

REVISTA GENERAL DE MARINA



JULIO 1987



REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

AÑO 1987
TOMO 213
JULIO



EDITORIAL 3

COLABORACION ESPECIAL

Licenciada en Historia de América Julie Schmied Z.
ESPAÑA EN LA ANTARTIDA 5

TEMAS GENERALES

Vicealmirante Julio Albert Ferrero
GEOESTRATEGIA DEL OCEANO INDICO (II) 21
Coronel de Infantería de Marina Gonzalo Parente R.
BREVES COMENTARIOS SOBRE LA INICIATI-
VA DE DEFENSA ESTRATEGICA (S. D. I.) (1) 41

TEMAS PROFESIONALES

Capitán de Fragata Juan Aguilar Ponce de León
IDEAS SOBRE PLANIFICACION DE PERSO-
NAL 45

COMENTARIO INTERNACIONAL

HISTORIAS DE LA MAR

Contralmirante Carlos Martínez-Valverde
EL SEXTO REGIMIENTO DE MARINA Y DON
RAMON ROMAY 61

MISCELANEA

INFORMACIONES DIVERSAS

Teniente de Navío Joaquín Crespo Páramo
EL C. I. S. M. Y SU CAMPEONATO DEL MUN-
DO DE TIRO 1986 79

Capitán de Infantería de Marina Hugo O'Donnell y
Duque de Estrada
LAS JOYAS DE NUESTRO MUSEO 85

NOTICIARIO

LIBROS Y REVISTAS

Nuestra portada:
Autor: Virgilio Pérez González
de la Torre.
Director de Enseñanza Naval.

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
NIPO 098-87-010-2

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

- MADRID.—Librería Náutica *Robinson*. Fernando el Católico, 63.
 Librería *Moya*. Carretas, 29.
- BARCELONA.—Librería *Collector*. Pau Claris, 168.
- BILBAO.—Librería *Arrilucea*. Plaza Moyúa, 1.
- BURGOS.—Librería *del Espolón*. Espolón, 30.
- CADIZ.—Librería *Jaime*. Corneta Soto Guerrero, s/n.
- CARTAGENA.—Kiosco de Prensa. Plaza de San Francisco, s/n.
 Revistas *Mayor*. Mayor, 27.
- FERROL.—Librería *Marina*. Galiano, 12.
 Central Librera. Fernando Villamil, 2-4.
- SANTANDER.—Librería *Estudio*. Avenida de Calvo Sotelo, 21.
- LA CORUÑA.—Sociedad Dipresa. Valdés Villamarín, 27, bajo.
- PALMA DE MALLORCA.—Librería *Ereso*. Palaires, 1.
- SANTA CRUZ DE TENERIFE.—Librería *Sixto*. Plaza Wynler, 8.
- TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Matías*.

PRECIO POR EJEMPLAR

	PRECIO (ptas.)	I.V.A. (ptas.)	TOTAL (ptas.)
<i>Venta a particulares:</i>			
Nacional	142	8	150
Extranjero	189	11	200

DIRECCION Y ADMINISTRACION:

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

EDITORIAL



OS gratas circunstancias profesionales concurren en este mes de julio, que, además, se enmarcan en la entrañable y cálida celebración de la festividad de nuestra Patrona, cuya advocación carmelita vela por las gentes de mar tanto con vientos propicios como adversos y huracanados, de día, de noche, en el trabajo y en el descanso.

Trabajo y descanso, he aquí las dos circunstancias profesionales a las que aludíamos al comenzar estas breves líneas. Trabajo, porque el mes de julio marca el inicio de un nuevo Año Naval y, por tanto —«año nuevo, vida nueva»—, señala un alto en el camino, para que, unido al descanso —también es el comienzo del bien ganado y merecido permiso de verano— hagamos examen de conciencia profesional. ¿Qué hemos hecho, cómo hemos trabajado en nuestros destinos respectivos, a flote o en tierra? ¿Nos hemos identificado, personal y colectivamente, con nuestros cometidos? A veces, qué duda cabe, resulta difícil esta identificación, sobre todo cuando se es joven, porque en la juventud biológica están en plena ebullición nuestras aspiraciones profesionales, y el desempeñar un destino que «por necesidades del servicio» nos retarde ese arranque hacia la meta deseada, nos puede hacer incómodo su desempeño. Pues bien, en esas condiciones se encuentra la mejor forja de la profesionalidad, porque entonces es cuando hay que dar el todo que llevamos dentro con toda la generosidad de que seamos capaces.

Esto puede ser un motivo de reflexión, que al acceder a un destino, el que sea, que no nos «llene», tenemos que «llenarlo» nosotros con más entusiasmo y abnegación, si cabe, que los que desarrollaríamos en ese otro puesto profesional que siempre hemos anhelado, y en el que pensamos que nos desenvolvemos, valga la expresión, como el pez en el agua.

Por el contrario, si ya estamos en ese destino que tanto nos complace porque nos sentimos sintonizados por completo con su esencia y en la ejecutoria que demandan sus vicisitudes, podemos correr el peligro de sentirnos tanto autosuficientes, de forma honrada, naturalmente, y desprovistos de toda vanidad de competencia y, por tanto, pensando que lo desempeñamos a «plena satisfacción», como se suele decir en algunos informes, la realidad sea algo distinta, porque sin quererlo, honradamente, repito, nos quedemos cortos pese a estar totalmente convencidos de que trabajamos en él, profesionalmente hablando, a *full time* y a *full rate*.

Entonces, podría ser conveniente que en esta meditación, durante la época de permiso, nos hagamos el propósito de que al incorporarnos nuevamente a nuestra labor, si el destino desempeñado es grato, consideremos que no lo es, para así volcar nuestro esfuerzo y todo nuestro leal saber y entender al grado máximo, desconfiando siempre de nosotros mismos, en un acto de

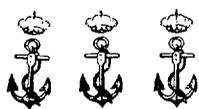
EDITORIAL

humilde y callada abnegación, para el mejor cumplimiento del deber, que siempre cristaliza, indefectiblemente, en el mejor servicio al país, a la patria, haciendo gala a diario de la palabra empeñada un día, aún cercano o ya lejano, ante la bandera, cuando al besarla, que es como besar a nuestra madre España, juramos servirla y honrarla hasta la muerte, en un matrimonio en el que no cabe la separación y mucho menos el divorcio.

Y desde aquí, una sincera felicitación a todos los hombres de mar de toda España en la festividad de la Virgen del Carmen, y muy en especial a los Aspirantes de primer curso de la Escuela Naval Militar, que en esta festividad, precisamente, hacen juramento de fidelidad a España ante la bandera, cuyos pliegues, por este motivo, quizá ondeen con mayor gozo y alegría.



COLABORACION



ESPECIAL



ESPAÑA EN LA ANTARTIDA

Julie SCHMIED Z.

Licenciada en Historia de América

Introducción.



L objeto del presente trabajo es dar a conocer al lector español la realidad histórica, geográfica, política y jurídica de España en la Antártida, un continente que es el quinto en extensión después de Asia, América, África y Oceanía (incluyendo Australia y Nueva Zelanda) y la primera reserva de agua dulce del planeta.

El Tratado Antártico, en vigor desde 1961, no vence a los treinta años de su vigencia. Hay un cláusula en el artículo XII.2.a) que da origen al error acerca de la posibilidad de revisión del sistema una vez transcurridos los treinta años. En general, el Tratado puede ser modificado en cualquier momento **POR UNANIMIDAD** de las Partes Consultivas.

A los treinta años se puede llamar a una conferencia, si una de las Partes Consultivas así lo pide, para una revisión del sistema o funcionamiento en general.

Esa revisión o cambio sería aprobado exclusivamente **POR MAYORIA**, a los treinta años de vigencia, en 1991.

Por todos estos antecedentes es posible prever que —a medida que se acerca 1991— aumentará la atención mundial por el continente helado.

España ha iniciado una política más activa en relación con esta zona, para poder alcanzar el «status» de «Miembro Consultivo». La realización de algunas expediciones a la Antártida deben facilitar un debate en sectores académicos y militares acerca de la conveniencia de una acción más permanente, como el establecimiento de una base, y la construcción de un buque oceano-

gráfico español para el abastecimiento de los científicos y especialistas españoles que permanecieran en la Antártida.

Vinculación histórica de España y la Antártida.

El 1494 el Tratado de Tordesillas entre España y Portugal estableció una línea divisoria que corría de Polo a Polo y la jurisdiccionalidad de los territorios a 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde, frente a Africa, recibiendo así los Reyes Católicos derechos sobre las tierras australes.

España estableció normas de «comitas gentium», al repartir con atribuciones de conquista y descubrimiento las zonas que le correspondieron, y que hoy pertenecen a los países que antaño formaban parte de la Corona de España (Chile y Argentina).

Por Capitulación Real de 24 de enero de 1539 el emperador Carlos I daba Licencia y Facultad para navegar por las costas del mar del sur y descubrir nuevas tierras —desde el estrecho de Magallanes al Polo Sur— a Pero Sancho de Hoz; la Real Cédula le permitía ser el primer gobernador de dichos parajes.

Sancho de Hoz suponía que su amistad con Francisco Pizarro le daba derecho a disputar la gobernación de Chile al extremeño don Pedro de Valdivia. El antagonismo fue resuelto en la ciudad del Cuzco el 28 de diciembre de 1539. La solución fue asociar a ambos en la empresa de conquistar el país que se extendía al sur del Perú.

A la llegada a Chile aumentó la discordia entre Sancho de Hoz y Valdivia, cayendo, el primero, prisionero. El 12 de agosto de 1540 se le obligó a renunciar a todos los derechos y títulos otorgados por Francisco Pizarro para la conquista de Chile. La escritura anulaba también la concesión real de 24 de enero de 1539 que autorizaba a Pero Sancho de Hoz a navegar hasta el estrecho de Magallanes «y la tierra que está de la otra parte de él».

Así, la gobernación del territorio al sur del estrecho de Magallanes fue cedido al primer gobernador de Chile, don Pedro de Valdivia.

El gobernador don Pedro de Valdivia envió, a finales de octubre de 1552, a Jerónimo de Alderete a España con la misión de solicitar al emperador Carlos I la extensión de los límites australes de Nueva Extremadura hasta el estrecho de Magallanes, y la posesión de las tierras situadas más al sur. Dando cumplimiento a la petición de Valdivia, Alderete recibió en concesión, el 29 de septiembre de 1554, una gobernación en las tierras al sur del estrecho de Magallanes.

A la muerte de Valdivia, gobernador y capitán general de Nueva Extremadura, Alderete obtiene, el 17 de octubre de 1554, la sucesión del conquistador extremeño. El título extendido por Real Cédula de 29 de mayo de 1555 ordena al gobernador don Jerónimo de Alderete explorar las tierras y pobla-

ciones «del otro lado del estrecho»; pero la muerte del gobernador a su regreso a Chile, el 7 de abril de 1556, dispuso otra cosa.

El Rey Felipe II firma el 20 de diciembre de 1558 el nombramiento de Francisco de Villagra como gobernador del reino de Chile. En esta Real Cédula se ratificaba la ampliación de los límites hasta el estrecho de Magallanes, ordenando al nuevo gobernador y capitán general enviar navíos a reconocer las tierras situadas al sur del estrecho de Magallanes.

El gobierno de Villagra fue breve, ya que murió al poco tiempo y esta situación impidió que llevara a cabo la expedición marítima. La «Terra Australis» (1) fue asignada a las autoridades coloniales de Chile denominados capitanes generales y posteriormente gobernadores del reino de Chile. Cuando ejercían soberanía en las regiones del sur ostentaban el cargo de gobernadores de la «Terra Australis», y así fueron denominados Pero Sancho de Hoz, Pedro de Valdivia, Jerónimo de Alderete y Francisco de Villagra.

El ejercicio de la potestad de jurisdicción marítima española sobre los dominios australes está representada por la mayor aproximación al borde del continente antártico, hasta la latitud 64° Sur, en plena zona polar, realizada en marzo de 1603 por Gabriel de Castilla, comisionado por el gobernador de Chile don Alonso de Ribera.

La escuadrilla del almirante Gabriel de Castilla, con Hernando Lamero de piloto de la nave capitana, el galeón *San Jerónimo* (2), emprendió su viaje desde el puerto chileno de Valparaíso hacia el océano Antártico, avistando las islas Shetlands del Sur.

En 1756 el navío mercante español *León*, debido a duras tempestades a la salida del cabo de Hornos, avistó las islas subantárticas de Georgia del Sur. A bordo del *León* venía el gobernador de Chile don Domingo de Ortiz, teniente general del Ejército de su Majestad Católica y conde de Poblaciones, que fue el primer europeo enterrado según el ceremonial marítimo en esas latitudes.

También en el siglo XVIII buques de la Real Compañía de Filipinas, con el piloto Manuel de Oyarvide, en viaje de Valparaíso a España con *La Princesa*, prosiguieron hasta Georgia del Sur —los españoles las llamaban San Pedro—, al parecer su tripulación fue la primera en faenar lobos de mar en esas latitudes.

En 1792 la corbeta *Descubierta*, mandada por el capitán de navío Bustamante y Guerra, que era parte de una expedición bajo el mando del capitán Alejandro Malaspina, descubrió las islas conocidas con el nombre de «Auro-

(1) La «Terra Australis», para geógrafos y gobernantes, se iniciaba en la ribera sur del estrecho de Magallanes.

(2) Según distintas fuentes no está del todo claro en qué nave zarpó el almirante Gabriel de Castilla, si en la *San Jerónimo* o en la *Buena Nueva*.

ras» —llamadas también Shag Rocks o islotes Cormorán— en el paralelo 53 (3).

En el siglo XIX, época de la independencia de América, podemos mencionar el naufragio en la isla Livingston —en las Shetlands del Sur— del navío español *San Telmo*, mandado por el brigadier Rosendo Porlier, que había zarpado de Cádiz el 13 de mayo de 1819, pereciendo su tripulación víctima de la inclemencia antártica. (Casi 160 años después la expedición española a la Antártida, del CSIC, con la Academia de Ciencias de Polonia, estableció una base provisional en la isla Livingston, en el meridiano 63° Sur, en 1986).

En 1790, España, preocupada por las incursiones inglesas en los mares del sur, firma con el gobierno de Londres la «Convención de Nootka Sound» que salvaguardaba el principio de soberanía antártica que España traspasará a Chile y Argentina de acuerdo al principio del «UTI POSSIDETIS JURIS» de 1810, norma jurídica «como poseéis seguiréis poseyendo». Esta doctrina estableció que dentro de los límites de la América hispana no existían territorios vacantes, o «res nullius».

La proyectada expedición antártica de la Asociación Pro Antártica (A.P.A.).

La Asociación Pro Antártica —A.P.A.— nació en Barcelona en 1954, y su presidente fue el teniente coronel de artillería don Antonio Baeza Mancebo. La A. P. A. se proponía realizar una expedición a la Antártida en 1955.

La zona elegida de la Antártida era entre los meridianos 90° y 100° longitud Oeste, con una base principal en la isla Pedro I. Al parecer no estaban al tanto de a quién pertenecía la isla, que estaba bajo la administración noruega desde 1933.

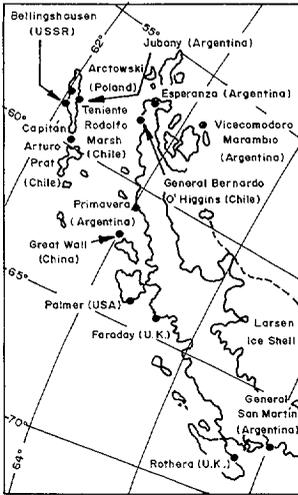
Se pensaba crear bases satélites, una en la propia isla de Pedro I, otra en las islas Fletcher y en la isla Thurston, situadas aproximadamente entre los meridianos 90° y 100° Oeste, dentro de la zona que después del Tratado Antártico quedó sin reclamar.

El interés por dar a conocer la propuesta de la expedición española obligaba a los miembros de A. P. A. a realizar varias gestiones, especialmente en el Ministerio de Asuntos Exteriores.

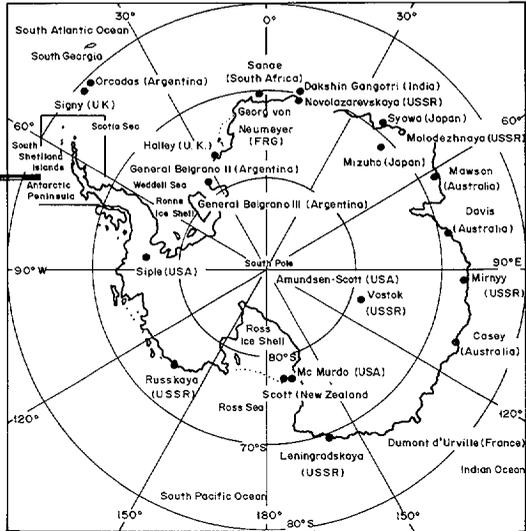
Con fecha 30 de marzo de 1955 el Departamento de Política Exterior del Ministerio de Asuntos Exteriores comunicaba a A. P. A. el programa adoptado en Roma en septiembre de 1954 durante el Congreso de la Unión Geo-

(3) En la actualidad podría decirse que se encontró dentro del límite real del espacio antártico la «Convergencia Antártica», fenómeno con el que se conoce el cruce de las aguas heladas del océano Antártico con las templadas de los otros océanos que fluctúa entre los 47° y 63° latitud Sur. La delimitación del espacio antártico en los 60° latitud Sur, es meramente convencional.

BASES PERMANENTES EN LA ANTARTIDA



PENINSULA ANTARTICA



ESTACIONES EN OPERACION TODO EL AÑO
(INVIERNO Y VERANO)

Miembros Consultivos del Tratado Antártico (18)	Argentina	Países Reclamantes de Soberanía (7)		
	Australia			
Chile				
Francia				
Noruega				
Nueva Zelanda				
Gran Bretaña				
Bélgica	Miembros Adherentes del Tratado Antártico (14)			
Japón				
Sudáfrica				
EEUU		Dinamarca (1965)		
URSS		Holanda (1967)		
Polonia (1977)		Rumanía (1971)		
RFA (1981)		RDA (1974)		
Brasil (1983)		Bulgaria (1978)		
India (1983)		Perú (1981)		
China (1985)		Italia (1981)		
Uruguay (1985)		Papua Nva. Guinea (1981)		
		ESPAÑA (1982)		
		Suecia (1984)		
		Finlandia (1984)		
	Hungría (1984)			
	Cuba (1984)			

désica y Geofísica Internacional. De acuerdo con esa programación se establecerían en la Antártida estaciones pertenecientes a nueve naciones: EE.UU., Australia, Argentina, Nueva Zelanda, Gran Bretaña, Francia, Africa del Sur, Chile y Noruega. La isla de Pedro I, donde pensaba establecerse la expedición española, había sido atribuida a Noruega.

Quedaban sin atribuir sólo tres estaciones. Una en «Bahía Vahsel», entre los 30° y 40° Oeste —lugar en disputa entre Argentina y Gran Bretaña—, otra en la costa de la Princesa Astrid, hacia 10° Este —reivindicación noruega—, y la última en la costa Knox, hacia el meridiano 105° Este —reivindicación australiana.

La carta del Ministerio de Asuntos Exteriores dejaba claro que una intervención española en el proyecto internacional sólo podía realizarse de acuerdo con el programa establecido. Como se carecía de experiencia y especialización en España en materias antárticas, se aconsejaba a A. P. A. que se asociase a otros grupos nacionales, que podían ser chilenos o argentinos.

Pero la intención era llevar a cabo una expedición «totalmente española». A. P. A., con la ayuda del director del Observatorio del Ebro-Tortosa, padre Antonio Romañá Pujó, obtuvo en la reunión de los representantes del A. G. I. (Año Geofísico Internacional), en Bruselas, del 8 al 14 de septiembre de 1955, que invitara a España a ocupar la isla Bouvet o la isla Pedro I. De esa resolución se desprendía que A. P. A. estaba dentro del A.G.I., y se invitaría a España oficialmente a ir a la Antártida para el tercer Año Polar 1957-1958.

El nuevo proyecto fue enviado al Ministerio de Asuntos Exteriores, cuya cartera ocupaba el señor Martín Artajo, y su respuesta fue que tras prolijo estudio del proyecto había sido informado y enviado todo a la Presidencia, con fecha 2 de noviembre de 1956. En diciembre del mismo año, sin embargo, «se rechazó el proyecto de la expedición española a la Antártida».

Se firmaba así, en Washington, el 1 de diciembre de 1959, el Tratado Antártico sin la presencia española entre las naciones miembros. España perdía en aquella ocasión —pese a los valiosos defensores que apoyaron el proyecto de la expedición antártica— la posibilidad de incorporarse a la solidaridad científica internacional en el continente helado.

Una buena tribuna para la A. P. A. de Barcelona la constituyó la edición de la «Revista Antártida», que dejó de publicarse en la década de los años setenta.

España y la Antártida.—Estado actual.

Siendo presidente del Congreso de los Diputados don Landelino Lavilla Alsina, el 10 de diciembre de 1981, las Cortes Generales otorgaron el consen-

timiento para que España se adhiriera al Tratado Antártico, como establecía el artículo 94.1 de la Constitución.

Su Majestad el Rey, Don Juan Carlos I, firmó el instrumento de adhesión al Tratado el 18 de marzo de 1982, y fue depositado, en Washington, el 31 de marzo del mismo año (4).

En marzo del 1984 España extendió el instrumento de adhesión a la «Convención sobre la Conservación de Recursos Vivos Marinos Antárticos» (CCAMLR en sus siglas inglesas) (5) denominada en lo sucesivo la «Convención», que fue adoptada en Canberra (Australia) el 21 de mayo de 1980; España también ha firmado el «Convenio sobre la protección de las focas antárticas», adoptada en Londres el 1 de junio de 1972.

Diplomáticos, militares y especialistas españoles han estado asistiendo a las reuniones consultivas del Tratado Antártico, y fueron invitados a participar por primera vez en calidad de observadores a la XII Reunión Consultiva realizada en Australia del 13 al 27 de septiembre de 1983. Posteriormente han asistido a la XIII Reunión Consultiva del Tratado Antártico celebrada en Bruselas del 22 al 26 de abril de 1985.

En 1987 una delegación española asistirá a la XIV Reunión Consultiva del Tratado Antártico, que se realizará en Brasil en el mes de octubre del presente año. Ahí España informará sobre sus actividades antárticas, realizadas en el verano austral 1986-1987, de otras acciones efectuadas en los últimos años, acompañará publicaciones y la planificación de la «I Campaña Española Antártica 87/88», todo ello con el fin de que España adquiera el «status» de «Miembro Consultivo» del Tratado Antártico.

La participación en los foros internacionales ha sido activa. España, ya en 1984, en el marco de la Naciones Unidas, manifestó su deseo de convertirse en el futuro en «Miembro Consultivo» del Tratado.

Posteriormente, representantes de los Ministerios de Asuntos Exteriores, de Defensa, de Industria y Energía y del Instituto Español de Oceanografía han asistido a reuniones efectuadas en Río de Janeiro (Brasil), en febrero-marzo de 1985; en París, septiembre de 1985; en Hobart, Tasmania, en abril de 1986, y últimamente a Tokio, octubre-noviembre de 1986, a la reunión sobre la «Convención de Recursos Minerales Antárticos». Del 11 al 22 de mayo de 1987 asistieron a la reunión sobre minerales antárticos realizada en Montevideo, como continuación de las conversaciones de Tokio.

(4) Ver «BOE» número 152, de 26 de junio de 1982.

(5) La adhesión a la «Convención sobre la Conservación de Recursos Marinos Vivos Antárticos» y participación en sus instituciones está reglamentado por el artículo XXIX.1, el que precisa que pueden adherirse a la Convención los Estados interesados en actividades de investigación o recolección relacionados con los recursos vivos marinos a que se aplica la presente Convención.

Con respecto a recursos minerales, cabe destacar que en la reunión especial realizada en mayo de 1984, en Tokio (Japón), las Partes Consultivas acordaron invitar a los miembros No Consultivos, entre ellos España, a todas las reuniones especiales que se desarrollaran en el futuro.

Por otra parte, en el SCAR —Comité Científico Internacional de Investigaciones Antárticas— España puede beneficiarse del nuevo «status» de «Miembro Asociado», permitiéndole convivir con las demás delegaciones de la Comunidad Internacional Antártica y participar con su asistencia como Observador en las reuniones del SCAR —situación que había estado vedada para los Miembros Adherentes del Tratado Antártico, ya que sólo estaban permitidos los Miembros Consultivos.

Este nuevo «status» fue conseguido en la reunión del SCAR efectuada en el primer semestre de 1986, en San Diego-California, EE.UU.

España estuvo representada por Carlos Palomo, del Instituto Español de Oceanografía, y Antonio Ballester por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, CSIC.

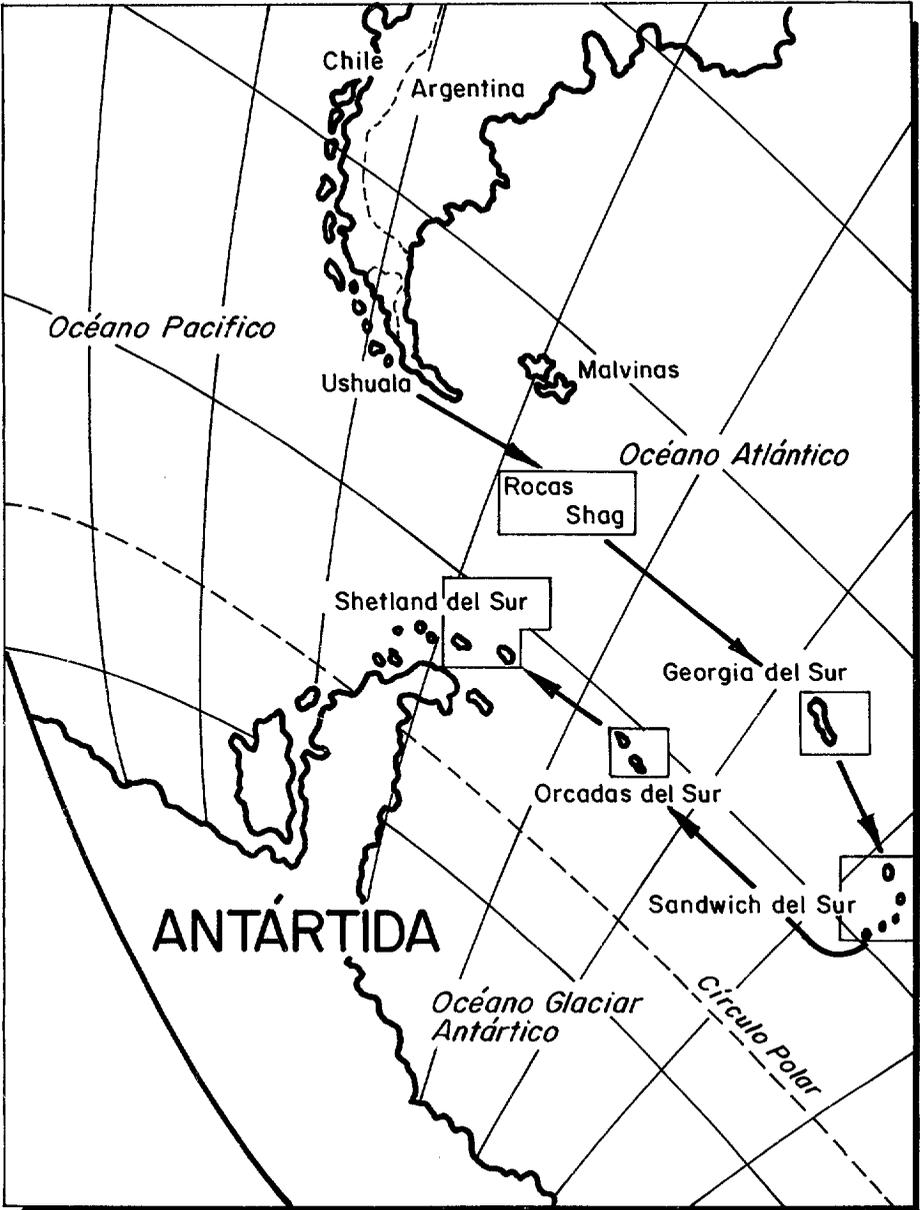
Participación de españoles en expediciones antárticas de otros países.

Existe una presencia española en la Antártida, llevada a cabo mediante la colaboración con otros países. Las tres ramas de las Fuerzas Armadas españolas han estado presentes en el continente, y como ejemplos se pueden citar:

— En el caso del Ejército de Tierra, el capitán don Félix Muñoz Álvarez viajó a bordo del rompehielos *Piloto Pardo*, acompañando a la 31.^a Dotación Antártica chilena a la base naval «Capitán Arturo Prat», en diciembre de 1976; este viaje le permitió al capitán Muñoz Álvarez conocer otras bases chilenas establecidas en la península antártica.

Posteriormente, el comandante don Jaime Ribes Lorda (hoy en la reserva transitoria) viajó en la goleta *Idus de Marzo*, en 1983, en la primera expedición científica española de carácter privado a la Antártida. Después participó en la expedición australiana a bordo del M/V *Icebird*, del 29 de diciembre de 1985 al 7 de febrero de 1986. Ambos militares del Ejército de Tierra son diplomados de Montaña.

— Por parte de la Armada, los tenientes de navío don José Carlos Tuñón Álvarez, componente de la expedición *Idus de Marzo* en 1983, y recientemente don José Morgado Cervera y don Benito Mayol Carbonell viajaron a bordo del *Piloto Pardo*, de la Armada de Chile. En enero de 1986 el capitán de fragata don Carlos Rodríguez Casau, y el comandante del Ejército del Aire don Andrés Navas, viajaron, por invitación británica, a bordo del buque inglés *Endurance*, como observadores de la campaña de Gran Bretaña, recorriendo la península antártica durante un mes.



Zona en la que se desarrollan los trabajos de la expedición.

Es posible que existan otros integrantes de las Fuerzas Armadas españolas que hayan estado en la Antártida, pero no tenemos la información de sus nombres y misiones.

— Científicos del CSIC, como el doctor Antonio Ballester y la doctora Josefina Castellví, han participado en la Campaña Antártica argentina a bordo del rompehielos *Almirante Irizar*, en 1985, y en el verano austral 1986-87, en colaboración con la Academia de Ciencias de Polonia, a bordo del buque de investigación pesquera *Profesor Siedlecki*; formaban parte de la misión española, además de los ya mencionados oceanógrafos, don Agustín Juliá y don Juan Rovira, miembros del CSIC. La expedición científica iniciada el 22 de septiembre de 1986 tenía proyectada una duración de ciento ochenta días, pero fue menor debido a que tuvieron que regresar antes de lo calculado, pidiendo la colaboración de la FACH (Fuerza Aérea de Chile), para su traslado desde la base «Teniente Marsh», en isla Rey Jorge, a Punta Arenas —puerto chileno ubicado en el estrecho de Magallanes—, regresando a Madrid el 10 de enero del presente año.

El equipo del CSIC pretendía llevar a cabo un estudio dentro del programa internacional BIOMASS III (Investigaciones Biológicas sobre los Sistemas y Poblaciones Marinas Antárticas).

El Instituto Español de Oceanografía ha realizado también investigaciones científicas. En ellas han participado el geólogo don Carlos Palomo y el biólogo don Pedro Oliver, en colaboración con el Instituto Antártico Chileno (INACH) y la Universidad de Chile, en 1985. Las características de la expedición chilena obedecían a recomendaciones internacionales del SCAR.

Una nueva generación de investigadores ha estado representada por el físico don Francisco José Navarro, que estuvo doce meses en 1985 en la base de los EE.UU. «Amundsen-Scott», en el Polo Sur geográfico —al igual que estuvo el meteorólogo Luis Aldaz, como integrante de la expedición antártica norteamericana de 1959, donde llegó a ser jefe científico de la base— o Eduardo Balguerías, formado en la Universidad de La Laguna (Tenerife), participó en la primera expedición invernal de la República Federal de Alemania al Polo Sur, a bordo del B/I *Polarstern*. La experiencia germana le ofreció la oportunidad de dirigir la primera expedición científico-pesquera española a la Antártida (6), patrocinada por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, ANAMER y el IEO, zarpando del puerto de Vigo en noviembre de 1986.

Política antártica española.

La firma de S. M. el Rey, en 1982, de la Adhesión al Tratado Antártico, permitió a la «Asociación España en la Antártica» organizar una expedición

(6) Ver periódico «El País», 23 de noviembre de 1986, Suplemento Futuro, pág.7.

al continente helado (7), aportando ideas para iniciar un programa nacional de investigación.

La primera expedición científica española de carácter privado alquiló la goleta *Idus de Marzo* a la Sociedad Goletas de Turismo, S. A., efectuando trabajos de observación y recopilación de datos para la «Asociación España en la Antártida». La expedición se desarrolló entre el 25 de febrero y el 30 de marzo de 1983.

El CSIC y la «Asociación España en la Antártida» celebraron el primer Simposium Español de Estudios Antárticos, en Palma de Mallorca, en julio de 1985, siendo la primera aportación colectiva a la investigación antártica.

La región antártica y subantártica representa, junto con la parte austral del Atlántico Antártico, una alternativa de desarrollo pesquero que puede alcanzar un volumen considerable. La «Convención sobre la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos» —CCAMLR—, a la que España pertenece desde 1984, regula la actividad pesquera en esa zona; los principios de conservación están contenidos en el artículo II del CCAMLR.

Estos principios, únicos entre los acuerdos internacionales de pesca, constituyen lo que se ha denominado «enfoque del sistema ecológico».

La declaración de zonas económicas de 200 millas ha llevado a naciones que se dedican a la pesca de altura a desviar su atención hacia nuevas regiones donde pudieran emplearse sus flotas pesqueras. Es el caso de España, primera potencia pesquera en la CEE y la tercera a nivel mundial, después de la URSS y Japón. De ahí el interés de las aguas antárticas.

España al adherirse al CCAMLR puede ser miembro de la Comisión, en tanto que se dedique a actividades de investigación y recolección, según el artículo VII.2.b) del CCAMLR, de ahí que surgiera la proposición de fomentar la realización de campañas experimentales de pesca, por la Secretaría General de Pesca Marítima.

Debido a la situación de los caladeros en los que faena tradicionalmente la flota pesquera española, se aconseja la búsqueda de nuevos fondos de pesca, orientando la captura a especies poco explotadas. Una Orden del 10 de abril de 1986 establece ayudas para la realización de campañas de pesca experimental en caladeros internacionales.

La primera expedición científico-pesquera española a la Antártida.

La Campaña Antártica (8), patrocinada por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, con la participación de ANAMER —«Asociación

(7) Estatutos de la «Asociación España en la Antártida», art. III: «Son fines de esta Asociación: Promover un espíritu de amistad y propósitos comunes entre las personas interesadas en la Antártida, para organizar expediciones científicas en ese continente helado».

(8) Ver «BOE» número 111, de 9 de mayo de 1986.

Nacional de Armadores de Buques Congeladores de Merluza»—, está formada por dos barcos de armadoras viguesas: El *Pescapuerta IV*, dedicado a labores de investigación científica, con la colaboración del Instituto Español de Oceanografía, y el *Nuevo Alcocero*, uno de los más potentes congeladores de la flota española, que se dedica a estudiar la potencialidad de los caladeros, su rentabilidad y viabilidad comercial para España.

El destino de la Campaña Antártica pesquera comprende la zona 55°,5-56°,5 latitud Sur, 25°-60° longitud Oeste, situada fuera del círculo polar antártico, pero sí dentro de la región del CCAMLR, que abarca la convergencia antártica (9), donde se encuentran los archipiélagos del Atlántico Sur—Shag Rocks, Georgia del Sur, Sandwich del Sur, en el mar de Escocia—, Orcadas del Sur y Shetlands del Sur (incluyendo las islas Elefante y Clarence), en la Pre-Antártica, dentro del límite del Tratado Antártico.

La misión tiene una duración de noventa días, en las aguas del Atlántico Sur y las islas de la Pre-Antártica. (Esta campaña experimental de pesca podría llegar a costar al gobierno español cerca de 500 millones de pesetas.)

Buque oceanográfico español.

Existe interés, por parte de algunas autoridades del gobierno, en que España pase a la categoría de Miembro Consultivo del Tratado Antártico. En las «II Semanas de Estudios de los Recursos del Mar», efectuadas en Cartagena, octubre de 1984, se planteó la conveniencia de que España construyera un buque oceanográfico con tecnología nacional, que fuera capaz de realizar campañas en todos los mares, incluida la zona antártica. Esto permitiría el envío de una expedición científica que realizara investigación de alto nivel de forma permanente, cumpliendo así lo estipulado en el artículo IX.2 del Tratado Antártico.

El buque sería operativo todo el año: en el verano austral—de diciembre a marzo— estaría realizando investigaciones en la zona antártica y en los otros meses puede desarrollar otro tipo de investigación en diversos lugares del mundo.

Con este fin se estableció un «estudio de previabilidad» cuyo financiamiento estuvo a cargo de la Dirección General de Cooperación Técnico-Científica Internacional del Ministerio de Asuntos Exteriores, firmándose el contrato el 19 de diciembre de 1984. Esta fecha marca el comienzo del estudio por la E. N. «Bazán»; al frente del proyecto se encuentra el ingeniero don Juan Carlos Sánchez Álvarez, especialista en Arquitectura Naval, de «Bazán».

(9) La zona de aplicación está descrita en el art. I, del CCAMLR; se aplica a la vez a la zona del Tratado Antártico y, más allá, a las aguas situadas al sur de la «Convergencia Antártica», considerada ésta como el límite al interior del cual vive y se desplaza el ecosistema antártico.

La Dirección de Innovación y Tecnología (DIT) de «Bazán» (con don Remigio Díez Davó como director), confeccionó un cuestionario que remitió a los Centros de Investigación, de ellos cinco militares y diez civiles. Con las respuestas de los Centros a la DIT, la información fue procesada, y como consecuencia de ello se elaboró el proyecto del buque oceanográfico, que debía cumplir ciertos requisitos básicos.

A finales del mes de febrero de 1985 se preparó un documento titulado «Estudio de requerimientos básicos», que fue remitido a los mismos Centros de Investigación para su análisis y puntualización. Además, el buque debía cumplir con los «requerimientos genéricos» de los buques oceanográficos modernos y ser nacional.

Conociéndose las condiciones que debía satisfacer el buque se emprendió el trabajo con la recopilación de información sobre buques oceanográficos que navegaban por el mundo. Aprovechándose la capacidad informativa de la DIT, se generó un programa de ordenador con el nombre de «Océano», donde se procesaron datos de buques oceanográficos extranjeros.

Con los resultados obtenidos se estimó que el buque «óptimo» debía ser el de menor coste. Una vez realizado el «estudio de previabilidad» del buque oceanográfico, con capacidad para operar en zonas polares, se entregaron copias a cada uno de los Centros de Investigación consultados y otra al Ministerio de Asuntos Exteriores, para su aprobación. Las respuestas fueron a favor de su continuación. La segunda fase sería «desarrollo del proyecto» —Proyecto de Contrato—, pero se terminó el presupuesto y las actividades se paralizaron.

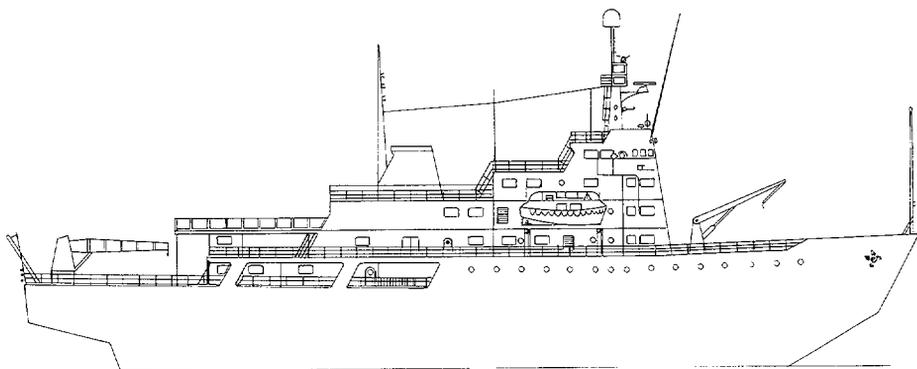
En las «III Semanas de Estudio de los Recursos del Mar», en Cartagena, en octubre de 1985, se presentó el «estudio de previabilidad» del buque oceanográfico, que tuvo un costo entre seis y siete millones de pesetas y que duró seis meses. En las conclusiones de dicha semana de estudios se consideró necesario que la E. N. «Bazán» acometiera el proyecto de contrato del buque, con el apoyo de la Administración española.

El estudio del proyecto de contrato actualmente en elaboración ha contado con la colaboración de la CAICYT —Comisión Asesora de Investigación Científica y Técnica del Ministerio de Educación y Ciencia—, con un crédito de cerca de 63 millones de pesetas, y que ha sido otorgado en el segundo semestre de 1986.

La CAICYT está dispuesta a financiar el proyecto por un año y medio, de modo que a finales de 1987 se podrá comenzar la construcción del buque oceanográfico español, que estará concluida a finales de 1990. Esta tercera etapa deberá contar con un crédito especial, que podría estar dentro del Plan Nacional de Investigación a partir de 1988, cuya definición se tiene en cuenta en el artículo 3.c) de la «Ley de Fomento y Coordinación General de la Investigación Científica y Técnica, del Ministerio de Educación y Ciencia».

El buque en la actualidad ha variado su fisonomía, desde la primera fase, debido a los nuevos requerimientos, y puede estar sujeto a alguna modificación menor.

La velocidad del buque será de 13 nudos, de crucero, con una máxima de 15 nudos, su autonomía será de 12.000 millas, poseerá autonomía de agua y víveres para 120 días, su tripulación podrá llegar a 69 personas (dotación 39 y personal científico 30).



Proyecto del buque oceanográfico español para zonas polares. E. N. «Bazán».

Dimensiones principales.

Eslora total	82,50 m
Eslora entre perpendiculares .	77,77 m
Manga	14,33 m
Puntal a la cubierta principal .	7,35 m
Calado en trazado	4,48 m
Desplazamiento a plena carga .	2.730 t

En las «IV Semanas de Estudios del Mar», en Barcelona, octubre de 1986, volvió a solicitarse que E. N. «Bazán» acometiera el proyecto de construcción del buque oceanográfico español polivalente.

Conclusiones.

España es Miembro Adherente del Tratado Antártico, con la posibilidad de pasar al «status» de «Miembro Consultivo».

Si España decidiera en el futuro instalar una base en la Antártida, podría contar con la cooperación de Chile y Argentina. En España el lugar idóneo para la preparación y acondicionamiento de los componentes de las futuras

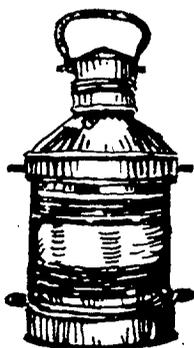
expediciones antárticas es la «Escuela Militar de Montaña y Operaciones Especiales» de Jaca (Huesca), perteneciente al Ejército de Tierra, ya que es el centro más experimentado de actividades en el frío. Ahí podrían acudir el personal del Ejército de Tierra, Armada y Ejército del Aire, los civiles interesados, especialistas, investigadores y científicos.

La preparación antártica de países como Chile, «Miembro Consultivo», en la «Escuela Militar de Alta Montaña» de Río Blanco, en Portillo, o el caso de Italia, «Miembro Adherente», al igual que España, del curso de adaptación y supervivencia en zonas frías en la «Escuela Militar Alpina de Aosta», pueden ser adaptadas a la situación española en el futuro.

La construcción de un buque oceanográfico ayudaría a consolidar la presencia nacional en la Antártida, al igual que un Instituto Antártico Español para coordinar las actividades de estudio del continente helado, como lo tienen Italia, Argentina, Chile y otros países.

Dentro de las actividades de Conmemoración del V Centenario del Descubrimiento de América podría rendirse homenaje al descubridor de la Antártida, el almirante Gabriel de Castilla, en 1603, con un viaje al continente helado, en colaboración con los países hispanoamericanos que tienen bases en esa región. Ojalá que esa expedición pudiera hacerse en el buque oceanográfico español y para inaugurar una base de España en la Antártida.

Sería el mejor homenaje al almirante Gabriel de Castilla, uno de los grandes marinos de España e injustamente olvidado.

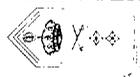


A NUESTROS COLABORADORES

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

GEOESTRATEGIA DEL OCEANO INDICO (II)

Julio ALBERT FERRERO



Pakistán.



