que implica el resultado de unas motivaciones psicológicas del comportamiento humano. El pensar en la guerra traerá como consecuencia emparejar guerra y filosofía, «porque el pensamiento estratégico concebido con propiedad y cuando lo llega a ser en serio, resulta una sintética y sistemática ordenación de la filosofía de la guerra» (pág. 46). Pensar en la guerra misma es una ciencia (pág. 54) y valores (el tríptico de la voluntad, inteligencia y poder), fines, y reglas, configuran rasgos importantes de este esencial planteamiento, porque, quiérase o no, la guerra tiene, sobre todo, un carácter jurídico; es decir, está regida por reglas más o menos precisas; por un derecho formal o consuetudinario.

Prever, ordenar, saber...: saber hacer, son las restantes líneas maestras del libro. No nos es permitido por razones de espacio una visión de fondo de cada una de ellas; pero todas tienen en común virtudes innegables: el análisis de las causas y los motivos a los que la idea de la guerra se contrae, y en los que está presente el elemento subjetivo de intención y el objetivo de organización.

Pocos escritores han sabido como el autor de este libro penetrar en la esencia de este fenómeno colectivo, cuya amenaza sigue conmoviendo los cimientos sociológicos del mundo actual. Y pocos libros pueden ilustrarnos mejor y más profundamente acerca de lo que es en realidad la *Idea de la guerra* como expresión de una conducta humana. Y si ello responde al fondo de la cuestión, en cuanto a formas, el estilo del libro es sobrio, cortado, eficaz. Sus páginas están trabajadas por un armonioso orfebre del idioma, que maneja un castellano limpio con estilo personal. En definitiva, viene a ser una muestra del dominio total del tema, perfectamente ensamblado a la técnica de un gran escritor.

J. C. P.



MANZANO MANZANO, Juan: **Colón y su secreto**.—Ediciones Cultura Hispánica. Madrid, 1982; 780 págs.

Don Juan Manzano Manzano, uno de los más profundos y veteranos «colonistas» españoles, nos presenta, en su último gran libro sobre la apasionante, misteriosa y debatidísima vida del famoso Almirante de la Mar Océano, uno de los temas más debatidos, más misteriosos y más apasionantes de la aventura colombina: el tema del «predescubrimiento».

Maravilla, más aún, impresiona observar cómo, primero en Portugal y luego en España, Colón lucha contra todo y contra todos para que se dé crédito a su obsesiva idea. Importuna a los reyes, discute con los sabios, agobia a sus amigos, discute con sus enemigos y todo ello en defensa apasionante y apasionada de su genial, increíble, absurdo y, para todos, impracticable, proyecto de alcanzar las Indias por el camino del Oeste. La fe de Colón en sí mismo y en su proyecto se nos parece como fascinante. Una fe que mueve no sólo montañas, sino que iba a mover océanos y continentes. Pero, ¿era todo fe lo que sentía Colón por su proyecto?

Tenía que haber algo más que su fe en los conocimientos científicos que eran poco claros, algo mucho más convincente en el magín de Colón, en lo más profundo de su arca. Por ejemplo, un testimonio formado de alguien que hubiera estado allí, en las islas al otro lado del Atlántico y hubiera regresado para contarlo. Y aquí se inicia el gran misterio «¿Existió ese “alguien”?» ¿Hubo un «predescubridor» que contase al mismo Colón su aventura?

Pues bien, al parecer de muchos y muy finos historiadores, sí lo hubo. Son muchos los cronistas, contemporáneos del Almirante de la Mar Océano, que hacen referencia, más o menos velada a este misterioso personaje, entre los que destacan el gran Fernández de Oviedo, Hernando Colón, hijo del almirante, y López de Gomara. Pero quienes atestiguan con mayor precisión y detalle la existencia del «predescubridor» son dos autores del siglo XVI, Baltasar Porreño y Gonzalo de Illescas, que narran la aventura misteriosa de este mozo en sus rasgos principales:

«Un cierto marinero, cuyo nombre se ignora. ... Que andaba por el mar océano de Poniente, tuvo un tiempo recio y grande tormenta, la cual lo llevó perdido por el mar hasta ponerlo fuera de toda conversación y noticia y llegó a donde vio por los ojos tierras extrañas nunca vistas ni oídas. ... La misma tormenta lo volvió hacia nuestra España tan perdido y destrozado que murió dentro de pocos días.