A República Islámica del Pakistán ocupa la cuenca del Indo, penetrando en el norte en la región del Himalaya. Comparte con la India el valle de Cachemira. Su superficie es de 804.000 km². Su población es de 88 millones de habitantes, con un 95 por 100 de religión islámica. En la región del Pundjab, bañada por cinco ríos, cuenta con una gran red fluvial y uno de los mayores sistemas de irrigación del mundo, que permite la dedicación a la agricultura a más del 50 por 100 de su población. País rico en minerales, aunque no bien aprovechados. Tiene una importante producción agrícola. Económicamente pertenece al tercer mundo; su renta per cápita es de 350 dólares; políticamente es pro occidental, aunque oficialmente sea país no alineado. La invasión soviética de Afganistán ha producido el exilio en este país de tres millones de personas, lo que da lugar al sostenimiento de guerrilleros y acciones militares en la frontera. Cabe pensar en la gran ventaja que para la URSS supondría el conseguir la salida al mar Arábigo a través de esta nación. Su tradicional enemigo es la India, con la que mantiene reivindicaciones territoriales sobre Cachemira, a pesar de mantener un acuerdo de cooperación económica, industrial y cultural. Su situación estratégica actual es comprometida al estar situada entre Afganistán y la India, ambos países de clara orientación pro soviética, por lo que cuenta con el apoyo de los Estados Unidos, que pretende ocupar como aliado el lugar del Irán. Está muy debilitado por la derrota frente a India, que dio lugar a la escisión de Bangladesh.

Su situación política interna es inestable debido al subdesarrollo y al analfabetismo, con tendencia separatista.

Las Fuerzas Armadas están bien dotadas y con buen grado de adiestramiento; el ejército regular se compone de unos 500.000 hombres. Las Fuerzas Aéreas, de 375 aviones de combate. La Armada cuenta con seis submarinos, ocho destructores, ocho lanchas lanzamisiles, 16 lanchas cañoneras de procedencia americana, francesa, inglesa y china. La formación de sus oficiales es de origen británico. Su base principal es Karachi. Recientemente ha conseguido fabricar la bomba atómica.

1987]

India.

País de grandes contrastes cuya extensión es de seis veces la de España, con una población creciente de 790 millones de habitantes que constituyen un conglomerado de razas y lenguas, con enormes tensiones internas agravadas por la existencia de castas que marginan a más de 100 millones de seres, los «intocables». Sus fronteras no están claramente delimitadas, lo que ha dado lugar a dos conflictos, perdidos, con China y dos ganados a Pakistán. Tiene una gran riqueza minera y agrícola y es con China la principal potencia regional e industrial. Desde 1974 posee la bomba atómica.

En política exterior mantiene una situación peculiar. Es país no alineado; pertenece a la Commonwealth; tiene un pacto de no agresión con China, tratado de amistad y cooperación con la Unión Soviética y acuerdo de cooperación con Pakistán. Siempre ha mantenido buenas relaciones con la URSS, que le ha suministrado equipos militares.

Su potencia militar es importante: el Ejército cuenta con 1.260.000 hombres; las Fuerzas Aéreas, de procedencia soviética, se componen de 846 aviones de combate y 60 H/C armados, y la Armada con ocho submarinos convencionales, dos portaviones, tres destructores, 23 fragatas, tres corbetas y 14 lanchas lanzamisiles, la mayor parte de estas unidades de origen soviético. Es la principal fuerza naval de los países del Teatro Indico. Sus bases navales son:

- Bombay y Goa, para la flota occidental.
- Cochín, para la flota meridional.
- Wishakaptnam, en el continente (construida con ayuda técnica soviética), y su nueva base aeronaval de Port Blair, en el archipiélago de Andaman, para la flota oriental.

Sri-Lanka.

Antigua Ceilán, esta isla-Estado tiene una superficie de 65.000 km², y una población de 18 millones de habitantes. País ecuatorial, su cercanía a la India modifica su clima tropical. Población eminentemente agrícola, es el primer país exportador mundial de té. Con problemas raciales internos que producen tensiones separatistas por parte del pueblo tamil. País pobre y no alineado, ha recibido considerable ayuda de diversos países de Oriente Medio, Japón, Holanda, Alemania Occidental, la URSS y los Estados Unidos.

Sus Fuerzas Armadas son de escasa entidad. Su base naval principal es Trincomalí.

Bangladesh.

Antiguo Pakistán Oriental, país independiente desde 1971, tiene una superficie de 194.000 km², y su población es de 105 millones de habitantes, lo que le proporciona una de las mayores densidades de población en el mundo y también una de las más pobres, que vive en una inmensa y fértil llanura, con grandes ríos, como el Ganges. El suelo es agrícolamente muy productivo y sus cosechas son afectadas por inundaciones, lluvias y períodos de sequía. Su clima, cálido y húmedo, de tipo monzónico. La mayor parte de su población es de religión islámica. Padece una gran carencia de alimentos, de recursos minerales y de productos manufacturados. Tiene una gran plataforma continental.

Su política exterior es de no alineamiento, pertenece a la Commonwealth y trata de mejorar las relaciones con todos los países musulmanes. De tendencia pro china.

Sus Fuerzas Armadas son poco importantes; el Ejército tiene 82.000 hombres; las Fuerzas Aéreas, 23 aviones de combate, y la Armada sólo cuenta con tres fragatas y cuatro lanchas lanzamisiles basadas en Chittagong (su base principal), Dacca y Kaptai.

Birmania.

La República Socialista de la Unión de Birmania es un país del sudeste oriental asiático formado por cadenas montañosas en sentido norte-sur que hacen difícil su penetración. Su superficie es de 678.000 km² y su población de 43 millones de habitantes. País agrícola tropical, tiene una de las zonas arroceras más importantes del mundo. A pesar de sus riquezas naturales agrícolas, minerales, pesqueras e hidrológicas es un país muy pobre con tensiones internas. Su política exterior es de auténtica normalidad, no mantiene tratados de defensa con ninguna nación ni pertenece al movimiento de países no alineados. Sus Fuerzas Armadas están dedicadas al mantenimiento de la seguridad interna. El Ejército tiene 186.000 hombres. Las Fuerzas Aéreas cuentan con 22 aviones de combate. La Armada dispone de cuatro corbetas, 36 lanchas cañoneras y 46 lanchas ligeras de vigilancia fluvial con bases en Bassein, Merqui, Rangoon, Seilai, Sinmalaik y Sitwe.

Tailandia.

El reino tailandés ocupa una superficie análoga a la de España, con 56 millones de habitantes. Segundo productor mundial de estaño y rico en otros minerales. Economía agrícola con productos tropicales. Principal exportador

de arroz en el mundo. Con personalidad propia por tratarse de la única nación del sudeste asiático que jamás fue colonizada y, por ello, carece del clásico espíritu anticolonialista del tercer mundo. Es el país más pro occidental de la península de Indochina. Apoyado económica y militarmente por los Estados Unidos, amenazado por los países comunistas vecinos, sufre una constante invasión de refugiados procedentes de Kampuchea (antigua Camboya) y se producen frecuentes enfrentamientos con las tropas vietnamitas destacadas en este país y que en distintas ocasiones han operado en territorio tailandés. Asimismo, tiene problemas de reivindicaciones territoriales con Malasia. Su principal fuente de divisas procede del turismo. El Ejército cuenta con 160.000 hombres; las Fuerzas Aéreas, 188 aviones de combate; la Armada se compone de seis fragatas, siete lanchas lanzamisiles, tres lanchas cañoneras, 94 lanchas patrulleras y una fuerza anfibia compuesta por cinco buques de desembarco de carros (LST), tres buques de desembarco medio (LSM), así como 13.000 soldados de Infantería de Marina y 28 aviones de combate. Sus bases navales son Bangkok, Sattahip, Songkla, Phang-nga, esta última en la costa oriental del estrecho de Malaca.

Malasia.

La Federación de Malasia limita al Norte con Tailandia, al Este con el mar meridional de China, al Sur con Singapur y al Oeste con el estrecho de Malaca, con una superficie de 330.000 km² y una población de 16 millones de habitantes, de los cuales el 50 por 100 son de religión islámica y el 25 por 100 son budistas. Esta Federación se compone de trece estados, once de los cuales están en la península de Malaca y los dos restantes (Saba y Sarawak) están en la parte norte de la isla de Borneo, que comparte con Indonesia. Sarawak limita también con Brunei, nación independiente. Economía floreciente, primer productor de caucho, aceite de palma y estaño. Productor de petróleo y de gas, así como de productos manufacturados, con gran crecimiento económico merced a su planeamiento denominado «Mirar al Este», que trata de desligarse económicamente del Reino Unido, su antiguo colonizador, e incrementar sus relaciones con Corea del Sur y Japón. Su renta per cápita es de 2.000 dólares. Dispone de una buena red de comunicaciones. Pertenece a la Commonwealth y a la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN), que consiste básicamente en un Tratado de Amistad y Cooperación sin vinculación militar alguna (pertenecen también Brunei, Filipinas, Indonesia, Singapur y Tailandia). Es país no alineado.

El Ejército tiene 110.000 hombres; la Fuerza Aérea, 42 aviones de combate, y la Armada, tres fragatas, 12 lanchas lanzamisiles, seis lanchas cañoneras, 20 lanchas torpederas, dos buques de desembarco de carros (LST) y varias embarcaciones anfibas. Su base naval principal es Lumut, en el estrecho de

Malaca. Existe un tratado de defensa con el Reino Unido, Australia y Nueva Zelanda, que mantiene una fuerza militar embrionaria en Malasia.

Su situación estratégica es importante dada su proximidad al estrecho de Malaca, una de las zonas focales más importantes del mundo.

Indonesia.

La República de Indonesia consiste en un conjunto de 13.700 islas emplazadas entre el sudeste asiático continental y Australia. Sus islas principales son Sumatra, Java, Borneo, Célebes, Nueva Guinea Occidental, Molucas y Timor. Sus únicas fronteras terrestres son con Nueva Guinea, en Papúa-Nueva Guinea, y con Malasia, en Borneo. Su superficie global es de unos 2.000.000 de km², es decir, cuatro veces la de España. Su población es de 171.000.000 de habitantes, de los que el 78 por 100 son de religión islámica. El clima es tropical húmedo. País de riquezas naturales, de economía predominantemente agrícola. Segundo productor de caucho, con recursos madereros importantes. Exportador de petróleo y gas al Japón, principalmente. Con minas de estaño, bauxita, níquel, cobre y carbón. Nación todavía pobre debido a su gran densidad demográfica y bajo nivel cultural, pero con un gran porvenir económico; su principal cliente y suministrador es Japón.

Aunque es país no alineado, mantiene buenas relaciones con Occidente. Es, como ya se ha indicado anteriormente, miembro de la ASEAN y apoya la oposición a la presencia vietnamita en Kampuchea.

El Ejército tiene 216.000 hombres; las Fuerzas Aéreas, 68 aviones de combate. La Armada está en franca organización, las unidades procedían de muchos países, tanto del Este como del Oeste, lo que ha dado lugar a graves problemas logísticos y de mantenimiento que la ha dejado casi inoperativa. Es un clásico ejemplo de logística caótica. Se compone actualmente de dos submarinos, 13 fragatas, cuatro lanchas lanzamisiles, 24 lanchas torpederas, 18 buques de transporte de carros, 19 aviones de combate, 14 H/C armados y 12.000 soldados de Infantería de Marina. Sus bases navales son Yakarta, Surabaya y Padang.

Ocupa una posición estratégica muy importante al dominar los estrechos de Malaca, Sonda y Lombok, zonas focales de intenso tráfico marítimo.

Australia.

Está integrada por la isla-continente de idéntico nombre, la isla de Tasmania y otras pequeñas. Con una superficie de 7.700.000 km² y una población de 15 millones de habitantes, con debilidad demográfica. La Australia occidental está constituida por una meseta y tres grandes desiertos. Es el continente más desierto. Tiene abundantes recursos minerales, con actividades agrope-

cuarias importantes. Posee petróleo submarino y es exportador de cereales. Las costas son accidentadas, con algunos buenos puertos naturales. El clima es cálido y seco, con grandes contrastes. País muy rico, su renta per cápita es de 11.200 dólares y con grandes posibilidades económicas. Pertenece a la Commonwealth y también es miembro del tratado de defensa ANZUS con Nueva Zelanda y los Estados Unidos. Con este país mantiene unas relaciones muy estrechas, manteniendo bases americanas en su suelo, tales como las de Darwin, que permite a los aviones B-52 reabastecerse. Asociado privilegiado de Japón, suministrándole materias primas. El Ejército tiene 32.000 hombres; las Fuerzas Aéreas, 138 aviones de combate, y la Armada seis submarinos, tres destructores, 10 fragatas, 23 lanchas torpederas, seis lanchas de desembarco de carros, un transporte anfibio. Sus bases navales son Sidney, Dervis Bay, Brisbane, Cairns, Darwin, Cockburn Sound (próxima a Perth). Su posición estratégica es excepcional, entre el océano Pacífico y el océano Índico.

ARCHIPIELAGOS E ISLAS INDEPENDIENTES

Islas Seychelles.

La República de Seychelles está formada por el archipiélago de su nombre, que es un conjunto de 40 islas situadas 800 millas al este de Africa y a 4.^o de latitud Sur, con una superficie de 804 km² en total y con una población de 70.000 habitantes; el 90 por 100 son católicos. Economía agrícola superada actualmente por los ingresos de turismo. Con gran riqueza pesquera. España mantiene en sus aguas una flota atunera compuesta por 12 barcos. Pertenece a la Commonwealth. Sus fuerzas armadas carecen de entidad. Los buques de guerra soviéticos usan alguno de sus fondeaderos.

Islas Comores.

La República Federal Islámica de Comores es un archipiélago situado en el canal de Mozambique. Se compone de cuatro islas principales y numerosos islotes. 2.200 km², 500.000 habitantes, clima tropical, la pobreza del suelo y la falta de recursos naturales han sido la causa de una economía desastrosa. Tiene un aeropuerto internacional. Situación estratégica favorable para controlar el canal de Mozambique, puesto que las separan sólo 180 millas de Mozambique a Madagascar.

Mauricio.

Está formada por la isla de este nombre del archipiélago de las Mascareñas. Situada a 300 millas al este de Madagascar, con una superficie de 2.000

km² y una población de un millón de habitantes (31 por 100 católicos, 46 por 100 hindúes, 16 por 100 musulmanes). Clima marítimo subtropical. Fuertes lluvias y ciclones en el verano. Su economía está basada en el monocultivo de azúcar. Perteneció a la Commonwealth. En 1973 fueron transferidos a esta isla los nativos de la isla de Diego García, actual base aeronaval norteamericana.

Islas Maldivas.

Archipiélago formado por unas 1.200 islas, de las que únicamente 200 están habitadas. Situadas al sudoeste de la India y de Sri-Lanka, con una superficie de 298 km² y con una población de 165.000 habitantes. La actividad económica más importante es la pesca y el turismo. Perteneció a la Commonwealth. El Reino Unido tuvo una base aérea en Gan, que posteriormente la URSS intentó adquirir con resultado negativo. El gobierno ha mantenido unas relaciones exteriores de estricta neutralidad.

ISLAS Y ARCHIPIELAGOS DEPENDIENTES

Dependientes del Reino Unido.

El territorio británico del océano Indico (BIOT).

Comprende el archipiélago de Chagos, situado a 1.200 millas al nordeste de Mauricio, e incluye el atolón coralífero de Diego García y una zona alrededor de 21.000 millas cuadradas de océano. La creación de BIOT obedece a razones angloamericanas de defensa del océano Indico. Este territorio es reclamado por Mauricio, apoyada por la India y la O. U. A. Sus habitantes fueron transferidos a Mauricio, que recibió por ello compensaciones económicas. En 1966 se estableció un acuerdo entre el Reino Unido y los Estados Unidos para uso del territorio durante cincuenta años; desde entonces se está construyendo la importantísima base aeronaval de Diego García, con centro de comunicaciones, pistas de vuelo, muelles, talleres, etc. Está prevista la instalación de una estación de seguimiento espacial. En esta isla está basada, como ya se ha indicado anteriormente, la Fuerza de Despliegue Rápido, consistente en cinco buques (NPS) de 44.000 toneladas «preposicionados» que transportan el armamento y la logística de una brigada de Infantería de Marina, cuyo personal sería transportado por vía aérea desde Estados Unidos. De esta forma se considera que puede estar operando a los siete días de la alerta, y otros buques también «preposicionados» con equipos y suministro para el Ejército y la Fuerza Aérea de los Estados Unidos.

Dependientes de Francia

La Reunión.

Situada 500 millas al este de Madagascar, con una superficie de 2.512 km² y una población de 500.000 habitantes de diversas razas, en su mayor parte de religión católica. Su clima es tropical, húmedo y varía con las alturas. En esta isla está el Cuartel General de las Fuerzas Francesas en el océano Indico, con unos 3.000 hombres. Es base naval.

Dependientes de Australia.

Islas Cocos.

Archipiélago de 27 islotes situados a 1.700 millas al sudoeste de Perth (Australia), con una superficie de 14 km² y 600 habitantes. Con gran densidad de cocoteros, tiene una estación de radiocomunicaciones y base aérea.

Factores económicos.

La importancia de este teatro se pone de manifiesto ante la simple enumeración de aspectos económicos que indudablemente inciden sensiblemente en la geoestrategia de este océano y que se exponen a continuación:

- Tráfico petrolero desde el Golfo hacia Japón, que supone el 90 por 100 de su consumo.
Los países del Golfo tienen el 54 por 100 de las reservas mundiales de petróleo. Sólo Arabia Saudita cuenta con el 45 por 100 del total mundial. Asimismo, los países del Golfo tienen el 25 por 100 de la reserva mundial de gas.
- Tráfico mercante de crudos, materias primas y productos manufacturados a través del canal de Suez.
- Tráfico importante de materias primas de carácter estratégico con destino a los Estados Unidos y a Europa Occidental.
- Comercio entre Japón y Europa, que transcurre a través de este océano.
- Derrotas marítimas desde Africa del Sur a Australia y Nueva Zelanda.
- A lo largo de la costa oriental de Africa discurre el 70 por 100 de las exportaciones de crudos procedentes del Golfo.
- Extremada pobreza producida por la sequía en países africanos como Etiopía, Sudán, Somalia, que ha supuesto pérdidas del 80 por 100 de las cosechas.
- Disminución de la capacidad de exportación como consecuencia de la crisis económica internacional.

- Elevadas tasas de natalidad, que erosionan las ligeras mejoras económicas de algunos países.
- Importancia de la ASEAN, que trata de promover el desarrollo económico de las naciones componentes.
- Ampliación del calado en el canal de Suez, que permite el paso de los portaviones americanos así como el de los grandes petroleros (previstos hasta 250.000 toneladas de peso muerto) que, a su vez, y mediante el oleoducto entre el golfo de Suez y el Mediterráneo, capacita el tránsito de petroleros de mayor porte vacíos, transportando su carga por el oleoducto evitándose de esta forma efectuar el viaje por la ruta del cabo de Buena Esperanza, en Africa del Sur.
- Enormes reservas de materias primas de carácter estratégico de la República Sudafricana.
- Reserva limitada, pero muy variada, de minerales estratégicos de Mozambique.
- El control de los precios del petróleo que ejerce Arabia Saudita, que actúa como poder moderador en la O. P. E. P. por su gran producción, que dispone a su vez de una balanza de pagos extraordinariamente favorable y de unas reservas monetarias muy elevadas, lo que ocasiona la gran influencia política de esta nación en la zona.
- Necesidad de productos manufacturados en países superpoblados como Pakistán y Bangladesh.
- Carencia de oleoductos en Irán, que necesita del transporte marítimo para la exportación de sus crudos.
- Dependencia del exterior de la India en petróleo, alimentos y minerales.
- Gran plataforma continental de Bangladesh. Los yacimientos petroleros y mineros están siempre en las plataformas continentales; la tecnología actual y la de un próximo futuro permite la explotación en profundidades cada vez mayores.
- Riqueza pesquera en las plataformas de Mozambique, Tanzania, Kenia, Madagascar, Yemen del Sur, Bangladesh, Birmania, Malasia y archipiélago de las Seychelles.
- Auge comercial e industrial de Singapur como puerto franco importante, centro bancario internacional, exportador de productos manufacturados y foco de proyección económica de índole mundial.
- Política de apoyo económico y tecnológico de los EE. UU. a algunas naciones de la zona, especialmente a Pakistán.
- La mayoría de los países del subcontinente indio basan su economía en el sector primario, que al estar sometido a una climatología de régimen monzónico hace que el sistema sea económicamente inestable, lo que unido a la superpoblación ocasiona el hambre en una parte apreciable de sus pobladores.

Presencia de la URSS.

La estrategia planetaria de la URSS se materializa en este teatro con su creciente penetración en el océano Indico mediante una acción combinada ideológica y militar. Sus objetivos son:

1. Contener la influencia Occidental.
2. Apoyar a la India para lograr un segundo frente con China.
3. Conseguir su salida a mares libres.
4. Controlar las fuentes de recursos energéticos de Occidente y Japón en el golfo Pérsico.
5. Interferir los suministros de petróleo y gas a Occidente y Japón, así como las derrotas comerciales a Australia y Extremo Oriente.

Para lograr estos objetivos la URSS fomenta la desestabilización de los regímenes pro occidentales apoyando los movimientos revolucionarios. Con su presencia militar en Afganistán amenaza a Pakistán, cuya alianza le permitiría la salida al Indico, y con su influencia en el Yemen del Sur procura la posibilidad de yugular el tráfico mercante por el mar Rojo. Asimismo, presenta un apoyo claro a la India, que mantiene problemas fronterizos con China, buscando de este modo un equilibrio con este país.

Como consecuencia, la URSS ha desplegado con carácter permanente una fuerza naval en este océano que viene a demostrar no sólo su voluntad de presencia y apoyo de países amigos del área, sino también la responsabilidad de interferir el tráfico occidental y de responder a la presencia naval norteamericana.

Pero esta fuerza naval, cuyas unidades proceden de la flota del Pacífico, necesita contar con bases navales que garanticen su logística, así como de buques de apoyo que, a su vez, necesitan estar protegidos.

Esta fuerza naval ha llegado a ser en épocas de crisis del orden de 30 unidades entre buques y submarinos con capacidad antisubmarina, frente a los submarinos balísticos desplegados por los americanos, y con buenas posibilidades de minado (capacidad muy desarrollada tanto en buques como en submarinos); necesita buques de apoyo logístico que, a su vez, tienen que ser protegidos y necesitan con aquéllos contar con una adecuada serie de bases y fondeaderos que le permitan operar con eficacia.

Este es precisamente el punto débil de la Unión Soviética, la ausencia de bases en el Indico y por ello ha tratado por todos los medios de conseguirlas, pudiendo decirse que lo ha logrado parcialmente.

En efecto, actualmente cuenta con los siguientes puntos de apoyo:

En Yemen del Sur dispone de una base aeronaval en Aden, con facilidades de apoyo en Mucalla y fondeaderos en la isla de Socotora.

En Etiopía, la base naval con dique en la isla de Dahlak y la de Massawa.

En Mozambique, instalaciones en la isla de Bazaruto con facilidades en Nacala y Maputo con fondeaderos en el canal de Mozambique.

En la India, facilidades en la base naval de Viskakhpatnam, construida por los soviéticos, y apoyos en Bombay, Marmagao y Cochin.

Las unidades navales soviéticas usan los fondeaderos de las islas Seychelles, archipiélago de las Chagos (próximo a la isla de Diego García) isla de Mauricio e islas Andaman, en el Indico oriental.

La fuerza naval soviética desplegada en ese océano no es de gran entidad, carece de apoyo aéreo y su número aumenta en épocas de crisis; cuenta, como se ha podido apreciar, con pocas bases dado el tamaño del teatro.

En caso de crisis o conflicto limitado, las unidades de la V Escuadra Soviética del Mediterráneo podrían pasar, incluido los portaviones, por el canal de Suez, previa aquiescencia de Egipto.

La auténtica base naval importante soviética radica en la de Cam-Ranh Bag en Vietnam del Sur, situada estratégicamente frente a la americana de Subir Bay, en Filipinas.

Presencia norteamericana.

Los objetivos de los EE. UU. son contrapuestos y pueden concretarse en:

- Contener la influencia soviética.
- Evitar la salida de la URSS hacia los mares libres.
- Garantizar los suministros de crudos a Occidente y Japón y así conseguir el dominio del mar en este océano, para ejercer en cualquier momento la explotación de este dominio.
- Contribuir a la disuasión mediante el despliegue de sus submarinos balísticos estratégicos en el golfo de Bengala y mar Arábigo.

Para lograr este objetivo, los EE. UU. mantienen una política de apoyo económico, tecnológico y militar hacia algunos países de la zona, lo que contribuye a lograr para ellos gobiernos de tendencia pro occidental y a su vez una presencia estratégica permanente de una fuerza aeronaval formada por unidades procedentes de la VII Flota del Pacífico, con refuerzos durante los períodos de crisis con buques de la VI Flota del Mediterráneo.

Estas fuerzas navales operan apoyadas por una serie de bases aeronavales de las cuales la más importante es la de la isla de Diego García, en el archipiélago de las Chagos, en el Indico central, que como ya se ha dicho reiteradamente cuenta además de las instalaciones propias de una base aeronaval con muelles y pistas de vuelo con los buques «preposicionados» de la Fuerza de Despliegue Rápido que, como ya se indicó está compuesta por cinco buques para el equipo y armamento de una brigada de Infantería Marina, y de otros siete para equipos y armamentos del Ejército y fuerzas aéreas.

Asimismo, existen las bases siguientes:

- En Somalia, Berbera y la base aérea de Mogadiscio.
- En Omán, la base aeronaval de la isla de Masirah, Mascate, Matrah, Salahah y aeródromos de Sih y Thamriti.
- En Kenia, facilidades en Mombasa y aeropuerto de Nairobi.
- En Egipto, los aeropuertos de El Cairo, Quenar y Ras Banas.
- En Australia, la base naval de Cockburn Sound, cerca de la ciudad de Perth, la de Cabo Noroeste y la base aérea en la isla de Cocos, en el Indico oriental.

Presencia de otras potencias occidentales.

Francia.—Mantiene con carácter permanente una fuerza naval de cierta entidad que dispone de una base aeronaval en Djibuti, a la salida del mar Rojo, y otra en la isla Reunión, al este de Madagascar, y retiene bajo su soberanía la isla de Mayotte, en el archipiélago de las Comores, que como se ha indicado anteriormente es nación independiente. Desde esta isla se puede controlar el tráfico del canal de Mozambique.

Francia destaca a este océano con cierta frecuencia sus buques de la flota del Mediterráneo, incluidos sus portaviones, como demostración clara de su interés en esta zona.

Reino Unido.—Retiró sus fuerzas al este de Suez en 1977. Desde entonces su presencia en el océano Indico consiste en una agrupación naval de proporciones reducidas que utilizan las bases americanas. Mantiene en las islas que constituyen el BIOT una colaboración con los EE.UU., a los que cedió la isla de Diego García.

Consideraciones geopolíticas.

La URSS ha seguido su procedimiento tradicional de penetración (ideológica, militar, económica y presencia naval). Trata de mejorar su posición para controlar el suministro de petróleo, vital para Occidente y Japón. Su influencia está condicionada por el temor a la expansión china, a la que trata de envolver por sus fronteras meridionales para disuadirla de cualquier intento de expansión a través de Siberia, que une a su baja densidad demográfica una gran riqueza en reservas naturales. En el Indico esta rivalidad chino-soviética involucra a otros países, siendo en el subcontinente indio donde tiene su mayor incidencia. No existen en este entorno alianzas consistentes con las grandes potencias; no obstante, la distribución bipolar de influencias es la siguiente:

Tendencia pro occidental:

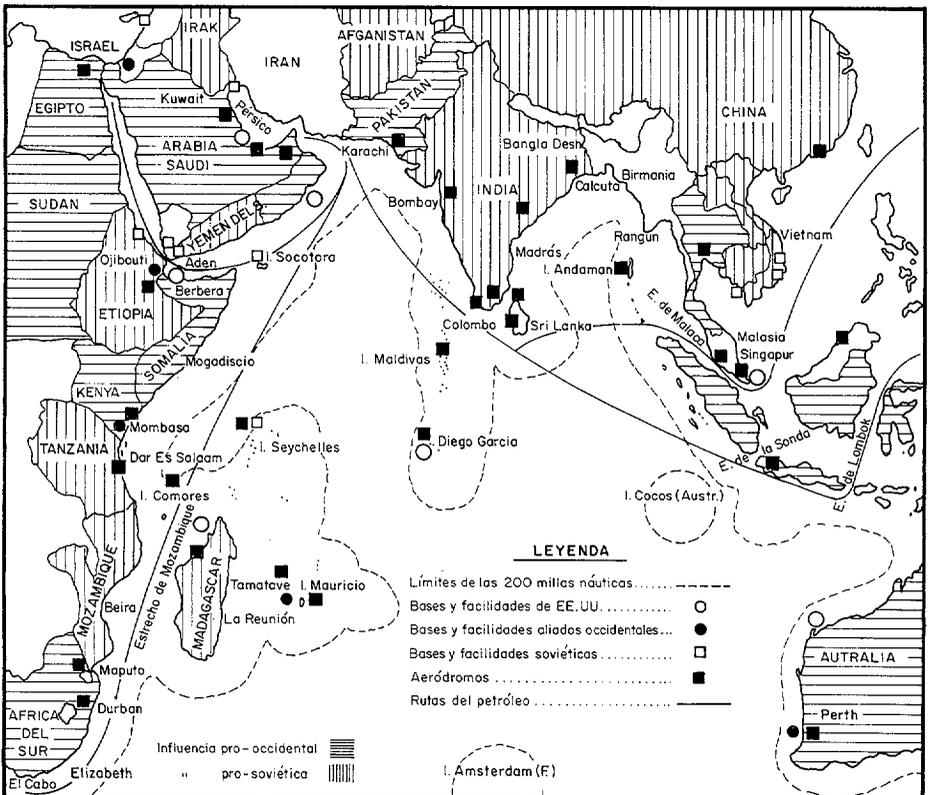
Sudáfrica, Kenia, Mauricio, Somalia, Djibuti, Sudán, Egipto, Arabia Saudita, Omán, Barhein, Pakistán y Australia.

Tendencia pro oriental:

Mozambique, Madagascar, Seychelles, Comores, Tanzania, Etiopía, Yemen del Sur, Irak, Afganistán e India.

Son factores de inestabilidad: Las altas tasas de crecimiento demográfico, cuando existe una distribución irregular de la renta. La diversidad de razas y religiones, que tiene gran influencia en la configuración de las categorías sociales. Los fuertes movimientos migratorios así como la falta en algunos casos de fronteras naturales.

Los países árabes del Golfo tratan de buscar en las potencias de Europa Occidental la mejora de sus tecnologías y armamentos para no depender de las dos superpotencias.



La presencia militar soviética en Afganistán ha producido dos efectos perjudiciales para la URSS: coste político internacional y acercamiento de Pakistán a los EE. UU.

La revolución islámica en Irán, con su gran carga social de fenómeno religioso, ocasionó la pérdida de hegemonía de esta nación en el golfo Pérsico, hegemonía que ha tratado de obtener Irak sin conseguirlo, por su confrontación con Irán. La nación llamada a ejercerla es sin duda Arabia Saudita.

Consideraciones geoestratégicas.

La situación geográfica del teatro es central con respecto a Europa, Asia y Africa. Su importancia estratégica es primordial, sobre todo respecto a Europa Occidental, EE. UU. y Japón; en consecuencia, el Indico ofrece un gran interés, desde los puntos de vista económico, estratégico y político, para las dos superpotencias.

La proyección marítima hacia el Indico cabe limitarla a la India, Pakistán y Australia. La India es el mejor aliado de la URSS, que utiliza sus bases navales y trata de contar con una base aeronaval en las islas de Nicobar. Se encuentran en posición geobloqueante del estrecho de Malaca, y de flanco respecto a las derrotas marítimas con Extremo Oriente.

El giro político de Somalia hacia los EE. UU., junto a la existencia de Djibuti, le ha proporcionado a Occidente una posición predominante en el estrecho de Bab-el-Mandeb.

El pro occidentalismo de Omán, con la cesión de bases a los EE. UU., proporciona también a Occidente una situación preponderante en el estrecho de Ormuz.

El dominio de los estrechos de Malaca, Sonda y Lombok, zonas focales del tráfico marítimo, es de gran importancia para las dos superpotencias. Para la URSS supone la capacidad de yugular el tráfico a Oriente Medio y la posibilidad de paso de unidades navales desde la base de Cam-Ranh Bag al Indico. Por el contrario, el dominio por Occidente invierte los términos. Esto pone de manifiesto el valor geoestratégico de Indonesia.

La presencia naval norteamericana, que, como se ha indicado, se apoya en el flanco sur del teatro con una cadena de bases británicas y australianas, está potenciada por la VII Flota basada en Subir Bay (Filipinas), lo que incrementa el valor estratégico de los estrechos de Malaca, Sonda y Lombok.

La desintegración política de la República de Sudáfrica llevaría a la anarquía, de la que saldrían beneficiados los comunistas, como ha ocurrido en la desaparición del imperio portugués. Los recursos minerales de Sudáfrica pondrían en tal caso en manos de la URSS el monopolio virtual de minerales estratégicos tales como el cromo, manganeso y platino, necesarios para Occidente.

El Oriente Medio es el objetivo prioritario de la URSS por la combinación de factores tales como inestabilidad política, riqueza petrolera, acceso

directo terrestre y posibilidad de controlar el petróleo vital para Europa Occidental. La indiferencia con que han recibido los gobiernos árabes las acciones de la URSS en Afganistán pueden influir en una futura intervención soviética en Pakistán e Irán.

En la OTAN existe una gran sensibilidad con respecto a este teatro, expuesta por el 70 por 100 de los conferenciantes y durante los coloquios del *Simposium Sea Link 86* celebrado en Annápolis bajo la dirección del SA-CLANT. Los problemas estratégicos de las zonas «out of area», más específicamente los del océano Indico, tienen gran interés para la defensa de la Alianza.

Consideraciones estratégicas.

La intervención soviética en Afganistán supone también una amenaza para Pakistán y por ello introduce un elemento de inestabilidad. En efecto, el valor estratégico de Afganistán viene determinado en gran parte por un factor continental y otro marítimo. El primero radica en sus pasos estratégicos del Hindu Kush y de la meseta de Pamir como ruta hacia la India y China. El segundo es el paso hacia el Sudoeste y Sur, es decir, hacia el estrecho de Ormuz y mar Árábigo. Los soviéticos construyen carreteras y líneas de ferrocarril que comunicarán el Asia central soviética con las fronteras de Afganistán con Irán y Pakistán. Esto, unido a las prospecciones que llevan a cabo de gas natural y otros recursos ponen en evidencia las declaraciones recientes sobre su retirada.

Las bases aéreas de Farah y Shindand, en el suroeste afgano, cuentan con medios electrónicos que pueden controlar las comunicaciones en el océano Indico. Aviones de reconocimiento, de patrulla y cazabombarderos operan desde estas bases y desde la isla de Socotora (Yemen del Sur) pudiendo adentrarse unas 600 millas en el mar Árábigo. Los regimientos acorazados y mecanizados están a sólo 350 millas de la costa del mar Árábigo y a 400 millas del estrecho de Ormuz.

Pakistán se encuentra en una situación de debilidad agravada por el problema secesionista de Beluchistán, que podrá dar lugar a una insurrección propiciada por la URSS y la India. El ataque soviético encontraría poca resistencia puesto que con 18 divisiones mal equipadas tiene que cubrir más de 3.000 km. de fronteras, de los cuales sólo cuatro divisiones de infantería están desplegadas en la frontera de Beluchistán. Ante este ataque sería dudoso que Occidente reaccionase con tiempo suficiente para la llegada de fuerzas aerotransportadas, y de la brigada de Infantería de Marina que con los barcos preposicionados en la isla de Diego García necesitaría entre cuatro y siete días para alcanzar la costa paquistaní. Las fuerzas de refuerzo norteamericanas necesitan entre 11 y 30 días para cubrir las 7.000 millas que existen entre la costa oriental de los EE. UU. y Pakistán.

Este ataque soviético a Pakistán, consecuentemente con el factor marítimo aludido, tendría dos ejes principales: el de dirección Farah-Bandar Abbas, en Irán, para llegar al estrecho de Ormuz y el de Kabul-Karachi para conseguir puestos y bases en el mar Arábigo, lo que permitiría el apoyo logístico directo desde el Asia central soviética y la cobertura aérea de la que ahora carece.

Actualmente las bases que posee la URSS en el Indico y en el mar Rojo no pueden reabastecer a sus fuerzas navales; sin embargo, con la posesión de las costas paquistaníes, su enlace por el aire y por mar permitiría la proyección del poder naval sobre el Indico. Por esta razón los EE. UU. deben seguir ayudando militarmente a Pakistán, que es la segunda y última línea de defensa occidental hacia el mar. La garantía de esta defensa está en las resistencias de los mujaidines en las montañas afganas, a quienes es preciso apoyar con armas pesadas, misiles y medios electrónicos.

La India inició un programa naval que consiste en obtener «dos flotas» compuestas por dos grupos de ataque con portaviones que extiendan su influencia sobre el mar Arábigo, el golfo de Bengala, el grupo de islas de Nicobar, Andaman, Chagos, Maldivas, hasta Mauricio. Esta área incluye Bangladesh y Sri-Lanka, contando para ello con la ayuda económica y militar soviética, recibiendo unidades modernas como los interceptadores *Mig-29* y los nuevos submarinos convencionales de la clase *Kilo*. El 70 por 100 del arsenal militar, el 80 por 100 de sus submarinos, el 70 por 100 de sus buques y el 100 por 100 de sus misiles navales son de procedencia soviética y aunque sus programas tienden a la diversificación de procedencia, un corte en la ayuda supondría, al cabo de tres meses, una inoperatividad completa (como le ocurrió a Indonesia) estimándose que necesitaría diez años para conseguir la autarquía. El precio es alto. La India es de hecho el aliado más poderoso de la URSS y el más importante ante una confrontación chino-soviética; no obstante, cabe la duda de si aceptaría una ocupación de Pakistán por la URSS puesto que se considera como la potencia más importante de la zona con capacidad de influencia sobre las naciones de Africa oriental. La realidad de su posición es ambigua, ya que ayuda secretamente a Pakistán y a la resistencia afgana y mantiene oficialmente una actitud hostil hacia ellas para que no peligre el apoyo logístico de la URSS.

La ayuda occidental a la India podría producir el cese de apoyo logístico soviético y al propio tiempo el acercamiento de sus relaciones con Pakistán, lo que supondría una notable mejora en la situación militar de Occidente en la zona.

Por otra parte la constante y rápida potenciación de las fuerzas navales hindúes y de su infraestructura no se corresponde con la política de un país que oficialmente es no alineado, cuyo enemigo potencial actual es Pakistán, que dispone de unas fuerzas navales de mucha menor entidad. Las nuevas instalaciones de Wishakaptman, en el golfo de Bengala, y las de Port Blair, en el archi-

piélago de las Andaman, a dos horas de vuelo de la importante base aeronaval soviética de Cam-Ranh Bag, en Vietnam, potencia la situación de la India y de la URSS en este océano.

La expansión hacia el Sur del poder naval soviético tendría un efecto fulminante sobre las naciones del Africa oriental, tales como Tanzania. En este caso, Somalia y Kenia se verían rodeadas por fuerzas marxistas que dificultarían un alineamiento con los Estados Unidos. Mozambique, auténtico protectorado soviético, que ha proporcionado derechos de utilización permanente a la flota soviética en su base de Beira, incrementaría su amenaza ideológica hacia la República de Sudáfrica, único baluarte occidental, que se encuentra circundada de países inamistosos, como Swazilandia, Botswana y Malawi. Asimismo, Madagascar e islas Comores y gran parte del Africa austral caerían bajo el control soviético.

El alineamiento soviético del Africa oriental dejaría a Occidente con una infraestructura naval de apoyo sólo en Australia, Omán, Diego García y Reunión, que en este caso se encontraría con una situación análoga a la actual de la URSS, es decir, con una serie de bases esparcidas al final de sus líneas de suministro muy extensas, con grandes debilidades ante un conflicto.

Los buques occidentales, muy lejos de sus propias bases, estarían bajo la fuerte amenaza aérea de aviones basados en Mozambique y de grupos de ataque de superficie que operarían relativamente cerca de sus bases. La situación soviética se tornaría predominante y el *Indico pasaría a ser para la URSS un teatro central y periférico y hostil para Occidente*.

Las fuerzas navales occidentales realizan potencialmente los cometidos tradicionales; así pues, *la presencia naval* occidental produce efectos estabilizadores positivos de diplomacia naval. La Marina francesa, por ejemplo, mantiene una presencia regular en Mayyote (Comores) que garantiza la estabilidad de este pequeño país y al propio tiempo afirma la soberanía francesa sobre las islas deshabitadas de Esparres, en el canal de Mozambique, reivindicadas por Madagascar, y la de Tromelin, reivindicada por Mauricio. Su presencia en Seychelles evitó el derrocamiento del gobierno por parte de mercenarios africanos. Asimismo, la presencia aeronaval y militar en Djibuti pone a este país a cubierto de *las apetencias territoriales de Etiopía y Somalia*. Los submarinos nucleares balísticos americanos procedentes de su base en la isla de Guam y destacados en patrullas frente al mar Arábigo y golfo de Omán ofrecen una permanente *disuasión*.

El dominio del mar.

En caso de conflicto estaría a cargo de la V Flota americana, compuesta por misiles procedentes de la II, VI y VII Flota americana, que contaría con algún grupo de ataque de portaviones, submarinos nucleares de ataque y aviación de patrulla marítima.

La explotación del dominio del mar requeriría la incorporación de un número significativo de escoltas de las Marinas occidentales para la protección del tráfico mercante, que tendrá que organizarse con convoyes selectivos para el transporte de crudos. Las derrotas de estos convoyes en el Africa oriental deberán pasar a levante de Madagascar para alejarse de las bases soviéticas en el continente africano. Las derrotas desde el mar Rojo y golfo Pérsico a Extremo Oriente deberán desviarse hacia el sur entre las islas Maldivas y Diego García para pasar por los estrechos de Sonda y Lombok. Una solución alternativa sería la de organizar navegaciones independientes proporcionándoles a los mercantes capacidad de autodefensa.

La explotación de este dominio del mar requiere la limpieza de minas en las zonas focales, como los estrechos de Ormuz, Bab-el-Mandeb, Malaca, Sonda y Lombok; para estas operaciones, las Marinas occidentales pueden contribuir eficazmente, como ya lo hicieron en estos últimos años en el mar Rojo. Actualmente, la Marina francesa ha destacado una escuadrilla de cazaminas con objeto de hacer frente a un bloqueo de minas en el estrecho de Ormuz.

La proyección del poder naval sobre tierra se materializa principalmente por la fuerza anfibia norteamericana destacada en este océano; es decir, la brigada de Infantería de Marina que, aerotransportada a la zona de reunión, cerca de la zona anfibia-operativa, embarcaría allí en las unidades «preposicionadas» en la isla de Diego García. El tiempo necesario para su intervención es, como ya se ha indicado, entre cuatro y siete días. En cuanto a fuerzas anfibias de refuerzos, la división de Infantería de Marina de Okinawa tardaría entre doce y catorce días y la de los Estados Unidos, desde la costa oriental, unos treinta y cinco días desde la alerta.

Las fuerzas navales soviéticas en el Indico tienen capacidad para ejercer una estrategia de negación del dominio del mar con operaciones de ataque al tráfico mercante, bloqueo mediante minado de las zonas focales y ataques a los submarinos balísticos.

En estas operaciones, los submarinos y los aviones de patrulla marítima ejercen un papel preponderante. Las debilidades más importantes son la falta de cobertura aérea en las unidades de superficie y la gran distancia de sus líneas logísticas.

Las instalaciones de la base aeronaval soviética de Cam-Ranh Bag, en Vietnam, han sido cuadruplicadas desde su utilización por los norteamericanos.

Cuenta con siete muelles, un aeropuerto y con grandes facilidades de apoyo para submarinos y unidades misilísticas modernas. Esto potencia la posición de la URSS no sólo en el Pacífico sudoriental, sino también en el Indico, ya que, como se ha indicado anteriormente, se encuentra a dos horas de vuelo de la base aeronaval hindú de Port Blair, en las islas de Andaman.

Conclusiones.

1. Occidente mantiene en la actualidad una situación de preponderancia sobre la URSS en este teatro.
2. Las grandes distancias a sus bases y la falta de una adecuada infraestructura es un factor de debilidad importante de la URSS.
3. El canal de Madagascar es de predominio soviético; en caso de conflicto el tráfico marítimo deberá discurrir al levante de Madagascar.
4. El Cuerno de Africa occidental, con el estrecho de Bab-el-Mandeb, es zona en disputa.
5. El estrecho de Ormuz y el mar Árabe son de dominio occidental.
6. El golfo de Bengala es de dominio hindú y, por tanto, pro soviético.
7. Los estrechos de Malaca, Sonda y Lombok son de dominio pro occidental.
8. Occidente tiene una situación preponderante en todo el Indico central, oriental y meridional.
9. Los intereses de las dos superpotencias coinciden en el conflicto Irán-Irak. Ambos desean limitar el nivel del conflicto y una victoria pírrica de cualquiera de sus contendientes.
10. La consolidación de la Confederación de los Estados del Golfo, consecuencia del conflicto Irak-Irán, es un factor estabilizador.
11. El ataque a Arabia Saudita por parte de Irán o de la URSS provocaría probablemente la intervención norteamericana.
12. La posesión del arma nuclear por parte de la India y Pakistán implica un riesgo que incrementa la inestabilidad de la zona.
13. La India, como primera potencia de este teatro, puede contribuir con sus fuerzas aeronavales y sus bases a potenciar de un modo notable la posición de la URSS.
14. Pakistán es muy importante para Occidente.
15. La presencia de la OTAN en este teatro es necesaria no sólo para la protección de sus intereses propios, sino también para contribuir a la estabilidad de la zona.

Conclusión final.

El teatro Indico ocupa actualmente una situación periférica respecto a las dos superpotencias, con predominio de los EE. UU. La posesión de bases aeronavales paquistaníes por la URSS, con la consiguiente proyección de su poder naval hacia el Sur, produciría un cambio radical; es decir, se convertiría en un *teatro central predominantemente soviético y sería, por el contrario, de condición periférica y hostil hacia los EE. UU. y, por tanto, hacia Occidente.*

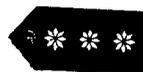
En consecuencia, la prolongación de la ocupación de Afganistán hacia Pakistán incrementaría el riesgo de una tercera guerra mundial.



*Lancha "Sirius", de la organización ecologista "Greenpeace", atracada en Barcelona.
Autor: José Luis Infiesta Pérez.*

BREVES COMENTARIOS SOBRE LA INICIATIVA DE DEFENSA ESTRATEGICA (S. D. I.) (1)

Gonzalo PARENTE R.



Introducción.



UANDO un proyecto —todavía no es más que eso— origina tanta controversia en los diversos focos políticos y durante tanto tiempo, nos debe hacer sospechar que se trata de algo muy importante; es decir, que puede afectar al normal —si es así como podemos denominarlo— desarrollo de las relaciones humanas.

He querido entonces, con este artículo, proporcionar a los lectores de la REVISTA GENERAL DE MARINA unas ideas básicas sobre el tema que le ayuden a formar un criterio sobre este proyecto que sin duda va a modificar y afectar notablemente a las doctrinas militares del futuro.

El problema estratégico.

El proyecto S. D. I. no ha superado todavía la etapa de estudio; aunque sí la de la viabilidad; de esta forma se puede afirmar que los norteamericanos están convencidos que su realización es factible desde el punto de vista técnico, pero no están seguros de que sea conveniente desde el punto de vista político y aun de su rentabilidad económica.

De todas formas, algo tienen que hacer. El problema está ahí y lo conoce todo el mundo: los soviéticos han alcanzado la supremacía convencional y la paridad nuclear. Este es el axioma que fundamenta la resolución del problema estratégico planteado. El problema viene de atrás, se remonta unos quince años, en el 72, cuando los Estados Unidos y la URSS firmaron el tratado A. B. M. (2) por el cual ambas naciones se comprometían a no defen-

(1) Strategic Defense Initiative.

(2) Anti-Ballistic Missile.

derse contra posibles ataques nucleares: «Cada parte se compromete a no desplegar sistemas A. B. M. para la defensa del territorio de su país y a no proveer bases para tal defensa». De esta manera ambos gobiernos establecieron solemnemente su indefensión nuclear. El acuerdo fue ratificado por el Congreso de los Estados Unidos en 1972, lo cual tuvo el efecto de convertirlo en ley desde entonces.

De esta manera se había inventado una nueva estrategia, la mejor defensa es la disuasión, lo que traducido al lenguaje vulgar sería: «como te atrevas a pegarme...»

Verdaderamente parece un juego, y lo es, pero es un juego terriblemente costoso y trascendente para la Humanidad. Las dos superpotencias contaban con la suficiente fuerza nuclear como para asegurar la destrucción total del contrario, pero sólo para el caso de que éste hubiese lanzado un previo ataque; así era la forma de asegurar que éste no se produciría. Tal doctrina, se denomina M. A. D. (3), pone en evidencia que la destrucción total es posible, lo que supone la puesta en práctica de la estrategia de la respuesta masiva, de profundas implicaciones morales para los políticos y dirigentes, sobre los cuales recae una responsabilidad tremenda. Por tanto, para que este sistema de paz, por disuasión, funcionase había que asegurar la indefensión mutua y se estableció el tratado A. B. M. Ahora, con el proyecto S. D. I., los norteamericanos encontraron una forma de estar más seguros y pensaron en protegerse activamente estableciendo un sistema defensivo que fuese capaz de destruir en el aire los misiles volando contra el territorio de los Estados Unidos.

Solución aproximada. Efectos políticos.

A medida que el proyecto S. D. I. se acerca a la realidad, el debate político se hará más vivo y la controversia más agria. De todas formas, en este momento la cuestión está ralentizada después de la reunión de Reikiavik, en la que los norteamericanos se sacaron «una carta de la manga» e interrumpieron el juego estratégico. Ante esta respuesta los soviéticos reaccionaron solicitando «tiempo», como en el baloncesto:

«Hombre, vamos a negociar en el campo de los misiles nucleares intermedios I. N. F. (4), en los que desde luego tenemos algo de ventaja y podemos ceder un poco, y aun si se quiere, podemos hablar también de reducción de armas convencionales M. B. F. R. (5), asunto que estaba un poco parado» (perdone el lector por el lenguaje coloquial). Bueno pues algo hemos conseguido.

(3) Mutual Assured Destruction.

(4) Intermediate Nuclear Forces.

(5) Mutual Balance Forces Reduction.

Efectos militares. Coste real.

Lo primero que había que establecer en este tema sería que la importancia del S. D. I. es tan grande que supone para los Estados Unidos de América un cambio estratégico fundamental.

Si la década de los sesenta fue de *détente* y la de los setenta significó la *disuasión* convencional, nuclear táctica y nuclear estratégica, la década de los ochenta en que vivimos puede suponer un cambio estratégico de tal magnitud que sería comparable a los proyectos nucleares, que fueron capaces de poner fin a la segunda guerra mundial. La diferencia entre estas dos situaciones es que en aquella ocasión estaba en marcha una guerra con muchos muertos, y ahora las bajas son de otro tipo, se trata de otra guerra.

El proyecto norteamericano va ligado a la figura y gestión política de su presidente actual y si es debatido en el exterior del país, no lo es menos en el interior, especialmente en los ambientes políticos e intelectuales norteamericanos; se sabe que las repercusiones reales sobre la fuerza militar estadounidense constituirán, en el plano económico, un tremendo esfuerzo, a costa del desarrollo de los vectores convencional y nuclear. Se ha comparado el coste inicial de la empresa con lo que significaría disponer de ocho grupos de combate (C. B. G.) (6), 27 alas aéreas o 40 divisiones de infantería. Ya se comprende que algunos militares norteamericanos miren con recelo justificado la previsión de tales gastos, que pueden ir en contra del desarrollo de las impresionables fuerzas convencionales y aun nucleares.

Se trata, pues, de una nueva estrategia, la defensa en el espacio, de tal forma que asegure que un tanto por ciento muy elevado de los misiles enemigos puedan ser destruidos en el aire, lo que haría ineficaz el ataque nuclear, a la vez que provocaría la respuesta masiva sobre el territorio enemigo, de tal forma, se piensa, que se tendría una defensa o protección de los Estados Unidos garantizada.

— ¿Cómo funcionaría tal defensa? De una manera implícita tendríamos que decir: «muy sencillo». La destrucción del misil enemigo se puede producir en dos momentos de la trayectoria: el inicial, cuando se está elevando, y la fase final, cuando comienza a descender para entrar en la atmósfera terrestre.

— ¿Quién se encarga de vigilar los silos de misiles enemigos? Las plataformas espaciales controlarán los sistemas de satélites de vigilancia y a la vez los ingenios espaciales encargados de disparar los proyectiles *inteligentes* (7) para la destrucción del misil recién lanzado.

(6) Carrier Battle Group.

(7) Smart bullets.

— ¿Cuánto costaría el proyecto? Se ha calculado que en el año 1998 el coste del sistema defensivo de la primera fase sería de 45 billones de dólares y de la fase final de unos 15 billones; lo que hace un total de 60 billones de dólares.

Efectos sobre la opinión pública.

La confusión está servida. Lo mejor (pensaron los soviéticos) será arremeter contra el líder norteamericano y en la medida que se deteriore su política, inevitablemente llevará aparejada la caída del proyecto, llamado también “Guerra de las Galaxias”. Pero no nos engañemos; este juego, en el fondo, suscita importantes cuestiones que afectan a la política de las dos superpotencias:

— ¿Serán los norteamericanos capaces de poner en práctica tan ambicioso proyecto?

— ¿Están los soviéticos en condiciones de hacer algo parecido?

— ¿Tienen éstos capacidad técnica y económica para ello? La verdad es que todavía no se ha materializado un estado de opinión, especialmente en el mundo occidental, donde la Iniciativa de Defensa Estratégica puede producir cambios de enorme trascendencia:

- Puede significar el despegue estratégico de Norteamérica, lo que en el fondo llevaría implícito la ruptura de la alianza y obligaría a buscar otras formas propias de defensa.
- Si los Estados Unidos pusieran en práctica el proyecto, confirmaría a la opinión pública la idea de que la guerra nuclear es posible y daría luz verde al holocausto.
- El proyecto proporciona una ventaja muy apreciable a los norteamericanos y su ejecución tendría un efecto considerable sobre las negociaciones de control de armamento y sobre todo de desarme, que quedarían paralizadas.

Conclusiones a modo de resumen.

Hay que destacar un hecho, nada volverá a ser igual después de la reunión de Reikiavick. Este ha sido, por lo pronto, el primer efecto del S. D. I., que ya se ha utilizado en forma disuasoria y ha tenido el efecto de facilitar la reanudación de las conversaciones sobre desarme y control de armamento. Esto en el terreno político. Pero en el campo de la estrategia se ha dado un paso generacional. Se ha encontrado la aplicación militar directa del espacio y, con ello, se producirá a su vez un cambio de la doctrina militar convencional y nuclear. Pero no hay que olvidar que el proyecto S. D. I. es una estrategia defensiva y que como tal facilita al contrario (adversario) la iniciativa para atacar y neutralizar sus efectos.

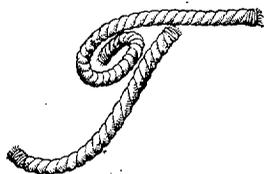
TEMAS PROFESIONALES



IDEAS SOBRE PLANIFICACION DE PERSONAL

La metáfora nunca va muy lejos; como tampoco la curva se deja confundir por mucho trecho con la tangente.

BERGSON



ODAS las experiencias con éxito que se han sucedido a lo largo de la Historia lo han sido porque operaban en el contexto apropiado. Ninguna idea puede prosperar si no se plantea en el terreno correcto, pudiendo decirse que no hay ideas erróneas, sino ideas planteadas a destiempo o en terrenos inadecuados, de aquí la importancia del ambiente en que van a florecer las ideas. En este sentido, resultan reveladoras las palabras de D. M. Frost cuando dice: «Un granjero debe decir qué cosecha o cosechas plantará sin saber si el tiempo será húmedo, moderado o seco. Considerando todas las posibles cosechas se halló que con tiempo húmedo lo mejor sería el maíz, con moderado el centeno y con seco el trigo. Sin embargo, el granjero no está satisfecho con el análisis. A él le gustaría saber, por ejemplo, qué sucederá si planta maíz y el tiempo resulta moderado o seco, e igual para las otras cosechas... Sin embargo, ni esto llena

sus inquietudes. El análisis le proporciona información sobre las tres cosechas consideradas como óptimas en los tres tipos de tiempo: húmedo, moderado y seco. Pero al estudiar otro tipo de cosechas resultó que la caña de azúcar, que es inferior al maíz con tiempo húmedo, al centeno con moderado y al trigo con seco, da unos resultados bastante buenos con todo tipo de tiempo. Otro granjero, mirando la misma tabla, podría preferir plantar alfalfa, que da buenos resultados en tiempo húmedo o moderado y pobre en seco. Otro preferiría... La tierra y el tiempo son el contexto; las plantas, las ideas. Por eso, es imprescindible un planeamiento que estudie, coordine y armonice contexto e ideas.»

Los teóricos en este campo dicen que planeamiento es la determinación de un rumbo de acción para alcanzar un resultado deseado. Es el proceso de pensar antes de hacer. Esto se refiere, por supuesto, a cualquier planeamiento en general. En el caso que nos ocupa, que hablamos de planeamiento de personal, tenemos que partir de la base de que ha existido antes un planeamiento global de la Marina, en el que se han fijado y trazado las directrices de qué tipo, tamaño, composición, forma... tiene que tener esa Armada que queremos desarrollar. No puede existir un planeamiento de personal que no encaje dentro de esos fines más amplios de la Armada. No podemos planear en el vacío, sino dentro de ese marco más amplio de planes de la organización como un todo. Los planes se tienen que integrar unos con otros en una secuencia articulada. No puede existir un planeamiento de personal si este departamento ignora los planes prospectivos de la Armada y qué influencia tienen éstos sobre sus áreas de responsabilidad. Todo planeamiento de personal tiene que tener, para ser eficaz, un sentido de futuro. El limitarse a resolver los problemas actuales sería síntoma de un pobre planeamiento.

El planeamiento trata de determinar las predicciones, objetivos, estrategias, políticas, procedimientos, programas, reglas y presupuestos, y su diseminación a todos los miembros de la organización para lograr un esfuerzo coherente del grupo en la dirección deseada. Para obtener una idea sobre el marco en que se debería mover todo el planeamiento trataremos de adentrarnos en el campo de las predicciones, objetivos, estrategias y políticas. Estos cuatro elementos, clave para una perfecta visión del proceso de planeamiento, forman un conjunto interrelacionado; siendo necesario, para lograr un buen plan, la continua interacción, realimentación y definición de estos conceptos que están tan íntimamente ligados unos con los otros.

Las *predicciones* son el marco utilizado para ordenar pensamientos e ideas que nos proporcionen la base sobre la que desarrollar el planeamiento. El conocimiento de que las organizaciones son sistemas abiertos, que intercambian energía constantemente con el ambiente externo, nos ha llevado a la necesidad de efectuar exploraciones del futuro que proporcionen información al Mando sobre ese ambiente en que se van a mover nuestros planes y la propia organización. Existen dos tipos fundamentales de predicción: la explo-

ratoria y la normativa. La primera trata de delimitar los distintos caminos que el futuro nos deparará asumiendo varios conjuntos de posibles escenarios. Un ejemplo de predicción exploratoria sería: ¿Cuáles serían las implicaciones para el Departamento de Personal caso de construir cinco fragatas en 1988 retirando de servicio tres FRAMS?, ¿y si se construyeran dos fragatas, dos aerodeslizadores de 1.000 toneladas y se retiran de servicio dos FRAMS y dos dragaminas?... Por su parte, la predicción normativa es la confianza de que ciertos hechos sucederán si se invierten unos medios determinados. Un ejemplo de predicción normativa sería: ¿Cuánto necesito invertir para disponer de una Escuela de Propulsión Nuclear? ¿Cuáles serían sus implicaciones para el Departamento de Personal?

En el fondo, las predicciones tratan, en base a los futuros programas navales, de establecer estimaciones serias de personal que va a necesitar la Armada en los próximos años. Es un tratar de anticiparse a los problemas antes de que éstos aparezcan. Las predicciones nos anticiparán la necesidad de formar más ministros si el futuro de la Marina así lo exige; de estudiar las posibilidades de cambiar de especialidad (reciclar) a los torpedistas, para que, con los cursos apropiados, tengan la base teórica necesaria para ser útiles como sonaristas. Es este complejo conjunto de predicciones exploratoria y normativa el que nos va a permitir centrarnos y enfocar correctamente ese complicado espectro en el que se van a mover objetivos, estrategias y políticas.

Los *objetivos* son los resultados finales hacia los que se encamina todo el esfuerzo organizativo, siendo conveniente resaltar que, pese a la aparente facilidad en su determinación y definición, éste es un problema de gran dificultad, lleno de ideas confusas, abstractas, poco claras y de difícil desarrollo. Sin embargo, si nos decidiéramos a afrontarlo con ligereza, rapidez, atrevimiento y sencillez, podríamos citar los siguientes:

1. Lograr el personal de la calidad y en número suficiente para que se realicen las funciones orgánicas que la Armada tiene encomendadas.
2. Lograr que la gente, a ser posible con la preparación que se considere adecuada, entre en la Marina a un ritmo lo suficientemente rápido para contrarrestar el volumen de retiros y abandonos.
3. Lograr que la gente capacitada permanezca en la Marina.
4. Seleccionar el personal más capacitado para desempeñar los puestos de mayor responsabilidad organizativa.
5. Asegurarse de que el personal cumplirá los papeles asignados de forma que se satisfagan, al menos, unos mínimos de cantidad y calidad. (Sistema de recompensas y castigo.)
6. Una vez obtenido el personal es necesario aumentar sus capacidades. Hay que tener sistemas de instrucciones y adiestramiento que hagan

posible que la gente realice un desempeño efectivo de los cargos que se le vayan asignando en la organización.

7. Reciclar a la gente a medida que los cambios tecnológicos u otras causas así lo aconsejen (reentrenamiento, aumento del nivel de instrucción para cualificar para los nuevos puestos...).
8. Tratar de armonizar los intereses personales y corporativos.
9. Conseguir y motivar a la gente para que trabaje con agrado e ilusión en los objetivos de la organización. Crear el ambiente organizativo idóneo.
10. Conseguir que tengan una retribución adecuada y equitativa de acuerdo con su contribución en los objetivos organizativos.

La *estrategia* es un estudio de cómo hacerlo, una guía para lograr algo y hacerlo con eficiencia. ¿Cómo vamos a alcanzar los objetivos antes enunciados? Por ejemplo, ¿cómo lograr el personal de la calidad y en el número suficiente para que se realicen las funciones orgánicas que la Armada tiene asignadas? En primer lugar, en mi opinión, es necesario coger el rábano por las hojas y comenzar estudiando nuevamente nuestra estructura organizativa. Tenemos una organización que ronda los veinte años. Hay que estudiar no sólo su adecuación a las situaciones presente y futura, sino que será también necesario replantearse si alguna de esas unidades e instalaciones que consideramos necesarias realmente lo son. Hay que evitar que la costumbre fije el funcionamiento corporativo.

Al mismo tiempo, tendremos que realizar estudios profundos y detallados de plantillas que nos permitan disminuir el volumen de personal en unas áreas y su trasvase a otras que ofrecen un mayor futuro a la Armada. Tenemos gordos y flacos. Hay que someter a curas de adelgazamiento a unos y de engorde a otros. ¿Por qué sucede esto? Esto sucede por la propensión de los sistemas sociales a mantener la estabilidad a través de la expansión y el crecimiento. Katz y Khan, en su libro «La Psicología Social de las Organizaciones», dicen sobre este tema: «la estructura tenderá a importar más energía de la que requiere para su gasto. Para asegurar su supervivencia, los sistemas funcionarán a fin de adquirir algún margen de seguridad más allá del inmediato nivel de existencia: el cuerpo acumulará grasa, la organización social conservará ciertas reservas, la sociedad aumentará su base tecnológica y cultural. Miller ha formulado la proposición de que la tasa de crecimiento de un sistema, dentro de ciertos límites, es exponencial si éste existe en un medio que le permite disponer de volúmenes de energía sin restricciones.» Con estas ideas en mente, y una vez eliminada la gordura y las unidades que producen salidas poco útiles para la inversión que requieren, será cuando podamos plantearnos qué personal y de qué tipo necesitamos. Podríamos apuntar ahora la conveniencia de estudiar cómo han resuelto estos problemas otros países, pero es necesario

resaltar la inutilidad de las imitaciones, ya que generalmente fallan por no contemplar las ineludibles diferencias entre imitador e imitado.

Otro problema de gran interés sería el de la necesaria armonización entre especialización y generalización. ¿Especialización hasta qué punto? ¿Quiénes tienen que especializarse? ¿De dónde saldrán nuestros generalistas? ¿Son éstos realmente necesarios?... En este sentido, y muy fugazmente, sería interesante resaltar los siguientes puntos:

a) No cabe duda de la necesidad de un equilibrio entre especialistas y generalistas. El contrapunto al trabajo de los primeros, imprescindibles por otra parte para el correcto funcionamiento de cualquier organización moderna, lo proporcionará —si no nos desviamos en nuestra formación— el Cuerpo General de la Armada.

b) En este mismo sentido parece pronunciarse Bergson cuando dice: «Todo sucede como si la fuerza que evoluciona a través de las formas vivientes, que es una fuerza limitada, pudiese elegir, en el dominio del conocimiento innato, entre dos especies de limitación, refiriéndose una a la *extensión* del conocimiento, y otra a su *comprensión*. En el primer caso, el conocimiento podrá ser rico y pleno, aunque entonces quedará restringido a un objeto determinado; en el segundo no limita ya un objeto, pero ello se debe a que ya no contiene nada, no siendo más que una forma sin materia.»

c) Un enfoque interesante sobre esta misma materia nos lo proporciona el premio Nobel de Economía Kenneth Boulding cuando dice: «Al generalizar siempre pagamos el precio de sacrificar contenido, y lo que podemos decir sobre el todo es casi nada. Sin embargo, en algún lugar entre lo específico que no tiene significado y lo general que no tiene contenido debe haber para cada propósito y en cada nivel de abstracción un grado óptimo de generalidad.»

d) Pierre P. Grasse, en su libro «El Hombre, ese Dios en miniatura», pone de manifiesto las limitaciones de la especialización cuando dice: «Toda especie animal especializada es incapaz, tal como demuestran los hechos, de dar origen a nuevas especies. No puede crear nada fuera de la vía en la que se ha comprometido.»

De las breves pinceladas que aquí hemos dado del continuo especialización-generalización, creo que resulta fácil comprender la importancia y necesidad del estudio a fondo de este tema.

Finalmente, me gustaría decir que las estrategias son, por supuesto, opinables, que cada uno de nosotros tendrá su propia estrategia para afrontar un problema y podemos aceptar que diversas estrategias podrían tener éxito en su resolución. En el fondo esto no representa más que un corolario del principio de Igual Finalidad Organizativa, que postula que diversos caminos nos pueden conducir al mismo fin. O dicho con sabiduría popular, todos los caminos conducen a Roma.

Las *políticas* son definiciones generales que guían la decisión. Representan respuestas continuadas a situaciones recurrentes. Son principios guía establecidos para gobernar situaciones, generalmente bajo condiciones repetitivas. Por ejemplo, una decisión del Mando de recompensar a un miembro por un acto especial no constituye una política, pero el reconocimiento de que en iguales circunstancias se recompensará a todo el mundo, sí lo es. En el fondo, las políticas son planes relativamente estables y permanentes que fijan objetivos o delimitan áreas de acción. La confusión entre objetivos y políticas ocurre frecuentemente porque la política se fija como una expectativa, no como una orden. Al mismo tiempo, es importante resaltar que las políticas tienen que permitir cierta interpretación en su aplicación, ya que si no serían reglas. Si nos preguntamos: ¿Cuáles tienen que ser nuestras políticas de personal?, comprenderíamos que al ser las políticas planes es necesario comenzar de arriba abajo, que los planes tienen jerarquía y se tienen que integrar y apoyar unos a los otros en una secuencia articulada. Por eso, es imposible hacer política sin conocer perfectamente qué quiere la Armada y hacia dónde se dirige. Si lo que queremos son unos ejemplos de Política de Personal, éstos podrían ser: Todos los oficiales procedentes de la E. N. M. que cumplan los requisitos requeridos de conducta, eficacia, permanencia... alcanzarán al menos el grado de capitán de navío. Otra sería, a los mandos de los buques sólo podrán optar los jefes y oficiales procedentes de la E. N. M., etc.

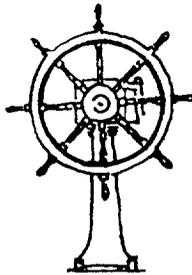
Finalmente, y para terminar, me gustaría resaltar que lo importante es darse cuenta de que, en la actualidad, los contextos varían y cambian tan rápidamente que nos resulta difícil establecer un punto de referencia sobre el que comenzar su estudio. Los cambios económicos, tecnológicos, políticos y sociales se suceden con tal rapidez que nuestros lentos mecanismos de respuesta son incapaces de seguirlos. Estamos sobrepasados por los acontecimientos. Vamos a remolque de ellos. No sólo el ritmo de la Historia se ha acelerado, sino que ha aumentado espectacularmente la información disponible. Cada vez es más difícil distinguir el bosque ante la multitud de árboles y arbustos que aparecen diariamente ante nuestros ojos. Nuestro principal problema consiste en talar, desbrozar y digerir la información disponible para poder distinguir, entre la enorme masa amorfa de datos que recibimos, aquello que indica que se están produciendo cambios importantes en el contexto. Este es el principal y complejo problema que nos plantea este mundo sofisticado e interdependiente en que nos ha tocado vivir, donde la acumulación y almacenamiento de datos inútiles comienza a adquirir proporciones dantescas.

¿Quiere esto decir que nos enfrentamos a un problema irresoluble? No, ni mucho menos. Sin embargo, este problema representa el hundimiento organizativo cuando los que se enfrentan a él son los que nunca se les ocurre preguntarse si estamos en el camino correcto y anteponen siempre la costumbre a la razón. Son éstos los célebres especialistas en la rutina, los que se entretie-

nen y trabajan duramente elaborando procedimiento complejos y farragosos que degradan y embrutecen la vida social.

Si, por el contrario, los que dirigen son los que se dan cuenta de que aunque el contexto no lo podemos moldear a nuestro antojo, lo que sí podemos es estudiarlo para observar cómo evoluciona y aprovechar las oportunidades que sus cambios nos ofrecen. Si son los que tienen esa percepción que les permite intuir cuándo el sendero elegido ya no nos lleva a ninguna parte, estaremos en el buen camino. Pero qué pocos son los que saben lo que hay que hacer cuando las ramas del árbol están secas y desgajadas. Por desgracia abundan más los atrevidos que no sólo podan cuando no deben, sino que si se lo permitiéramos decapitarían los árboles en flor.

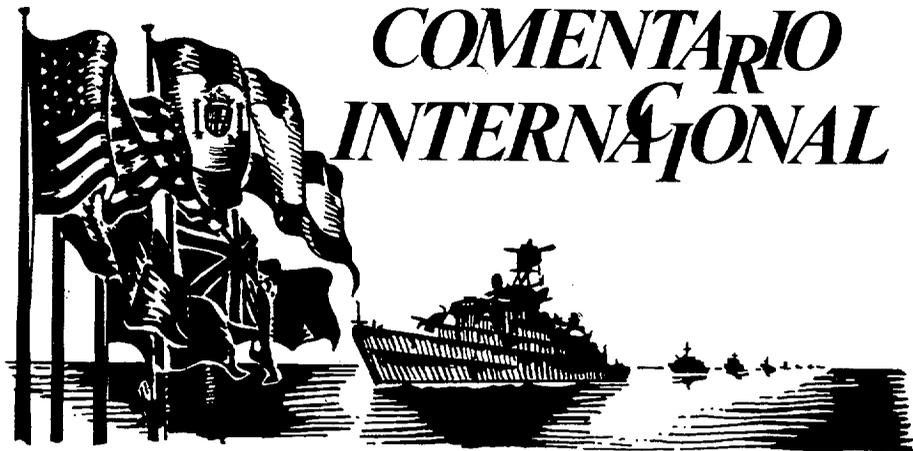
Juan AGUILAR PONCE DE LEON





Galeón "Everi", última singladura. Autor: Alfredo Jiménez Bautista.

COMENTARIO INTERNACIONAL



Londres: Anticipa, que algo queda.

La decisión —ni del todo sorprendente, ni con mucho inesperada— de la primera ministra británica de convocar elecciones anticipadas en el Reino Unido, en el mes de junio, ha terminado con la fiebre de especulaciones que tenía a los británicos un poco en estado de ebullición. Con la confirmación de lo que a todas luces era un secreto a voces, se despejaron todas las incógnitas, y al cumplirse las previsiones, Margaret Thatcher se convirtió en el primer jefe de Gobierno en la historia del país reelegido en tres ocasiones. De entrada —y ello parece ya un buen síntoma—, el sólo hecho de su comunicación a la reina provocó la mayor subida en la Bolsa de Londres.

Thatcher inició su carrera electoral con clara delantera en todos los terrenos y con una ventaja de doce puntos sobre la oposición laborista, según las últimas encuestas. Y lo que es más importante, con un índice superior al 40 por 100, barrera que en opinión de los analistas podría asegurarle una mayoría absoluta en los Comunes.

Las bazas de la señora Thatcher eran fuertes. Sus incondicionales, y aun aquellos que no lo son tanto, consideran que ha hecho una buena política económica, con reducción de la tasa de inflación y, lo que es más importante, con una notoria minoración del paro, que en marzo pasado era del 11 por 100. Los efectos de su política reprivatizadora han contribuido a un mayor progreso tecnológico y la libra esterlina ha vuelto a ser una moneda fuerte. De otra parte, el clima social, tras el durísimo pulso con los mineros del carbón, se ha normalizado y resulta ya poco imaginable pensar en un frente sindical alzado contra la política económica conservadora.

La oposición arrancó, por tanto, con notable desventaja y el líder laborista, Neil Kinnock, no fue ajeno a ello. En todas sus intervenciones públicas ha insistido en que su partido es la única alternativa, el único con una base elec-



Thatcher: La tercera también fue la vencida.

toral capaz de frenar a la imparable Thatcher, lo que parece un mensaje claramente dirigido a detener una advertida intención de fuga de votos hacia las filas de la alianza centrista liberal-socialdemócrata, que podrían haber superado también en votos en las próximas elecciones a los laboristas clásicos.

Que la «dama de hierro» tenía casi todas las cartas en la mano para batir el récord de permanencia en el cargo en lo que va de siglo (le faltan nueve meses para superar a Churchill y Asquith), estaba fuera de toda duda; pero en política todo es posible y no es la primera vez que un jefe de Gobierno se pega un batacazo en condiciones semejantes. Kinnock recuerda al respecto el caso de Harold Wilson, en 1970, con ventaja en los sondeos y unos comicios locales positivos, pero que acabaron en una derrota en las elecciones generales, y piensa que la historia pudiera repetirse. Pero el laborismo lo tuvo muy difícil. Primero, por la falta de tiempo, ya que Thatcher ha elegido el día 11, y no el 18, precisamente para impedir una campaña larga que permita un mayor tiempo de recuperación a sus rivales, y segundo, porque el gobierno «tory» parece estar en olor de multitud.

El ambiente se fue caldeando a medida que avanzaba la campaña, y los conservadores no pueden desdeñar ese segundo frente de la alianza liberal-

socialdemócrata, donde los dos Davids (Steel y Owen, líderes respectivos de sus grupos) se reparten los focos de atención, y en más de algún trance han roto la tónica de moderación y control, característica esencial de la campaña. Steel apela a la oportunidad de acabar con la «sociedad chanchullera» instaurada por los conservadores y Owen pide para socialdemócratas y liberales el crédito de ser la única oposición fiable frente a la Thatcher, característica que también negó a los laboristas.

Sin embargo, un aumento de popularidad de los laboristas, reflejado en las últimas encuestas electorales —y que conozco a la hora de cerrar este comentario—, ha motivado que el partido gubernamental refuerce sus ataques contra el principal partido de la oposición y se olvide por el momento de la alianza de los dos Davids y del resto de las formaciones políticas. Los últimos sondeos revelaron que los laboristas recuperaban terreno y se mantienen como principal partido de la oposición, a expensas de las pérdidas que han sufrido la alianza y los conservadores.

El alza laborista de las últimas encuestas ha coincidido con la aparición de su manifiesto, en el que por primera vez desaparecen muchas de las demandas extremistas —a las que los ingleses son tan poco dados—, que en los últimos tiempos habían sido una constante de este partido. Y es que como advierten notables analistas políticos, en el fondo es un programa que ha variado desde la izquierda al centro, aunque, a pesar de todo, se siga opinando en el mantenimiento de Margaret Thatcher como favorita entre el electorado a la hora de escoger el próximo jefe del Gobierno y su partido todavía conserva una buena renta de puntos sobre sus antagonistas.



Islas Fidji: Revuelta al sur del Pacífico.

La balsa de aceite que hasta hace unos meses parecía el enorme entorno oceánico de Australia, con sus archipiélagos circundantes en el Pacífico Sur, se ha visto alterada bruscamente con el golpe militar del coronel Rabuka en Fidji (alguien ha querido ver la mano de Gaddafi detrás de ello), que ha derogado la Constitución —acto más que típico en estas ocasiones— aunque la sangre no ha llegado al río, tras la intervención del gobernador general en su calidad de representante de la reina Isabel II como cabeza de la Commonwealth, no cabe duda que el fenómeno es digno de una mayor atención informativa.

El coronel Rabuka asaltó el Parlamento, mientras se encontraba reunido en sesión ordinaria, y se apoderó del jefe del Gobierno, Timoni Bavadra, y de los veintisiete miembros de la cámara, elegida hace tan sólo algo más de un mes y los llevó en vehículos militares hasta su cuartel general. Pero hay algo significativo, el golpe se llevó a efecto mientras que el comandante en jefe de



Fidji: Negociaciones en Bumbaluar.

las Fuerzas Armadas, el general Ratu Epezi Nailatikau, se encontraba en Australia para hacerse cargo de una patrullera para la Marina de Fidji, y antes de que el Gobierno pusiera en práctica un prometido giro hacia el no alineamiento y la desnuclearización.

Fidji, constituido por un archipiélago de más de trescientas islas, casi la mitad de ellas deshabitadas (y que curiosamente fue el primer y hasta ahora único país de las Naciones Unidas que firmó y ratificó en un solo acto la reciente Convención del Derecho del Mar), con una superficie total de poco más de 18.000 kilómetros cuadrados y alrededor de los 700.000 habitantes, es uno de los once pequeños Estados que con Australia y Nueva Zelanda integran el Forum del Pacífico Sur, entre cuyos objetivos principales figuran la desnuclearización de la zona. La acción de Rabuka no cabe duda que puede influir directamente en una toma de posiciones, al menos por lo que a Fidji se refiere, pero la posterior evolución de los acontecimientos no ha dado mayores motivos para una incrementada alarma.

Lo cierto es que nada más producirse el golpe el gobernador general representante de la corona británica, Ratu Sir Penaica Ganilau, anunció que tras la captura del gobierno democrático, él pasaba a detentar el poder ejecutivo al tiempo que decretaba el estado de alerta en el país, pero la paz ha llegado a través de la negociación y, ¡cómo no!, de las componendas. Rabuka, algo flexibilizado, pero sin arriar posiciones de fuerza; Londres con «males-

tar» desde su sede de la Commonwealth, deplorando el golpe militar que ha puesto fin a un gobierno democráticamente elegido, y Australia y los países del Forum a la expectativa, parecen haber conseguido la fórmula idónea, naturalmente a través del Gran Consejo de Jefes de las islas Fidji, la más alta autoridad de la población melanesia, minoritaria en el país, pero que ha adoptado un compromiso destinado a poner fin a la crisis surgida tras el golpe de Estado; compromiso que ha sido aceptado por el gobernador general del archipiélago y representante de la reina y consistente en la aceptación de la designación de un grupo de personas que formarían un consejo paralelo al Consejo de Ministros. Uno de ellos gobernaría el país, mientras que el otro sería el encargado de proceder a una reforma de la Constitución de 1970. Según el portavoz, el coronel Sitiveni Rabuka, provocador del golpe, presidirá los dos consejos, por lo que de confirmarse la noticia, la postura del gobernador general no saldría demasiado bien parada.

Dentro del lógico confusionismo de la lejanía y las contradicciones, la reunión de los países del Forum del Pacífico Sur, celebrada en Apia, capital de la Samoa occidental, puede arrojar alguna luz sobre los auténticos motivos de la crisis de Fidji. El coronel Rabuka justificó el golpe como necesario para evitar un baño de sangre en las Fidji, cuya población total está integrada por unos 700.000 habitantes, de los que 304.000 son melanesios y 350.000 de origen indio. El gobierno elegido democráticamente y derrocado por el golpe contaba por primera vez con una mayoría de ministros indios, lo que provocó la hostilidad de los melanesios y dado que en el nuevo gabinete inmediatamente formado por Rabuka los ministros de esta raza son ampliamente mayoritarios, todo parece indicar que son racialmente las causas últimas del nuevo orden que —negociable o no— ha sido impuesto en Fidji.

Las naciones isleñas del Pacífico Sur ven los problemas raciales de Fidji como algo normal, ya que la mayor parte de estos países están compuestos por una variedad de pueblos con origen diferente. De aquí que estos países hayan visto con buenos ojos el golpe de Fidji y las intenciones del pueblo fidjiano por conservar el dominio de su propia nación. Para ellos lo preocupante es que un pueblo emigrante como el indio haya llegado a superar en número al original de nativos que deben detentar una soberanía más plena y menos compartida.



Moscú: Alguien voló sobre el nido del Kremlin.

Sin ser un acontecimiento de auténticas dimensiones políticas internacionales, el caso del joven alemán occidental Mathias Rust, que a bordo de una avioneta deportiva ha volado desde Hamburgo a Moscú, burlando todo el sofisticado sistema de seguridad soviético y aterrizando en la plaza Roja de Moscú a pocos metros de donde el líder Gorbachov tiene instalado sus reales,

ha saltado a las primeras páginas de toda la prensa mundial, que aparte de no regatear elogios a la aventura del muchacho, por lo que es y por lo que representa, ha puesto de manifiesto que igual hubiera podido ocurrir en el caso de que la penetración en el espacio aéreo soviético corriera a cargo de intrusos mucho mejor dotados.



Mariscal Sokolov:
Lo derribó una avioneta.

El incidente —curioso incidente de un avioncillo que vuela más de mil kilómetros de territorio soviético, que engaña a defensas y controles, que sorteada radares y sensores y que al final aterriza en el mismísimo cogollo moscovita— podría servir para demostrar que nada está completamente bajo control y desdramatizar la cuestión del desarme, precisamente en los momentos en que las grandes potencias se aprestan a negociarlo. Los rusos no parecen haberlo entendido así y han empezado a rodar cabezas (lógico después de todo), comenzando por la de los mariscales Sokolov y Koldunov, ministro de Defensa y jefe de las Fuerzas Antiaéreas, respectivamente.

Para los cerebros del Pentágono y del Kremlin, en opinión de los expertos, el incidente de la plaza Roja es más que un aviso de navegantes, y debe haberles producido tal conmoción que sus teorías de gastos astronómicos para defender el espacio aéreo contra cualquier incursión quedaron absolutamente superadas. Cuando se está negociando con la «guerra de las galaxias» y la detección de aviones parece ya como de mera rutina, un piloto inexperto, un aficionado, ha aterrizado sobre el nido del Kremlin en un vuelo que ya se estima tan digno de pasar a la historia como el de Lindberg a través del Atlántico. Esta aventura, con final no del todo infeliz, puede ser un duro golpe para la estrategia de desarme de Gorbachov, pero también puede servir de aviso a Washington, de qué objeto tiene gastar cuarenta mil millones de dólares en aviones estratégicos si a la postre un inofensivo ciudadano tripulando una especie de «panda» aéreo puede penetrar en un espacio supervigilado, y posarse tranquilamente sobre el improvisado aeropuerto de un empedrado histórico.

«Lo que no habían conseguido los ejércitos de Hitler lo ha hecho este muchacho», parece ser que era el comentario general del hombre de la calle soviético, que no le ha regateado su admiración e incluso se ha aprestado a pedirle autógrafos antes de que fuera retirado por las fuerzas de seguridad. Y para colmo de ironías, la avioneta de Rust penetraba en el corazón de Moscú en la misma fecha en que se celebraba el Día Nacional de los Guardafronteras

y solamente una media hora antes de que su aparato tomara tierra, vistosos fuegos artificiales coronaban los tejados de Moscú en homenaje a los funcionarios encargados de velar por la seguridad e impermeabilidad de las fronteras soviéticas.

El desenlace de la aventura de Rust, que a diferencia de otros aviones que transgredieron la frontera soviética no ha sido derribado, podría tener un final feliz, y a este respecto parece que las autoridades soviéticas no «cargarán la mano», pero lo que tiene ante todo es un evidente mensaje de reflexión, y aparentemente pudiera ser el último espaldarazo para la consecución de un acuerdo de desarme. La aventura de David poniendo en entredicho a Goliat parece exigirlo así, pero no hay que dejar a un lado los factores «emocionales». De todas formas ha quedado ya para la historia: Alguien voló sobre el nido del Kremlin...



También fueron noticia...

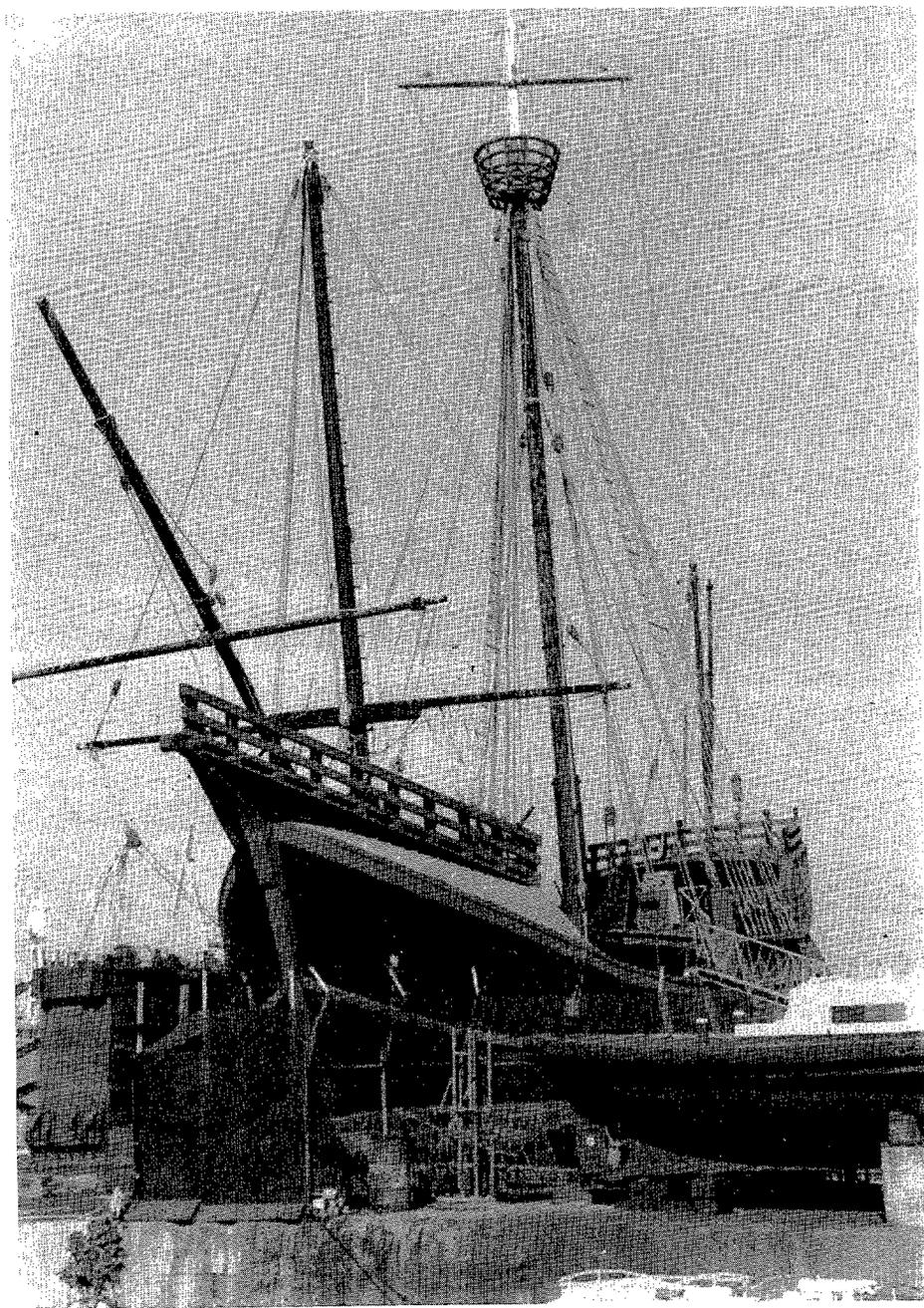
Los liberales, árbitros de la situación en Alemania tras los últimos comicios regionales... Insultos y ambiente caldeado en la campaña electoral italiana, donde cada vez parece más lejano el entendimiento interpartidos... Nueva ola de violencias en el Punjab tras la destitución del gabinete moderado... Las divergencias entre Estados Unidos y Alemania Federal sobre euromisiles... El plan de paz del presidente de Costa Rica, Arias, para Hispanoamérica, explicado a diferentes países entre ellos España... La mayoría de Cory Aquino en las elecciones filipinas... El viaje de Simon Peres a los Estados Unidos para pedir apoyo a la Comunidad judía... La imprevista y sorprendente fuga del general cubano Rafael del Pino... La tensión en el golfo Pérsico tras el ataque de la aviación iraquí a un buque de guerra norteamericano... La fría acogida en la OTAN a la petición de ayuda de Estados Unidos sobre el mantenimiento de la ruta del crudo... La competencia de Moscú y Pekín en su acercamiento a Iberoamérica... El asesinato del primer ministro libanés Karame, que desata de nuevo las espirales de violencia en el atormentado país...



Karame: Violencia que no cesa.