»Este desgraciado marinero vino acaso a posar en la isla de Madera en casa de Cristóbal Colón, genovés, nacido en Nervi. Venía tan pobre y hambriento que no pudo escapar a la muerte, y no teniendo otra mejor cosa que pagar a su huésped. ... le dio ciertos papeles y cartas de marear y relación muy particular de lo que había visto en aquel naufragio. ... Muerto el joven piloto,

comenzó Colón a levantar los pensamientos y a imaginar que si acaso él descubriese aquellas nuevas tierras... hallaría grandes riquezas y quedaría próspero, rico y honrado.»

Este pudo ser el gran secreto de Colón, iniciador de la gran epopeya del Descubrimiento. Pero, y sigue el misterio, ¿cómo pudo influir este hecho, guardado por Colón en secreto permanente, en el ánimo de los Reyes Católicos para ceder, tras siete años de porfías y dudas, a dar crédito al aventurero que fue Colón en todo ese tiempo?

Pero, hay algo más, pues este misterio encierra en sí mismo un nuevo misterio aún más... misterioso que ha asombrado a todos los historiadores colonistas: un misterio provocado por una única palabra que figura en el documento de mayor importancia histórico-jurídica del Descubrimiento de América: las Capitulaciones de Santa Fe entre Colón y los Reyes Católicos.

En el primer párrafo del preámbulo de las Capitulaciones se dice textualmente:

«Las cosas suplicadas a que Vuestras Altezas dan e otorgan a don Cristóbal Colón en alguna satisfacción de lo que HA DESCUBIERTO en las Mares Océanas..., etc.» Las palabras misteriosas están aquí y son «HA DESCUBIERTO». Estas dos palabras «ha descubierto» han sido quizá las más discutidas por los historiadores y cronistas de todos los tiempos. Son tan increíbles, comenta don Salvador de Madariaga, que los primeros eruditos, considerándolas como un error las corrigieron transformándolas en «en lo que ha de descubrir». Pero la verdad, la irrefutable realidad es que en las Capitulaciones de Santa Fe, firmadas por los notarios de Isabel y Fernando, en fecha 17 de abril de 1492, en Santa Fe, se afirma que Colón *ha descubierto* tierras en las Mares Océanas.

Y a partir de aquí, la discusión, la eterna, enzarzada, erudita y permanente discusión en torno a todos los grandes misterios del Descubrimiento. Pues bien, sobre este misterio de la existencia o no del pre-descubridor, han sido muchísimos los eruditos que han terciado en la discusión. El último de ellos, el que ha estudiado con mayor profundidad y extensión el problema es el catedrático don Juan Manzano Manzano. El libro del profesor Manzano que comentamos trata, a través de ochocientas páginas de muy apretada redacción, de aclarar este misterio y su veredicto final es que sí, que existió el misterioso marinero, probablemente andaluz, predescubridor de América, y que en este hecho, Cristóbal Colón se basó para conseguir el triunfo más grande de todos los siglos. Quien desee zambullirse en los enormes, prolijos y fascinantes entresijos de nuestro primer misterio del Descubrimiento de América, que lea el libro del profesor Manzano, que supone una de las más enjundiosas aportaciones al conocimiento de la gran aventura de España, que de aquí a ocho años celebraremos en su V Centenario.

J. S. A.

Diciembre]

I. FEIJO, Z., y CAMPS CARDONA, M.<sup>a</sup> Dolores: **Países - Enciclopedia.**— Ediciones Wombal. Barcelona, 1983; seis volúmenes; color.

Los seis bien presentados volúmenes de esta verdadera enciclopedia geográfico-histórica y económico-cultural con referencia a todos los países del mundo actual, presenta una serie de importantes aportaciones y atractivas novedades, en comparación con otras obras anteriores semejantes, que conviene destacar.

En primer término, el hecho de ser una obra original española, no traducida, producto del minucioso trabajo de un nutrido y destacado equipo de colaboradores españoles en número de siete y once extranjeros, todos ellos diplomados en diversas disciplinas —geografía, historia, economía, turismo, ciencias naturales y periodismo—, bajo la dirección de los dos autores responsables de tan interesante labor: J. Feijo y M.D. Camps Cardona.