J. C. P.





Autor: José Luis Infiesta Pérez.



EL SEXTO REGIMIENTO DE MARINA Y DON RAMON ROMAY

En aquella Escuela Naval Militar.



UANDO ingresé en aquella Escuela Naval Militar de la antigua población de San Carlos, uno de los primeros impactos que recibí en mi espíritu, al enfrentarse con la benemérita acción de los que nos habían precedido, fue la contemplación, en la galería que llevaba de la biblioteca a la rotonda, de aquel cuadro en que representada estaba la figura del brigadier de la Armada don Francisco Riquelme, muerto gloriosamente a consecuencia de las

heridas recibidas en la batalla de Espinosa de los Monteros, en la guerra con que España respondía a la invasión de Napoleón... El recuerdo de todo ello me lleva hoy a escribir de él, de las tropas que mandaba... del sexto regimiento de Marina y del último jefe que tuvo éste al terminarse la lucha contra el invasor, don Ramón Romay, con el que ganó el regimiento inmarcesibles lauros, ya el enemigo en su propio suelo, expulsado del nuestro, en la batalla de Tolosa.

El regimiento.

El sexto regimiento de Marina se organizó en El Ferrol, en 1808, a la vez que otras fuerzas de Marina, para salir a campaña y luchar contra el invasor.

Quedó constituido por tres batallones y se dio el mando de él al brigadier de la Real Armada don Francisco Riquelme, veterano de todas las campañas de su época, combatiente en Trafalgar... (1). Con el regimiento y otras fuerzas de Marina se dirigió a las Vascongadas, a ponerse a las órdenes de Blake y cerrar el paso a Napoleón.

El sexto regimiento ocupó posiciones sobre el río Nervión y tomó parte en la batalla de Zornoza y después en la de Espinosa de los Monteros. Riquelme resultó gravemente herido. Evacuado del campo de batalla murió a bordo de la fragata *Venganza*, de resultas de sus heridas. El regimiento se retira sobre León y después sobre Galicia a las órdenes del marqués de la Romana.

El sexto de Marina toma parte en muchas operaciones de guerra. No podemos mencionar todas pero bástenos mencionar la toma de Villafranca del Bierzo, los combates sobre Lugo... Lo manda ahora otro brigadier de la Armada: Don José Meneses, y lo integran en la cuarta división, mandada también por otro oficial general de Marina, el jefe de Escuadra don Juan José García. Se distingue en estas operaciones de Galicia la compañía de tiradores, mandada por el teniente de fragata don Casimiro Vigodet, se bate en la acción de Rabanal del Camino, en protección de Astorga sitiada por los enemigos. El regimiento toma el castillo de Puebla de Sanabria, que corona el escarpado monte que la domina.

Manda el regimiento, provisionalmente todavía, el capitán de fragata, capitán de navío graduado, don Ramón Romay, que conduce el ataque a Santa Marta de Tera. Toma el mando el capitán de navío don Francisco de Paula Ozcáriz; se ataca Torrelavega... El primer batallón, mandado por el teniente de navío don Francisco de Mosquera, toma parte en la toma de Tordesillas y, a las órdenes de Wellington, en el sitio del castillo de Burgos... Es el 7 de mayo (1812) cuando por fallecimiento de Ozcáriz toma, en propiedad, el mando del regimiento el ya capitán de navío don Ramón Romay.

Al siguiente año aquél es integrado en el cuarto Ejército, pero sólo con dos batallones, pues se mandó al Ferrol el otro. Avanzando flanqueando a Wellington (general Graham) llega el regimiento a Pasajes. Por encargo del mando superior Romay organiza una flotilla compuesta por una goleta, un bergantín y diez lanchas cañoneras y obuseras. Con ella se bloquea San Sebastián. El resto del regimiento se establece sobre el Bidasoa. El 31 de agosto toma parte en la cruenta batalla de San Marcial contribuyendo grandemente a la victoria (2).

(1) Riquelme tomó el mando del navío *Santa Ana*, del que era segundo, por grave herida de su comandante. También herido el general Alava que arbolaba su insignia en dicho buque. Apresado éste, Riquelme redujo a la dotación de presa enemiga y llevó a Cádiz el navío.

(2) Wellington, después de San Marcial, se expresa: «¡Guerreros del mundo civilizado!, aprended a serlo de los del cuarto ejército español que tengo la dicha de mandar... Cada soldado de él merece con más justo motivo el bastón que empuño (sumamente extremoso); el terror, la



El capitán general de la Armada don Ramón Romay Jiménez, jefe que condujo a la victoria final al Sexto Regimiento Real de Marina.

arrogancia, la serenidad y la muerte misma, de todo disponen a su arbitrio...». Termina: «¡Franceses: huid, pues, o pedid que os dictemos leyes, porque el cuarto ejército va detrás de vosotros y de vuestros caudillos, a enseñarles a ser soldados!» Parece imposible este calor en el impasible «Duque de Hierro».

Por enviarse fuerzas al Ferrol queda el regimiento con un solo batallón nutrido. Sigue en el mando Romay, siempre deseoso de enfrentarse con el enemigo. Y, así, en victorioso avance por tierras de Francia, pasa el río Nive-llé; después Pau, Bayona... El 10 de abril (1814) se riñe la batalla de Tolosa, en la que el mariscal Soutl, en retirada de España, es derrotado. Se distingue el regimiento y se distingue doblemente Romay, pues sin dejar el mando de sus hombres manda una brigada, de la que el regimiento forma parte. Se concede a éste la Cruz de distinción de Tolosa, condecoración que con legítimo orgullo luce en la Bandera de nuestro actual Tercio del Norte.

Con la batalla terminó nuestra guerra contra Napoleón Bonaparte, y durante ella se batió ininterrumpidamente nuestro sexto regimiento de Marina (3).

Ramón Romay.

Es sin duda alguna el oficial, y comandante jefe, más conspicuo de los que tuvo el regimiento. Salió a campaña con él, probablemente mandando compañía y terminó mandando tan benemérita unidad.

Romay, nacido en La Coruña, sentó plaza de guardia marina en la compañía del Ferrol, en 1780; llevaba pues veintiocho años de servicio cuando empezó la guerra de la Independencia. Era teniente de navío a bordo del navío *Mejicano*, con ocasión del combate de cabo San Vicente, y, muerto el comandante y gravemente herido el segundo, Romay tomó el mando del buque manteniéndolo en fuego, en lugar donde el choque fue más cruento, mereciendo la felicitación del general don Pedro de Cárdenas, que arbolaba en aquél su insignia. El *Mejicano* se batió por la proa del *Trinidad*.

Ya en Cádiz la Escuadra, bajo el mando de Mazarredo, Romay tomó parte muy activa en los combates que nuestras fuerzas sutiles sostuvieron con las inglesas y con sus buques mayores, que eran el objetivo principal del ataque de nuestras lanchas cañoneras.

Tuvo después mala fortuna Romay, pues mandando la corbeta *Infante Don Carlos*, barco dedicado al correo con América, misión altamente difícil, al enseñorearse del mar los ingleses, por su gran número de buques, fue apresado por una fragata de muy superior fuerza a la corbeta. Se vio la conducta de Romay en consejo de guerra, quedando «absuelto de culpa, aprobándose su proceder como oficial bizarro y pundonoroso». El hecho ocurrió cuando el buque regresaba de La Habana.

Sus hazañas en la guerra de la Independencia ya las hemos apuntado al

(3) Mayor detalle de las operaciones del sexto regimiento de Marina puede verse en el artículo del coronel Fernández-Gaytán, publicado en esta REVISTA en su número de agosto-septiembre de 1965.

referirnos a las del sexto regimiento de Marina. Aquilatemos algo más sus mandos dentro de la unidad: En Zornoza mandó dos compañías; en Espinosa de los Monteros mandaba el segundo batallón; en las tres acciones sobre Lugo mandaba el tercero. En el combate de Santa María de Tera mandaba los tres batallones, esto es el regimiento completo. La Bañeza la tomó con el primero y el segundo batallones. Fue una acción brillante: les hizo muchas bajas a los enemigos y les tomó 700 prisioneros; cobraron abundancia de armas y municiones y numerosos caballos.

El regimiento tuvo una pausa y en diciembre de 1813, estando en La Coruña, recibió orden de unirse al ejército de operaciones, el cuarto ejército español, para operar con el inglés de Wellington. Romay, al frente del sexto de Marina, se incorporó en Hernani. Ya vimos la actuación de parte de sus oficiales mandando los barcos tripulados por sus soldados, bloqueando y atacando San Sebastián desde sus apostaderos de Pasajes. Ya vimos el resto del regimiento en la batalla de San Marcial, y en la penetración por tierras de Francia, rematada por la victoria de Tolosa. En ella Romay termina mandando no solamente su regimiento y la segunda brigada, sino la cuarta división, por baja de su general. La contribución, pues, de Romay en la obtención del triunfo fue grande.

Después de Tolosa el sexto regimiento de Marina regresa al Ferrol. Romay se va a ver envuelto, ahora, en las luchas políticas de su tiempo, entre liberales y absolutistas. Llevó el regimiento a La Coruña y apoyó el pronunciamiento de Porlier por la Constitución. Vencidos, y ejecutado el valeroso «Marquesito», Romay hubo de emigrar a Inglaterra. Regresó al triunfar Riego y fue promovido a brigadier. Una nueva reacción absolutista le hizo emigrar de nuevo... y volvió; y fue comandante de Marina de Bilbao (1835), cuando la ciudad fue sitiada por los carlistas. El gobernador, conde de Mirasol, refiriéndose a Romay, se expresa: «ha concurrido a los parajes de más riesgo y exposición, dando pruebas de aquel valor y presencia de ánimo que tanto distinguieron a nuestros antiguos marinos». Fue promovido a jefe de escuadra. En 1837 fue ministro del Tribunal Supremo de Guerra y Marina... Retirado del servicio por motivos de salud, volvió a él llamado por el Regente, general Espartero (1843). Romay fue ascendido a capitán general de la Armada, ocupando el cargo de la dirección de ella. En 1845 fue designado senador del Reino.

Falleció en Madrid este bizarro coronel del sexto regimiento de Marina, al frente del cual tanto se distinguió, el 25 de mayo de 1849.

Carlos MARTINEZ-VALVERDE





"Sabor añejo". Autor: Juan Fernández Pidal.



MISCELANEA

“Curiosidades que dan las escrituras antiguas, quando hay paciencia para leerlas, que es menester no poca.”
Ortiz de Zúñiga, *Anales de Sevilla*, lib. 2, pág. 90.

21.976.—Hace cien años.

Comienza este cuaderno primero, tomo XXI, correspondiente a julio de 1887, con un artículo titulado *El Centenario de Don Alvaro de Bazán*, del que es autor el capitán de fragata don Ramón Auñón y Villalón; en él se refiere a varias cartas publicadas en periódicos sobre la conmemoración del tercer centenario de la muerte de este ilustre marino, para que la Marina lo celebre como gloria suya y de España. Sigue otro, *Proyecto de mecanismos de culata para la artillería a retrocarga*, por el teniente graduado primer condestable don Alejo de Torres Gil; en él, entre otras cosas, describe la *estructura, instalación y servicio parcial de cada una de las partes o piezas que constituyen los mecanismos en proyecto*, así como su *instalación general y movimientos*. Otro *Proyecto de un cañón de acero de 20 cm. de calibre y 9.854 kg. de peso*, presentado a la superioridad en marzo de 1885 por el capitán de artillería de la Armada don Joaquín de Cifuentes y Ametller. Continúa con *Aplicación del elemento Daniell al alumbrado eléctrico*, es su autor el teniente de navío don Baldomero Sánchez de León, en el que, después de una exposición, abriga la *esperanza que ensayando el sistema pudiera dar un rendimiento de «energía» eléctrica de armonía con la economía y sencillez del aparato*. Otro, titulado *Defensa de costas*, es un interesante trabajo publicado en el «New York Herald», en el que explica las ideas y teorías del teniente general Sheridan

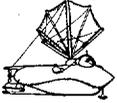
sobre un nuevo sistema de defensa de éstas, refiriéndose a emplazamiento de armas, almacenes, locales para máquinas, calderas y aparatos dinamo-eléctricos, defensas auxiliares, etc. *La Escuadra de segunda clase*, por don Victoriano L. Dóriga, teniente de navío; se refiere a la Ley promulgada en 12 de enero de este año, en la que se clasifican las fuerzas navales que han de constituir la nueva escuadra, buques que deben construirse y designación de los existentes que han de formularla. A continuación *Torpederos y buque protector*, por C. Weyl, traducido de «Le Yacht» por el capitán de fragata don E. Vallarino; se refiere a estos buques protectores que deben construirse y condiciones que deben reunir. *Causas de decadencia de la Marina. Medios de rehabilitarla*, es su autor el ingeniero industrial don Luis Rouvière; es continuación de cuadernos anteriores y continuará. *Torpederos ingleses*, tomado del «Army and Navy Gazette,» son una serie de cartas dando cuenta de las evoluciones de una escuadrilla de 24 buques, alistada en Inglaterra, con objeto de hacer experiencias comparativas de diferentes tipos y sistemas contruidos por Laird, Thornicroft, Yarrow y White. Sigue con otro artículo titulado *Arsenales y su producción*, por el contralmirante don Juan Martínez Illescas; considera que la producción de los arsenales del Estado intente mejorar a la de la industria privada en rapidez y economía.

En *Noticias Varias* vemos, entre otras: *Carteras de curación en el Ejército suizo*, tomado de la «Revue Militaire Suisse», se trata de *carteras de curación*, adoptadas por este Ejército y ya usadas por el alemán, donde cada soldado debe ser *provisto de una cajita de curación que lleva cosida en el faldón del capote, entre el forro y el paño*, describe su composición y forma de empleo. *Nuevas materias explosivas*, tomada de la «Revista di Articheria e genio». *Uniformidad de máquinas auxiliares*, sobre hacer una reglamentación de éstas.

Bibliografía, con una *Exposición al Excelentísimo Señor Ministro de Marina en súplica de que la Escuadra votada por las Cortes se construya en España*; reseña de varios libros nacionales y extranjeros. *Artículos pendientes de publicación*. *Erratas* del cuaderno de junio. *Apéndice*, con disposiciones relativas al personal de los distintos Cuerpos de la Armada, hasta el día 18 de junio pasado. *Proyecto de Asociación de Socorros para los Cuerpos de la Armada*, nota de adhesiones. *Condiciones para la suscripción*, *Advertencia* y un *Índice* completan el cuaderno, que va ilustrado con buen número de láminas, gráficos y mapas.

J. F. G.

21.977.—Geografía.



Ptolomeo, don Claudio, había promulgado se utilizase el meridiano que pasa por la isla de ferro (hoy Hierro), en el archipiélago de las Canarias, que era el más occidental de las tierras conocidas, para que todas las longitudes se contasen al este de dicho meridiano como referencia. Luego, unos días después de Ptolomeo, vino Inglaterra.

R. B. M.

21.978.—El único superviviente del «Reina Regente».



Se decía en estas mismas páginas, en el número correspondiente al mes de marzo del año 1985, que el único superviviente del naufragio del crucero *Reina Regente* fue el perro del barco, que «sin que nadie sepa explicar cómo, dicen que apareció por Sanlúcar».

En realidad, alguien sabía explicarlo, y ese alguien, el capitán de navío don Francisco Colón Delgado, sanluqueño de pro, nos ha informado amable y cumplidamente.

Empecemos por aclarar que el citado perro —un magnífico «Terranova»— no pertenecía propiamente al barco, sino al alférez de navío don José M.^º Enríquez, también sanluqueño, que fue una de las víctimas del naufragio. Igualmente debe decirse que el animal no llegó por sus propios medios, corriendo la costa desde Bolonia hasta Sanlúcar de Barrameda, sino que la historia fue mucho más accidentada y curiosa.

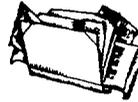
Tras el naufragio, subido en uno de los enjaretados del crucero, el perro fue recogido por un buque inglés que, adoptándolo como propio, estuvo navegando con él por espacio de varios meses. Al cabo de dicho tiempo, el buque británico recaló en Sanlúcar en ruta hacia Sevilla, fondeando en Bonanza como era reglamentario.

El animalito reconoció inmediatamente la costa y arrojándose al agua ganó la cercana orilla. Desde allí encaminó sus pasos hacia la casa de los padres de su dueño, causando la natural emoción en éstos e impresionando

vivamente a la ciudad que, como toda la costa gaditana, conserva imborrable el recuerdo de la tragedia.

F. P. C.

21.979.—Nota.



Curiosa es una que existe en el Libro 27 de matrimonios, del archivo parroquial de la iglesia de San Sebastián, de Madrid, dice así:

«En el día 8 de julio de 1775, se hizo el desembarco de la Esquadra Española, en la Playa que está legua y media á Levante de la Ciudad de Argel, al mando de los Generales Conde Orreyli (1) y don Pedro Castejón (2), el primero de Tierra y el segundo de Mar».

«Este desembarco fué tan desgraciado (como lo es la nación) porque de la Tropa Española, que pasó á Tierra, volvió mui poca á las Naves, y esta muy maltratada quedando el Campo en favor de los Arjelinos: Con este motivo, se dividió el Reyno, en opiniones y afecttos, y consiguientemente en una Confusión de Suerte, que á la fecha de esta *notta* aun no se Save si la derrota consistio en el ardor demasiado de la Tropa, ó en su poca Subordinación ó en la no práctica del Cavo, ó Cavos.»

«Elque pone esta *notta* tubo desde su principio de Esta Expedicion, mui malas Esperanza en el buen Exsito de ella, con solo el fundamento de lo mui enojado que tenemos los Christianos á ntrro *Dios* y Señor y con particularidad los Españoles, pues deviamos particularmente del resto de la Christianidad por la Primojenitura que gozamos de la Catholica Religión, y devemos rendirle infinitísimas gracias si con este corto castigo buelve la Cara á socorrer nitra miseria, pero me temo como no basta, su gran paciencia y Misericordia...»

(1) Don Alejandro O'Reilly.

(2) Don Pedro González de Castejón, marqués de González de Castejón.

L. F. F.

21.980.—Aroma hispánico.



Karl Linneo (1707-78), médico y botánico sueco, fundador de la botánica sistemática moderna, dice del «romero» (*rosmarinus officinalis*) al clasificarlo: «crescit in Hispania tanta copia, ut navigantes, antequa, bideant terram, reficiantur ejus odore».

Textualmente: «crece en España con tanta abundancia que los navegantes, antes de ver tierra, aspiran su aroma».

Linneo fue llamado a España por Fernando VI, pero ante la imposibilidad de desplazarse por su mucho trabajo en la Universidad de Upsala envió a su discípulo Loeffling que trabajó en España y Sudamérica comisionado por el gobierno español.

J. M.^a C. T.

21.981.—«Royal William».



Fue éste el primer buque que cruzó el Atlántico utilizando el vapor como motor, *durante todo el viaje*; así como también el primero construido con *secciones estancadas*. Tenía 146 pies de eslora, 44 de manga, 17 pies y 9 pulgadas de puntal, de 363 toneladas y fuerza de 200 caballos. Botado en Wolfe's Cove (Quebec) en el año 1831, el 17 de agosto de 1833 salió de Picton (Nueva Escocia) rumbo a Inglaterra, donde arribó el 11 de septiembre.

Contratado por el gobierno portugués como transporte, fue, más tarde, adquirido por el gobierno español, era ministro de Marina a la sazón don José Vázquez Figueroa, en un millón de reales. Se armó como buque de guerra, cambiándosele el nombre de *Royal William*, en recuerdo de Guillermo IV de Inglaterra, el *rey mariner*o, por el de *Isabel Segunda*, pasando, bajo el mando del brigadier de la Marina inglesa Mr. Federico Henry, a formar parte de las fuerzas del bloqueo del Cantábrico (primera guerra carlista). Hasta el año 1838 prestó servicios de transporte y vigilancia en dichas costas. Años después, en 1843, bajo el mando de don Luis Hernández Pinzón, consiguió la rendición del fuerte de las islas Medas y el apresamiento de

tres buques pronunciados contra el gobierno, obteniendo Pinzón, por este hecho, el empleo de coronel de Infantería.

J. F. G.

21.982.—Geografía.



Aún hoy en día existen historiadores que aseguran que Colón, después del cuarto viaje, y antes de morir en 1506, se dio cuenta que América no era Asia. No están en lo cierto. Existen dos cartas de Colón a Génova, fechadas en 1504, y las firma de este modo:

«El Almirante Mayor del Mar Océano. Viso Rey y Gobernador General de las islas y Tierra firme de Asia e Indias, etc.»

Por si esto no termina de convencerles de su error, les indicamos vean las cuatro cartas de navegación hechas por su hermano Bartolomé, que le acompañó en el cuarto viaje, 1502-1504, donde figura la carta de América Central, del Caribe, con estos nombres, Portobelo y Puerto del Retrete, y en la contracosta figura India gangética y Océanico Indico. O sea, que cuando Colón recorrió la Costa de Veragua, buscando un paso, no era éste el que comunicase el Atlántico, o Mar del Norte, con el Pacífico, o Mar del Sur, sino el paso del Atlántico con el Indico.

R. B. M.

21.983.—Genio y figura.



Don Angelo fue un bravo sacerdote castrense al que su celo le impulsó a pedir el más duro de los destinos: el de capellán de las galeras. Lo fue de las de Nápoles, su patria chica, durante seis años, pasando luego al gran hospital de Lisboa, en plena preparación de la Gran Armada contra Inglaterra «...habiendo muchos enfermos ytalianos». Embarcó para la gran Jornada de 1588 como capellán de la Galeaza Capitana que se perdió en Calais: «...en la noche del fuego y perdió toda su ropa, títulos, papeles, salvándose a nado y viniendo por toda Francia padeció trabajo entre herejes...» Consi-

gue llegar a Madrid en muy malas condiciones: «...ha llegado de esta desnudo con gran afán de su persona» pero lo que inmediatamente solicita del rey nos llena de estupor y admiración: la plaza de capellán mayor de las galeazas a cuyo empleo iba anexo el de enfermero mayor.

A partir de entonces se pierde su pista, pero no nos cabe duda de que con esto no se terminaron sus trabajos que no por buscados y queridos deben considerarse menos meritorios y costosos.

H. O. D.

21.984.—Antigüedad.



Por R. O. del Ministerio de la Guerra de 27 de noviembre de 1858 a excepción del Cuerpo de Alabarderos, cuya antigüedad es de 1504, las tropas de Marina ocupaban el primer lugar en las formaciones militares.

J. M.^a B.

21.985.—Como en la mar.



Como en la mar, en tierra... En tierra y en la mar podemos decir. La Marina Real española, en la lucha contra la emancipación de los territorios americanos, se empleó a fondo, no sólo combatiendo contra fuerzas navales insurgentes que debido a la ayuda extranjera llegaron a tener superioridad numérica, en la mar, su medio natural de acción, sino también en tierra.

Al poner el Virrey de Méjico sobre las armas 80.000 hombres en 1813, recibió, de refuerzo, de La Habana 15 oficiales de Marina, que distribuidos en las unidades que se formaron hicieron cuanto esfuerzo pudieron para distinguirse y lo consiguieron cumplidamente.

C. M.-V.

21.986.—Bandera.



Una real orden de Marina, de 19 de agosto de 1911, creó la de la Compañía de Mar, con un escudo de cuatro cuar-

teles en su centro y sobre él, en azul, la leyenda *Compañía de Mar*.

J. F. G.

21.987.—Ilusiones vanas.



En el siglo XVI, igual que hoy en día, los bulos llegaban antes que las

noticias.

Mientras se esperaban ansiosamente nuevas en El Escorial sobre el resultado de la gran expedición contra Inglaterra en 1588, llegaba a San Sebastián la galera *Princesa*, cuyo capitán, Alonso Palomino Regedel, traía información recogida de un patache bretón que había arribado a Brest: «...dijo haber visto en la mar, en el canal de Flandes, número de más de 300 personas ahogadas que andaban sobre el agua y que por no ser el tiempo bonanza no pudo reconocer de que nación podían ser los dichos hombres y dijo más el dicho patache que en Conquète, donde dio fondo, le dijeron unos ingleses cómo la armada de España había peleado con la inglesa delante de Plemua (Plymouth) y que la batalla duró tres horas y en ella la armada de España hubo la victoria echando en fondos y tomando de los ingleses como treinta navíos y que una galeza echó a fondo la nao vicealmiranta y que Francisco Draque se había huido de su armada y que la España había ido a las Dunas...»

El documento, que debió despertar las más ilusionadas esperanzas, está fechado el 20 de agosto de 1588 en San Sebastián y se conserva en la Sección de Guerra Antigua. Legajo 226, folio 116 del Archivo General de Simancas.

H. O. D.

21.988.—Naufragio.



El día 16 de diciembre de 1900 naufragó como consecuencia de un fuerte temporal a la entrada del puerto de Málaga, la fragata alemana *Gneisenau*, buque escuela de Guardias Marinas. Desde el mes de noviembre anterior se encontraba el buque próximo a las costas españolas, efectuando ejercicios de cañón. Después de una

titánica lucha para ganar el puerto, hacia el mediodía y tras una fuerte colisión, se hundió de popa. Se ocasionaron cincuenta muertos y más de un centenar de heridos. Lanchas de pescadores malagueños salieron en ayuda de los naufragos, pereciendo una treintena de ellos.

J. M.^a B.

21.989.—Distracción.



Parece extraño y es así, por eso es miscelánea pura, que el día del Descubrimiento de América, día de fiesta nacional para muchas naciones, y carnavalada para alguna, no figura en el Diario de Colón, o lo que llamamos como tal, que no es más que un extracto hecho por el padre Las Casas de una copia del Diario de Colón. Figura jueves, 11 de octubre y se pasa al sábado 13 de octubre.

Cierto que en ese día once sería tanta la emoción que escribió los acaecimientos del once y los del doce como si ocurrieran en el mismo día.

R. B. M.

21.990.—Caridad cristiana.



Por un curioso documento que se conserva en el Museo Naval, firmado en 1671 por la reina Doña Mariana de Austria, a la sazón regente por minoría de edad de Don Carlos II (M. S. núm. 828, folio 2), se ordena al marqués del Viso, capitán general de las galeras de España, al que por cierto se da el apelativo de «pariente», ya que no le corresponde el de «primo mío» por no ser Grande de España, la entrega de un esclavo al capitán Juan Sánchez de Madrid a solicitud del propio oficial.

Tras una referencia a los servicios prestados durante cuarenta años por el capitán, se le concede uno de los esclavos inútiles de las galeras para el servicio de su casa, cargándose a cuenta de su sueldo vencido, y como venía siendo habitual en época de tanta penuria económica, impagado.

Aunque bien pudo ser un raro medio de cobrar, más parece un sublime acto de cari-

dad cristiana el de cargar con un galeote, inútil además.

De todas formas resulta difícil de creer que a bordo de una galera en que se trabajaba muy duro, pudiera haber esclavos «inútiles».

H. O. D.

21.991.—Real Orden.



Una de 31 de mayo de 1859 prohibía que «las tripulaciones de buques extranjeros bajen al arsenal de Mahón con el objeto de ejercitarse en el manejo de las armas».

L. F. F.

21.992.—Lealtad.



Lealtad a su Patria y a su Rey, podemos completar: El capitán de fragata don Manuel Céspedes fue cogido prisionero por los insurgentes americanos. Fue instado a que se pasase a sus filas y como se negase, diciendo que la Marina Real de España no pasaría por tal afrenta, fue pasado por las armas. Este hermoso gesto se ha repetido muchas veces en nuestra historia naval.

C. M.-V.

21.993.—Fernández de Landa.



En mayo de 1843 desempeñaba la capitanía del puerto de Málaga don Antonio Fernández de Landa López de Herrera. Habiéndose pronunciado la guarnición de la plaza contra el gobierno del Regente General Espartero, se negó a obedecer a la junta del levantamiento, presentándose en la Capitanía General de San Fernando. Por haber renunciado al puesto de Comandante General del Departamento el Jefe de Escuadra don José Morales de los Ríos, le substituyó accidentalmente el teniente general don José Rodríguez de Arias, quien permaneció poco tiempo en el cargo. Fernández de Landa, no obstante ser capitán de navío, fue encargado interinamente del mando del Departamento, que desempeñó

durante varios meses hasta que fue relevado por el laureado teniente general don José Primo de Rivera y Ortiz de Pinedo. Con el empleo de jefe de escuadra volvería a asumir Fernández de Landa el mando del Departamento de Cádiz durante algunos meses del año 1855.

J. M.^a B.

21.994.—Derrotero.



El teniente de navío don Lutgardo López Ramírez, cuando montó el *Torpedero 10*, allá por 1910, confeccionó un derrotero que bautizó así:

«Viaje desde la Base Naval de Ríos a Corubión y regreso dentro de bajos y de Bayona».

Derrotero que publicó la Escuela Naval de Marina en 1944. La literatura de don Lutgardo no puede ser más simpática; para demostrarlo hemos seleccionado el paso del CON DO NAVIO.

«Paso entre el CON DO NAVIO y la Foieira.

Este paso no puede hacerse con Sudoeste; pues a poca mar que haya rompe todo él, o, cuando menos, arbola, que es un primor.

Para hacer este paso, se llevará la Iglesia de Santa María de Dina con Villa Claudia, navegando al rumbo verdadero = N 62 W.

La VILLA CLAUDIA, es la casa más occidental que está en la playa de Sangenjo.

Es una buena marca, en la actualidad, y digo en la actualidad porque a su propietario se le ha ocurrido plantar delante unos arbolitos y como en este país llueve ALGUNAS VECES, me figuro que las aguas se encargarán de hacer crecer los arbolitos lo suficiente para que dentro de unos cuantos años oculten detrás de sus hermosas ramas a VILLA CLAUDIA, y que la oculten lo suficiente para perturbar el sistema nervioso del navegante.

Pero consuéllese y no se preocupe mucho por ello, pues la línea que une la IGLESIA DE SANTA MARIA con VILLA CLAUDIA, pasa también por el extremo del muelle de Sangenjo, el cual le puede servir muy bien para la enfilación.

Cuando al seguir la enfilación pierde de vista completamente la ISLA TAMBO por FESTINANZO, puede considerarse ya libre del CON DO NAVIO y meter a babor, en demanda de la Ría de Vigo».

Por supuesto, el autor, que temía que los árboles creciesen, no previó el crecimiento turístico que ha estropeado gran parte de sus útiles enfilaciones.

J. B. N.

21.995.—Marineros.



Buenos soldados resultaron los hombres de mar de las dotaciones de la flotilla cuyos barcos hubo de desarmar Liniers cuando en su defensa de Buenos Aires, en 1807, al tener los atacantes ingleses un aplastante dominio de las aguas del Plata. Bien uniformados y armados fueron organizados en un batallón —«Real Marina»— que mandó en jefe el capitán de navío don Juan Gutiérrez de la Concha, teniendo por subalternos Oficiales de la Armada, entre ellos el famoso don Jacinto Romarate, de quien dijeron los jefes enemigos más tarde que era el más valeroso oficial con que habían tropezado.

El batallón «Real Marina» tuvo casaquín azul con tres filas de botones. Por debajo de sus anchos pantalones asomaba media blanca. Como prenda de cabeza: sombrero redondo, con escarapela encarnada. El armamento, el propio de la Infantería. Este uniforme es el que actualmente usa la Infantería de Marina argentina como «gala tradicional», podemos decir.

El batallón «Real Marina» se batió denodadamente en la defensa de la plaza de toros hasta tener agotadas todas sus municiones.

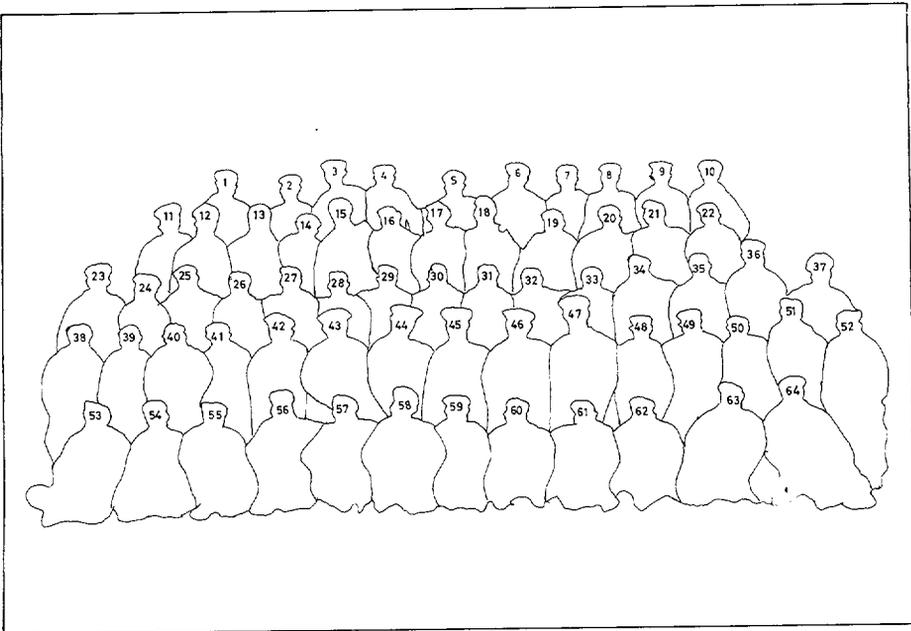
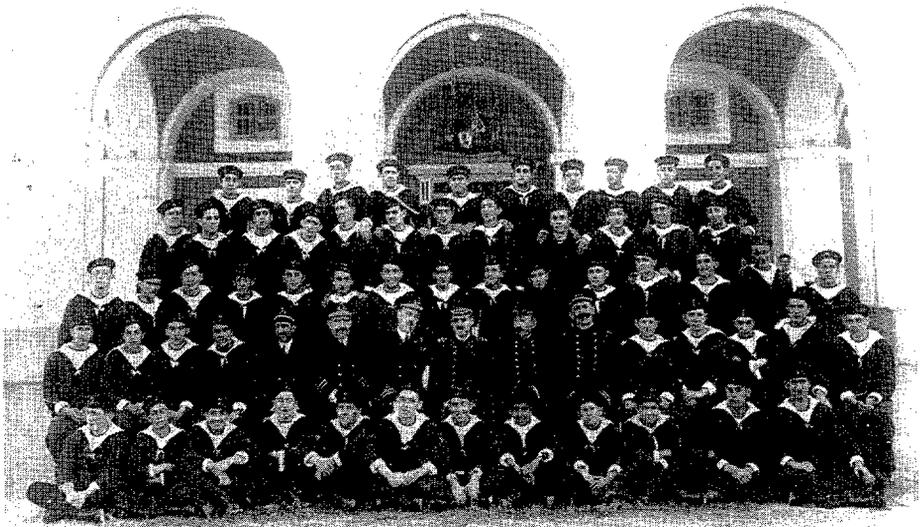
C. M.-V.

21.996.—Viejas fotos.



Traemos hoy a esta sección la fotografía de los aspirantes de la promoción ingresada en 9 de septiembre de 1921, tomada en el primer trimestre de 1922, en el patio de la

MISCELANEA



Escuela de San Fernando, con algunos de sus profesores. Trece de los fotografiados dieron generosamente su vida en Campaña, cinco llegaron a la graduación máxima de almirante y uno a contralmirante. Uno de ellos es caballero laureado de San Fernando.

1. Manuel Rivera Almagro.
2. Miguel Núñez de Prado y Trujillo.
3. Mario Garcés y López.
4. Manuel Pasquín Dabán.
5. Félix González y Ramos-Izquierdo.
6. Eusebio Barreda Scandella.
7. Antonio Cardona Rodríguez.
8. Daniel Araoz Vergara.
9. Juan Sarmiento de Sotomayor y Rubalcava.
10. Fernando Cano-Manuel y Aubarede.
11. José García Saralegui.
12. Javier Barcáiztegui Uhagón.
13. Manuel Montojo Fernández.
14. Enrique Polando Martínez.
15. Francisco Martel Hidalgo.
16. Rafael de la Guardia y Pascual del Pobil.
17. Emilio Pazos y Fernández.
18. Enrique Barbudo Duarte.
19. Alfredo Anglada e Iglesias.
20. Jerónimo Martel Viniegra.
21. Enrique Batalla Altamirano.
22. Francisco Rosado y Domínguez.
23. Luis Hernández Cañizares.
24. Rafael Martos y Jiménez.
25. Manuel de Castro y Gil.
26. José María Calvar y González-Aller.
27. Alfredo Lostau Santos.
28. Eladio Rico Castro.
29. Luis Díez del Corral.
30. Jesús Puchol Merino.
31. Luis Ugidos Soler.
32. Manuel J. Lahera Sobrino.
33. Federico Pintó Zalba.
34. Federico Fernández de la Puente.

35. José Bascones Pérez.
36. Antonio Díaz Pache.
37. Eduardo Armada Sabau.
38. Augusto de la Cierva Miranda.
39. Emilio Lecuona García-Puelles.
40. Antonio Díaz del Río González-Aller.
41. José Luis Pérez Cela.
42. Capitán de corbeta don Francisco Vázquez de Castro y Díez de la Cortina.
43. Capitán de corbeta don Juan Sandalio Sánchez Ferragut.
44. Capitán de corbeta don Javier Elizalde y Bastarreche.
45. Capitán de corbeta don Francisco Benavente y García de la Vega.
46. Maquinista jefe de primera clase don Gerardo Rego Blanco.
47. Teniente de navío don José Dueñas Ristori.
48. Joaquín Pery Junquera.
49. Ignacio Figueras Alonso.
50. Evaristo López Rodríguez.
51. Joaquín Miquel y Rodríguez de la Encina.
52. Eugenio Valero y Manuel de Céspedes.
53. José Sáez de Cenzano Ponce de León.
54. Carlos Laulhé y Alegret.
55. José María Otero Goyanes.
56. Alejandro Rivas Díaz-Munio.
57. Juan Romero Manso.
58. Emilio Dueñas Ristori.
59. José Patricio Montojo y Núñez.
60. Luis Blanca Carlier.
61. Agustín Posada Orbeta.
62. Antonio Guitián y Carlos-Roca.
63. Emilio Rodríguez Lizón.
64. Manuel Alvarez-Osorio y Carranza.

En la fotografía faltan los aspirantes Eugenio Calderón Martínez e Ignacio Molina Gómez.

J. B. N.



MARINOGRAMA NUMERO 231

Por DOBLAN

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

DEFINICIONES

Palabras

A.—Zafen el cable del arganeo del ancla	95 24 61 10 77 26 87 91 84 71 99 83 27 32
B.—Marino de guerra español (1752-1835). Tomó parte en el sitio de Melilla, bloqueo de Gibraltar y otras operaciones navales	55 92 81 9 90 35
C.—Puerto y ciudad más importante del Camerún francés	41 75 37 67 86 100
D.—Limpiáis y dais sebo a los fondos de las embarcaciones	68 94 19 93 72 16 88 56 89 40
E.—(Marina).—Duración larga de un mismo viento	28 64 11 17 36 62 18
F.—Red de pesca parecida al sardinal	12 44 79 33 49 96 82 53 5
G.—Marino español del siglo xvi. En 1587 fue nombrado gobernador y capitán general de Venezuela. Fundó la ciudad de La Guaira	48 8 51 70 59 13
H.—Navego al amor del agua	47 60 52 3 7 39
I.—Nombre de uno de los seres que en la Mitología griega se llamaron sirenas, con cabeza y busto de mujer y cuerpo de pez	23 46 85 74 69
J.—Encallar la embarcación en la costa o en un banco de arena	97 2 65 43 14

DEFINICIONES

Palabras

K.—(Mitología).—Ninfa que residía en el agua	$\overline{29} \overline{34} \overline{50} \overline{15} \overline{73} \overline{22}$
L.—Embarcación de figura de ballena que se usó en la Edad Media...	$\overline{76} \overline{80} \overline{1} \overline{6} \overline{42} \overline{25} \overline{98} \overline{57}$
M.—(Met.).—Soplo suave del viento	$\overline{20} \overline{30} \overline{54} \overline{31}$
N.—(Man.).—Aparejo con un solo motón	$\overline{45} \overline{63} \overline{58} \overline{21} \overline{78}$
Ñ.—Corriente de agua que va a desembocar en el mar	$\overline{4} \overline{38} \overline{66}$

MARINOGRAMA NUMERO 230

Ew DOBLAN												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
S	O	B	R	E	■	L	O	S	■	M	A	R
E	S	■	S	E	■	B	U	S	C	A	■	S
I	N	■	E	N	C	O	N	T	R	A	R	■
Y	■	S	E	■	E	N	C	U	E	N	T	R
A	■	S	I	N	■	B	U	S	C	A	R	■
L	A	■	A	U	D	A	C	I	A	■	P	A
A	S	T	U	C	I	A	■	Y	■	E	L	A
A	Z	A	R	■	D	E	C	I	D	E	N	■
L	O	S	■	E	X	I	T	O	S	■	L	A
■	E	N	C	I	C	L	O	P	E	D	I	A

ANECDOTARIO MARINERO

Rebajado de todo servicio.

A bordo del minador el oficial de guardia de puerto buscaba al señor comandante. Sube a su cámara, y el repostero le informa que está por cubierta, pero que no sabe dónde.

El oficial baja por una banda y se dirige a popa en busca del jefe. Sentado al sol, apoyado en un bote, está «recuperándose de su dolencia» un somnoliento marinero cañailla, con su chapa «R» en el brazo.

El Oficial le pregunta:

—Muchacho, ¿has visto al señor comandante?

El marinero, medio se incorpora y responde:

—*Miofisiá, yoztoy rebajao* (!)

J. A. R.



Gallego.

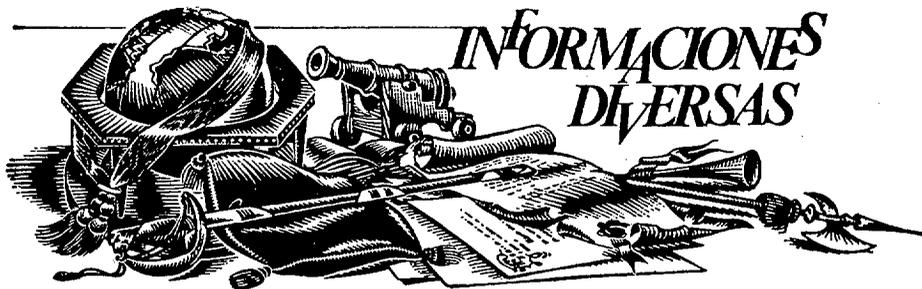
Los alumnos del Curso de Guerra Naval visitaban la ETEA. El director de este último centro, que acompañaba a los visitantes en el recorrido de las instalaciones docentes, al llegar al aula de motores eléctricos preguntó concisamente al de cargo:

—¿Don Fulano, cuántos motores tenemos en este aula?

Don Fulano contestó rápida pero no tan concisamente:

—Aún faltan, mi Comandante.

ERO CABO



INFORMACIONES DIVERSAS

EL C. I. S. M. Y SU CAMPEONATO DEL MUNDO DE TIRO 1986

Historia del C. I. S. M. «Conseil International du Sport Militaire».



L final de la segunda guerra mundial, el comandante en jefe americano, general Joseph McNarney, buscaba un medio para eliminar las barreras lingüísticas y culturales entre las fuerzas aliadas en Europa y formar una fuerza sola y cohesionada.

Se acordó del éxito obtenido por el «Consejo del Deporte para las Fuerzas Aliadas» (AFSC), formado por el general John Pershing y creado al final de la primera guerra mundial, cuando se encontró con un problema similar. El AFSC fue un completo éxito. Fuerzas aliadas del Oeste y Este de Europa disputaban competiciones deportivas en perfecta armonía.

Pero en 1947 tormentas políticas aparecieron en el horizonte. Rusia y otros países del Este se retiraron. Inglaterra y América hacen lo mismo. En consecuencia, el AFSC, rápidamente, desaparece. Pero un grupo de países que han comprendido el factor positivo de este tipo de asociación se opone a la desaparición de esta idea.

Las FAS francesas organizan una reunión en Niza e invitan a todos los países interesados en formar un consejo permanente del deporte militar.

Bélgica, Dinamarca, Luxemburgo y Noruega participan. Al final de esta reunión, los estatutos y reglas fueron modificados y confirmados. Lo que comenzó con cinco países, actualmente cuenta con 87 miembros.



C. I. S. M.

Objetivos.

El principal objetivo es el enfrentamiento deportivo y la relación amistosa entre las Fuerzas Armadas de los países miembros.

El C.I.S.M. se esfuerza en alcanzar estas metas por medio de:

— Establecer permanentes relaciones entre las Fuerzas Armadas para el cambio e intercambio de ideas en varios terrenos relativos al deporte y educación física.

— Encargar a los distintos países de la organización y encuentros deportivos, variando cada año.

— Reforzar y apoyar todas las medidas adecuadas para consolidar las relaciones amistosas entre los militares participantes, mutuo respeto y amistad entre sus respectivos países.

Máximas del C. I. S. M.

Las siguientes máximas del escritor francés Jean Girandoux, famoso militar y atleta, han sido adoptadas por el C. I. S. M.

Amistad a través del deporte.

— El deporte significa paz.

- El deporte es lo opuesto a la guerra.
- El deporte cura las heridas de la guerra.
- El deporte es internacional.
- El deporte acerca a las naciones.

En definitiva, el C. I. S. M. procura sustituir el campo de batalla por el terreno de juego.

Calendario anual de deportes.

A diferencia de los Juegos Olímpicos, que se producen cada cuatro años, el C. I. S. M. organiza cada año veintitrés diferentes deportes. Normalmente cada uno es organizado por un país distinto.

Deportes militares:

- Semana del esquí.
- Semana de la mar (sólo para miembros de las diferentes Marinas).
- Pentatlón moderno.
- Tiro.
- Pentatlón militar.
- Orientación.
- Pentatlón aeronáutico.
- Paracaidismo.

Deportes de combate:

- Judo.
- Boxeo.
- Taekwondo.
- Esgrima.
- Lucha libre.

Deportes individuales:

- Ciclismo.
- Campo a través.
- Hípica.
- Natación y submarinismo.
- Halterofilia.
- Caza y pesca.

Deportes de equipo:

- Baloncesto.
- Voleibol.

INFORMACIONES DIVERSAS

- Fútbol.
- Balonmano.

Países miembros.

Actualmente el C. I. S. M. está constituido por 87 países. Sólo es de destacar la no participación de los países del Este.

Organización del C. I. S. M.

El cuartel general del C. I. S. M. se encuentra en Bruselas, habiendo sido los países miembros los que han elegido a sus directivos entre miembros de las Fuerzas Armadas.

El comité ejecutivo está formado por un presidente, tres vicepresidentes y siete miembros. De él dependen ocho comisiones permanentes, destacando entre ellas la del deporte femenino en las Fuerzas Armadas, relaciones públicas, etc.

De este comité ejecutivo depende la secretaría general permanente y de ésta el A. C. I. S. M.

La academia (A. C. I. S. M.) y la cooperación técnica deportiva.

Como parte importante del C.I.S.M., la academia ofrece grandes posibilidades de acción, más importantes que la organización de competiciones.

Desde su creación, en el año 1957, se concibió como un organismo de búsqueda encargado en particular de estudiar las diferentes doctrinas y métodos de entrenamiento físico y deportivo.

Está dirigido por un director que normalmente es un médico especialista en deportes. Básicamente se compone de tres secciones:

- Doctrina y documentación.
- Entrenamiento y medicina.
- Ciencia del deporte.

Esta academia mantiene contactos con miembros ajenos a la misma pero que la puede mantener al día de las nuevas técnicas y nuevos materiales.

Campeonato mundial de tiro 86.

Como parte de las actividades del C. I. S. M., el año pasado se celebró el XXVI campeonato del mundo de tiro, entre el 2 y el 10 de agosto.

A dicho campeonato acudieron dos equipos de España; el de arma corta y el de arma larga, siendo la mayor parte de los componentes del Ejército de



Tierra, para ser más exacto un solo representante del Ejército del Aire, perteneciente al equipo de arma corta, y uno solo de la Armada, perteneciente al equipo de arma larga.

La actuación fue buena, quedando el equipo de arma corta en octava posición y el de arma larga en décima posición.

El próximo año corresponderá a Sköde, en Suecia, la organización del campeonato mundial del C. I. S. M., habiéndose realizado en dicha localidad en este mismo año el mundial de fusil a 300 metros civil que se celebra cada cuatro años.

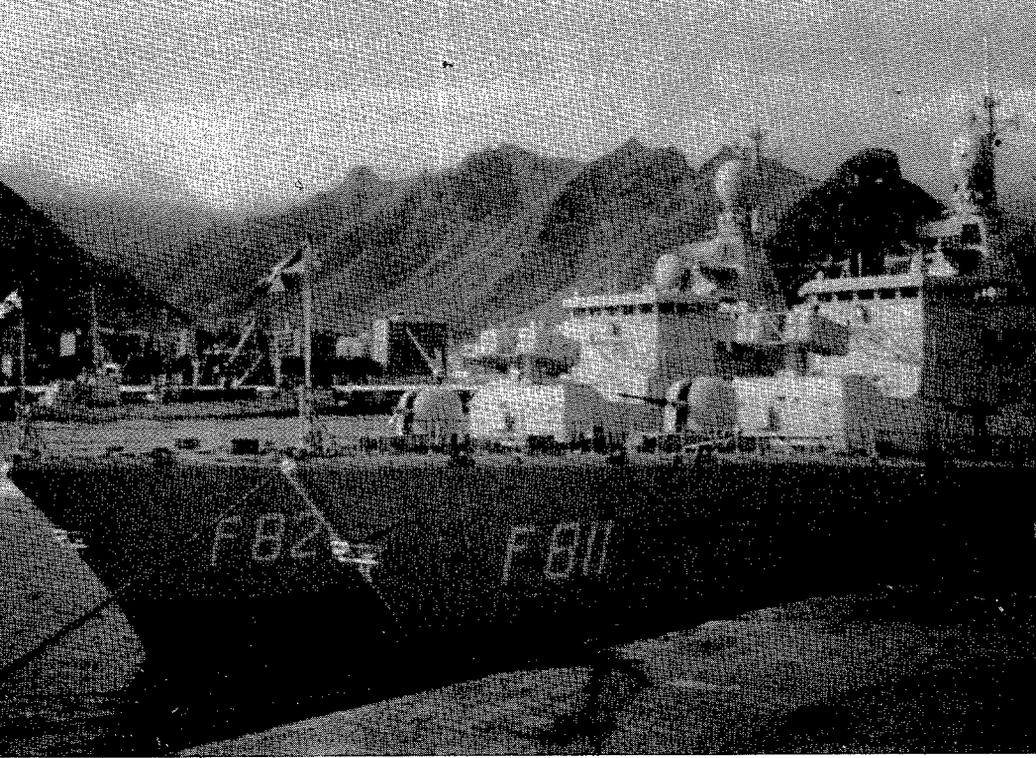
Conclusiones.

España se verá cada vez más involucrada en la organización de competiciones deportivas dentro del C.I.S.M.

Los países que quedaron por delante de España en tiro poseen instalaciones adecuadas con nuevos sistemas electrónicos que facilitan totalmente la práctica de este deporte, incluso poseen escuelas de tiro, donde se imparten enseñanzas para todos los miembros de las Fuerzas Armadas.

Joaquín CRESPO PARAMO





"Hermanas gemelas". Autor: Adolfo D. Ortigueira Gil.

LAS JOYAS DE NUESTRO MUSEO

(El montante de Don Juan de Austria)

Un arma pacífica.



E todas la armas blancas que en el Museo se conservan es sin duda ésta la más significativa y valiosa. Su vinculación a la época heroica de nuestra Marina mediterránea es directa, constituyendo un testimonio de primera magnitud.

Las guías del Museo que la citan lo hacen como «estoque bendito», aunque en armería se suele reservar la denominación de estoque para la espada angosta, que por lo regular suele ser de más marca y con la que sólo se puede herir de punta; su adjetivo lo identifica con el «gladium» pontificio que con forma de mandoble o montante, que es preciso esgrimir con dos manos, constituía una «condecoración» papal.

La espada es el distintivo de la nobleza y de la Justicia; a estos simbolismos añade el montante el no menos significativo de ser a la vez arma de combate e instrumento de paz, usado por los maestros de armas para separar las batallas demasiado empeñadas.

La época y los personajes.

La exaltación al pontificado del cardenal Alejandrino con el nombre de Pío V, en 1565, había supuesto una purificación interna de la Iglesia y una clara reactivación del espíritu de la Contrarreforma.

La obra de restauración se había dirigido a la puesta en práctica de los estatutos del concilio de Trento, inculcando al clero el espíritu de piedad y a los religiosos el exacto cumplimiento de la regla, dando un gran impulso a la expansión del cristianismo con un apoyo total a las misiones de Oriente.

En el plano internacional su política se centraba en detener el progreso de luteranos y musulmanes y defender la jurisdicción de la Iglesia frente a las prerrogativas estatales (incluso contra Felipe II).

Carlos IX de Francia encuentra en el Papa un decidido aliado contra los hugonotes de su reino; también Felipe II en los Países Bajos. En Inglaterra y Escocia es el más firme apoyo de la infortunada María Estuardo.

Todo su afán es el de convencer a los príncipes católicos para que, olvidando sus rencillas, se mantengan unidos entre sí y con la Iglesia a fin de quebrantar a los herejes y frenar a los turcos.

Su difícil labor diplomática, que se había visto fracasar en Famagosta, rinde plenamente sus frutos en la creación de la Santa Liga, de la que es consecuencia el triunfo de Lepanto (7-X-1571).

La dirección de la máquina bélica papal la ostentó el otro de los personajes, Don Juan, que de hijo oculto del Emperador había pasado a ser hermano reconocido del Rey (1559), capitán general del Mediterráneo (1568) y Adriático y vencedor de los moriscos de las Alpujarras (1569).

Una costumbre de la corte papal.

El Renacimiento fue rico en pompa y simbolismo. La corte de Roma no fue en esto muy diferente a los otros principados y repúblicas italianos; la entrega de un montante, un birrete y también la de una rosa de oro formó parte del ceremonial honorífico con el que se honraba a príncipes y caudillos.

El estoque significaba la ofensa de los enemigos de la fe católica, el birrete la defensa del pueblo cristiano y la rosa el amor paternal del Pontífice.

Por lo que respecta a los dos primeros, tradicionalmente estaban reservados a reyes o príncipes, pero desde Julio II se venía concediendo a personajes beneméritos de la cristianidad, especialmente dedicados a la lucha contra los enemigos de la Iglesia, o bien con ocasión de una victoria; a veces se venía concediendo como meras expectativas de conducta y estímulo respecto de quienes se esperaba que servirían a la defensa de la fe católica.

Tenía pues un significado parejo al de la concesión a diversos soberanos europeos de los títulos de «Católico», «Cristianísimo», «Defensor Fidei»..., aunque de menor importancia y estrictamente personales.

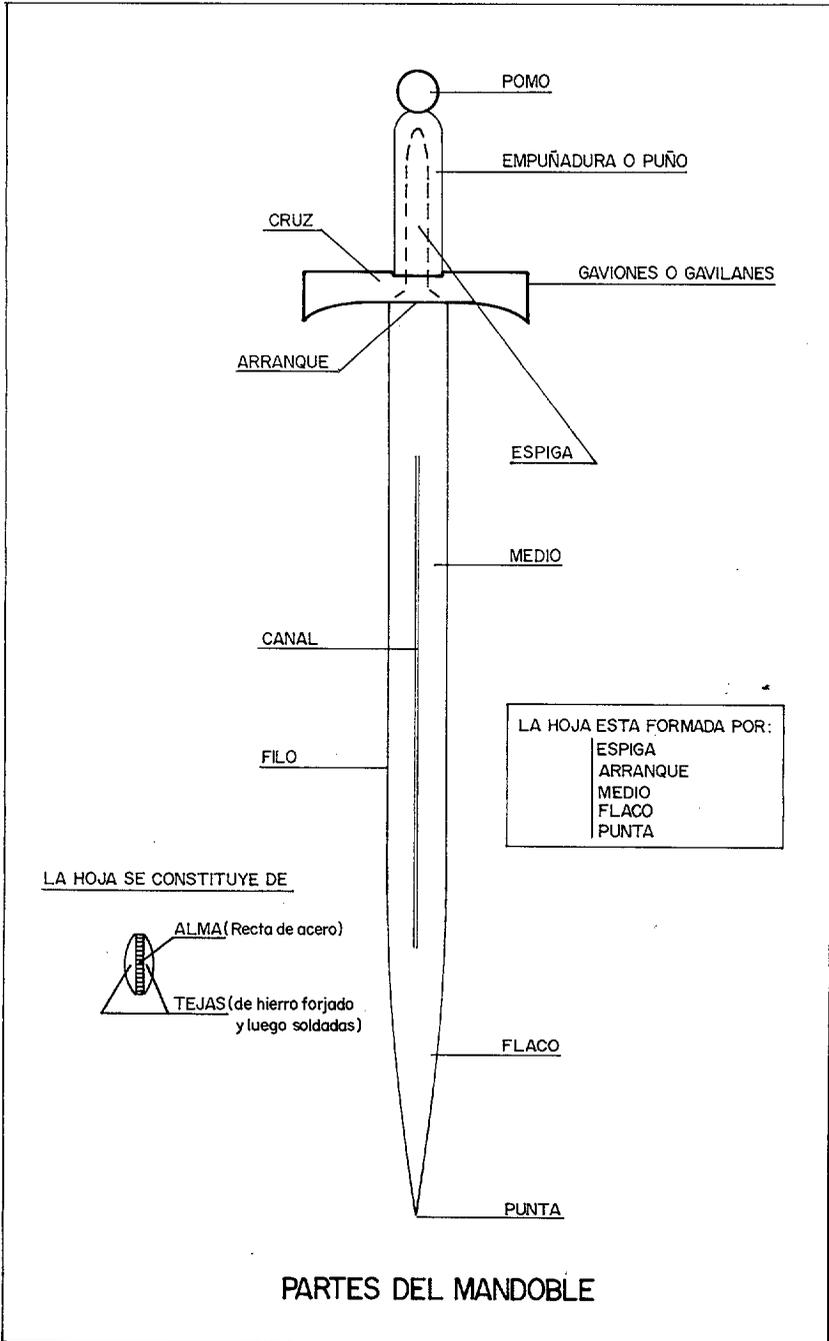
Tanto a la ceremonia de concesión y bendición como a la de su recepción por el beneficiario se daba gran boato.

Su Santidad, la noche de Navidad, en la Sacristía Pontificia de San Pedro, antes de la primera Misa, rodeado de cardenales revestidos, dos asistentes mayores, teniendo uno el estoque y el otro el ceremonial, bendecía el estoque, pidiendo a Dios, por la intervención de San Pedro y San Pablo, fortaleza en aquel estoque contra los luteranos y enemigos de la fe, y luego el asistente lo conducía hasta el altar, donde quedaba hasta Misa mayor.

El Pontífice designaba, de acuerdo con el Sacro Colegio, la persona que había de recibir tan señalado honor.

El montante solía tener, según Fernández-Duro (1), guarnición ricamente adornada, formando el pomo de oro las armas pontificias; la vaina y

(1) «Tradiciones Infundadas.» Madrid, 1888.



cinturón por la riqueza de sus materiales contribuían a dar mayor valor al donativo.

El birrete, de terciopelo carmesí guarnecido de armiño, tenía en la parte superior una paloma bordada con perlas, símbolo del Espíritu Santo.

En España estos trofeos habían sido otorgados anteriormente a Juan II, Enrique IV, Carlos V, al Gran Capitán y al duque de Alba.

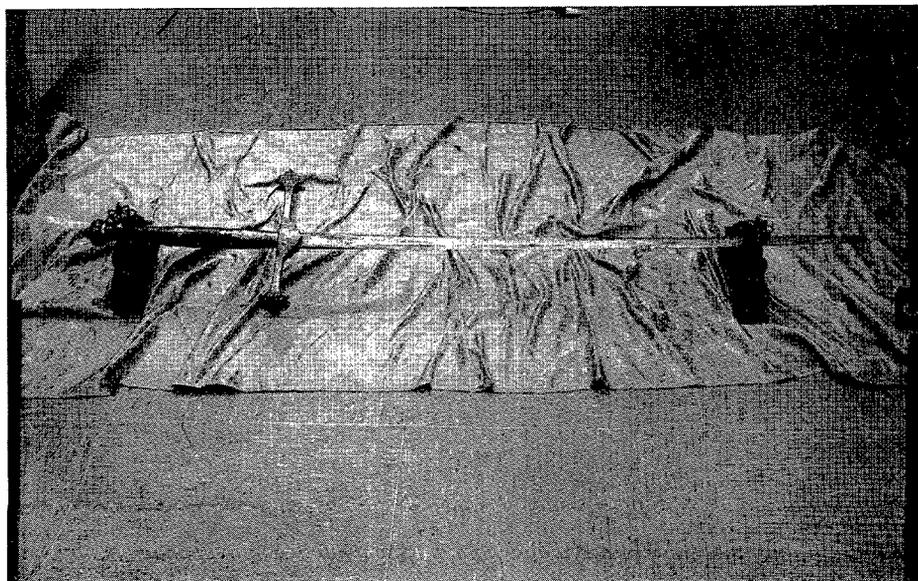
La pieza.

La reliquia depositada en el Museo Naval mostraba los efectos de la rapiña, el expolio y la barbarie: la guarnición, otrora de oro y pedrería, había desaparecido y sólo una hoja muy deteriorada restaba de la primitiva obra de arte.

Medía la hoja 1,30 m de longitud y 4 cm de anchura máxima en el arranque de la espiga; en esta parte aún se distinguía, en el siglo pasado, a uno y otro lado, las armas pontificias, y en la canal del centro, también por ambos lados, la inscripción «PIVS V PONT MAX ANNO III».

Esta inscripción ha dado que pensar, ya que la coronación del Papa tuvo lugar en enero de 1566 y, por tanto, el tercer año de su pontificado sería el de 1568, tres años antes de la batalla de Lepanto.

La certeza, documentalmente susceptible de ser probada, de la concesión a Don Juan del estoque y el hecho de que del pontificado de Pío V sólo se con-



Montante o espada de guión de Don Juan de Austria. Museo Naval.

cedieron dos (la otra, en diciembre de 1566 a don Fernando Alvarez de Toledo, duque de Alba, tras una victoria sobre Guillermo de Orange) nos induce a pensar que aunque su fábrica date de 1568, permaneció en espera de candidato hasta el triunfo de Lepanto en 1571.

Al lado de la espiga, vestigios de la marca del espadero y una fecha borrosa.

Su historia y vicisitudes.

Pío V remitiría el estoque, junto con el correspondiente birrete, a Don Juan en 1572, acompañados por el breve «Ex more». El primero de octubre de 1578 fallecía Don Juan de Austria. En el catafalco, con otras armas y atributos, figuraba: «a la cabecera la rosa y capelo y espada que Pío V le dio» (2).

No se enterraron sin embargo estas piezas con el cuerpo, ya que al menos el estoque, que posteriormente pasó al santuario de Nuestra Señora de Atocha, figuró en la sepultura del protomédico general de la escuadra de la Liga en la ocasión de Lepanto, doctor Gregorio López Madera. «POR AVER SIDO GRAN PARTE SU CONSEJO PARA QUE SE DIESE LA BATALLA», circunstancia que nos ilustra por otra parte sobre los factores que determinaron al generalísimo a prestar combate.

Esta figura histórica, no suficientemente conocida, adquirió fama por su destreza y conocimientos en la guerra contra los moriscos de Granada (1569), llegando a ser médico de Cámara y protomédico general del rey Felipe II. Salvador Clavijo hizo de él una interesante semblanza (3).

Por motivos y en ocasión desconocidos la pieza fue a parar posteriormente al tesoro de la catedral de Toledo.

Tras el triunfo de «La Gloriosa» en 1868 y el posterior decreto de incautación de objetos artísticos, fue adquirida por el Ministerio de Fomento.

Ulteriores gestiones del ministro de Marina don Juan Bautista Topete determinaron su depósito en el Museo Naval.

En el archivo del Museo se conserva una carpetilla con la génesis del expediente. En la solicitud se exponía: «para su custodia y fiel conservación al Cuerpo de la Armada, que sabrá darla en el Museo Naval el lugar preferente que merece» (4).

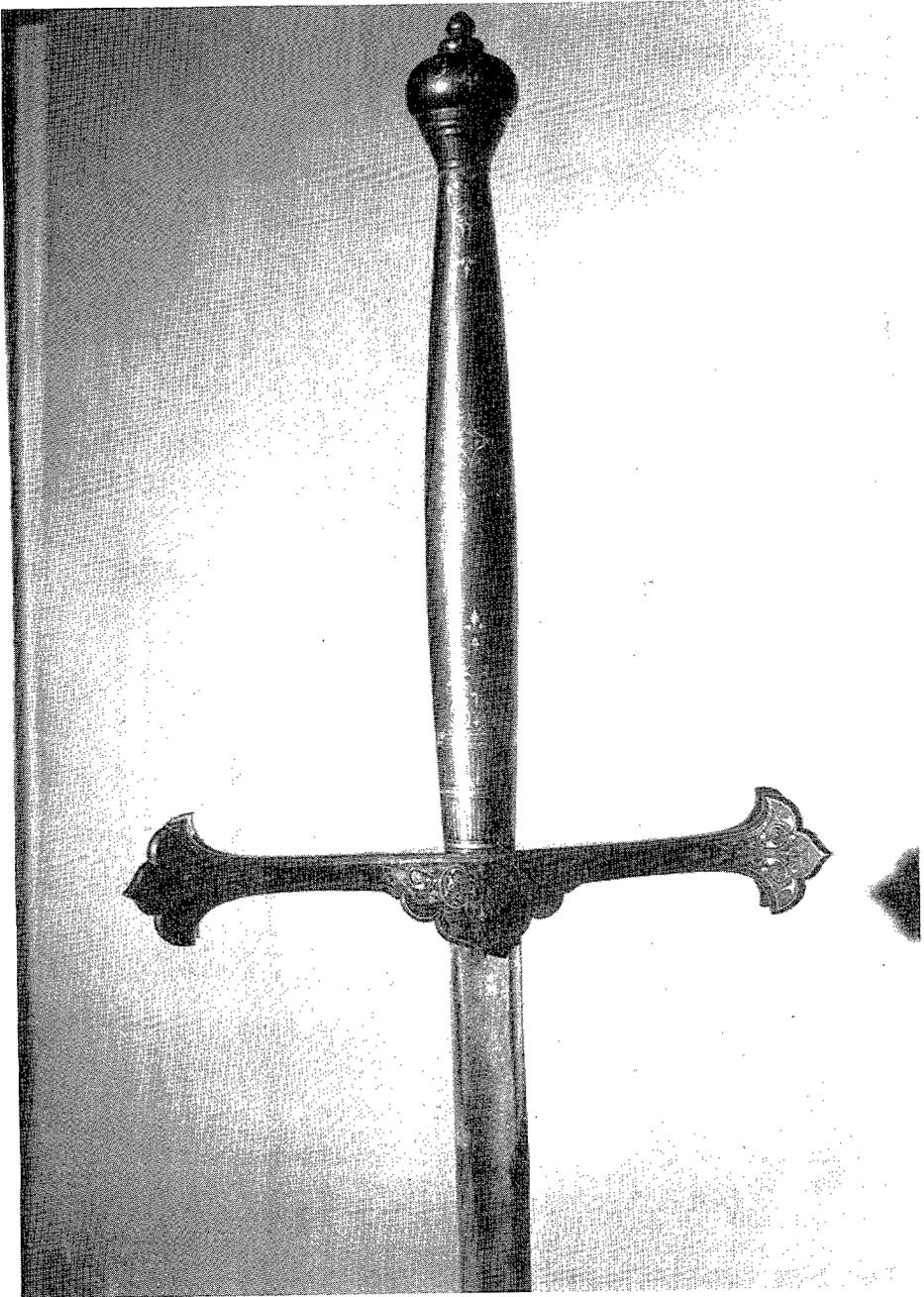
Obtenida la pieza se pensó inmediatamente en su restauración y reposición de la empuñadura «de hierro con incrustaciones de oro y plata».

El presupuesto de 170 escudos incluía la restauración «cuidadosa y esmerada» de la hoja (20 escudos).

(2) Fernández-Duro, Cesáreo. «Tradiciones Infundadas.»

(3) «Historia del Cuerpo de Sanidad de la Armada.» San Fernando, 1925.

(4) Al ministro de Fomento. Madrid, 1 de mayo de 1869.



Empuñadura de la pieza. Obra de Plácido Zuloaga.

Para la guarnición se ofrecían diversas posibilidades:

- 1.^a) Guarnición toda de hierro con incrustaciones de oro y plata, sistema antiguo, 150 escudos.
- 2.^a) De íd. sólo dorada, 80 escudos.
- 3.^a) De íd. con puño de madera y lo restante damasquinado, 120 escudos.
- 4.^a) Toda de hierro con incrustaciones de plata, 110 escudos (5).

Se escogió el presupuesto más rico y a un cincelador de fama, Plácido Zuloaga, que había ganado dos medallas de primera clase en la Exposición Universal de París en 1855 y al que se debe el monumento sepulcral del general Prim en la iglesia de Atocha.

El guardamanos quedó terminado en cuatro perfiles de flor de lis y el conjunto damasquinado en oro y plata sobre el fondo pavonado.

Las medidas del arma son:

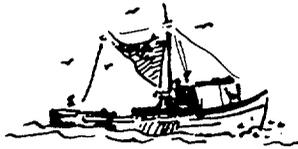
Hoja: 131,5 cm de longitud, 4 cm de anchura.

Empuñadura: 45,5 cm.

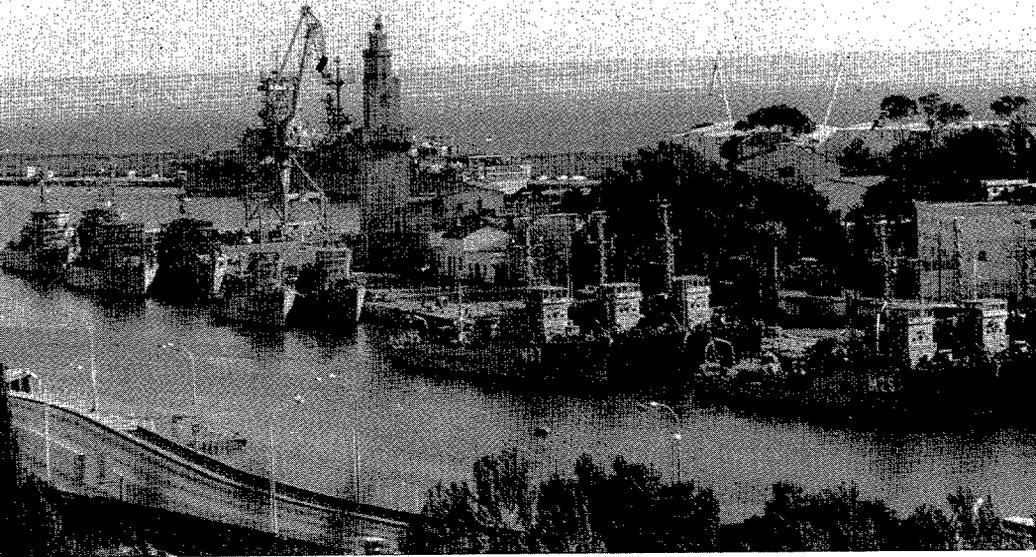
Gavilanes: 38 cm.

Actualmente se exhibe sobre sendos apoyos de bronce con las armas y corona reales y leones en sus pies, en una vitrina en la sala de Lepanto, al lado de una buena copia del retrato de Don Juan, cuyo original, de Alonso Sánchez Coello, propiedad del Museo del Prado, se conserva en El Escorial.

Hugo O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA



(5) Presupuesto para el señor presidente del Almirantazgo. Madrid, 16 de agosto de 1869.



Flotilla de M. C. M. Autor: José A. González Carrión.

NOTICARIO



MARINAS MILITARES

NACIONAL

Día de las Fuerzas Armadas.

El pasado día 13 de junio se celebró el Día de las Fuerzas Armadas en todas las unidades y dependencias de los tres Ejércitos, día éste que representa el gran encuentro entre el pueblo y sus ejércitos, y esta relación cumple también la función de recordar al pueblo las tareas que ejercitan los Cuerpos armados y, en primer término, hay que destacarlo, el garantizar la seguridad del territorio nacional, lo que equivale a decir su unidad y su independencia.

Sus Majestades los Reyes se trasladaron a Almería para presidir esta conmemoración en el acuartelamiento de la Brigada Motorizada XXIII. Con este motivo, el Rey Don Juan Carlos pronunció el siguiente discurso:

«Soldados:

El amor a la Patria y el servicio permanente a los objetivos de paz y libertad, que constituyen la vocación y el deber de las Fuerzas Armadas españolas, adquieren en este día una especial y brillante significación.

Como en años anteriores, la Reina y yo estamos hoy aquí con vosotros para celebrar juntos, aunque de una forma diferente, el Día de las Fuerzas Armadas. Y esta jornada, que a la misma hora se conmemora en tantos cuarteles y

bases de toda España, constituye una singular ocasión para que se manifieste la identificación de la sociedad con sus soldados y de las instituciones civiles de todo rango con quienes en conjunción perfecta con el pueblo tienen a su cargo la misión de garantizar la Soberanía e independencia de España, defender su integridad y el ordenamiento constitucional.

Nuestra Patria, dentro de los fines fijados por el Gobierno de la nación, contribuye a la estabilidad y defensa del mundo occidental, al que pertenecemos, en un entorno geoestratégico de excepcional importancia.

Para desarrollar la necesaria capacidad de disuasión, para asumir la salvaguardia de los intereses nacionales en cualquier situación y defender al modelo de sociedad que hemos elegido hace falta una dedicación permanente, un continuo perfeccionamiento y una voluntad inquebrantable de sacrificio y de disciplina.

Me siento orgulloso de resaltar, en estas horas de celebraciones entrañables, esas virtudes de nuestros mandos y de nuestras tropas.

Nuestra nación está haciendo un enorme esfuerzo para mejorar sus Ejércitos, con la modernización y reorganización de las unidades. Pero es preciso siempre contar con vuestra aportación entusiasta, porque el hombre —vosotros, los soldados— es el pilar básico en el que se asienta la voluntad de ganar la paz y constituir el latido de una España joven que anhela vivir en libertad.

España y la sociedad en que estamos integrados viven hoy un período de serenidad y de esperanza cara al futuro y se encuentran respaldadas por la extraordinaria sensibilidad con que las Fuerzas Armadas apoyan y se identifican con el diálogo democrático.

El amor a la Patria.

Pero hoy, sobre todo, resplandece un sentimiento que nos une a los españoles y que es prenda cierta de convivencia: Es el amor a la Patria, a nuestra España, que en cada momento, a lo largo de los siglos de nuestra historia, contó siempre con unos soldados que supieron servirla hasta la máxima generosidad de dar su vida por ella.

Las Fuerzas Armadas significan para la juventud un ejemplo necesario en el mundo de hoy.

Yo invito a los jóvenes a vivir con plenitud ese sentimiento de la Patria, que nos hace mejores ciudadanos e impulsa la creación y el progreso.

En las banderas y enseñas de cada unidad se condensan nuestras glorias pasadas, la lealtad y el amor a nuestra historia, a nuestros antepasados, a los principios de libertad y grandeza que nos honran a través de los tiempos y que hemos de transmitir a nuestros hijos.

Rindamos también hoy un homenaje a aquellos que en estos años han

muerto en acto de servicio; a las víctimas de un terrorismo ciego; a cuantos cumplían la misión de defender nuestra paz y nuestra seguridad.

Las Fuerzas Armadas, que han dado su sangre por esa paz y esa seguridad, harán invulnerable el orden que les corresponde defender, frente a todas las amenazas y todos los peligros.

Os envío un abrazo, sincero y permanente, con el orgullo de sentirme, con toda mi familia, prolongado en la gran familia militar.

Con este espíritu, con el corazón puesto en España y los ojos en nuestra bandera, gritad conmigo: ¡Viva España!»

S. A. R. el Príncipe de Asturias.

De acuerdo con el plan de estudios especialmente establecido, S. A. R. el Príncipe de Asturias, Caballero Guardiamarina embarcado en el buques-escuela *Juan Sebastián de Elcano* para realizar un viaje de instrucción, desembarcó de dicho buque a su llegada a Baltimore (EE. UU.), tras haber permanecido a bordo durante cinco meses.

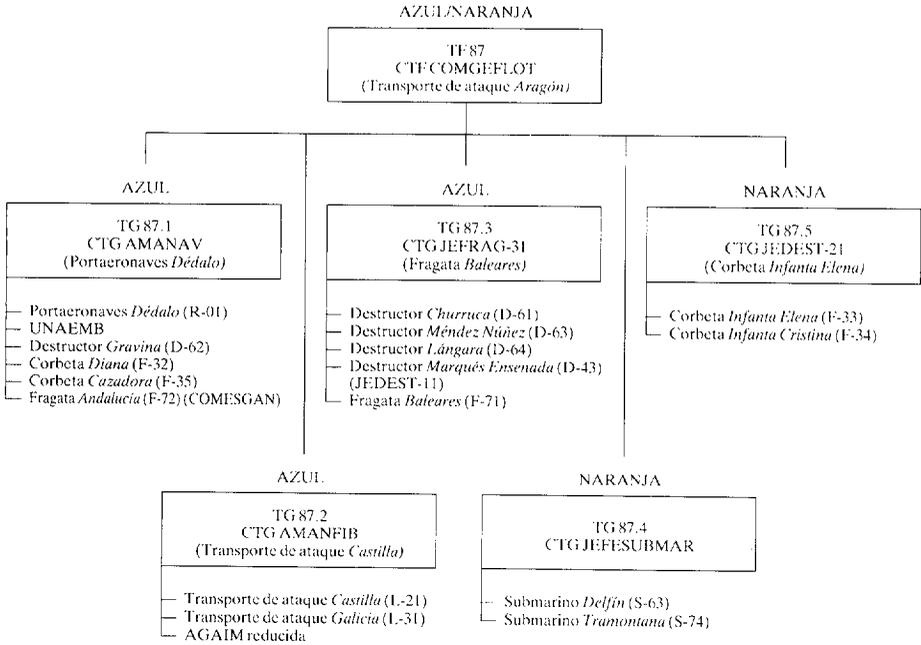
Antes de su regreso a España, Don Felipe de Borbón fue recibido en la Casa Blanca por el presidente norteamericano, Ronald Reagan y su esposa. Posteriormente, entre otras actividades, visitó la sede de la Organización de Estados Americanos, en donde depositó una corona de flores ante el monumento a Isabel la Católica, acompañado por el embajador de España y el capitán de navío comandante del *Juan Sebastián de Elcano*.

A los pocos días de haber regresado a España, S. A. R. embarcó en el portaerones *Dédalo* para asistir a la segunda fase de los ejercicios FLOTA-87, que fueron presenciados por Su Majestad el Rey Don Juan Carlos a bordo de dicha unidad. La operación de esta fase consistió en el tránsito de un convoy propio, que se supone procedente de América, y es protegido a partir del meridiano de 15° 30'W por unidades españolas. Un Grupo de Combate proporciona cobertura con independencia, intentando obtener el dominio relativo del mar en la zona. Fuerzas NARANJA de superficie, submarinas y aéreas, tratan de impedir su llegada. Posteriormente se efectuó un desembarco administrativo simulado, en la playa de Barra, de una fuerza de Infantería de Marina con una entidad próxima a los 1.000 hombres.

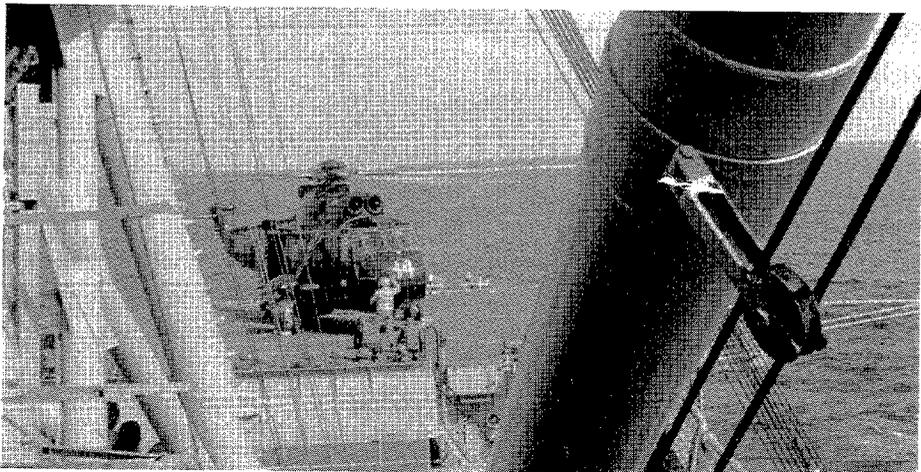
El concepto de la operación de la I Fase de estos importantes ejercicios consistía en la interceptación de una fuerza naval que transita por nuestra zona de interés estratégico hacia el Atlántico Norte.

La organización de todas las fuerzas, en la segunda fase, bajo el mando del comandante general de la Flota, vicealmirante Torres Fernández, fue la siguiente:





Una vez terminados estos ejercicios, el Príncipe de Asturias embarcó en la fragata *Asturias* para asistir a los actos celebrados en Kiel con motivo de la Semana Naval que anualmente tiene lugar en dicho puerto de la República Federal de Alemania. Con estas actividades finaliza el período previsto de la estancia de Su Alteza Real en la Armada, ya que el próximo curso se incorporará a la Academia General del Aire.



Adiestramiento de la Fuerza.

Ejercicios GANEX.—Se efectuaron en aguas del Estrecho y Mediterráneo, correspondientes a las previsiones del Plan de Adiestramiento, y consistieron en una serie de diversos ejercicios de superficie, aéreos y antisubmarinos, con una escala en Almería para descanso de las dotaciones. Participaron las siguientes unidades:

Grupo aeronaval	Unidades colaboradoras
<p><i>Dédalo</i>, con UNAEMB Fragata <i>Baleares</i> Destructor <i>Churruca</i> Corbeta <i>Diana</i> Corbeta <i>Cazadora</i></p>	<p>Buque petrolero <i>Teide</i> Patrulleros de la Zona Marítima del Estrecho Submarino <i>Delfín</i> Aviones del MATAC</p>



Ejercicios del COMANFES.—Tuvo lugar en aguas de la Zona Marítima del Estrecho para el adiestramiento de Comandos de Fuerzas Especiales del TEAR, con la participación de un grupo de COMANFES de dicha unidad, y la colaboración del submarino *Siroco* y patrulleros de la Zona Marítima del Estrecho.



Buques en el extranjero.—El buque transporte *Contramaestre Casado*, en comisión en los Estado Unidos para transporte de material, efectuó escalas en Norfolk y en la base naval de Earle.

La corbeta *Infanta Cristina* permaneció en la base naval de Souda (isla de Creta), en donde efectuó evaluación de los sistemas de combate, posteriormente se trasladó al puerto heleno de El Pireo.



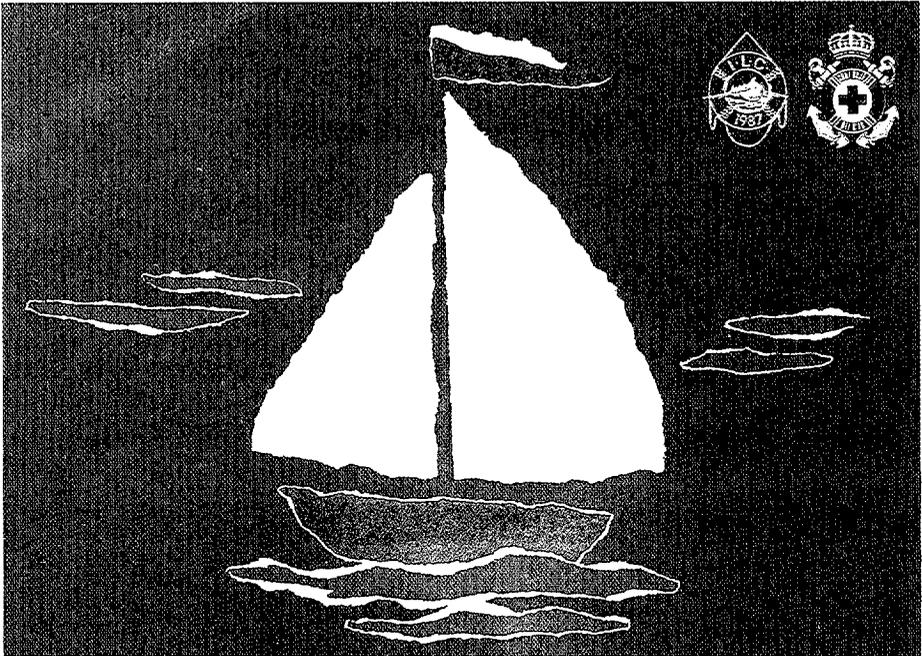
Colaboración y comisiones.—Diversas unidades de la Armada prestaron su colaboración al Ejército de Tierra para el transporte de material y personal entre puertos de las islas Canarias.

Por su parte, un helicóptero de la 6.^a Escuadrilla colaboró con el Ayuntamiento de El Ferrol para efectuar el levantamiento fotográfico de la zona.

Asambleas.

XV Conferencia Internacional de Sociedades de Salvamento de Náuticos.—La XV Conferencia Internacional de Sociedades de Salvamento de

Náufragos reunió en La Coruña, entre el 1 y el 6 de junio pasado, a treinta y dos de estas sociedades, procedentes de veintisiete países, que intercambiaron criterios sobre todos los aspectos relacionados con el salvamento marítimo. Esta Conferencia fue inaugurada por Su Majestad el Rey, y clausurada por



XV CONFERENCIA INTERNACIONAL DE SALVAMENTO DE NAUFRAGOS

XV INTERNATIONAL LIFEBOAT CONFERENCE

LA CORUÑA, 1-6 JUNIO 1987

S. A. R. el Conde de Barcelona, Patrón Mayor de la Cruz Roja del Mar. Cabe destacar la presencia de barcos de salvamento pertenecientes a las sociedades de Suecia, Noruega, Reino Unido, Francia y Portugal, así como de unidades de la Armada y del S. A. R. del Ejército del Aire.

Visitas a la Escuela Naval Militar.

Director general de Enseñanza.—El director general de Enseñanza del Ministerio de Defensa, general de división del Ejército de Tierra Marzo Mediano, ha efectuado su primera visita oficial a la Escuela Naval Militar, acompañado por los contralmirantes Vila Miranda, subdirector general de Gestión Educativa, y Pérez González de la Torre, director de Enseñanza Naval.

Una vez en la Escuela asistieron al acto de lectura de las Leyes Penales. Seguidamente efectuaron una detenida visita a las aulas y demás dependencias de dicho Centro, a la vez que recibieron una amplia y concreta información acerca de los planes de estudios y de las actividades militares y marineras para la formación de los futuros oficiales de la Armada.

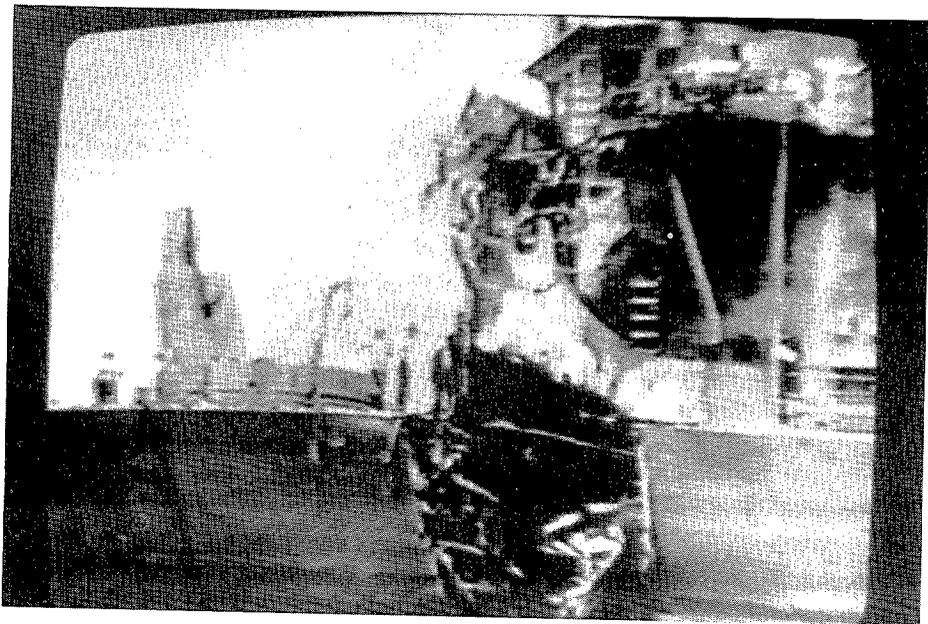


Director de la Escuela Naval Militar portuguesa.—El vicealmirante Fuzeta de Ponte, director de la Escuela Naval portuguesa, acompañado por el jefe de instrucción de dicho Centro, CMG Leiría Pinto, y una comisión de cadetes, efectuó una visita a nuestra Escuela Naval, en la que, a su llegada, fue recibido con los honores de ordenanza, tras los cuales, y durante la detenida visita que realizaron a las distintas dependencias de la Escuela, el capitán de navío Laencina, comandante-director de la misma, les explicó detenidamente las distintas actividades que se llevan a cabo, de acuerdo con los planes de estudios en vigor. Dicha comisión de la Marina portuguesa permaneció durante tres días en la Escuela Naval Militar, en unas jornadas de convivencia, cumpliendo un apretado programa de trabajo e intercambio de información.

EXTRANJERO

Estados Unidos.

Ataque a una fragata.—La fragata norteamericana *Stark*, perteneciente a las fuerzas navales de los Estados Unidos destacadas en las aguas del golfo Pérsico, sufrió un ataque aéreo por parte de la aviación iraquí, uno de cuyos aparatos, al parecer por error, le disparó un misil *Exocet* que hizo blanco en dicha unidad, con una magnitud de impacto que se puede apreciar en la fotografía que ilustra estas líneas, causándole considerables daños materiales y, lo que es más triste e irrecuperable, más de treinta muertos entre los miembros de su dotación, además de numerosos heridos.