En segundo lugar, es preciso subrayar la amplitud, profundidad y universalidad del contenido de la obra, en la que cada uno de los *ciento setenta y seis países* tratados (algunos todavía no reconocidos por la ONU), es objeto de un análisis efectuado bajo diversos aspectos: geográfico, demográfico, económico, histórico y turístico, todo ello rematado, para cada país, por una bien seleccionada información sobre los hechos sociopolíticos más importantes acaecidos en los últimos años, hasta 1983, fecha de edición de la obra, con lo cual se añade, a todas las interesantes características anteriormente mencionadas, la muy destacada de la actualidad.

En tercer lugar, el texto de la obra, expuesto en forma clara, directa y amena, viene complementado por un abundante número de fotografías en color, mapas, cuadros, esquemas, grabados, etc., que proporciona a la obra un valor didáctico y a la vez sugestivo, pocas veces alcanzado en este tipo de publicaciones.

Por último, cada uno de los seis volúmenes de esta colección enciclopédica, que están dedicados a las cinco partes del mundo —Europa (I y II), América, Oceanía y Tierras Polares, Asia y Africa— contiene en las últimas páginas una serie de «cuadros estadísticos» con referencia a los países tratados que abarcan datos que van desde los «indicadores básicos» (población - superficie - PNB - Tasa inflación, etc.), hasta los gastos en defensa y servicios sociales; pasando por los cuadros de estadísticas comerciales, importación-exportación, trabajo, energía, consumo..., y un largo etcétera.

Por todo lo anteriormente expuesto se puede afirmar que nos encontramos ante una obra culturalmente muy importante, didácticamente muy práctica y científicamente muy completa y, en consecuencia, una obra que merece ser leída, estudiada y consultada por todos aquellos que sienten interés, necesidad o simple curiosidad por conocer el mundo de hoy en sus muy variados, múltiples y diversos aspectos, es decir, una obra definitiva en su género, que, como muy bien dicen sus autores en su presentación, aporta amenidad, cul-

tura y facilidad de documentación en un tema tan apasionante como es la propia Humanidad distribuida en esos núcleos socio-políticos y culturales que llamamos PAISES.

Como preciado complemento de la colección de seis volúmenes de que consta la obra, la Editorial proporciona un globo terráqueo con iluminación interior y estampado en color, que proporciona una muy estimable ayuda informativa y didáctica.

Sólo nos resta añadir que deseamos a los autores y a los editores de esta obra mucho éxito por una sola y definitiva razón: porque se lo merecen.

J. S. A.



CUENCA TORIBIO, José Manuel: **Semblanzas andaluzas.**— Colección Austral. Espasa-Calpe. Madrid, 1984.

SUVOROV, Viktor: **La Inteligencia Militar Soviética (Soviet Military Intelligence).**—Namish Hamilton, Ltd. Londres, 1984.

Con ilusión confesada y reconocida, quizá un algo por aquello de que «a los tuyos, con razón y sin ella», José Manuel Cuenca Toribio, catedrático de Historia Contemporánea de la Universidad de Córdoba, y, sobre todo, andaluz cabal, se ocupa en este libro del trazo firme de una serie de personalidades andaluzas, a las que retrata a través de una galería biográfica, tanto en calidades como en emociones. Andaluces contemporáneos, unidos todos—muertos y vivos—por la pasión lúcida hacia su tierra, con la que sellan un compromiso de amor.

Reconoce Cuenca Toribio la ilusión que ha puesto en el libro, y concede a su oficio el reflejo de la verdad en cada hombre o mujer retratados (curiosamente, sólo hay una representante femenina en María Zambrano). No hay en los personajes contemplados unanimidad de pensamiento o de acción, pero sí se aglutinan en un factor común a todos ellos; son elementos y claves para la comprensión de la cultura andaluza contemporánea.

Literatura, historia, arte, pensamiento, etc., se dan la mano a través de esta obra en la que su autor recrea de nuevo y da fe de vida del mejor andalucismo ejerciente, junto a un estilo brillante y original desde el que los personajes toman vida y conciencia permanente.

J. R.

Todo el mundo conoce al «coco» soviético, la KGB: el servicio secreto más poderoso del mundo. Poca gente y, por supuesto, sólo un puñado de rusos han oído hablar alguna vez de la segunda organización secreta más poderosa en el mundo. Controlada por la Unión Soviética, funciona con el inofensivo nombre de Dirección Principal de Inteligencia del Estado Mayor General, conocida (donde lo es) por las iniciales GRU, y el libro que recensamos describe sus actividades.

Ningún ruso ha revelado con tanta autoridad la historia, política y trabajo diario de la inteligencia militar soviética. Suvorov, que fue oficial de la GRU, muestra la rivalidad con la KGB y la compara con algo parecido a un cocodrilo domesticado que se podría volver contra sus domadores del Politburó. Suvorov trata todos los aspectos de su organización: las embajadas soviéticas en el extranjero; los años de adiestramiento necesarios para los agentes «ilegales»; las residencias clandestinas; el reclutamiento de científicos y diplomáticos extranjeros; las a veces descaradas, pero de gran éxito, tácticas usadas para robar equipos y secretos militares. Proporciona ejemplos sobre hechos reales, como la ocasión en que una cabeza de combate nuclear norteamericana fue llevada a Moscú en la valija diplomática; y cita nombres, entre ellos el del director

de AEROFLOT en Madrid, expulsado en 1980.

Suvorov sabe que ninguno de nosotros somos invulnerables a las atenciones de la GRU. Ha habido deserciones en sus filas, pero es un monstruo multicéfalo que, casi siempre oculto e indeseable, se introduce en todas partes.

El nombre de Viktor Suvorov es bien conocido, aunque no es su verdadero nombre. Como ex-oficial del Ejército soviético, ha proporcionado dos documentos únicos en sus informes sobre tal organización: *Los Libertadores y Dentro del Ejército Soviético*. *La Inteligencia Militar Soviética* será también referencia esencial.

Viktor Suvorov tiene alrededor de treinta y cinco años y vive actualmente en Occidente con su familia. Fue oficial del Ejército soviético y prestó servicio en la GRU; salió de la Unión Soviética, por primera vez, en 1968 cuando la invasión de Checoslovaquia. Escribe con seudónimo para proteger a parientes y amigos de la Unión Soviética.

El libro no sólo es útil para comprender el fabuloso desarrollo de los servicios secretos soviéticos, sino para conocer la complejidad de la burocracia soviética.

J. B. N.

**BARCO TERUEL, Enrique: El golpe socialista.**—Editorial Dyrsa. Madrid, 1984.

El movimiento revolucionario español de octubre de 1934 —del que precisamente acababan de cumplirse cincuenta años—, y concretamente localizado en Asturias y Cataluña, ha sido estudiado desde distintas perspectivas, según ideología o puntos de vista personales del articulista. Se ha logrado con ello un cierto apasionamiento en el examen de motivos y de resultados que no han facilitado ciertamente el logro de un clima de mayor objetividad.

El libro de Barco Teruel es hasta ahora la última aportación de un suceso, del que estamos seguros hará aún correr mucha tinta, pero hay que apuntarle, en honor a la verdad, un claro acierto de exposición y unas deducciones correctas. Partiendo del momento de la pro-

clamación de la segunda República, contempla su evolución a través de los bienios 1931-1933 y 1934-1936, siendo en este último, con la entrada de la CEDA en el Gobierno, en virtud de su triunfo electoral, cuando se produce el detonante de la revolución asturiana y el intento desmembrador de Cataluña, en un clima claramente advertido de pre-guerra civil.

Redactado con sobriedad y buen estilo (adjetivos y retóricas brillan felizmente por su ausencia), el libro mantiene un hilo conductor entonado y correcto, con aportaciones originales, que lo hacen indispensable para el enriquecimiento del estudio de una fenomenología revolucionaria, cincuenta años después.

J. R.

**QUERO RODILES, Felipe: Reflexiones sobre la moderna infantería.**—Colección Adalid. Servicio de Publicaciones del EME. Madrid, 1984.