La Marina soviética en 1986.

La Oficina de Inteligencia Naval norteamericana ha hecho público un informe acerca de la Marina soviética, referido a sus actividades durante el pasado año y otras circunstancias inherentes a la misma, que por su indudable interés resumimos ampliamente para nuestros lectores.

En primer lugar hay que señalar que las operaciones navales realizadas a escala mundial durante 1986 disminuyeron significativamente en comparación con las actividades llevadas a cabo en este sentido durante el período de 1983-1985, período éste que fue esencialmente consistente en todos los niveles operativos desde la mitad de la década de los años 70. La única excepción en este aspecto la constituyó la flota de submarinos nucleares lanzamisiles (SSBN), cuyas operaciones no sufrieron ninguna alteración, y los buques de inteligencia o AGI's, cuyas actividades se vieron incrementadas notablemente en ciertas áreas.

Estos cambios pueden ser reflejo, entre otras cosas, de lo siguiente:

- Restricciones económicas.
- Un mayor énfasis en la actuación de la Marina para operaciones conjuntas con los otros ejércitos, con el cambio de misión que ello implica, limitando así, en cierto modo, su carácter talasocrático.
- Conservación de la fuerza para preparar un ambicioso programa de adiestramiento operativo en los próximos años.

- Una posible intención de desarrollar unas opciones de empleo más flexibles para las fuerzas navales y para incrementar su disponibilidad para el combate con objeto de oponerse al despliegue de las fuerzas americanas cerca del territorio soviético, según los auspicios de la estrategia marítima de los Estados Unidos, así como para contrarrestar las operaciones de sus SSBN's desde el principio de las hostilidades.

Seguidamente, tras esta introducción, el informe se refiere a las distintas vicisitudes de los componentes de la fuerza naval.



Submarinos.—Dos programas en marcha de submarinos lanzamisiles reflejan la voluntad de modernizar y fortalecer esta arma básica de la Unión Soviética: los de las clases *Typhoon* y *Delta IV*. El quinto *Typhoon* ha sido puesto a flote en 1986, y se espera la construcción de dos o tres unidades más. Estos submarinos portan 20 misiles SS-N-20, los cuales son los primeros SLBN de combustible sólido equipados con MIRV's, y están previstas algunas modificaciones en los mismos, cuyas pruebas podrían efectuarse pronto.

La cuarta unidad de la clase *Delta IV* ha sido puesta a flote a principios del año actual. Estos buques representan una apreciable mejora sobre los anteriores, los *Delta III*, especialmente en los misiles que lleva, los SS-N-23, operativos desde principios de 1986, con lo que se compensa en cierto modo la relativa debilidad del sistema *Delta III/SS-N-18*, que tienen menor alcance y menor precisión en el impacto, por lo que los submarinos han de patrullar en zonas más accesibles para las fuerzas antisubmarinas occidentales, ya que lo han de hacer en áreas más cercanas al continente norteamericano para poder alcanzar los blancos asignados.

Además de esta modernización de la fuerza submarina, los soviéticos cuentan con dos nuevos tipos de misil de crucero de largo alcance para blancos de tierra, lanzables desde submarinos, los SS-NX-21 y los SS-NX-24. El primero es análogo al *Tomahawk*, con cabeza nuclear a un alcance de 1.600 millas. Puede estar operativo en cualquier momento. Sus plataformas de lanzamiento incluyen diversas clases de submarinos de propulsión nuclear, tales como los *Sierra*, *Akula*, *Victor* y *Yankee*. También han desarrollado un mayor misil de crucero, el SS-NX-24, cuyo banco de pruebas es un submarino de la clase *Yankee* modificado. No está claro cómo los soviéticos introducirán los misiles de crucero lanzables desde submarinos en la ecuación estratégica.

En cuanto a los más recientes submarinos nucleares de ataque, posiblemente hayan sido designados para la guerra submarina. Probablemente existan al menos tres programas de estos SSN: los *Mike*, *Sierra* y *Akula*, pero solamente están en servicio dos unidades de las clases *Sierra* y *Akula*, y una de la

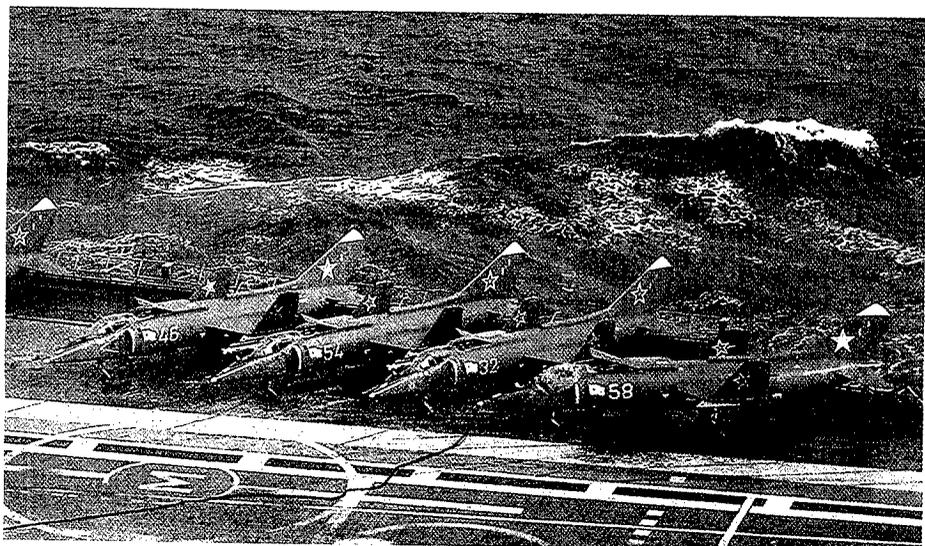
Mike. Estos tres tipos son considerablemente mayores que los anteriores SSN soviéticos. Entretanto es factible que la clase más vieja, los *Victor III*, estén aún en plena producción. Se estima que los soviéticos pueden pensar que la combinación de un mayor número de SSN y SSBN más capaces y mejor dotados podrá dejar libres eventualmente un mayor número también de los SSN más antiguos para operaciones avanzadas, tales como:

- Extender las áreas de operaciones de combate de la Marina, especialmente para misiones anti-SLCM (Submarine Launches Cruise Missile).
- Operaciones anti-SSBN.
- Operaciones en aguas oceánicas abiertas contra las líneas de comunicaciones.

El principal programa soviético orientado a las misiones de guerra contra unidades de superficie se materializa en los submarinos de la clase *Oscar-SSGN*, de los que cuentan con cuatro unidades. Este tipo de buques lleva 24 misiles de crucero SS-N-19 de largo alcance.



Portaeronaves.—Una de las mayores debilidades de la flota soviética es la de la defensa aérea para aquellas unidades que operan más allá del alcance de sus aviones tácticos basados en tierra. El superar esta debilidad constituye una alta prioridad, porque ello afecta tanto a la estabilidad de combate de la fuerza de ofensiva estratégica y a la capacidad de defender la tierra de los ata-



ques por mar y por aire. La respuesta o solución al problema de la defensa aérea de la flota es el portaviones y su aviación embarcada. Los soviéticos tratan de seguir a los norteamericanos en este sentido.

El primer portaviones soviético de cubierta totalmente corrida se encuentra ahora en período de armamento. Muy poco después de la botadura de la primera unidad fue puesta la quilla a la segunda en los mismos astilleros Nicolayev, en el mar Negro, pero el proyecto de la catapulta, su construcción, instalación y mantenimiento constituyen las etapas más difíciles en la construcción y operatividad de un portaviones. Así pues, existe la posibilidad de que la primera unidad pueda ser similar a un *Kiev* aumentado con un sistema VSTOL/Helo (Vertical or Short Take Off and Landing) o el STOAL (Short Take Off/Arrested Landing). Una vez que se resuelvan los problemas inherentes a la catapulta, la puesta a punto del buque o buques podrá realizarse con las mayores garantías.

En cuanto a los aviones, que constituyen la médula de la capacidad operativa del portaviones, se espera que hacia 1990 existirán mejores versiones supersónicas del V/STOL *Forger*, y asimismo serán capaces de realizar aviones de aterrizaje y despegue convencionales derivados del Su-27 o *Flanker*. Entretanto, la cuarta unidad de la clase *Kiev*, el *Baku*, ha comenzado sus pruebas de mar.



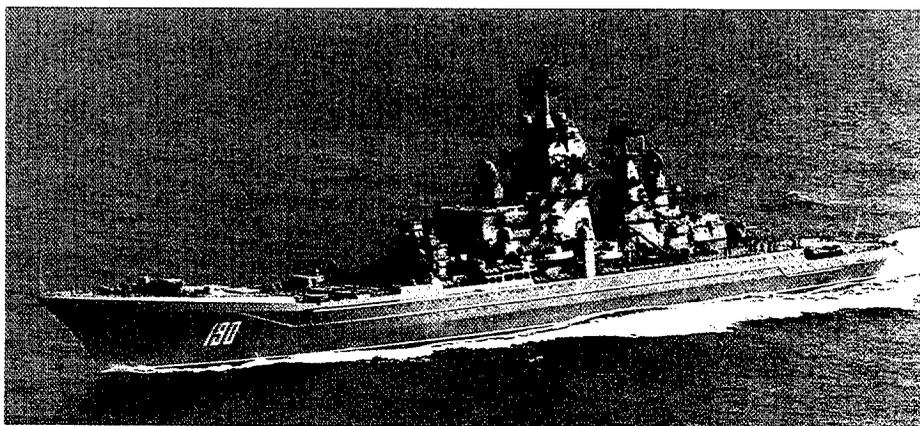
Buques de superficie.—En lo relativo a la construcción de unidades de superficie, los soviéticos están tratando de resolver lo mejor posible los siguientes problemas:

- Mejorar las condiciones de supervivencia de los buques.
- Mayor capacidad para la guerra de superficie, antiaérea y antisubmarina.
- Mayor autonomía.

En cuanto a cruceros, existen dos programas. El primero de ellos comprende la clase *Kirov*, de propulsión nuclear. La tercera unidad de esta clase se encuentra en avanzado estado de la fase de armamento, y la cuarta está en construcción en el Báltico. El segundo buque, el *Frunze*, ha sido asignado a la Flota del Pacífico desde finales de 1985. Los *Kirov* han sido los primeros buques de superficie que portan los misiles su-ai SA-N-6, los de mayor alcance en esta modalidad y los nuevos su-su SS-N-19, así como unas altas cualidades para la guerra antisubmarina, que incluyen los helicópteros *Helix*. A partir de la segunda unidad, han sido modernizados para incorporar los misiles de alcance medio su-ai SA-NX-9, con objeto de fortalecer la protección antiaérea.

El segundo programa de construcción de cruceros comprende a los de propulsión convencional *Slava*, optimizados para la guerra de superficie. La

segunda unidad se encuentra ya operativa, la tercera en armamento y la cuarta en construcción, paralelamente con los *Kirov*. Su principal armamento consiste en 16 misiles su-su SS-N-12, un arma que fue montada primeramente en los portaaviones *Kiev* y submarinos *Echo II*. Los *Slava* también portan los misiles su-ai de largo alcance SA-N-6 y los de defensa de punto SA-N-4.



Asimismo, se están desarrollando rápidamente dos programas de destructores: la clase *Sovremenny*, acondicionados en alto grado para la guerra de superficie, y los *Udaloy*, esencialmente dotados para la lucha antisubmarina. Los *Sovremenny* son las primeras unidades polivalentes construidas por los soviéticos; portan ocho misiles supersónicos rozaolas SS-N-22 para guerra de superficie, dos montajes dobles de tiro rápido de 130 mm., los SA-N-7 para la defensa antiaérea y un helicóptero *Hormone B*. La octava unidad de esta clase ha sido ya lanzada al agua, y cuatro más se encuentran en construcción. Los *Udaloy* llevan dos helicópteros antisuperficie *Helix A*. La novena unidad ha sido ya botada y se encuentran en construcción dos más.



Aviación basada en tierra.—El tercer brazo de la estrategia soviética de defensa contra ataques procedentes de la mar lo constituye la aviación basada en tierra. Para la misión antisuperficie la Aviación Naval soviética cuenta con una buena capacidad de potencial de misiles de crucero. Adicionalmente, esta Aviación Naval puede ser reforzada posiblemente con aparatos procedentes de la Aviación Estratégica (AES). La modernización de ambas fuerzas continúa en el sentido de ir sustituyendo los viejos bombarderos *Badger* por la nueva variante de los supersónicos de alcance medio *Backfire C*.

La ANS cuenta con dos unidades de cazabombarderos, una en la flota del

Báltico y otra en la del Pacífico, dotada con los veteranos aviones *Fitter C*. Pero esta aviación naval tiene ahora un importante número de aviones de reconocimiento cazabombarderos Su-24 *Fencer E*, con un alcance casi doble que el de los *Fitter*.

Por otra parte, la modernización de todas las ramas de la Aviación soviética continúa a buen ritmo, como por ejemplo la conversión de los bombarderos de gran radio de acción SAF Tu-95 *Bear*, en la variante *Bear G*, que puede llevar los misiles convencionales o nucleares de la familia AS-4, los mismos antibuque que porta el *Backfire*.

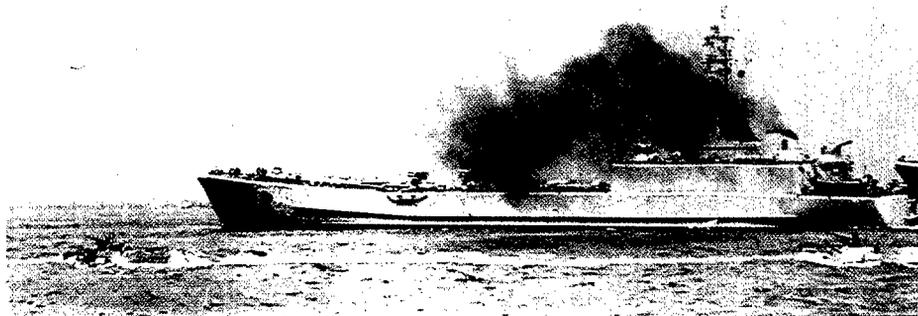
La defensa aérea estratégica continúa siendo un aspecto de alta prioridad para las inversiones soviéticas en el campo de la defensa, y se están desplegando las unidades Su-27 *Flanker* y MiG-29 *Fulcrum*, así como siguen en pleno desarrollo las tácticas y procedimientos necesarios para una eficaz integración de las fuerzas aéreas y navales.

La mayor dificultad con que se encara la defensa aérea estratégica es el cómo contrarrestar a los SSBN de Occidente. La primera parte de este problema estriba en cómo localizarlos. Tanto las dificultades geográficas como las tecnológicas obligan a los soviéticos a desplegar una vigilancia de largo alcance, a océano abierto, comparable a la efectuada por Occidente, en general, y los Estados Unidos, en particular.



Fuerzas anfibias.—El tercer cometido principal de la Marina soviética consiste en el apoyo a la batalla en tierra. En esta perspectiva, las fuerzas anfibias podían ser especialmente eficaces para ayudar a apoderarse de los estrechos clave, tales como los de los accesos al Báltico y los turcos. Un importante papel en esta actividad es la capacidad de MCM, cuya fuerza soviética es la mayor del mundo.

La Marina soviética no es la primera ni la única que emplea vehículos de colchón de aire (ACV) en la guerra anfibia. No obstante, cuenta con el mayor arsenal de ACV's, incluyendo las embarcaciones individuales mayores del



mundo. Efectivamente, han batido su propia marca con la introducción de los vehículos de la clase *Pomornik*, de 350 toneladas, vistos por primera vez en Leningrado en 1985. Estas embarcaciones pueden transportar tropas o equipos a altas velocidades, y cuentan con una buena defensa aérea artillera y con misiles su-ai.



Otros aspectos.—Existen tres áreas cuyo impacto en la capacidad bélica soviética merecen algún comentario: Mando, Control, Comunicaciones e Inteligencia, C³I, el factor humano, es decir, las dotaciones y, por último, los problemas tecnológicos.

En cuanto al C³I, hay que destacar la existencia de una flota de 12 buques muy bien dotados, con instalaciones de control de las naves espaciales que quedan fuera del control de las instalaciones a este objeto en territorio soviético. Esta flota se ha visto incrementada con el buque *Marshal Nedelin* (AGE) y con la construcción de otros dos buques análogos a éste, uno de ellos gemelo y el otro posiblemente con propulsión nuclear.

Asimismo, gran parte de los datos de inteligencia útiles a la Marina soviética (Sig-Int) se obtienen cerca de los Estados Unidos. Las instalaciones a estos efectos en Lourdes, Cuba, juegan un papel clave en las operaciones de interceptación soviéticas. Los buques AGI, o colectores de inteligencia, siguen funcionando eficazmente en ambas costas de Norteamérica. De estos buques, los más sofisticados son los de la clase *Balzan*.

Los soviéticos emplean por lo menos dos sistemas de satélites para proporcionar a sus buques y submarinos la información necesaria para la localización y seguimiento de blancos por fuera del horizonte (OTH): el sistema denominado satélite de inteligencia electrónica de reconocimiento oceánico, EORSAT, y el satélite de reconocimiento radar oceánico o RORSAT.

En general, puede decirse que los soviéticos hacen buenos progresos en este campo.

El factor humano, sin embargo, presenta otros aspectos. La «materia prima» para la Marina soviética tiene a veces grandes lagunas, como es, con frecuencia, la falta de preparación del personal que ha de aprender las técnicas de funcionamiento y mantenimiento de armas o equipos electrónicos de alta tecnología, motivo por el cual gran parte de los cuadros de oficiales, suboficiales y cabos profesionales han de desempeñar por ellos mismos algunos cometidos que normalmente realizan simples marineros en la Marina de los Estados Unidos.

En lo concerniente a la transferencia de tecnologías, existe la Comisión Soviética Industrial Militar (VPK), que coordina los esfuerzos para la adquisición de la tecnología occidental para el desarrollo y producción de los sistemas militares soviéticos. Esta VPK ha suministrado unas mil peticiones tecnológicas durante los finales de los años 70 y principio de los 80. Sus misiles

estratégicos, sistemas de defensa aérea y capacidades de construcción de armas, se han beneficiado notablemente gracias al programa VPK. Ganan más tiempo adquiriendo esta tecnología que por medio de su propia investigación y experimentación, con lo cual, además, aumentan más rápidamente su experiencia técnica.

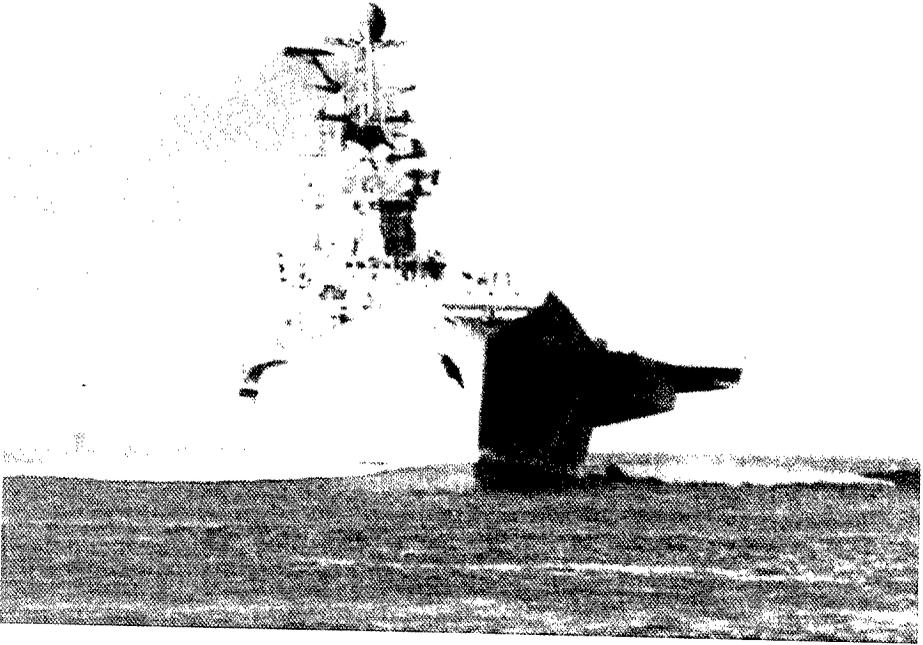


Operaciones 1986.—La misión más importante de la Marina soviética en tiempo de paz es actuar como instrumento del Kremlin para su política exterior, mostrando la bandera y demostrando apoyo a sus Estados clientes. En la actualidad, las fuerzas navales soviéticas mantienen una continuada presencia en el Mediterráneo, océano Indico, mar de China, y en el Atlántico, a la altura de las costas africanas.

El apoyo prestado a Libia en enero de 1986 muestra bien a las claras cómo la Marina soviética puede emplearse para apoyar los intereses de un Estado. Los ataques terroristas en los aeropuertos de Viena y Roma, en diciembre de 1985, fueron seguidos de graves acusaciones contra Libia como responsable directa de dichas sangrientas acciones, bien por apoyo a los terroristas o por estar directamente involucrada en ellos. Libia temió que tuviese lugar una dura represalia por parte americana, y la tensión en aquella zona adquirió proporciones de crisis. Durante la misma, el buque-insignia de la flota rusa en el Mediterráneo permaneció en el puerto de Trípoli y probablemente suministró a los libios información acerca de la posición de los buques norteamericanos, obtenida por unidades soviéticas que controlaban sus movimientos. Estas actividades de información han complementado el envío a Libia, durante 1985, de los misiles SAM soviéticos de mayor alcance, los SA-5. Libia es la segunda nación ajena al Pacto de Varsovia —después de Siria— en recibir estos misiles.

Igualmente, los soviéticos han proporcionado apoyo a Libia durante las operaciones de la VI Flota americana, en marzo de 1986, en el golfo de Sidra. Un buque soviético permanecía en Trípoli para suministrar a los libios las informaciones recibidas de los AGI's que navegaban en conserva con los portaviones de los Estados Unidos. Sin embargo, los soviéticos eran cautos y mantenían a sus submarinos lo suficientemente alejados de aquella zona. Durante el bombardeo del 15 de abril los soviéticos extremaron su prudencia para evitar la más mínima confrontación, e hicieron claros movimientos para demostrar que mantenían a sus submarinos y buques de inteligencia bien alejados de los lugares de la acción.

Independientemente de estos hechos, los soviéticos han seguido dando muestras de apoyo a Libia, y en 1986 se ha podido apreciar un aumento en el mismo, y así, han desplegado en Libia varias unidades del Il-38 *May*, avión de patrulla marítima. Lo mismo ocurre con los aviones de reconocimiento *Badger*. Estos despliegues desde Siria vienen a llenar un importante hueco en su



capacidad de reconocimiento y vigilancia marítima en el Mediterráneo desde que tuvieron que abandonar Egipto ignominiosamente en 1972.

Los puertos y aeropuertos cubanos siguen prestando apoyo a las agrupaciones navales soviéticas y destacamentos de aviones de gran radio de acción en el Caribe. Desde 1969, 29 grupos de combate han visitado Cuba, el último de los cuales, en 1986, lo hizo durante los meses de octubre y noviembre, y está compuesto por un crucero tipo *Kara*, un destructor tipo *Kashin*, un submarino convencional de la clase *Foxtrot* y un petrolero de flota. Como siempre, este grupo efectuó previamente a su entrada en puerto unos ejercicios con unidades de la Marina cubana en aguas del Caribe.

En el Pacífico continúan con la modernización de la base naval de Cam Ranh Bay, en Vietnam, a la vez que siguen extendiendo por sus aguas sus zonas de operaciones e influencia. En esta base mantienen normalmente la presencia de dos o tres submarinos SS/SSN o SSGN y cuatro o cinco unidades de superficie. Asimismo, mantienen un escuadrón compuesto por 16 Tu-16 *Badger*, cuatro *Bear D* de reconocimiento y cuatro *Bear F* de guerra antisubmarina. Están construyendo almacenamientos e instalaciones de apoyo, quizá para asegurar que todos sus *Badger* que llegaron a Cam Ranh Bay desde hace tres años tengan la suficiente dotación de misiles antibuque. Algunas unidades del escuadrón de MiG-23 *Flogger*, que llegaron a dicha base en enero de 1985, empezaron a efectuar vuelos de interceptación de los aviones

americanos de reconocimiento que patrullaban por el mar de China durante el pasado verano.

Esta base de Cam Ranh Bay es la primera que los soviéticos han desarrollado al completo en el extranjero y, al parecer, tienen el firme propósito de permanecer allí indefinidamente.

Más al norte, los soviéticos han llegado a un acuerdo con Corea del Norte para permitir el sobrevuelo de sus aviones por su territorio. Con ello, tanto la Aviación Naval como la que compone su Fuerza Aérea están efectuando misiones de vuelos de reconocimiento periódicamente sobre los mares de China y el Amarillo.

En el océano Indico mantienen su notable influencia sobre el Yemen del Sur, en donde cuentan con facilidades para el uso de las instalaciones aéreas y navales allí existentes. Hasta mayo de 1984 utilizaban el aeropuerto de Aden y el de Johanes IV, en Etiopía, para los vuelos de reconocimiento, pero tras haber sido derribado un avión de patrulla marítima *May* durante un ataque de los sublevados en Etiopía, han utilizado solamente Aden como base de operaciones aéreas de reconocimiento en el Indico.

Sin embargo, se está construyendo un nuevo aeropuerto en Etiopía con las suficientes garantías para evitar la repetición de ataque de los rebeldes, que ocasionaron la pérdida del aparato *May* antes mencionado. Este nuevo aeropuerto proporcionará a los soviéticos la suficiente fluidez y flexibilidad para las misiones de vigilancia y de lucha antisubmarina en el océano Indico.

MARINA MERCANTE

En favor del cabotaje.

El capitán de la Marina Mercante don Manuel Varela Ferreiro, desde Avilés, ha escrito una carta abierta a «El País», en la que se refiere al cabotaje.

Leo en un editorial que «las carreteras españolas son, después de las de la República Federal de Alemania, las que soportan un mayor tráfico de mercancías (70 por 100 del tonelaje total), cuando es notorio que son de las más insuficientes de Europa.»

«Este dato, totalmente cierto, ocurre en un país como España, que, al vivir de espaldas al mar, prima el transporte por carretera, más caro y más contaminante, en lugar de crear y potenciar la flota de cabotaje, siendo el transporte por mar el más barato y el que crea más puestos de trabajo, teniendo en cuenta que este país cuenta con personal más que suficiente (titulares y subalternos) para navegar, cosa difícil en los países desarrollados.»

Evolución de la flota mercante mundial (1970-86)

La flota mercante mundial, según las estadísticas publicadas por el Lloyd's Register of Shipping, ha experimentado en 1986 el mayor descenso de su historia.

La flota mundial descendió el pasado año en cerca de 11,4 millones de toneladas de registro bruto (un 2,7 por 100). Al 30 de junio de 1986 totalizaba 409,9 millones de toneladas de registro bruto, mientras que el 30 de junio de 1985 contaba con 416,3 millones.

En el cuadro siguiente puede observarse la evolución cuantitativa de la flota mundial desde 1970 a 1986.

AÑO	N.º DE BUQUES	TRB	DIFERENCIAS EN TRB
1970	52.444	227,489,864	(+ 15,828,971 = + 7.5 %)
1971	55.041	247,202,634	(+ 19,712,770 = + 8.7 %)
1972	57.391	268,340,145	(+ 21,137,511 = + 8.6 %)
1973	59.606	289,926,686	(+ 21,586,541 = + 8.0 %)
1974	61.194	311,322,626	(+ 21,395,940 = + 7.4 %)
1975	63.724	342,162,363	(+ 30,839,737 = + 9.9 %)
1976	65.887	371,999,926	(+ 29,837,563 = + 8.7 %)
1977	67.945	393,678,369	(+ 21,678,443 = + 5.8 %)
1978	69.020	406,001,979	(+ 12,323,610 = + 3.1 %)
1979	71.129	413,021,426	(+ 7,019,447 = + 1.7 %)
1980	73.832	419,910,651	(+ 6,889,225 = + 1.7 %)
1981	73.864	420,834,813	(+ 924,162 = + 0.2 %)
1982	75.151	424,741,682	(+ 3,906,869 = + 0.9 %)
1983	76.106	422,590,317	(- 2,151,365 = - 0.5 %)
1984	76.068	418,682,442	(- 3,907,875 = - 0.9 %)
1985	76.395	416,268,534	(- 2,413,908 = - 0.6 %)
1986	75.266	404,910,267	(- 11,358,267 = - 2.7 %)

En el cuadro se observa una línea ascendente desde 1970 a 1983 y posteriormente un descenso en los cuatro últimos años, que ha llegado a ser preocupante.

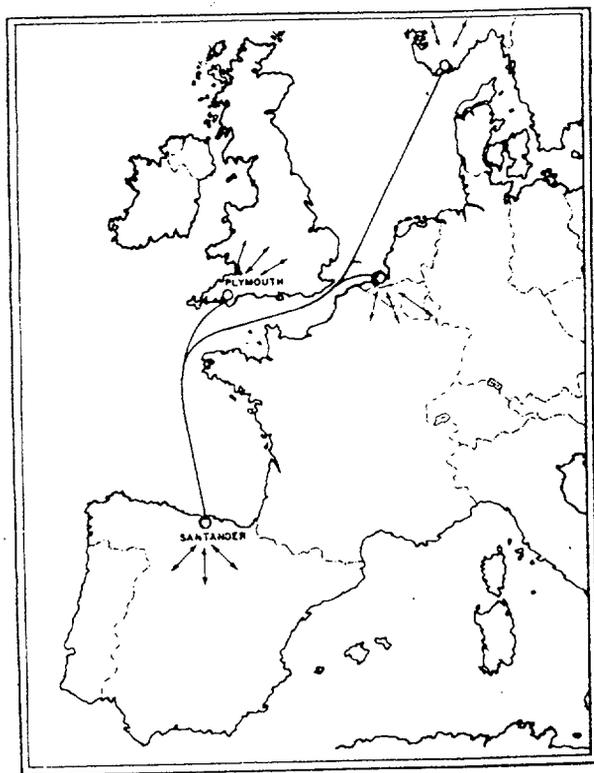
Santander, puerto de Europa.

Promocionar el puerto de Santander como el puerto más apropiado de la fachada norte de la Península de cara a los transportes marítimos con Europa, es la base de la campaña iniciada en la capital montañesa.

En este sentido, el consejero de Industria, Transportes, Comunicaciones y Turismo de Cantabria ha escrito:

«Flujos importantes de viajeros y mercancías procedentes del centro y norte de Europa, así como de las islas Británicas, puede canalizarse por vía marítima desde estas zonas hasta los puertos del Cantábrico, distribuyéndose posteriormente por vía terrestre a sus lugares de destino en la península Ibérica.

Dentro de este esquema de sistema de transportes marítimo-terrestres y la consiguiente importancia de la Cornisa Cantábrica, el puerto de Santander puede desarrollar un papel preponderante por la situación geográfica que ocupa, las condiciones naturales de la bahía en la que desarrolla su actividad portuaria y ser el puerto de la fachada norte más apropiado.»



Un puente de plástico sobre el estrecho de Gibraltar.

Según un reportaje aparecido en «Diario 16», firmado por A. Hidalgo, la última reunión de la comisión mixta hispano-marroquí para la construcción

de un enlace fijo a través del Estrecho se celebró en Madrid en noviembre, y una de las principales conclusiones de los trabajos es que las condiciones del terreno, homogéneo pero amorfo, dificultarían las obras si se optara por la modalidad del túnel, según declaró Vicente García Alvarez, vicepresidente de la Sociedad Española de Estudios para la Comunicación Fija a través del Estrecho (Secegsa).

En cuanto a las modalidades que podrían ser susceptibles de aplicación en el proyecto, tal como señaló el ministro marroquí de Equipamiento, Mohamed Kabbaj, se considera que las dos únicas «técnicamente válidas» son las de un túnel excavado en la roca y la de un puente colgante apoyado en puntos fijos a cada uno de los lados del enlace.

En cualquier caso, hay que considerar que el Estrecho no es tan ancho como el canal de la Mancha, pero presenta una barrera formidable su profundidad, que en muchos lugares es superior a los 900 metros.

Por esta razón, frente a las técnicas tradicionales de túneles puentes, un ingeniero suizo, Urs Meier, jefe del Departamento de Materiales para la Construcción del Federal Laboratories for Materials Testings and Research, de la Confederación Helvética, propone otra solución, la construcción de un puente de plástico reforzado con fibra de carbono en vez de cemento y acero.

Según Meier, esta obra podría ser posible en los próximos treinta años.

Cemento y acero son demasiado pesados para ser usados como estructura. Los cimientos de las torres no pueden construirse más allá de los 350 metros de profundidad, y ésta, en los puntos más bajos, alcanza los 700 metros, por lo que sería necesario una luz entre torres de 8,4 kilómetros.

Si esta sección fuera construida con los materiales convencionales, su peso no podría ser soportado por los cables de suspensión. En cambio, si se utilizara la fibra de carbono reforzada con plástico (CFRP, Carbon Fibre-Reinforced Plastic) podría ser igual de largo, pero un 80 por 100 más ligero.

J. S. A.

MARINA DE PESCA

Favorable actitud norteamericana hacia la pesca española.

El Senado norteamericano ha tomado posiciones en favor de las reivindicaciones españolas para la pesca de cefalópodos en los caladeros de Boston. Así lo manifestó el diputado Alberto Durán a «El Faro de Vigo», quien recibió del senador Clayburg Pell un telex en el que le comunicaba que había sido transmitida la petición española al Departamento de Estado, para solicitar

una moratoria de al menos dos años, que permita durante ese tiempo seguir faenando a los pesqueros españoles.

Alberto Durán explicó que «los políticos norteamericanos se encuentran en estos momentos en una posición muy favorable respecto a las reivindicaciones españolas sobre los caladeros de Boston y presionarán al Gobierno de Reagan para que acepte una prórroga de dos años, al menos». Esta actitud fue anunciada por el diputado pontevedrés tras la conversación mantenida con Eligio de la Garza, presidente de la Comisión de Agricultura del Congreso estadounidense y descendiente de gallegos, quien aseguró que apoyaría las reivindicaciones españolas en todo momento.

Reestructuración pesquera para adaptación a la CEE.

El cambio de la estructura pesquera española, adaptándola a la realidad comunitaria, ya tiene un plan concreto y su correspondiente financiación. A finales del pasado mes de febrero el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Carlos Romero, expuso los planes de su Departamento para llevar adelante la adecuación del sector al marco comunitario. Entre los proyectos previstos destaca una línea de ayudas, exclusivamente nacionales, para la modernización de los barcos con esloras inferiores a los nueve metros.

A 3.700 millones de pesetas se elevan las disponibilidades iniciales de la Administración española durante 1987 para actuaciones relativas a la adaptación de las estructuras pesqueras y de la acuicultura. Esta cantidad se complementará con las ayudas comunitarias para el mismo período que, en el conjunto de la CEE, ascenderán a unos 23.000 millones de pesetas.

Durante las últimas semanas del pasado mes de diciembre los representantes pesqueros en la CEE fueron protagonistas de unas largas e importantes negociaciones para definir lo que debería ser la política de estructuras pesqueras y de acuicultura en los próximos diez años. El resultado de aquellas mesas de trabajo fue la elaboración del Reglamento 4028/86 del Consejo de la Comunidad, en el que se recogen las directrices que regirán la política para el sector.

Este reglamento fue publicado a finales de enero en el «Diario Oficial de las Comunidades», lo que oficialmente supuso el pistoletazo de salida para la aplicación del mismo y su desarrollo por cada uno de los Estados miembros.

La Administración española, consciente de la importancia de la pesca en nuestro país y de las posibilidades que pueden derivarse de una actuación rápida, ha sido la primera en poner en marcha el dispositivo de actuaciones, de acuerdo con una serie de normas y reales decretos que desarrollan el Reglamento. Los programas relativos a la flota de pesca, así como los de acuicultura, han sido remitidos a Bruselas. A partir de esos programas se deberá pasar a la presentación de proyectos concretos. Para ello se considera indis-

pensable ofrecer al sector la máxima información en el más corto período de tiempo posible.

Jornadas sobre salvamento marítimo.

De acuerdo con un detallado trabajo aparecido en la revista «Hoja del Mar», un acuerdo de fondo pareció unir a ponentes y participantes en las jornadas celebradas en Bilbao: el salvamento marítimo español no reúne actualmente las condiciones mínimas exigibles para un país de nuestras características que, además, está integrado en la Comunidad Económica Europea. Para una gran mayoría de los presentes, la abnegación de los voluntarios de la Cruz Roja del Mar no puede suplir la responsabilidad estatal de organizar un servicio de salvamento y rescate profesionalizado, y a la altura de otros países europeos. Del mismo modo, los asistentes a las jornadas coincidieron en señalar la dispersión de competencias marítimas como uno de los factores clave que han determinado la actual situación. En efecto, la Administración Central, la Administración Periférica, Comunidades Autónomas, Cruz Roja del Mar, la Armada y Protección Civil tienen asumidas diversas competencias en lo que a salvamento y rescate se refiere, sin que existan los necesarios mecanismos de coordinación entre estas instituciones.

La expectación despertada por la prevista intervención del director general de la Marina Mercante, José Antonio Madiedo, que iba a versar sobre «La política de Estado en el salvamento de vidas humanas en el mar», no se vio satisfecha debido a la inasistencia del ex secretario general del COMME, quien excusó su presencia alegando una reunión en su departamento. De esta manera, el acto de inauguración corrió a cargo de José Ignacio Espel, vicesecretario de Pesca en el Gobierno vasco, y de Miguel Morón, director general de Protección Civil del mismo gobierno. Ambos reclamaron las competencias de rescate y salvamento para el Gobierno autónomo del País Vasco.

En la primera ponencia de las Jornadas, el almirante Angel Díaz del Río, presidente de la Cruz Roja del Mar, realizó un recorrido por la historia de este organismo, sus realizaciones y los medios con los que cuenta actualmente.

El representante de la Dirección de Puertos y Transportes Marítimos del Gobierno vasco y coordinador de estas segundas jornadas, Fernando Leonard, fue el encargado de cerrar el ciclo de ponencias hablando de «La Comunidad autónoma del País Vasco y el salvamento de vidas humanas en el mar». El conferenciante anunció que mientras el Gobierno vasco no asuma las competencias del salvamento marítimo, se continuará confiando en la Cruz Roja del Mar, lo cual «no significa que el Gobierno vasco haga dejación de la responsabilidad que en tal materia le otorga el Estatuto de Autonomía. Creemos que se debe aprovechar lo existente, dada la escasez de recursos».

Tras descartar que el Gobierno vasco pueda contar con un salvamento



Almirante Ángel L. Díaz del Río, presidente de la Cruz Roja del Mar.

marítimo de profesionales a sueldo, reiteró la necesidad de contar con las competencias necesarias y pidió el desarrollo de los trabajos de la Cominmar para hacer realidad la reforma de la Administración Marítima.

J. S. A.

CONSTRUCCION NAVAL

Prototipo español de «hovercraft» para enlazar Cádiz con Huelva.

Antes del otoño de 1987, o a lo más tardar en 1988, la Armada española probará en el golfo de Cádiz el primer «hovercraft» de fabricación nacional, por el que la Junta de Andalucía ha mostrado un especial interés como futuro vehículo de unión entre Matalascañas y Sanlúcar de Barrameda. La utilización civil de este medio de transporte evitaría el deterioro del Coto Nacional de Doñana.

Este prototipo español, que ha sido diseñado por la empresa murciana Chaconsa, es, para el senador Jaime Pérez Llorca, principal impulsor del proyecto, la única vía posible para satisfacer la demanda de comunicación entre las provincias de Huelva y Cádiz por la costa y para garantizar al mismo tiempo la conservación del Parque Nacional de Doñana. La insistente demanda por parte de la población de las comarcas afectadas para que se prolongara la carretera resultaba incompatible con la preservación del ecosistema del parque; de ahí que surgiese la idea de que el primer «hovercraft» español se instale en esa zona, en un primer momento con carácter experimental y más adelante como medio de transporte de automóviles y pasajeros.

El aerodeslizador diseñado en España alcanza una velocidad de 55 nudos, y su puesta en funcionamiento supondría la realización de un recorrido de 132 kilómetros en una hora y media. El trayecto por mar, de entre 14 y 18 millas, podría hacerse en media hora, con 35 nudos de velocidad media. Por tanto, el enlace Huelva-Cádiz se realizaría en dos horas, frente a las cuatro actuales, con un ahorro de 120 minutos y 117 kilómetros por carretera.

En cuanto a tarifas previstas para una correcta amortización de las inversiones, se calcula que el traslado de un coche medio supondrá un coste de unas 3.500 pesetas, y el de un viajero, unas 250. Por ello, las tarifas se reestructurarán de modo que el precio para cada usuario sea de unas 500 pesetas y de 2.000 pesetas el de cada vehículo. Por tanto, un viajero en coche invertiría 2.500 pesetas en completar el recorrido que cubre el «hovercraft», y debería después hacer por carretera los 102 kilómetros restantes. De confirmarse estos precios, el «hovercraft» costaría 1.500 pesetas más que el viaje por carretera, considerando un solo viajero. A cambio, el usuario ahorraría dos horas de viaje.

El presidente de Chaconsa, la empresa que ha diseñado el prototipo, explica cómo en la puesta en marcha del mismo se ha intentado por todos los medios un abaratamiento de los costes, buscando el máximo rendimiento con el menor gasto posible. Además, ha considerado prematura la creación de un estado de opinión sobre este asunto que, en definitiva, está pendiente de la aprobación de la Junta de Andalucía.

Mejora de tecnología en la industria naval.

Como continuación a lo informado en el número anterior sobre las sesiones técnicas celebradas en la Feria Internacional de Bilbao «Sinaval 86», ofrecemos hoy un resumen de la ponencia del señor Angulo, que comenzó diciendo que, en primer lugar, quería resaltar la mala imagen que la construcción naval presenta en este momento para una parte importante de la sociedad española. En general se considera que es una industria madura que no comporta tecnología, y que tampoco necesita ni promociona una investigación suficiente. Es evidente que estas consideraciones son erróneas, pero lamentablemente si intercambiamos impresiones con personas que aun teniendo conocimientos del tema no están profundamente introducidos en la problemática del sector, nos vamos a sorprender por que de sus opiniones vamos a sacar como conclusión una postura de menosprecio sobre el valor técnico de la construcción naval.

El segundo punto, que de alguna forma es el causante del anterior, surge de la actitud de los profesionales de la ingeniería naval en su actividad dentro de los astilleros. Normalmente las empresas y los empresarios o dueños de los astilleros y directores, incluso aquellos que también ostentan la misma profesión, consideran al ingeniero naval como un gestor de empresa, como un hombre de confianza, de ayuda al empresario. Es importante que analicemos esta postura, porque evidentemente el número de gestores que necesita un astillero es muy reducido y aunque evidentemente es altamente positivo el tratar de conseguir a través de su gestión la rentabilidad de la empresa, se olvidan los problemas específicos técnicos, tan necesarios de solventar, y, sobre todo, al considerar que para resolverlos se necesita un número de técnicos especializados mayor que los dedicados a la gestión. Estas dos posiciones llevan normalmente a que el ingeniero o el técnico, dentro del astillero —salvo excepciones—, está pendiente de ejercer como controlador y gestor en vez de como técnico. Las consecuencias son que un propietario, dueño o director de un astillero que piensa en la contratación de un ingeniero, lo hace pensando en dedicarle a un puesto fundamentalmente de apoyo a su gestión, sin cubrir vacíos técnicos absolutamente necesarios.

Con lo dicho sobran comentarios. Entiendo que el temario de estas sesiones técnicas, además de ser muy importante en sí mismo, es esencial en los momentos actuales y tenemos que hacer un esfuerzo para realmente promover la tecnificación de los astilleros, que tienen que partir de la «tecnificación humana» y para ello deben contratar, tener un mayor número de técnicos que se dediquen a labores específicas de desarrollo tecnológico, de forma que busque que su empresa se adapte en cada momento a las necesidades cambiantes de la tecnología, tanto de producción como del producto.

China se coloca en el tercer puesto mundial en construcción naval.

China superó a Alemania Federal el pasado año y pasó al tercer puesto como constructora mundial de buques, detrás de Japón y Corea del Sur.

El Lloyd's Register dice en su resumen anual que la producción china aumentó en un 44 por 100; a 641.451 toneladas brutas. Solamente un pequeño porcentaje se destinó a la exportación.

Esta cifra se compara con un descenso del 29,1 por 100; a 515.394 toneladas brutas. Las cifras chinas comprenden la producción de Taiwan, que es considerada por el Lloyd's como una provincia de la China continental.

El informe demuestra que la producción japonesa descendió en un 14 por 100; a 8.177.953 toneladas brutas, reflejando el exceso de capacidad de los astilleros japoneses y la falta de capacidad de competencia debida a la apreciación de yen.

La producción de Corea del Sur aumentó en un 39 por 100; a 3.642.495 toneladas.

J. S. A.

ECOLOGIA MARINA

El mar, en el Año Europeo del Medio Ambiente.

Con motivo de haber declarado a 1987 como el «Año Europeo del Medio Ambiente», la revista «Hoja del Mar» ha publicado unas declaraciones del ministro de Obras Públicas y Urbanismo, don Javier Sáez de Cosculluela, de las que destacamos los siguientes párrafos:

«Uno de los focos preferidos de atención es, sin duda, la protección del Mediterráneo. Como es conocido, la Convención del Mediterráneo ha fijado unos objetivos para los próximos diez años; objetivos que el Gobierno español está cumpliendo escrupulosamente. En estos momentos presidimos el "Buró", y la verdad es que se puede asegurar que estamos dando un gran impulso a este asunto, de manera que pueda permitir que en los próximos cuatro o cinco años no haya prácticamente aportaciones residuales al Mediterráneo. Pero, a pesar del fomento de las depuradoras y del control en la tasa de vertidos, hay que tener en cuenta que es necesario un tiempo entre la toma de decisión y la realidad de unas inversiones tan complejas. En otro orden de cosas, estamos recuperando playas y estudiando los puntos negros de vertidos al mar.

Yo nunca me he comprometido a presentar una ley de Costas con rapidez. Se trata de una ley que estoy estudiando desde hace mucho tiempo, y que procuraré plantear cuando el asunto esté maduro.

No soy partidario de hacer legislación frondosa. Las leyes tienen importancia; pero creo también que hay muchas cosas que se pueden hacer sin necesidad de cambiar las leyes. Hay que aprovechar todo el margen de acción que sea posible sin necesidad de legislar.»

La «foca monje» en cabo de Gata.

La Dirección General del Medio Ambiente de la CEE tiene en estudio el proyecto de introducir la foca monje en el futuro parque natural del cabo de Gata, lugar en que dicha especie habitó hasta principios del siglo. Con este fin, Richard Geiser, técnico de la citada Dirección General, visitó las playas de Monsul, en la costa de Almería, donde se comenzará a desarrollar el plan.

La visita de Richard Geiser ha servido también para que la CEE se comprometa a financiar algunos de los programas promovidos por la Agencia del Medio Ambiente de la Junta de Andalucía para desarrollar lo que será el primer parque natural en esta provincia. En concreto, la CEE aportará fondos para el establecimiento de un servicio de vigilancia marítimo-terrestre, rehabilitación de cartografía sobre la flora endémica y aves esteparias en este espacio; rehabilitación de un centro de recuperación de aves acuáticas en las salinas del cabo de Gata y desarrollo de un programa de recuperación de tortugas marinas. En el proyecto de reintroducción de la foca monje en las costas de Almería se recoge la corrección de los factores negativos existentes en el hábitat, mediante la regulación y reordenación de las actividades turísticas y pesqueras que se realizan en la zona, y cría y reintroducción de ejemplares en semilibertad, procedente de algunas de las colonias de focas monje que hay en el Mediterráneo.

El reino del silencio: Los fondos marinos.

Con este atractivo título la revista «MOPU», órgano oficial del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, ha publicado un trabajo de gran interés al que corresponden los párrafos siguientes:

Los mares que cubren la plataforma continental, prolongación de la tierra bajo las aguas, acogen la mayor riqueza biológica de los océanos. Una riqueza que disminuye a medida que aumenta la profundidad y se hace más difícil la penetración de la luz, hasta la oscuridad de los fondos abisales donde la fauna apenas existe.

Los mares que recubren la plataforma continental, y que reciben el nombre de «provincia nerítica», son los que presentan la más elevada producción biológica. Es donde se encuentran los recursos pesqueros, que van disminuyendo a medida que aumentan en profundidad, hasta el punto que, una vez superados los mil metros, la fauna es apenas existente, siendo estas zonas

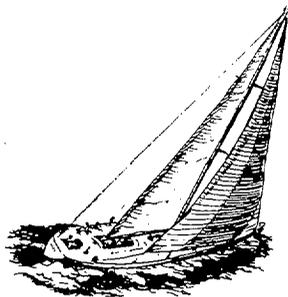
conocidas como «desiertos submarinos» y los mares que la recubren como «provincia oceánica».

La cadena alimentaria del medio marino comienza con las bacterias, presentes en los mares en cantidades distintas. Mientras que son frecuentes y abundantes en las aguas costeras y en la provincia nerítica (aguas de la plataforma continental), su proporción disminuye a medida que nos adentramos en el mar.

El siguiente escalón de la cadena trófica lo constituye el plancton. Pláncton es el nombre genérico que se da a todo un conjunto de organismos microscópicos, tanto vegetales como animales, que forman el eslabón más importante de la cadena trófica en el ecosistema marino.

Es posible distinguir entre dos tipos de plancton: el fitoplancton, compuesto por especies autótrofas, esto es, capaces de formar materia orgánica mediante la luz y elementos disueltos en el agua (serían los representantes del reino vegetal), y el zooplancton, formado por un conjunto de organismos heterótrofos capaces de formar materia orgánica a partir de otros seres (serían los representantes del reino animal). Dentro del zooplancton se podrían encontrar microorganismos herbívoros, predadores, filtradores, etc.

J. S. A.



CULTURA NAVAL

Aula de Estudios Antárticos.

La Asociación de Estudios del Mar ha organizado en Madrid, en colaboración con los Ministerios de Asuntos Exteriores, Defensa y otros Organismos un Aula de Estudios Antárticos, que se celebrará durante los días 2 al 11 de julio del presente año. Se trata de dar a conocer la política antártica de los países Consultivos del Tratado Antártico, así como temas relacionados con este continente y de este modo contribuir a crear en el ámbito nacional el adecuado conocimiento del Programa Antártico español.

El horario básico será de 9,30 a 13,30 horas, y la sede de las conferencias se ha previsto en la Escuela Diplomática, calle de Juan XXIII, 5.

El director del Aula será el excelentísimo señor don Antonio Oyarzábal, director general de Cooperación Técnica Internacional del Ministerio de Asuntos Exteriores. Las conferencias que se impartirán son las siguientes:

- El Comité Antártico.
- Historia de las Expediciones Antárticas.
- La Navegación en la Antártida.
- La Navegación Aérea en la Antártida.
- La Logística de las Investigaciones en Tierra.
- El Tratado Antártico.
- La Convención de los Recursos Vivos Antárticos.
- El Régimen de los Recursos Minerales Antárticos.
- Los Institutos Antárticos.
- El S. C. A. R.
- Las Bases Antárticas.
- Biología Antártica.
- Geología Antártica.
- Meteorología Antártica.
- Glaciología Antártica.
- Estudios Oceanográficos Antárticos.
- Resultados de la Expedición Antártica Española 1986-87.
- La Campaña Antártica Española 1987-88.

Está prevista la participación de representantes de los países Consultivos.

Para mayor información dirigirse: Asociación de Estudios del Mar. Calle Génova, 20, 5.º - 28004 Madrid. Tel. 410 46 26.

Jornadas sobre Marina Mercante y sectores estratégicos en la economía.

Organizadas por la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), y con la colaboración de la Universidad de Santiago y el patrocinio de la Junta de Galicia y del Ministerio de Transportes, durante los días 1, 2 y 3 de julio tendrán lugar unas Jornadas sobre el tema del epígrafe, que se desarrollarán en Vigo, Parador Nacional «Conde de Gondomar», Bayona.

Dirigirá las Jornadas el presidente de ANAVE don Juan María Gómez de Mariaca y los temas generales que se tratarán serán los siguientes:

1. *Sectores estratégicos de la economía.*—Punto de vista económico.—Punto de vista de la Defensa Nacional.
2. *La tecnología, el transporte y las comunicaciones.*—Sentido estratégico, hoy.
3. *Las tecnologías y los nuevos medios de comunicación en el sector marítimo.*
4. *Políticas de infraestructura marítima y CEB.*—El diagnóstico y la racionalización de la gestión de la empresa marítima.—Líneas regulares y tráficos tramp.
5. *El transporte marítimo: Nuevas tendencias y estrategias mundiales para después de la crisis.*—Panel: El papel de los cargadores, las navieras, los astilleros, los bancos.

Para mayor información dirigirse a: Asociación de Navieros Españoles (ANAVE). Plaza de la Lealtad, 4 - 28014 Madrid. Teléfono 232 21 09.

Posible hallazgo del navío «Santísima Trinidad».

Según noticias de prensa, en el dragado del puerto de Cádiz se descubrió recientemente un pecio que pudiera ser el del célebre navío *Santísima Trinidad*, único de cuatro puentes que existió en el mundo, construido en La Habana en 1769 y hundido en la batalla de Trafalgar en 1805. Abona esta hipótesis el que los restos corresponden a una nave del siglo XVIII de más de 118 cañones y de las características excepcionales del *Santísima Trinidad*. Si el hecho se confirma, el Patronato de San Telmo para la conservación del patrimonio histórico marítimo, que preside el rector magnífico de la Universidad hispalense y cuya presidenta de honor es la Condesa de Barcelona, tiene ante sí un nuevo reto: el rescate del navío más famoso de nuestra Armada en toda su historia.

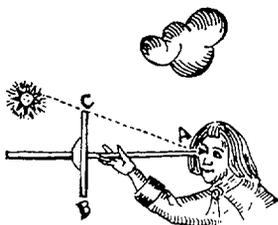
La exposición «La mar, pintada por sus hombres».

En relación con el anuncio aparecido en nuestro número anterior sobre la «Exposición de pintores marinos», patrocinada por el Instituto de Historia y

Cultura Naval, hemos recibido un sabroso comentario de Carlos Barcón, pintor y miembro de la Asociación Española de Críticos de Arte, del cual reproducimos los siguientes párrafos:

«El viejo Píndaro, el discípulo de Agatocle y Apolodor, el lírico cuya casa fue la única que quedara en pie cuando el Synhedrion decidió la destrucción de Tebas, queriendo con este gesto el Macedonio demostrar su respeto por los valores del espíritu griego, dijo, que no había nada más grande que el Mar. Y sobre la MAR, el Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada anuncia la próxima exposición a celebrar en Madrid, en ese noble intento de contribuir a completar la imagen de la Armada, mostrando su faceta artística y humanística. Idea ésta que no dudamos será del agrado de los múltiples pintores con que cuenta nuestra Armada repartidos por toda la geografía española. Nombres, algunos de ellos ya famosos, de cotización alta en el mundo artístico y otros a medio camino o iniciándose en la tarea. Podríamos ofrecer al lector un minucioso comentario de cada uno de estos artistas, pero sería trabajo colmenero impropio de esta reseña, que queremos hacer breve».

J. S. A.

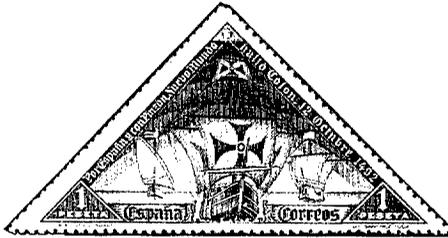


FILATELIA NAVAL

El descubrimiento de América.

En crónica anterior se hacía referencia a la serie emitida por España en fecha 29 de septiembre de 1930, pero sólo se mencionaban los sellos dedicados a Colón y los Pinzones. Esta emisión, de una calidad extraordinaria y con sellos de gran formato (que si bien hoy son corrientes, entonces eran una novedad), está estampada por el método noble de las Artes Gráficas, es decir, la calcograría o grabado en acero. Es un serie amplísima, compuesta por 35 sellos y en ella, además de los tres personajes mencionados, figuran estos motivos: la *Santa María*, la *Pinta* y la *Niña*, figurando tanto separadas como juntas, más las escenas de la salida de Palos y la llegada a Guanahaní. Estas dos escenas están tomadas de sendos cuadros: el primero pintado por Antonio Gisbert y el segundo obra de Dióscoro Puebla.

Esta serie fue fabricada por la firma británica Waterlow & Sons, pero los dibujos originales, así como el grabado, fueron hechos por dos de los maestros-grabadores de más prestigio que ha habido en España en tiempos recientes, como fueron José Luis Sánchez Toda y Camilo Delhom, de la plantilla de la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre. Por cierto, éste hizo durante muchos años las felicitaciones de Navidad que empleaba dicho centro y que hoy día son buscadísimas, ya que son unos grabados de castillos existentes por toda España, preciosos.



El capitán de navío James Clark Ross.

Naturalmente, las administraciones postales de mentalidad británica hacen y han hecho muchos sellos relacionados con buques y navegantes. Ahora, para el territorio antártico británico, ha salido una serie de cuatro valores de: 10, 24, 29 y 58 peniques, dedicada a recordar la llegada en enero de 1912 al Polo Sur de la expedición mandada por el capitán de navío James Clark Ross.

Este oficial de la Real Armada británica fue por primera vez a la Antártida en una expedición británico-noruega, realizada entre 1898 y 1900 y luego en otra organizada por la Royal Geographical Society. Ambas le sirvieron para preparar una tercera con el fin de llegar al Polo Sur. La misma iba a bordo del *Terra Nova*, que llegó a tierra de Ross en enero de 1911 y desde allí se organizó el trayecto hasta el Polo. Scott y sus hombres llegaron al mismo el 16 de enero de 1912, pero tuvieron la gran decepción de que por días se les había adelantado el noruego Roald Amundsen.

En el primer sello figura Scott, con uniforme de gala de la Real Marina británica; en el segundo, se muestra a *Terra Nova*; en el tercero, el campamento montado, y en el cuarto, los cinco hombres que llegaron al Polo.

Otra serie de mentalidad británica a referenciar es la hecha para el Correo de Gibraltar, en donde figuran distintos cañones que han compuesto la defensa de la Roca, desde fines del siglo XVIII. Es una amplísima serie compuesta por los valores de: 1, 2, 3, 4, 5, 10, 18, 19, 22 y 50 peniques; 1, 3 y 5 libras esterlinas.

Entre las trece piezas de artillería que se muestran en esta serie, hay varios cañones navales.

En tercer lugar, hay que mencionar una emisión para la isla de Santa Elena, que lleva la denominación de visitas reales. Sus valores son de: 9, 13, 38 y 45 peniques y en ellos figuran: el príncipe Eduardo, en visita que hizo en 1925, a bordo del HMS *Repulse*; el rey Jorge V, en visita realizada en 1947, a bordo del HMS *Vanguard*; el príncipe Felipe, en visita que hizo en 1957, a bordo del yate real *Britannia*; y el príncipe Andrés, en visita hecha en 1984, a bordo del HMS *Herald*.

Y en cuarto lugar, para Hong-Kong, hay un conjunto de cuatro sellos de: 0,50, 1,30, 1,70 y 5 dólares hongkoneses, titulado Escenas del siglo XIX, alguno de cuyos dibujos interesa para dentro de una temática naval. Es ésta, por cierto, una serie muy original, como lo son la gran mayoría de las emisiones de este resto del Imperio británico en Extremo Oriente.





LIBROS Y REVISTAS

LIBROS

Organización Marítima Internacional.—**Sistema mundial de socorro y seguridad marítima.**—Londres, 1987; 98 págs.

La importancia que la Organización Marítima Internacional (OMI) concede a la seguridad de la vida humana en la mar y las ayudas a las personas en peligro, es de todos bien conocida. Desde el momento de su fundación, en 1959 —bajo las siglas OCMI (Organización Consultiva Marítima Intergubernamental)—, esta prestigiosa entidad, reguladora y depositaria de los más importantes convenios de Derecho Internacional Marítimo Privado, ha desarrollado y viene desarrollando una admirable tarea en el firme y sólido empeño de mejorar los diversos elementos del socorro y seguridad marítima y de establecer principios y reglas uniformes para hacerlas efectivas de un modo sustancial. Diversas conferencias internacionales bajo su patrocinio, de las que surgieron importantes convenios, avalan los frutos de la gestión.

El objeto, por tanto, de la publicación que reseñamos es la de ofrecer un mejor conocimiento sobre los criterios en que se basa el sistema mundial de socorro y seguridad marítima; las funciones que habrá de llevar a cabo, el equipaje que será necesario a bordo de los buques y en tierra, y los procedimientos que deberán seguirse en orden a un mejor aprovechamiento de las comunicaciones. Un amplio programa, de muy vigente perspectiva, encuentra el más correcto tratamiento a través de las páginas de trabajo.

Magníficamente editado, con profusión de ilustraciones y perfecto encu-

dre fotográfico, el libro, a buen seguro, será de gran ayuda a las administraciones marítimas y de telecomunicaciones en la formulación de su política nacional de cara a un futuro inmediato; deseo que expresa en su acertado preámbulo el ilustre secretario general de la OCMÍ, señor C. P. Srivastava.

J. C. P.



DE LA VEGA BLASCO, Antonio: **La propulsión mecánica en la Armada.**—Empresa Nacional «Bazán». Madrid, 1966; 344 págs.

Dos son los iniciales planteamientos que en una primera aproximación a este interesante libro sugiere la lectura del mismo. En primer lugar el conocimiento de la historia, ¡esforzada historia! de la propulsión mecánica en la Armada, descrita con un asombroso lujo de detalles y matices pocas veces advertido, y en segundo término, no menor en importancia, el análisis de la trayectoria evolutiva del Cuerpo de Maquinistas, o lo que es decir, la simiente y el fruto devenida de aquél, en un análisis serio, concienzudo, y brillante, en el que pocas cosas escapan a su autor, que ha unido a su capacidad creativa un esfuerzo poco común de servicio a la verdad histórica.

Es, por tanto, en este doble contexto en el que hay que situar este oportuno libro que estudia y combina a través de un logrado engranaje toda la problemática de la propulsión, desde que las primeras máquinas se introducen en los buques de la Armada, sin que a lo largo de toda su andadura pierda los rasgos de una bien planteada investigación histórica. Para ello el libro se compone de siete capítulos de acertado encuadre, una serie de apéndices documentales, más la correspondiente orientación bibliográfica y el censo de buques españoles citados en la obra. Se trata, en suma, de una obra importante, casi exhaustiva, que aborda la cuestión con toda honestidad y rigor científico.

Mención aparte merecen los numerosos grabados, esquemas, planos e ilustraciones, que enriquecen la obra y la completan, colaborando también a ello la impecable edición, clásica ya en los libros que edita la Empresa Nacional «Bazán», bajo cuyos auspicios se publica.

Ciertamente puede afirmarse que este libro gustará a todos —profesionales y profanos— y que constituye un paso decisivo en el estudio del tema que desarrolla, siendo evidente que por sus múltiples aciertos, autor y editores merecen todo género de aplausos.

J. C. P.



CANELLADA, M.^a Josefa, y KUHLMANN, John: **Pronunciación del español. Lengua hablada y literaria.**—Editorial Castalia. Madrid, 1987; 200 págs.

Pronunciar correctamente el español, lengua rica en vocablos y matices a veces difícilmente asimilables, no es empresa sencilla. Los autores de este libro lo saben y de ahí su principal mérito. En él se trata de la pronunciación del español «corriente» que hablamos y oímos a diario y que no difiere tanto de la lengua literaria escrita como para ser considerados como dos sistemas diferentes.

María Josefa Canellada y John Kuhlmann son dos expertos en la materia y han logrado este importante estudio dirigido a toda persona interesada en el mejor conocimiento de la lengua, y muy especialmente a las que tienen como profesión la enseñanza del español. Concebido como un manual práctico para profesores y estudiantes, los autores han procurado expresarse en él con el menor número posible de tecnicismos, ofreciéndose además una larga serie de análisis sobre los textos concretos para explicar las fluctuaciones que tienen lugar en la materialización de los esquemas fonológicos, rítmicos y entonativos.

El libro se completa con una elegida bibliografía, gráficos y esquemas que contribuyen a su mejor comprensión interpretativa.

J. R.

REVISTAS

REVISTA DE HISTORIA MILITAR. Servicio Histórico Militar. Núm. 62, primer semestre, 1987. Año XXXI; 204 págs.

SUMARIO: *Siete hitos de la Epopeya Hispanoamericana*, por don José M.^a Gárate Córdoba. *La Hueste indiana, al servicio de los encomenderos y las milicias americanas en el siglo XVI*, por don Miguel Alonso Baquer, coronel de Infantería. *Derrotero de la fragata "Santa Rosalía" a la isla de Pascua, en 1770*, por don Francisco S. Mellén Blanco. *La restauración de Fernando VII y el Reclutamiento Militar*, por doña Consuelo Maqueda Abreu, licenciada en Historia. *Españoles en Oriente: Campañas del Danubio y Crimea*, por don Juan Pando Despierto, investigador histórico.

DOCUMENTOS: *Datos sobre las tripulaciones del primer viaje del Descubrimiento de América*, donación de don Vicente Bigué Alerma al Servicio Histórico Militar. *Fray Bartolomé de las Casas en la primera Comunidad de Religio-*

sos Dominicanos establecidos en Guatemala, donación del referido señor a dicho Servicio Histórico Militar. *Cuatro poemas sobre el Almirante*, del libro inédito "Padre del Mar", por don Luis López Anglada. *Actividades del Servicio Histórico Militar*: Refiere aquí las varias visitas, cursos, seminarios y congresos, efectuados en este primer semestre. *Bibliografía*: Reseñas y comentarios de varios libros de autores españoles, así como de las obras editadas por el Servicio Histórico Militar, y un índice del número 3 de 1986, de lo publicado por la "Revue Historique des Armees". Gran número de láminas y mapas, a todo color, acompañan a este número.

F.

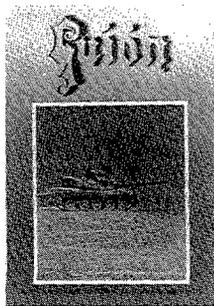
PROCEEDINGS. Noviembre 1986.



SUMARIO: El MAB en Noruega. Cruzando la línea. La Marina soviética. El "Sky Hook", táctica aérea para los buques pequeños. Haciendo "marines". Adaptación de los contenedores a los requerimientos militares. Necesidad de una doctrina de guerra química. Es hora de hablar de los aeródromos.

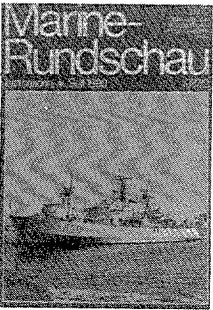
COMENTARIO: "Gaddafi trazó su línea de la muerte en el golfo de Sidra, pero fue su cruce de la línea moral, apoyando al terrorismo, lo que impulsó la reacción norteamericana". Tras esta introducción, el coronel W. Hays Parks escribe un interesante y muy completo artículo sobre la intervención americana en Libia. En la sección "Notas profesionales" se dedican unas páginas a la necesidad de desarrollar una doctrina de protección contra la guerra química, dando ideas documentadas sobre aspectos a considerar en su contenido.

GUION. Núm. 538.



SUMARIO: El Observatorio de Marina. Los zapadores y el frente sur de la cuarta guerra árabe-israelí. El alcohol y el alcoholismo en las Fuerzas Armadas. El reclutamiento a través de la historia. La escuela en el cuartel. El polígono de experiencias de Carabanchel. España en los Campeonatos Internacionales Militares de 1986. Modo de batir marcha y redoblar con los tambores. Ayer, hoy, mañana. La carrera de orientación: deporte y aventura para todos. Nuevos datos a consignar en los escritos y comunicaciones. Loas a la bandera de España. Miscelánea. Filatelia militar. Información bibliográfica. Ajedrez. Nuestros lectores preguntan.

COMENTARIO: La revista «Guión» es una publicación militar del Estado Mayor del Ejército, que tiene por finalidad el facilitar el intercambio de ideas sobre problemas militares y contribuir a una más amplia formación profesional de los Suboficiales. Este número se abre con un interesante artículo del comandante de Intendencia de la Armada (EC) Blanca Carlier sobre el Observatorio de Marina, quien estudiando los archivos del mismo y de la Biblioteca Central de Marina, muestra una visión histórica desde su creación hasta el momento actual.



MARINE RUNDSCHAU. 2.º/87.

SUMARIO: Mejora de la capacidad de combate: ¿una propiedad adicional de los nuevos sistemas de armas? Los dragaminas: El arma olvidada de la Marina estadounidense. El programa de construcción naval japonés 1985/1986. 25 años del Mando de las Fuerzas Aliadas de los accesos al Báltico. El ingeniero naval Brumel y sus obras más significativas. Las lanchas M 1935: las primeras lanchas M de nueva construcción de la Marina alemana después de la segunda guerra mundial. El equipamiento de las unidades navales de la República Popular de China. Aumenta la importancia de la exportación de buques de guerra. El catamarán: una alternativa para el SES. Hace 20 años la dotación de un crucero de salvamento fue víctima de un naufragio.

COMENTARIO: Con este interesante sumario presentamos hoy una revista alemana especializada en temas navales. En el artículo sobre dragaminas, el autor describe una variedad de buques cuyo desarrollo ha sido olvidado por la Marina de los EE.UU., hasta el momento actual en que se están construyendo dos nuevos tipos. En otro informe de la revista, un especialista en arquitectura naval expone el tema del desarrollo de las unidades dragaminas alemanas a partir de la primera guerra mundial.



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

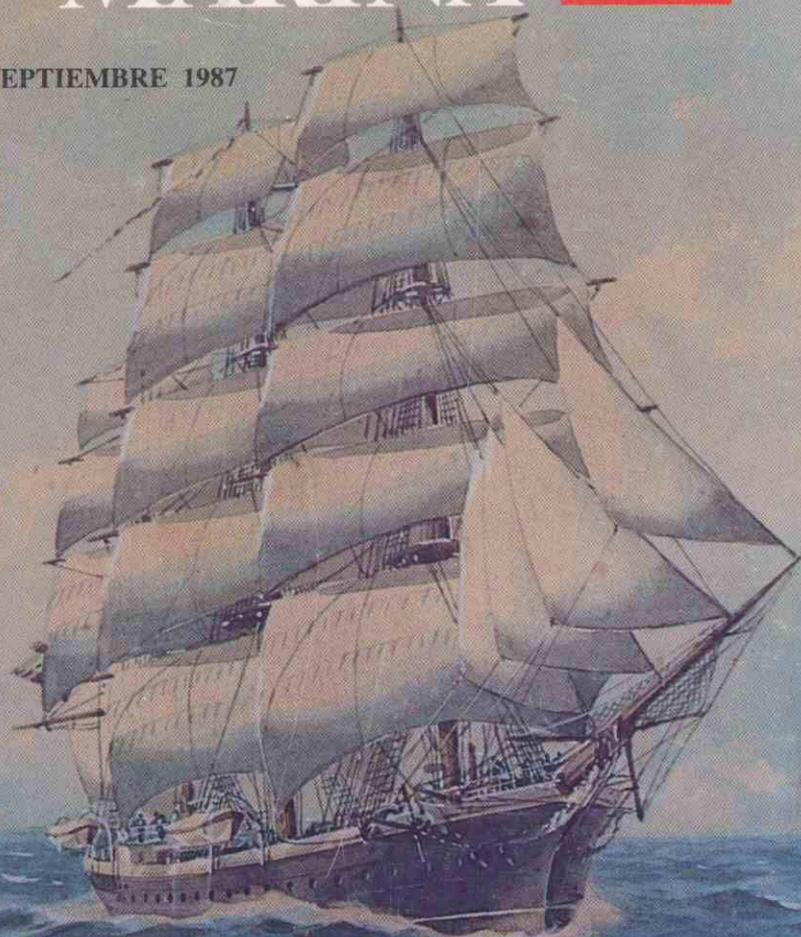


Andalucía. Autor: Juan Manuel Mochón Carmona.

REVISTA GENERAL DE MARINA



AGOSTO-SEPTIEMBRE 1987



REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

AÑO 1987

TOMO 213

AGOSTO-
SEPTIEMBRE



EDITORIAL	135
COLABORACION ESPECIAL	
Jefe de Investigación del Museo Naval María del Carmen López Calderón	
HISTORIA DE LA JURISDICCION CENTRAL DE MARINA	139
General de Brigada de Infantería. DEM. José Uxó Palasi	
GIBRALTAR	151
Contralmirante Carlos Martínez-Valverde	
LAS LOMAS DE SAN JUAN, DE SANTIAGO DE CUBA, Y EL CAPITAN DE NAVIO BUS-TAMANTE	161
Coronel Auditor José Cervera Pery	
HOMBRES Y NOMBRES DE LA MARINA ROMANTICA	171
Coronel de Infantería de Marina José Fernández Gaytán	
BANDERAS Y ESCUDOS EN LAS CARTAS DE MAREAR ESPAÑOLAS	177
Capitán de Fragata Enrique Manera Bassa	
COMISIONES DE LA ARMADA EN LA ALE-MANIA DE 1930	195
Capitán de Corbeta José María Blanco Núñez	
HISTORIA Y SEMANTICA DE FLOTAS Y CONVOYES	203
Capitán de Infantería de Marina Hugo O'Donnell y Duque de Estrada	
JORGE JUAN Y LA DEFENSA DEL MAR DEL SUR	211
Teniente de Navío José Luis Hernández Pasquín	
MODELISMO NAVAL	221
Jesús María Alía y Plana	
UNIFORMES DE RAYADILLO DE LA IN-FANTERIA DE MARINA EN ULTRAMAR	229
Teniente Vicario Marcelino Plaza Martín	
PINTORESCAS PETICIONES AL <i>ELCANO</i>	235

Nuestra portada:
«La Nautilus».
Acuarela de Sanz.

MISCELANEA
NOTICARIO

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

NIPO 098-87-010-2

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

MADRID.—Librería Náutica *Robinsón*. Fernando el Católico, 63.
Librería *Moya*. Carretas, 29.

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. Valdés Villamarín, 27, bajo.

PALMA DE MALLORCA.—Librería *Ereso*. Palaires, 1.

SANTA CRUZ DE TENERIFE.—Librería *Sixto*. Plaza Wynler, 8.

TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Matías*.

PRECIO POR EJEMPLAR

	PRECIO (ptas.)	I.V.A. (ptas.)	TOTAL (ptas.)
<i>Venta a particulares:</i>			
Nacional	283	17	300
Extranjero	377	23	400

DIRECCION Y ADMINISTRACION:

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

EDITORIAL

(La conciencia de la Defensa Nacional)



principios del mes de julio pasado tuvo lugar en el Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional, CESEDEN, el acto de clausura del curso 1987, ceremonia ésta que estuvo presidida por Su Majestad el Rey Don Juan Carlos.

El director de dicho Centro, general de División del Ejército del Aire López Viciana, pronunció unas palabras con las que resumió las actividades del CESEDEN durante el curso que se clausuraba, e hizo unas interesantísimas y muy acertadas reflexiones acerca de un tema capital para la defensa: el fomento de la conciencia nacional de defensa, y que, respetuosamente, quisiéramos glorificar en estas breves líneas.

Ante todo, convendría recordar una vez más el concepto erróneo de defensa, que cada vez con mayor énfasis se sigue considerando por la mayoría del buen pueblo llano como un asunto específico y exclusivo del estamento de las fuerzas armadas. Esta mentalización distorsionada no es fruto de una reflexión espontánea de los ciudadanos —y no nos referimos solamente a España, sino a todo el Occidente en general— sino que es la consecuencia, digámoslo claro, de una metódica campaña de estrategia indirecta perfectamente orquestada por los falsos pacifistas, y que basada en que Defensa equivale a Seguridad, trata de socavar y de destruir ese orgullo nacional de cada persona en el sentido de que a todos y a cada uno de nosotros nos concierne un cometido determinado en nuestras actividades cotidianas para garantizar la seguridad de la nación, porque existe Seguridad Nacional cuando el patrimonio del país, en todas sus formas, y el desarrollo hacia los fines permanentes, se encuentran a cubierto de interferencias y agresiones, tanto internas como externas, y cuando tanto las actividades públicas como las privadas pueden realizarse sin obstáculos que se opongan hacia los más altos niveles de prosperidad en todos los órdenes, es decir, que la defensa nacional, o seguridad, debe de constituir un conjunto armónico, tanto en su preparación y organización como en su ejecución.

Por tanto, todos los españoles tenemos el derecho y el deber de participar en la Defensa Nacional, y para ello, el pueblo ha de tener, por convicción propia y no forzada, es decir, por formación, una auténtica voluntad de defensa que emana de los propios convencimientos generados por la conciencia de cada cual. Pero estos convencimientos, como muy bien señaló el general López Viciana, se encuentran en crisis, en la mayor parte de Occidente, debi-

do, por una parte, a las acciones dimanantes de esa campaña intoxicadora a que hemos hecho referencia, y por otro lado —y motivo de lo anterior— pudiera encontrarse una explicación en la confianza excesiva que ha engendrado una estabilidad de casi medio siglo, que ha creado una cierta atmósfera de seguridad por sí misma.

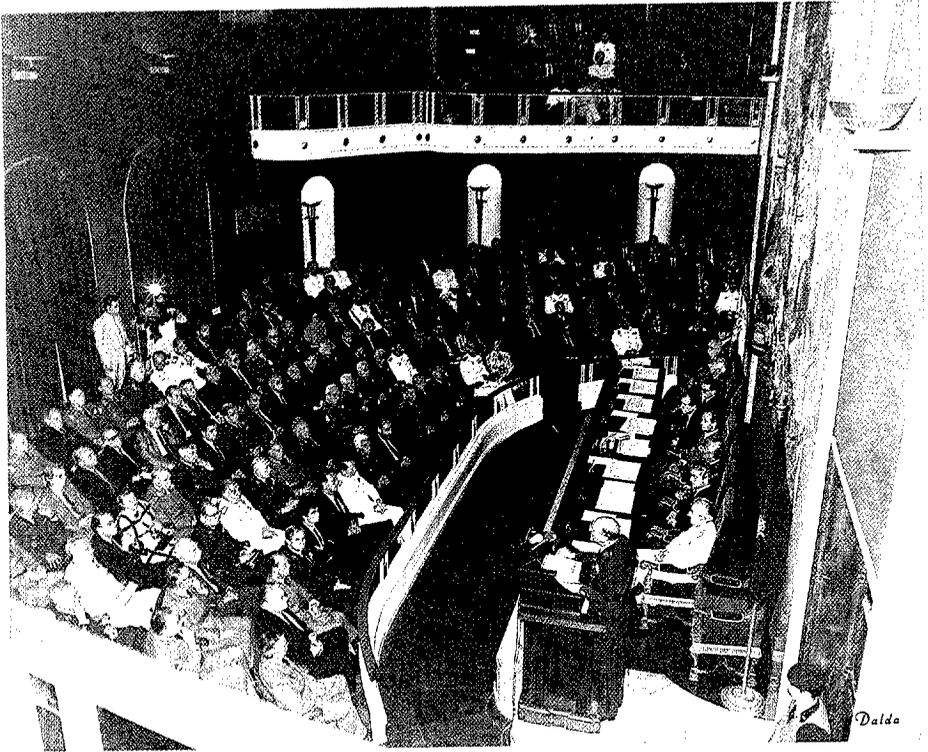
Bien es cierto que pese a esta estabilidad de la Europa Occidental se siguen desarrollando graves conflictos bélicos, pero que por su lejanía y relativa localización también han ido amortiguando la percepción de los riesgos. La extendida teoría egoísta —en muchos casos— de que *ése es su problema, por tanto yo me inhibo*, tiene unas funestas consecuencias porque constituye el agente destructor de la solidaridad y nos lleva al aislamiento individual o de pequeños colectivos nacionales, susceptibles de aumentar, cuya conciencia de la defensa queda, si no destruida, al menos aletargada, y en sus raras y esporádicas manifestaciones ortodoxas la convierte en objeto de mofa e incuria, por tanto, en las limitaciones vergonzosas de eso que llamamos los respetos humanos.

El general director del CESEDEN presenta, de forma irrefutable, la primera y más completa solución a este grave problema de adormecimiento de la conciencia de la defensa: *Tendremos un estado de defensa efectivo y eficaz cuando dispongamos de instrumentos adecuados en los que brillen la profesionalidad de los cuadros de las Fuerzas Armadas, la integración en la sociedad de todos sus componentes y la modernidad de sus estructuras.*

Esto es absolutamente cierto, pero no debe de interpretarse como la exclusión de los demás, de los que no pertenecen a las FAS, de la noble tarea de la defensa, o si se quiere, de la seguridad nacional, porque ello es labor de todos, y los que vestimos el uniforme como signo externo de nuestra total y voluntaria entrega a la patria, o lo que es lo mismo, para contribuir con dedicación exclusiva y permanente durante toda nuestra vida activa a la consecución de los fines nacionales que nos competan, siempre enmarcados en la paz y en la libertad, debemos de ser la levadura, el fermento noble y entusiasta de ese sentimiento de orgullo nacional que modifique el concepto de “no es mi problema” y lo sustituya por el de “la seguridad y defensa del país *sí* que es mi problema, porque ello comprende la seguridad y defensa de mi familia —núcleo fundamental de la sociedad—, de mis actividades profesionales, del tipo que sean, y del bienestar y prosperidad de la patria, que son las mías”.

Para ello, para ser levadura de estos sentimientos en el alma de la población, hay que originar y prestar un enorme esfuerzo intelectual y ejemplar a los demás ciudadanos, basado en la transparencia y en el cumplimiento continuo del deber. Vivimos ahora unos nuevos tiempos que se inician, al parecer, con unas nuevas perspectivas en las relaciones entre los centros de poder mundial, y en el carro de esta posible nueva ejecutoria estamos enganchados, queramos o no, ejecutoria que puede modificar, en términos psicológicos, la anchura del Atlántico, cuyas aguas nos han impreso a los españoles un carác-

ter universal desde hace cinco siglos, carácter que ya habían empezado a moldear las aguas mediterráneas, conjugadas bajo nuestros pies con las atlánticas, conjugación ésta hecha efectiva mediante los dos puntales que se apoyan en sendos archipiélagos, estableciendo así un eje que define y otorga carta de naturaleza a nuestra irrenunciable condición de nación marítima.



Todo ello trae consigo, para España, una problemática de gran responsabilidad que nos obliga a contar con los medios que materialicen los dictados de esa conciencia de la defensa y que al mismo tiempo constituye una fenomenología de círculo vicioso totalmente opuesto a toda consideración peyorativa, ya que si la conciencia clama por la tenencia de los medios necesarios, la realidad de la existencia de éstos, caso de tenerlos, alimentan y dan nueva vida a esos dictados y a la tranquilidad momentánea de esa conciencia. Y decimos momentánea porque la conciencia, como el corazón, nunca puede estar en reposo, trabajando de forma continua para perfeccionar y actualizar segundo a segundo esos nobles dictados que hemos mencionado.

En consecuencia, debemos de promulgarnos a nosotros mismos una Directiva de obligado y continuo cumplimiento, día a día, noche a noche, y

no sólo cuando determinadas circunstancias pudieran aconsejarlo, y según la cual seamos espejo de honrada dinámica profesional, que es el crisol en donde se decanta esa levadura y fermento para el desarrollo colectivo de la conciencia de defensa, porque para este menester nos ayuda, además, nuestra propia situación geográfica, que nos obliga, por su naturaleza, a mantener muy alta la guardia, no ya tan sólo contra posibles agresiones bélicas por parte de otros, sino para defender a todos los elementos sociales y políticos que configuran nuestra realidad y nuestra existencia, y que precisamente por esta posición geoestratégica central nos hace más apetecibles para designios y manipulaciones inconfesables por parte de terceros. No olvidemos que una posición estratégica es una realidad que no se derriba con ideologías, pero sí puede ser, en cambio, neutralizada por poderes ajenos sin necesidad de disparar un solo tiro, como vulgarmente se dice, mediante el aletargamiento de la conciencia nacional de la defensa y seguridad. Por consiguiente, debemos de poner todos los medios a nuestro alcance, y dentro del marco de nuestros cometidos, para evitar que la conciencia nacional de la defensa, limpia y necesaria en todo momento, sea guardada con las siete llaves que se dispusieron, en otros tiempos y circunstancias, pero con similar objeto, a encerrar en su sepulcro a quien siempre fue, en la alegría y en la desgracia, y de ahí su grandeza y ejemplaridad legendarias, intachablemente fiel y leal al servicio de su Rey y de su Patria.



COLABORACION



ESPECIAL

HISTORIA DE LA JURISDICCION CENTRAL DE MARINA

M.^a del Carmen LOPEZ CALDERON
Jefe de Investigación del Museo Naval

Siglo XIX: Origen y desarrollo.



propuesta de la Dirección y Mayoría General de la Armada se creó en Madrid, por Real Cédula de 28 de noviembre de 1803, un Juzgado especial —embrión de la actual Jurisdicción Central— con un área extensiva a veinte leguas en contorno y compuesto por un Asesor Fiscal, un Escribano y un Alguacil, con dependencia de dicha Dirección.

El Real Decreto de 5 de febrero de 1834 suprime la Dirección y Mayoría General de la Armada, creando la Junta Superior de Gobierno y Administración Económica, que asume las facultades del anterior organismo. A su presidente, como jefe de la Jurisdicción de Marina, le corresponde:

- Poner el “Cúmplase” en todos los títulos, patentes y nombramientos que expidiera el Rey.
- Dar la orden a la tropa destinada en la Corte y disponer de ésta en caso de necesidad.
- Pasar visita en cárceles y cuarteles a los presos juzgados por el Fuero de Marina. Para la formación de sumarios, en casos de fallecimiento, le corresponde un ayudante (un capitán de fragata que haría las veces del extinguido Mayor General).
- Presidir el Juzgado de Marina, así como conservar la plaza de Ministro nato del Supremo Consejo de Guerra.

El 28 de noviembre de 1835 se suprime, por Real Decreto, la Junta Superior de Gobierno y Administración Económica de la Armada. Todas sus atribuciones, tanto las gubernativas como las administrativas, pasan a la Secretaría del Despacho.

Hasta ahora, el Juzgado, que en Madrid y su distrito había de ejercer la Jurisdicción de Marina en la Corte, había tenido como juez privativo al presidente de la Junta, quien había reunido en su persona las facultades del director general cuando existía este empleo; pero desde el Real Decreto de 14 de diciembre de 1835 se dispone que sea juez el general de la Armada más graduado o antiguo de los empleados en alguno de los Consejos o en el Tribunal Supremo de Guerra y Marina, auxiliado por uno de los ministros togados del Tribunal y un escribano, hasta que se estableciera una legislación uniforme en materias contenciosas.

El Real Decreto de 11 de noviembre de 1857 crea la Junta Consultiva de la Armada, compuesta por un presidente y dos vocales de la clase de generales de Marina y el Director de Ingenieros de Marina, cuando fuera oficial general. En esta Junta, y concretamente en su presidente, recaen las atribuciones que antes habían dado a la Junta de Gobierno, entre ellas la de presidir el Juzgado de Marina.

Los decretos del 11 y 20 de octubre de 1868 suprimen la organización de los juzgados del año 1857, creándose en 1869, por la Ley de 4 de febrero, un nuevo Almirantazgo con funciones administrativas, gubernativas y de mando sobre los distintos Cuerpos de la Armada y con un tribunal propio que ejerce la Jurisdicción de Marina sobre las causas del personal en Madrid y en un radio de 100 kilómetros, así como la apelación y consulta de causas resueltas en Juzgados de Primera y Segunda Instancia en provincias y departamentos marítimos. Pero la restricción a que da lugar la unificación de fueros decretada el 6 de noviembre de 1868 trae como consecuencia que el 30 de noviembre de 1872 se supriman los Juzgados de Marina, tanto en la Corte como en los antiguos departamentos y provincias marítimas, determinándose los funcionarios y autoridades que deberían intervenir en las causas y sumarios; es decir, los fiscales togados y auditores para las consultas, bajo la jurisdicción de la primera autoridad que en Madrid era, como ya hemos visto anteriormente, el Almirantazgo. Suprimido éste por la Ley de 24 de julio de 1873, una nueva organización ministerial (1) otorgó al presidente de la Junta Superior Consultiva, entre otras atribuciones, la presidencia del Juzgado de Marina de Madrid, extremo este que ha sido reiterado ininidad de veces en cuantas organizaciones se han dado al Ministerio hasta la Ley de 7 de enero de 1908.

(1) Reglamento Orgánico del Ministerio de Marina de 1 de diciembre de 1873.

En el año 1877 se amplían las funciones del presidente de la Junta Superior Consultiva. Se trata del artículo 9 del Real Decreto de 27 de febrero, que le confiere la jefatura inmediata de los jefes y oficiales de todos los Cuerpos de la Armada sin destino, que residan en la capital de la monarquía.

El Real Decreto de 26 de febrero de 1844, en su artículo 32.4, dispone que el jefe de la Jurisdicción de Marina en la Corte expida los pasaportes al personal de la Armada que se traslade a otros puntos, excepto los de aquellos que pasen al extranjero, en cuyo caso corresponde al ministro su expedición. Este precepto viene a sancionar lo que ya se venía practicando, puesto que el presidente de la Junta Superior Consultiva estaba declarado jefe del personal sin destino en Madrid.

La Real Orden de 1 de mayo de 1885 crea el Secretario de Causas para la Jurisdicción de Marina en la Corte, en analogía con lo dispuesto para los departamentos y apostaderos.