En la variada temática que la colección Adalid, con Biblioteca del Pensamiento Militar, proyecta sus publicaciones, tienen cabida motivos históricos, estratégicos, filosóficos, etc., que hacen de dicha colección una buena plataforma para el conocimiento de los temas militares de actualidad. No podía faltar por ello un libro sobre los problemas tácticos y logísticos de la cada vez más compleja moderna infantería, dada la técnica progresiva de sus medios y la preparación cada vez más rigurosa y exigente de sus hombres.

El comandante Quero Rodiles ha escrito así un libro muy completo sobre los conceptos que en su opinión deben presidir el empleo de la infantería, y entendemos que es un libro de interés general militar, no sólo para los miembros de esta Arma, sino para toda la gran familia militar, e incluso estudiosos del tema, pues induce a reflexionar sobre la coordinación de Armas y Servicios en los muy variados aspectos del combate.

Con un ajustado prólogo del general Martín Ambrosio y un preámbulo en el que el propio autor define las directrices de su trabajo, el libro constituye una interesante aportación de

moderna doctrina castrense, cuya utilidad ha de ser constatada en la acogida y difusión que lógicamente cabe esperar de su contenido.

J. R.

**FIGUERAS, Manuel: Motores marinos.**—Editorial Noray. Barcelona, 1984; 80 págs.

El notable incremento alcanzado por la navegación deportiva, y el que gran número de las embarcaciones dedicadas a ella dispongan de un motor auxiliar, que evidentemente es un elemento necesario y fundamental para la misma, y la escasa atención que a ello se le presta, es la razón de la publicación de este manual de *Motores marinos*, en el que, desde los principios y de forma clara, se expone la teoría del funcionamiento de los motores de combustión interna, detallando sus elementos principales y la diferencia existente entre los varios tipos empleados en las embarcaciones deportivas.

La segunda edición, que reseñamos, además de ampliar algunos de sus apartados, aclarando conceptos, incluye nuevos temas, a fin de que el lector adquiriera mayores conocimientos y disponga de una información necesaria para su acceso a cursillos de navegación deportiva a motor, o, al menos, *le allane mucho el camino para conseguirlo*.

F.

**ARESNAS, F., y VIDAL, J.: Navegación costera.**—Editorial Noray. Barcelona, 1984; 64 págs.

El objeto de este manual de *Navegación costera* no es otro que el proporcionar unas nociones básicas a cualquier persona que, sin haber tenido con anterioridad preparación técnica, pueda llegar a efectuar navegaciones por las inmediaciones de la costa.

Escrito de forma clara y amena, intenta dar al principiante unos conocimientos teóricos que, unidos a la práctica, necesaria de todo punto, puedan hacer de él un patrón de yate.

Incluye también el libro, que va por su tercera edición, un capítulo dedicado a la navegación de estima, cuyo conocimiento es preciso en las navegaciones alejadas del puerto base. En sus últimos capítulos se expone de forma sencilla el uso y funcionamiento del radiogoniómetro y del radar, aparatos ambos que, por la eficaz ayuda a la navegación, son cada día más necesarios en ella. Acaba el manual con unas *normas generales para tener en cuenta antes y durante la navegación*, de necesario aprendizaje para todos los interesados en ella.

F.

**ANZENBACHER, Arno: Introducción a la Filosofía.**—Editorial Herder. Barcelona, 1984.

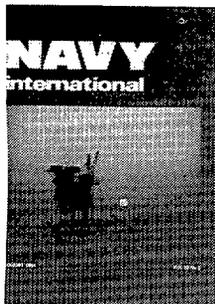
Con la impecable presentación que la Editorial Herder suele imprimir a sus obras, esta «Introducción a la Filosofía» del profesor Anzenbacher constituye una agradable sorpresa por la concisión, claridad y admirable labor de síntesis con que ha sido escrita, cosa no siempre factible cuando de encarar tema tan complicado, y a veces tan farragoso, se trata.

Su autor se propone, y lo consigue en buena parte, exponer todos los problemas importantes de la filosofía occidental y dejarlos al alcance del hombre de formación media. De aquí que la obra esté concebida en forma sistemática y proporcione una perspectiva global de toda la temática filosófica, que queda centrada en diferentes núcleos de cuestiones, en los que el libro se divide: definición de filosofía, filosofía del presente, realidad, conocimiento, hombre, ética y Dios. Parcelas éstas que agrupan dentro de conceptos básicos las imprescindibles consideraciones filosóficas.

Por su enfoque de construcción y riqueza creativa, el libro tiene un excelente tono de calidad y es muy necesario, tanto a los que quieren iniciarse en una materia a veces de tan difícil asimilación, como a quienes quieran completar unos estudios, de los que nunca —como dijo Jaspers— se termina sabiendo bastante.

J. R.

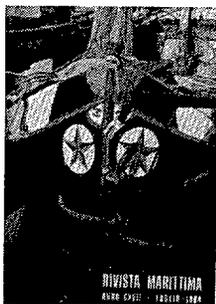
## REVISTAS



### NAVY INTERNATIONAL. Agosto de 1984.

SUMARIO: Defensa aérea naval. Panorámica a vista de pájaro. Vigilancia de la Zona de Exclusión de 200 millas. Ejercicio TEAM-WORK 84. Programa de desarrollo de los astilleros canadienses. Estrategia naval de los Estados Unidos: Problema de los aliados y de los enemigos. Sustitución de buques de asalto de la Royal Navy. Aplicación del concepto de cubierta corrida. Exhibición de la Royal Navy. Los Estados Unidos y el Pacífico. Misiones en tiempo de guerra. La Marina soviética. Apoyo de combate y los submarinos. Teoría y propósito del combate. Lamento por los cañones. Apoyo y defensa de la base metropolitana.

En el artículo *Lamento por los cañones*, se examina el declive de la artillería en la Marina británica, que comenzó al desguazarse el HMS *Vanguard*. La campaña reciente de las Malvinas ha demostrado que la artillería sigue teniendo su papel en la guerra moderna.



### RIVISTA MARITTIMA. Julio de 1984.

SUMARIO: Reagan en China. 1939: Vísperas de guerra en el Mediterráneo. ¿Qué es la estrategia? Las Marinas de los Estados Unidos y de la URSS en los años 80. Batallas navales en los sellos de Correos. Las aventuras de «Recomendadillo». Buques y hombres de la Marina en la segunda guerra mundial. Chioggia: «ciudad de la pesca». El líder en las organizaciones modernas. Cartas al director. Panorámica político-militar: las guerras de Indochina. Marinas militares. Desarrollo de nuevas construcciones para la US Navy en 1984. Marinas mercantes. De estación-piloto a estación-piloto. Una Marina mercante europea. Marinas de recreo. Ambiente marino. Ciencia y técnica. Aeronáutica militar. Lo que escriben los demás. Recensiones. Señalizaciones. El batallón de «San Marcos».

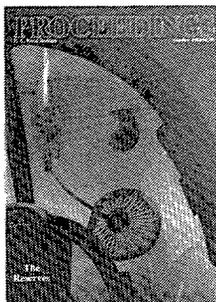
Merece destacarse el artículo sobre *Reagan en China* por su visión sobre la política norteamericana en el Pacífico. El presidente americano ha expresado su deseo de establecer relaciones con aquellos países comunistas que no tengan deseos expansionistas. Otra vertiente de la visita es el tratar de ocupar el vacío económico de Rusia en China, ya que los soviéticos no pueden facilitar a los chinos el comercio necesario para su desarrollo.



**REVISTA MILITAR SOVIETICA. Número 9, 1984.**

SUMARIO: En disposición de combate. La guerra y la economía. Ciudadanos con plenos derechos. Combate en la Zona de Seguridad. Enseñanzas de la segunda guerra mundial. La primera embestida aérea. El destino de un hombre. Estrategia de pillaje e imposición.

El profesor Alexander Gurkov, en *La guerra y la economía*, vierte apreciaciones muy interesantes sobre el papel que desempeñan los factores de la producción en un conflicto armado. El punto de vista soviético no tiene aplicación en tiempo de paz en una economía de libre mercado.

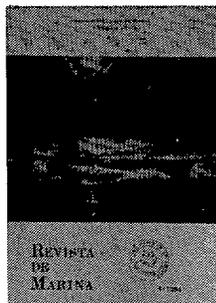


**PROCEEDINGS. Octubre de 1984.**

SUMARIO: Un reservista no es un hombre en activo. Guardacostas a tiempo parcial o reserva naval. Ejercicio «Rainbow Reach 84». Un reservista es dos veces un ciudadano, por tanto tiene una doble influencia. Oficiales de la reserva femenina: sin identidad de grupo. El avión *Skytrain*, en marcha. Selección de los oficiales de la Reserva Naval. Programa número 1: La reserva submarina. Si tiene el título de médico, puede pertenecer a la Reserva

Naval y viajar.

El presente número, como puede verse, está dedicado a la Reserva Naval en sus diferentes aspectos; a lo largo de los artículos puede verse la evolución de las fuerzas de reserva, su *status* y la importancia que han tenido en los conflictos mundiales. Hay que señalar que las soluciones que se apuntan son útiles solamente en el entorno norteamericano, ya que las Marinas europeas no han logrado nunca disponer de fuerzas de reserva adecuadas a sus necesidades.

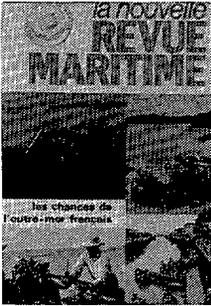


**REVISTA DE MARINA (CHILE). Julio-agosto de 1984.**

SUMARIO: Presencia naval e intereses marítimos. Diseño nacional para construir buques. La URSS, el Pacífico y Chile. Algunos aspectos de organización. Educación y política oceánica nacional. El buque-escuela *Esmeralda*. El estrecho de Ormuz.

En el artículo *La URSS en el Pacífico* se exponen los aspectos de la política naval soviética en este amplio mar y las consignas del almirante Gorshkov para conseguirla,

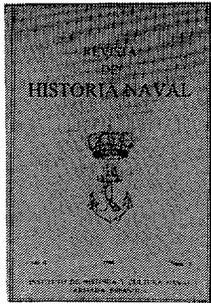
entre las que figuran fundamentos de teorías *Mahanianas*, en lo que respecta a la necesidad de bases en Ultramar para hacer gravitar desde ellas el poder naval. Teniendo en cuenta que Chile se extiende desde el paralelo 18° S., hasta el 72° S., este país podría haber sido muy importante para la URSS.



### LA NOUVELLE REVUE MARITIME. Septiembre de 1984.

SUMARIO: El silencio sobre el mar. IFREMER: fusión realizada. Al servicio de la producción. La dificultad en la transmisión de noticias en el siglo XVIII. Las posibilidades de Francia en Ultramar. Marinas militares. A través de libros y revistas.

En la «dificultad» en la transmisión de noticias en el siglo XVIII se exponen los problemas de información y sus implicaciones en la toma de decisiones en ese siglo. A lo largo del artículo se pueden ver los sistemas, un tanto primitivos, de transmisión y los terribles fallos que tuvieron en momentos trascendentales.



### REVISTA DE HISTORIA NAVAL. Número 5, 1984.

Con este nuevo número, continúa ésta su importante tarea de *difundir trabajos de interés histórico* relacionados con nuestra historia naval. Comprende el *Sumario* los siguientes artículos: *La evolución del buque en el siglo XIX y la repercusión en su Marina Militar española*, por Juan B. Robert; *Méndez Núñez en el Plata*, por Miguel Angel de Marco; *Los manuscritos del Museo Naval*, por Ana María Vigón; *La última batalla de la guerra de la Independencia norteamericana no fue Yorktown. La expedición hispano-norteamericana a las Bahamas en 1782*, por Eric Beerman; *Un coloso que se titula el Hospital Militar de Marina de Cartagena*, por Juan Soler Cantó, y *Antecedentes sobre los medios navales de Farnesio*, por Fernando Riaño. Un *Documento: Sistema de rescate de buques en el mar Caribe*, por Pedro de Ledesma —de los manuscritos del Museo Naval—. Varias *Informaciones* y *Noticias generales*, así como una *Recensión de libros*, completan el volumen que, acompañado de gran número de grabados y fotografías, le hacen tan interesante y ameno como los anteriores.

F.

Cualquier libro reseñado o no en esta REVISTA puede ser solicitado de la Editorial Naval. Cuartel General de la Armada. Madrid-14.