La subida de Sagasta al poder en 1892 trae consigo el nombramiento como ministro de Marina del almirante don Pascual Cervera, quien da a la Armada una nueva organización basada en la descentralización. Esto trae como consecuencia la devolución a los departamentos marítimos de las funciones que habían pasado a formar parte de las atribuciones de la Jurisdicción de Madrid. Por el artículo 5 del Real Decreto de 29 de diciembre de 1882 el ministro aumenta el radio de acción de la Jurisdicción de Marina en la Corte de 100 a 125 kilómetros, y confiere su jefatura al presidente del Centro Consultivo, desempeñando las funciones de Auditor el asesor del Ministerio; las de Fiscal, el funcionario del cuerpo jurídico que le siguiera en categoría entre los que tuviese a sus órdenes y las de jefe de Estado Mayor, el Secretario del Centro.

Cuatro meses escasos fue Cervera ministro. Le sustituye el contralmirante don Manuel Pasquín, quien respetó lo realizado por Cervera. En 1895 un nuevo cambio político pone en cartera ministerial a Beránger, que aunque varía fundamentalmente la organización de la Armada mantiene casi inalterable lo relativo a la Jurisdicción de Marina en la Corte; tan sólo hay que destacar la Real Orden de 29 de julio de 1895 que otorga a los Secretarios primero y segundo del Centro Consultivo (2) las funciones de primer y segundo jefes de Estado Mayor, respectivamente, de la Jurisdicción de Marina en la Corte (3), así como el nombramiento del presidente de la Junta de Clasificación y Recompensas para la Jefatura de la Jurisdicción de Marina en la Corte.

(2) Se trata del contralmirante jefe del Estado Mayor de la Jurisdicción y del capitán de fragata segundo jefe del mismo.

(3) Colección Legislativa de la Armada, año 1895, página 350.

Siglo xx: Evolución y configuración actual.

En el año 1902 se nombra ministro de Marina al duque de Veragua, civil que regentó la cartera dos meses, durante los cuales anula la organización anterior. Crea un Consejo del Almirantazgo, cuyo vicepresidente será un vicealmirante que ejercerá al mismo tiempo la jefatura de la Jurisdicción de Marina en la Corte. Igualmente determina las funciones del Estado Mayor de la Jurisdicción de Marina; así, la Real Orden de 28 de abril de 1902 específica (4):

- Que el jefe de Estado Mayor de la Jurisdicción de Marina de Madrid, que es el secretario de la Junta Consultiva de la Armada, según lo dispuesto en Real Orden de 29 de julio de 1895, ejerza su cargo con las funciones y atribuciones que confieren los artículos 1.º, 2.º, 3.º, 4.º, 5.º y 6.º del Reglamento de 2 de enero de 1895, de Estado Mayor de los Departamentos (véase anexo 1), teniendo toda la autoridad y deberes atribuidos al Mayor general en las Ordenanzas de la Armada de 1793 y disposiciones que las adicionan.
- Que el segundo secretario de la Junta Consultiva, segundo jefe de Estado Mayor de la Jurisdicción, según lo dispuesto en la citada Real Orden del año 1895, ejercerá, además de las funciones propias que le confieren los artículos 7.º, 8.º, 9.º, 10, 11, 12, y 13 del Reglamento de 2 de enero de 1895 (véase anexo 1), las de jefe del tercer Negociado, creado en dicho Reglamento, que será el primer Negociado de este Estado Mayor.
- Que el secretario de Justicia ejerza con arreglo a ley sus funciones propias cerca del jefe de la Jurisdicción siendo jefe de Negociado correspondiente, que pasará a ser el segundo de dicho Estado Mayor.
- Que debe considerarse reducida la distribución de trabajos en el Estado Mayor de la Jurisdicción a los dos Negociados que quedan expresados, sustituyendo el segundo al primero en vacantes, ausencias y enfermedades.
- Que con estas modificaciones regirá como supletorio en la Jurisdicción de Marina en la Corté el expresado Reglamento de 2 de enero de 1895.

En el año 1903 accede a la cartera ministerial el almirante Ferrándiz. Fue nombrado dos veces ministro. La primera durante un año y la segunda, a partir de enero de 1907, durante dos años y medio, lo que le configura como el ministro de Marina de su tiempo que más permaneció en el cargo; ello, unido a sus excelentes cualidades, le permitieron realizar la labor más trascendental de la época.

(4) Op. cit. 1902, página 187.

Ferrándiz fue un hombre clave en la historia de la Jurisdicción de Marina en Madrid.

De su primer mandato hay que destacar:

—El Real Decreto de 30 de enero de 1904 establece en su artículo 2 que la Jurisdicción de Marina en la Corte será ejercida por el Presidente del Centro Consultivo de la Armada.

—El Real Decreto del 4 de octubre del mismo año establece las funciones de jefe de Jurisdicción de Marina en la Corte, son:

- 1) Las judiciales que anteriormente habían correspondido a los capitanes generales y a los secretarios de Justicia de los departamentos.
- 2) La expedición de pasaportes a todo el personal de los distintos Cuerpos de la Armada.

—El Real Decreto de 30 de mayo de 1904 dispone que el jefe de la Jurisdicción de Marina en la Corte sea vocal de la junta directiva del Real Patronato para la Represión de la Trata de Blancas.

El 16 de diciembre de 1904 el almirante Ferrándiz abandona la cartera ministerial, y hasta su regreso, el 25 de enero de 1907, se suceden en el cargo una serie de ministros que en nada modifican las funciones de la Jurisdicción de Marina en la Corte. De nuevo en el cargo el almirante Ferrándiz, mediante la Real Orden de 4 de abril de 1907 establece que en ausencia del almirante de la Armada el jefe de la Jurisdicción de Marina en la Corte le sustituirá en las funciones a aquél concedidas por la disposición adicional prevenida en el artículo 454, título XXIII, capítulo III de la Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina (5) y también en todo lo que se refiere al artículo 1.º del Real Decreto de 11 de noviembre de 1857 (6).

La Ley de 7 de enero de 1908, denominada “De Reorganizaciones Marítimas”, de gran importancia en la historia de la Jurisdicción de Marina en la Corte, reorganiza los servicios de la Armada y armamentos navales, a la vez que reforma los institutos y servicios del Ministerio de Marina. Entre los organismos de nueva creación encontramos una Jurisdicción Central de la Armada, ejercida por un vicealmirante, que asume la Jurisdicción de Marina en la Corte y su radio y la del litoral que no resultara atribuida por esta ley a otras autoridades.

En el plazo de seis meses el gobierno pensaba presentar a las Cortes un

(5) “El Capitán General de la Armada usará en adelante de la prerrogativa concedida al Director General de la misma en las Ordenanzas Navales de 1793, de poner su “cúmplase” en todos los títulos, patentes y nombramientos que yo expidiere para cualquiera de los ramos dependientes del Ministerio de Marina” (Op. cit. 1857, página 470).

(6) “Para los efectos de este capítulo, todos los oficiales destinados en Madrid se consideran dentro de una unidad orgánica, cuyo Jefe será el Almirante de la Armada” (Compilación legislativa de la Armada, INF-J).

proyecto para introducir en las leyes de Organización y Atribuciones de los tribunales de Marina y de Enjuiciamiento de Marina las modificaciones necesarias para poner ambas en consonancia con los preceptos de la presente ley. Mientras no se decretara legalmente las indicadas modificaciones, el vicealmirante que ejercía en aquel momento la jefatura de la Jurisdicción de Marina en la Corte, y los comandantes generales de los Apostaderos de Ferrol, Cádiz y Cartagena, tendrían, respectiva y provisionalmente, las funciones y facultades que las leyes citadas conferían a uno y otros en la forma y con la extensión que en aquel momento la ejercían.

Dentro del plazo establecido (Real Decreto de 9 de julio de 1908) se presentó en las Cortes el proyecto de bases para la reorganización de la justicia en la Armada. El vicealmirante jefe de la Jurisdicción Central sería al mismo tiempo presidente de la Junta de Clasificación y Recompensas, de la cual formarían parte el segundo jefe del Estado Mayor y los inspectores y jefes de los cuerpos en cada caso competentes. Las atribuciones del jefe de la Jurisdicción serían:

- Las judiciales.
- La expedición de pasaportes al personal de la Armada que se traslade dentro del territorio español.
- La jefatura del personal sin destino en Madrid y su radio, así como de todo el Ministerio a los efectos judiciales.

El Real Decreto de 21 de junio de 1909 especifica que el empleo de jefe de Estado Mayor de la Jurisdicción Central debe corresponder a un contralmirante y el de jefe de la Jurisdicción a un almirante.

La organización Ferrándiz fue la que más perduró de todas las de la época. Hasta el advenimiento del Directorio en 1923, al menos en nombre, ya que le fueron haciendo tales modificaciones que al final estaba completamente desvirtuada. Entre ellas, y siempre referidas a la Jurisdicción Central, podemos destacar:

- La Real Orden de 9 de noviembre de 1914 dispone que mientras el jefe de la Jurisdicción no tenga la categoría de almirante, el general jefe del Estado Mayor de la Armada debe ejercer la presidencia de la Junta de Clasificación y Recompensas.
- El restablecimiento, en 1920, de las capitanías generales en los departamentos por la nueva organización del ministro Dato, debido a que la Ley de Reorganizaciones Marítimas que había centralizado en Madrid toda la jurisdicción del litoral no había entrado en vigor durante los doce meses transcurridos desde su aprobación, ejerciendo dicha jurisdicción, con carácter interino, los comandantes generales de los Apostaderos, sin que tuvieran derecho a los honores y títulos de capitán general.

El 13 de septiembre de 1923 toda la organización de la Armada cambió con la llegada al poder del general Primo de Rivera. Con él desaparece la Jurisdicción Central tal como la había concebido Ferrándiz, volviéndose de nuevo a la Jurisdicción de Marina en la Corte, cuyas funciones, especificadas en el Reglamento Orgánico del Ministerio de Marina de 3 de octubre de 1924, son las siguientes (7):

- La Jurisdicción de Marina en la Corte se ejercerá por el almirante jefe del Estado Mayor Central, quien tendrá las atribuciones señaladas en las leyes de Organización y Atribuciones de los Tribunales y de Enjuiciamiento militar de Marina.
- El cargo de jefe de Estado Mayor de la Jurisdicción será ejercido por el vicealmirante segundo jefe del Estado Mayor Central, quien desempeñará aquel cometido en igual forma que está dispuesto para los jefes de Estado Mayor de los departamentos en lo que sea aplicable.
- Corresponde al jefe de la Jurisdicción expedir los pasaportes a todo el personal de la Armada con destino o residencia en Madrid cuando tenga que trasladarse a cualquier punto del territorio español por cuenta del Estado. La expedición de tal documento deberá solicitarse con papeleta de la respectiva sección, en la que se expresará la Real Orden que otorga el destino o comisión del servicio o autoriza el traslado de residencia.
- El jefe de la Jurisdicción de Marina en la Corte presidirá los Cuerpos de la Armada, cuando no lo verifique el ministro o el capitán general, en todos los actos oficiales a que concurra.
- Los generales, jefes y oficiales de los Cuerpos de la Armada que pernecten en la Corte están obligados a presentarse y despedirse del almirante jefe de la Jurisdicción de Marina.
- En ausencias y enfermedades del almirante jefe de la Jurisdicción será sustituido en el ejercicio de ella por el vicealmirante jefe de Estado Mayor, y en el caso de que éste no pudiera sustituirle, el Gobierno designará el oficial general de la clase de almirante que haya de reemplazarle.
- El cargo de Auditor de la Jurisdicción de Marina en la Corte lo desempeñará el Auditor General Asesor General del Ministerio de Marina, auxiliándole en el despacho de los asuntos los jefes destinados en la Asesoría General y el secretario de Justicia de la Jurisdicción.
- Será Fiscal de la Jurisdicción un teniente auditor de primera clase de los destinados en el Ministerio.
- Habrá dos Jueces instructores permanentes; uno, capitán de fragata, y otro, comandante de Infantería de Marina de la escala activa, y dos secretarios, también permanentes, uno teniente de navío, y otro capi-

(7) Capítulo 24, artículos 229-239 del Reglamento Orgánico de 3 de octubre de 1924. (Colección Legislativa de la Armada, año 1924, apéndice n.º 3).

tán de Infantería de Marina de la escala de reserva auxiliar retribuida, que podrán también actuar como Jueces cuando se les ordene.

- Cuando sea necesario personal de mayor categoría para que pueda desempeñar funciones judiciales, deberá hacerlo presente el jefe de Jurisdicción al ministro para que éste disponga pase a sus órdenes el que sea necesario del destinado en el Ministerio y por el tiempo preciso.
- Será segundo jefe de Estado Mayor de la Jurisdicción un capitán de fragata, al que corresponde sustituir al jefe de Estado Mayor en sus ausencias y enfermedades y desempeñar el cargo en iguales términos que los segundos jefes de Estado Mayor de los departamentos.

En el año 1927 se confecciona un nuevo Reglamento Orgánico del Ministerio de Marina (en 1926 hubo otro que no afectó a la Jurisdicción), en el cual la única modificación establecida se refiere al cargo de jefe de Estado Mayor, que lo ejercerá ahora un contralmirante, y el cargo de Auditor, que lo desempeñará el Auditor segundo jefe de la Asesoría General del Ministerio de Marina.

Sucede al general Primo de Rivera el general Berenguer, quien nombró ministro de Marina al contralmirante Salvador Carvia, el cual restablece básicamente la organización de 1908 por considerarla la menos imperfecta. El artículo 4 de la Ley de 15 de octubre de 1930, que apenas pudo ponerse en práctica debido a la situación política de la época, establece con entera independencia del Ministerio a la Jurisdicción de Marina en la Corte.

La implantación de la República en abril de 1931 supone el nombramiento de Casares Quiroga como ministro de Marina, quien el 10 de julio publica un Decreto sobre la reorganización de las Fuerzas Armadas, el cual fue aprobado por las Cortes constituyentes el 24 de noviembre de 1931.

La organización Quiroga es muy importante desde el punto de vista de la Jurisdicción de Marina en la Corte, pues la creó como un organismo independiente. Así, en el artículo 15 de la ley antedicha se establece (8):

“La Jurisdicción de Marina de Madrid será ejercida por el contralmirante jefe de la Sección de Personal, en función por completo independiente de este servicio, dentro de las atribuciones que le señalan las leyes vigentes. Será Jefe Militar del Ministerio, dependiendo de él la Ayudantía Mayor del mismo. El cargo de Jefe de Estado Mayor de la Jurisdicción estará desempeñado por el Capitán de Navío Jefe del primer Negociado de la Sección de Personal”.

El artículo 4 de la misma ley dispone que en su aspecto administrativo, la Jurisdicción de Madrid debe asegurar el funcionamiento de las unidades y de los servicios con el fin de suministrar al mando los medios de acción. Mando y administración deben estar reunidos en la autoridad que ejerza el mando.

(8) Estado General de la Armada, año 1932, página 25.

Por otro lado, el artículo 40 da al Cuerpo Jurídico de la Armada la función de ejercer la Jurisdicción de Marina que no sea de carácter gubernativo o administrativo; es decir, las funciones judiciales de la Jurisdicción y el asesoramiento de las autoridades militares de la Armada, todo ello bajo la responsabilidad de un Ministro Togado en activo, o en su defecto, en situación de reserva. Cuando no existan ejercerá la Jurisdicción el general Auditor.

Con la ley de 16 de agosto de 1939 se establece una nueva organización para el funcionamiento del Ministerio basada en el precepto doctrinal de la flexibilidad de la administración, con el fin de que las órdenes y decisiones del Ministerio puedan ser transmitidas a los ejecutores con el mínimo de burocracia. Basándose en estos principios, aparece entre los órganos de administración del Ministerio una Secretaría General para las Relaciones con los Ministros, que ejerce además la Jurisdicción Central, cuyas funciones se especifican en el artículo 10 de esta ley, que dispone (9):

“En la Secretaría General y Jurisdicción radicarán:

- a) Jurisdicción Central de Marina.
- b) El mando militar del personal y servicios internos de la Marina en la capital, incluidos la Ayudantía Mayor la Biblioteca Central y el Museo Naval.
- c) Relaciones con ministerios y organismos civiles y la propaganda marítima.
- d) Redacción de presupuestos generales, contabilidad general, ordenación de pagos, tramitación de créditos extraordinarios e intervención.
- e) Asesoría General y Sección de Justicia.”

Hasta el año 1970 la Jurisdicción Central se va a basar en la Ley del 16 de agosto de 1939 y en las disposiciones que desde entonces se habían dictado, como son la nueva creación, entre los años 1956 y 1958, de los Juzgados de Marina en las provincias marítimas y la Ley del 23 de julio de 1959 por la que se crea la Secretaría de Obras de la Jurisdicción. Sin embargo, ante la aparición de nuevas necesidades, el 4 de julio de 1970 se publica la Ley Orgánica de la Armada (L.O.A.), cuyo espíritu se basa, tal como ella misma lo expresa, en la necesidad de fijar las misiones de los diferentes organismos que componen la Marina y de las autoridades que la dirigen y de regular la relación mutua necesaria para un funcionamiento eficaz, ya que la estructura general de la Armada no puede desarrollarse sin tener en cuenta la interacción de las fuerzas operativas con la Administración. La L.O.A. especifica que la Jurisdicción Central de Marina sólo tendrá actuación en la demarcación territorial interior, siguiendo así las más modernas doctrinas estratégicas que establecen

(9) Aranzadi, año 1939.

la existencia de zonas marítimas que acumulan al concepto, hasta ahora en vigor, de departamento marítimo el de control de operaciones navales:

El capítulo XX de la L.O.A. especifica el funcionamiento de la Jurisdicción Central de Marina (10):

- Se entenderá por Jurisdicción Central de Marina la demarcación territorial interior consecuyente a la división marítimo-administrativa.
- Su Jefatura, en razón de las facultades que le competen como Autoridad judicial, será ejercida por un almirante del Cuerpo General de la Armada.
- El Almirante Jefe de la Jurisdicción Central dependerá, como Autoridad Militar, del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada.
- Dentro del ámbito de su demarcación le corresponde, además:
 - a) Ejercer las facultades que le competen como Autoridad Militar y Marítima.
 - b) La defensa y seguridad de todas las dependencias de la Armada.
 - c) El Mando Operativo de las Fuerzas que le fueren asignadas.
 - d) Ser la Autoridad ejecutiva del apoyo logístico a los Organismo centrales.
 - e) El ejercicio de la correspondiente autoridad sobre los órganos ejecutivos de los servicios, instalaciones y dependencias de la Armada necesarios para el apoyo logístico.
 - f) Participar en las actividades de la Defensa Nacional, en el grado que se le atribuya.

La Ley Orgánica de la Armada sigue vigente en la actualidad. Hasta el momento no ha habido cambios que modifiquen el funcionamiento de la Jurisdicción Central.



(10) Arandazi, año 1970, 4 de julio, capítulo XXI, artículo 31.

ANEXO 1

REGLAMENTO PARA EL SERVICIO DE ESTADOS MAYORES

Del Jefe de Estado Mayor

- 1.º El Jefe de Estado Mayor de un Departamento, Apostadero y Escuadra, ejercerá su cargo con toda la autoridad y asumiendo todos los deberes que al Mayor General confieren las Ordenanzas de 1793, en su tratado 2.º, títulos 4.º y 6.º, y Reales disposiciones posteriores.
- 2.º Ejercerá precisamente las funciones fiscales en los casos que determina el art. 97 de la Ley de Organización y Atribuciones de los Tribunales de la Armada.
- 3.º Podrá delegar en Jefes del Departamento las Presidencias de las Juntas de reconocimientos y examen que al Mayor General asignan los actuales Reglamentos en los casos en que éstos le faculten para ello.
- 4.º Despachará la consulta y firma con el Capitán o Comandante general, siempre que atenciones más importantes del servicio no le obliguen a estar ausente del edificio de la Capitanía general, Comandancia general o buque de la insignia en las horas designadas para el despacho por aquella autoridad.
- 5.º Refrenderá los pasaportes que expida el Capitán o Comandante general.
- 6.º Firmará los salvo-conductos que mande expedir la autoridad superior.

Del Segundo Jefe de Estado Mayor

- 7.º Le corresponde dirigir el registro.
- 8.º Dirigirá asimismo el servicio interior y trabajos de las oficinas de Estado Mayor, conforme a las instrucciones que reciba del Jefe.
- 9.º Preparar la firma del Capitán o Comandante general, presentándola al Jefe de Estado Mayor. Asimismo, preparará la del Jefe de Estado Mayor y se la presentará a la hora que este designe para despacharla.
- 10.º Llevar las "Hojas de hechos" de Jefes y Oficiales.
- 11.º Ser Secretario de la Junta de asistencias y de la de revisión de informes reservados, así como de todas las demás que sean presididas por el Capitán o Comandante general.
- 12.º Ser Jefe de la Caja de Estado Mayor.
- 13.º Estar encargado de los libros y documentos de los informes reservados de los Jefes y Oficiales del Departamento, Apostadero o Escuadra.

A NUESTROS COLABORADORES

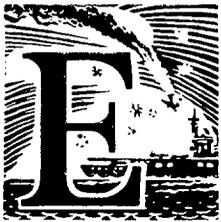
- El acuse de recibo de los artículos enviados por nuestros estimados colaboradores no supone, por parte de la REVISTA, compromiso de publicación. Normalmente, no se devolverán los originales ni se sostendrá correspondencia acerca de los mismos hasta transcurridos seis meses de la fecha de su recibo,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

GIBRALTAR

(Las aguas de la bahía en el siglo XX)

José UXO PALASI
General de Brigada de Infantería. DEM.

Antecedentes.



N artículo anterior dedicado al mismo tema durante el siglo XIX (publicado en la REVISTA GENERAL DE MARINA del mes de enero último) dejábamos establecido que a partir del año 1883, camino del triste de 1898, habíamos entrado en la época de los hechos consumados en todo lo que se refiere al tema de Gibraltar.

A lo largo de este siglo, Gran Bretaña había llegado a la cima de su poderío naval. Sus representantes en el Peñón venían permitiéndose arrogancias inverosímiles. Así, el 20 de septiembre de 1842, con motivo de una de las muchas discusiones sobre las respectivas jurisdicciones suscitadas entre las autoridades españolas y las británicas de la zona, el comandante de las Fuerzas Navales británicas en la bahía, Sullivan, en un escrito dirigido al comandante general del Campo de Gibraltar, teniente general barón de Corondelet, le dice textualmente: “No voy a entrar en ninguna discusión en cuanto a derechos y límites. Baste decir que el Gobierno británico ha decidido —y esta decisión ha sido comunicada al Gobierno español— que los límites del puerto de Gibraltar se extienden desde su línea a punta Mala”. Reivindicaba así, una vez más, el llamado Puerto Canning, definido ilegalmente y con prepotencia por el ministro de Estado británico en noviembre de 1826.

La mayor parte de los buques que arribaban al puerto de Gibraltar fondeaban en estas aguas con la mayor naturalidad. El hecho consumado se fue extendiendo, llegándose a ver buques fondeados en aguas de la bahía situadas todavía más al Oeste.

Las autoridades españolas tuvieron que aceptar la situación al no contar con los medios necesarios para oponerse a ella. Por una Orden reservada de fecha 27 de septiembre de 1876, procedente del capitán general del Departamento de Cádiz, dejó de practicarse la vigilancia marítima en las aguas en que los ingleses la ejercían. Y por un Real Decreto de 10 de diciembre del mismo año 1876 se oficializó esta Orden, estableciéndose unos límites en torno a Gibraltar dentro de los cuales las aguas que comprendían se consideraban inglesas *a los efectos de la persecución y fraude*.

Sin embargo, a pesar de las violentas presiones ejercidas tanto en el terreno diplomático como —incluso— en el de la amenaza armada, el Gobierno de España no renunció, en ningún momento, a los derechos jurisdiccionales que históricamente le correspondían sobre las aguas de la bahía. Podía esperar, pacientemente y con dignidad, las novedades que el nuevo siglo debería aportar.

Los primeros cuarenta años del siglo xx.

Realmente, éste no se inició con demasiados buenos augurios. Según relata el doctor Antonio Marquina Barrio, en el mes de mayo de 1918 el gobernador británico de Gibraltar denunció algunos hechos llevados a cabo por embarcaciones procedentes de la costa española y que calificó como piratería, amenazando con que en lo sucesivo los cañones de la Plaza harían fuego sobre cuantas embarcaciones transitasen de noche por la bahía. El gobernador militar del Campo de Gibraltar expuso al entonces ministro de Estado, señor Dato, las graves implicaciones que esta actitud británica podría llegar a tener; pero añadía, a renglón seguido, que la vigilancia marítima no podía efectuarse con eficacia en las condiciones que regían la cuestión.

Años más tarde, en 1938, estando España en plena guerra civil y, por razones obvias, sin excesivas posibilidades de oponerse a cualquier iniciativa británica en la mar, Inglaterra decidió prolongar la pista de aterrizaje que tenía construida sobre el istmo que une Gibraltar al resto de España. Al adentrarse en las aguas del fondeadero de punta Mala utilizaba una zona marítima comprendida dentro de lo que se llamó Puerto de Canning en 1826, pero que el propio agregado naval británico en Madrid durante la segunda guerra mundial, Allan Hillgarth, calificó en un artículo publicado en el "Daily Telegraph" del 28 de abril de 1955 como "aguas que ni siquiera son neutrales, sino definitivamente españolas".

En el mes de marzo de 1939, el embajador español en Londres, el duque de Alba, presentó una reclamación por la flagrante violación de la soberanía española en aguas de la bahía sin que se consiguiera el menor resultado positivo de esta gestión diplomática. Las necesidades de carácter militar surgidas como consecuencia de haber estallado la segunda guerra mundial en el mes de septiembre de mismo año 1939 impulsaron a las autoridades británicas del Peñón a seguir ampliando la pista de aterrizaje, adentrándose todavía más en las aguas españolas, sin que pudiese evitarlo la escasa capacidad de respuesta militar que en aquellos momentos podía disponer el Gobierno español.

Debe recordarse, también, que la entrada de Italia en guerra sorprendió a cuatro buques mercantes de esta nacionalidad navegando por el Estrecho. Se refugiaron en aguas de la bahía. Después de algunas discusiones entre los

Gobiernos de España y Gran Bretaña, los ingleses se incautaron de uno de ellos, otro consiguió escapar y los otros dos fueron hundidos por sus dotaciones para evitar su captura.

Segundo período: hasta el año 1966.

Un nuevo incidente surgió en aguas de la bahía cuando en el año 1950 las autoridades navales de Gibraltar decidieron enviar unos buzos a trabajar en los cascos hundidos de los dos buques italianos señalados anteriormente. Se encontraban situados entre el meridiano del centro de la bahía y el de San Roque, a partir del cual el Real Decreto de 1876 aceptaba que las aguas fuesen consideradas como británicas a los efectos de la persecución del fraude.

Ante la protesta del gobernador militar del Campo de Gibraltar, general Carlos Martínez de Campos, duque de la Torre, el gobernador británico de la Colonia, general Kenneth Anderson, replicó literalmente que “el meridiano de San Roque puede admitirse como límite de las aguas jurisdiccionales de Gibraltar, pero la bahía de Algeciras se considera dividida en dos partes iguales en las que España e Inglaterra tienen derechos semejantes”.

El general Martínez de Campos reiteró su enérgica protesta por los trabajos que la Marina británica, sin autorización española, pretendían llevar a cabo en aguas de nuestra total soberanía y señaló al gobernador del Peñón que, “a partir de aquel momento, cada uno obraría con arreglo a las instrucciones que recibiera de sus propios superiores”.

Los buzos británicos fueron retirados. Era el mes de junio de 1950. La firmeza del duque de la Torre había conseguido, por primera vez en siglo y medio, que los derechos españoles en la bahía no fuesen avasallados por Inglaterra.

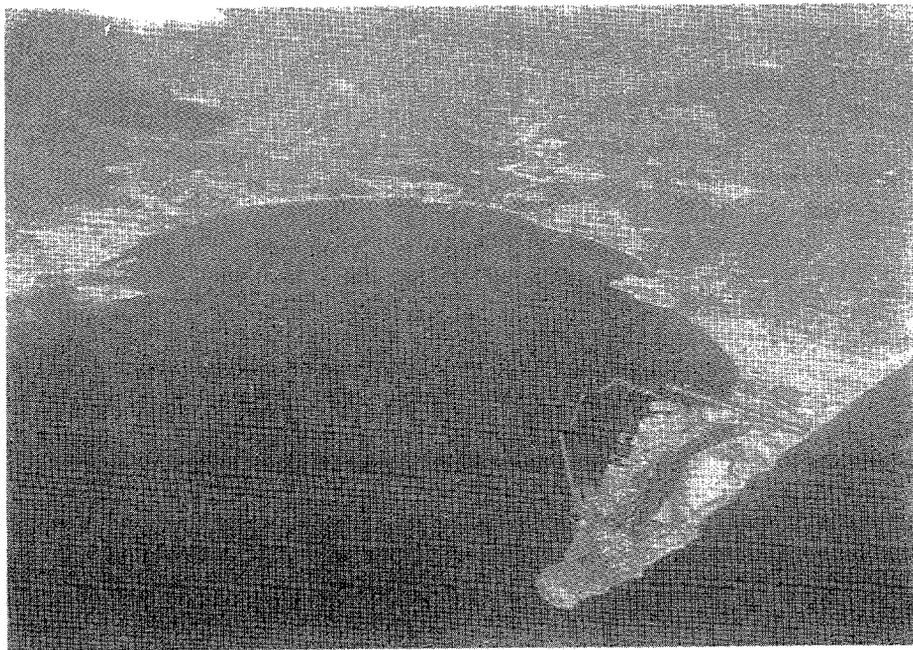
Se iniciaba así, en aguas de la bahía, una postura de mayor firmeza por nuestra parte, que tendrían su inmediata continuación en el año 1954, esta vez a cargo del general Cuesta Monereo, en la política seguida en la zona del istmo. Fue con motivo de la protesta británica por las obras que realizaron para adosar una puerta española a la verja británica que separa Gibraltar del resto de España.

Con fecha 30 de noviembre de 1954 el general Cuesta Monereo se dirigió al gobernador británico de la Colonia por medio de una carta en la que le hacía una detallada historia del territorio que aquél había mencionado como “campo neutral” en su protesta. Pero antes de relatar esta historia había empezado por “rechazar con toda energía su petición de explicaciones por actos que se ejecutan en territorio de plena soberanía española confiado a mi custodia”.

El párrafo final de la carta decía literalmente: “Y al ser de plena soberanía de España, sin la menor duda posible, ésta puede ejercer en él su soberanía,

como de hecho ha venido ejerciendo, fortificándolo, como hizo cuando lo estimó conveniente, y levantando cuantas instalaciones estime necesarias sin tener que dar ninguna explicación por ello. Espero que estas razones convencerán a V. E. de una manera total”.

Las obras para instalar la puerta prevista continuaron sin novedad. El lenguaje firme, conciso, castrense, del gobernador militar del Campo de Gibraltar había vuelto a realizar en el istmo lo que cuatro años antes se había conseguido en las aguas de la bahía: lo que hasta entonces podía parecer un milagro.



Bahía de Algeiras. (Foto de María Victoria García Campos.)

El contrabando marítimo en Gibraltar.

En nuestro anterior artículo, citado el iniciar éste, se reseñaba la iniciación en el siglo XIX, y concretamente a partir del año 1814, de la que había de ser la muy rentable “industria” del contrabando marítimo en gran escala, con base en Gibraltar.

Este aspecto del tema no es, en manera alguna, simplemente folklórico ni tangencial al que estamos tratando. Como allí se vio, la supuesta protección al libre comercio en la mar era la que servía de base para el argumento británico de su jurisdicción sobre todas las aguas que dominaran los cañones de la

fortaleza. Y también de base para la nota británica de agosto de 1841 por la que se justificaba el empleo de armamento, incluso cañones, por las “naves mercantes” con base en Gibraltar, a la vista de los “procedimientos ofensivos” de los guardacostas españoles.

A lo largo de la primera mitad del siglo XX se mantuvo íntegramente, desde Gibraltar, y con todo el esplendor económico correspondiente, esta actividad fraudulenta comercial.

A finales del año 1962, el registro portuario de Gibraltar contenía hasta setenta y cuatro embarcaciones por debajo de las cien toneladas, según señala el autor británico John D. Stewart en su obra “Gibraltar. Piedra clave”. Cuarenta y cinco de ellas eran embarcaciones de sesenta toneladas, la mayoría lanchas torpederas transformadas, procedentes de los sobrantes de la segunda guerra mundial. Estas embarcaciones (largas, bajas y rápidas) resultaban ideales para el tráfico marítimo de contrabando por su extraordinaria velocidad, que les podía permitir zafarse fácilmente de cualquier persecución de la mayoría de las embarcaciones aduaneras españolas que se venían utilizando en aquella época.

En estas cifras no quedan incluidos los botes de recreo, barcas de pesca o pequeñas embarcaciones para el servicio del puerto. Los sesenta y cuatro barcos indicados disponían de licencia para salir a alta mar bajo las estipulaciones de la “Merchant Shipping Act” de 1894. Constituían, por tanto, a ojos vista, la principal flota contrabandista en Gibraltar. El recrudecimiento del tráfico clandestino y fraudulento, por una parte, y las nuevas actitudes adoptadas por las autoridades españolas en el tema de Gibraltar a partir de los años cincuenta, por otra, propiciaron la creación del que se llamó Servicio Especial de Vigilancia Fiscal, como un organismo autónomo dependiente de la Subsecretaría del Ministerio de Hacienda a través del director general de Aduanas.

Inició sus actividades a partir del 1 de enero de 1955 y, desde el primer momento, la Sección Marítima de este nuevo Servicio se esforzó en reorganizar y actualizar la flota que había heredado del antiguo y ya desaparecido Servicio Especial de Vigilancia Terrestre y Marítima de Tabacalera, S. A. Esta actualización se consiguió en algunos casos incorporándole, incluso, aquellas embarcaciones procedentes de comiso con características adecuadas para desempeñar las nuevas misiones de vigilancia que se les iban a confiar.

El momento crucial que señala el arranque de una innegable nueva postura de firmeza en las aguas de la bahía de Algeciras se produce en el mes de octubre de 1960. Se habría de iniciar aquí también, por otra parte, una inflexión en la que había sido tradicional política británica de protección a este característico estilo de “comercio”.

En tal fecha, la lancha rápida *Alamoana*, con bandera británica, de 57 toneladas y matrícula de Gibraltar, fue sorprendida de madrugada en las proximidades de punta Europa por una patrullera española del Servicio Especial de Vigilancia Fiscal. Al intentar darse a la fuga haciendo uso de los potentes

motores con que contaba, la embarcación aduanera española, y en cumplimiento de las instrucciones que tenía recibidas, abrió fuego contra la lancha de contrabandistas y entró al abordaje, capturándola.

El periódico "Vox", de Gibraltar, al dar la noticia la encabezaba con la siguiente frase: "Embarcación británica sin protección, atacada por una lancha armada española en aguas británicas". El público gibraltareño se soliviantó un tanto con aquellas informaciones y reclamó alguna acción de castigo por parte de su Gobierno o de la "Royal Navy". Sin embargo, la Gran Bretaña no presentó, en esta ocasión, ningún tipo de reclamación. Los tiempos habían comenzado a ser diferentes.

La lancha *Almoana* pasó así a quedar atracada en el puerto de Algeciras, junto a las también excelentes embarcaciones británicas *Pring*, *Andrómada*, *Dallas*, *Seaflower*, *Knuckleduster*, *Mariola*, *Hid Dover* y *Sevril*, todas ellas con base en Gibraltar y capturadas también por el Servicio Especial de Vigilancia Fiscal en los meses anteriores. Las unidades de la "Royal Navy" surtas en la Base Naval de Gibraltar, a sólo cuatro millas de distancia, no se dieron nunca por enteradas y, desde entonces, simularon no verlas.

En diciembre de 1964 la lancha contrabandista *Connaught* consiguió escapar de una patrullera española y refugiarse en la playa de La Caleta, al este del Peñón, gracias a la protección de una lancha de la policía inglesa que la escoltó hasta su entrada en el puerto de Gibraltar. Era uno de los últimos coletazos de las antiguas costumbres proteccionistas británicas en favor de estos barcos "mercantes". Pudo ser apresada, sin embargo, unos meses más tarde (en abril de 1965) cuando transportaba un cargamento de 500 cajas de tabaco rubio americano. Es de señalar que cuando se produjo su captura navegaba con pabellón de Honduras y había trasladado su base de operaciones a Tánger, en vista de la estrecha vigilancia que se ejercía sobre Gibraltar.

Un mes antes, el 3 de marzo de 1965, también había podido ser capturada la *Kim*, embarcación que navegaba al amparo del pabellón de Panamá y tenía su base en Gibraltar. Era de las mejores de la flota contrabandista, comparable a la *Dédalos*, lancha rápida de 39 metros de eslora, 85 toneladas de desplazamiento y dos motores de 1.450 HP cada uno, que le permitía alcanzar una gran velocidad; con objeto de hacerla prácticamente invulnerable a los disparos de nuestras patrulleras, su puente había sido construido en su totalidad con plancha de acero. También había trasladado su base de operaciones a Tánger, siendo capturada el día 20 de agosto de 1965 cuando, procedente de este último puerto, se dirigía a las costas baleares.

Las banderas de todas estas lanchas contrabandistas adornan actualmente la escalera principal de la Inspección General del Servicio Especial de Vigilancia Fiscal, como trofeos que pregonan suficientemente la eficacia de un Servicio que sirve, entre otras misiones, para demostrar y ejercer la soberanía española sobre las aguas de la bahía.

Este Servicio, en su memoria correspondiente a este año 1965 que estamos destacando, pudo consignar, con razón, que “desde el mar, la estrecha vigilancia ejercida por nuestras embarcaciones ha contribuido a la casi total supresión del contrabando en esta zona del Campo de Gibraltar”. Desde luego, añadimos por nuestra parte, tal declaración no puede consignarse como una manifestación triunfalista: no era más que la constatación de un hecho perfectamente comprobado en aquel momento.



Algunas banderas de las lanchas contrabandistas capturadas por el Servicio Especial de Vigilancia Fiscal.

En todo el año 1966, y como prueba de cuanto acaba de decirse, sólo pudo detectarse la actividad de una sola lancha contrabandista con base en Gibraltar: la denominada *Enmascarado*. Fue capturada, igualmente, por las patrulleras del Servicio.

Los últimos veinte años.

El nuevo estilo que hemos venido reseñando tuvo su continuidad durante varios años, en cuanto a la política general sobre Gibraltar y en el Plan de Desarrollo de la comarca circundante.

Es grato señalar que no parece haber decaído en el ambiente marítimo.

Señalaremos, a continuación, una serie de acciones que estimamos fundamentales y que han permitido cambiar totalmente la panorámica que tuvimos que describir al término del siglo XIX.

El primer movimiento que se hizo (y, por consiguiente, el más difícil porque precisaba romper una inercia de muchos años) fue el de ocupar físicamente el fondeadero que desde punta Mala hasta el punto de la costa en donde arranca la verja que separa Gibraltar del resto de España venía siendo utilizado, todavía en estos años sesenta, por los buques que esperaban entrar en el puerto de Gibraltar. Estos mercantes, en cuanto fondeaban, eran visitados por los agentes portuarios gibraltareños para cobrarles los oportunos derechos de anclaje. En la práctica, aquellas indudables aguas españolas seguían siendo consideradas como propias por las autoridades británicas del Peñón.

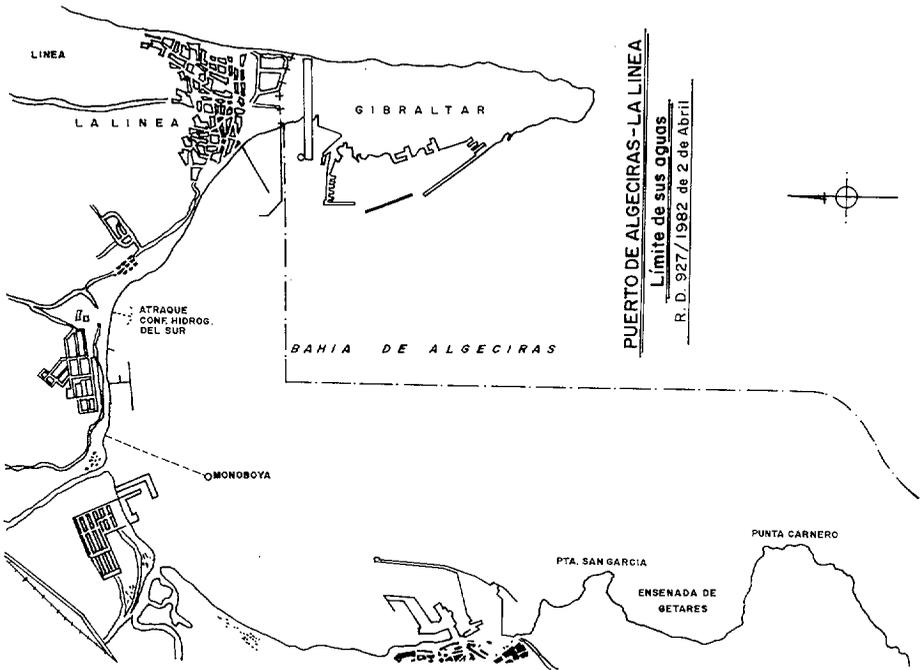
En los primeros meses de 1967 la construcción del llamado pantalán de San Felipe, en la playa de La Línea de la Concepción, marcó la señalada presencia física en el fondeadero de punta Mala y empezó a crear la imagen real, en los buques mercantes extranjeros que allí fondeaban, de que, contrariamente a lo que la costumbre les hacía suponer, aquellas aguas no eran británicas.

Paralelamente se estaba produciendo, como consecuencia del Plan de Desarrollo del Campo de Gibraltar, una creciente ubicación de instalaciones portuarias al servicio de las nuevas industrias que acudían a la zona (principalmente la Refinería, Acerinox, Crinavis), que traía como resultado el natural incremento del tráfico marítimo en la bahía. Estas circunstancias aconsejaron afrontar una reordenación lógica del conjunto de estas aguas que hiciera realidad aquella frase según la cual la bahía de Algeciras “es el puerto natural más asombroso y desconocido de Europa”.

Por Decreto 2.671/1967, de 19 de octubre, se determinaba que, en lo sucesivo, el puerto de Algeciras pasaría a denominarse puerto de Algeciras-La Línea y se marcaban sus límites, entre los cuales quedaban incluidas, naturalmente, las aguas del fondeadero de punta Mala. No hubo la más mínima reclamación por parte de las autoridades británicas. Y, como es lógico, a partir de la publicación del referido Decreto fueron los agentes portuarios españoles los que cobraron los derechos correspondientes a los buques que fondeaban dentro de los límites establecidos para el nuevo puerto.

Hemos destacado los datos de identificación completa del indicado Decreto por la extraordinaria importancia que tiene, no sólo por el hecho de

haber establecido la oportuna ordenación legal de una parte de las aguas de la bahía que venía siéndonos usurpada. En efecto, su artículo 4.º señalaba literalmente que “queda derogado el Real Decreto de diez de diciembre de mil ochocientos setenta y seis”. Con ello se daba por terminada, por tanto, la cesión que en tal fecha se había realizado en favor de las autoridades británicas de las facultades españolas sobre inspección fiscal en torno al Peñón.



Parece oportuno volver a indicar aquí la eficacia con que el Servicio Especial de Vigilancia Fiscal había conseguido reprimir el contrabando marítimo en el período anterior. El resultado inmediato, en estos últimos años que ahora consideramos, se tradujo en un descenso casi absoluto de la actividad de las lanchas contrabandistas con base en Gibraltar. Las organizaciones dedicadas a este “negocio” emigraron, en un primer momento, a Tánger, para situarse posteriormente en bases todavía más lejanas. Para hacer frente a estos nuevos dispositivos y a la nueva problemática en torno a la que gira en la actualidad la actividad contrabandista (fundamentalmente el tráfico de drogas), el Servicio se reorganizó en febrero de 1982 y pasó a denominarse Servicio de Vigilancia Aduanera.

Por último, es preciso señalar otro jalón importante en la larga lucha mantenida en torno a las aguas de la bahía algecireña. En este mismo año de 1982

se procedió a ampliar los límites del puerto (ver gráfico que se acompaña) y a construir un espigón con la misión de proteger al pantalán de San Felipe.

En realidad no se trataba más que de una de las obras que los Servicios Técnicos del Puerto consideraron necesarias para la debida protección de una de sus instalaciones. Pero desde nuestro punto de vista tenía una importancia trascendental.

El citado espigón arranca, prácticamente, del extremo occidental de la verja que los ingleses construyeron para separar físicamente a Gibraltar del resto de España. Y su alineación materializa el meridiano que, en 1882, proponía el Gobierno español al británico como origen de la línea convencional fundada en el “medium filum aquae” que serviría de base al proyecto de “modus vivendi” provisional que evitara los constantes incidentes en la mar, que entonces se producían con motivo de las actividades legítimas de la vigilancia fiscal española. Ya se dijo, en nuestro artículo anterior, que las autoridades británicas fueron intransigentes en este punto: si España no aceptaba que el origen de dicha línea imaginaria estuviese situado más al Norte, en punta Mala, para que quedase así incluido su fondeadero en la zona jurisdiccional inglesa, no sería posible establecer el acuerdo que se pretendía.

El 18 de marzo de 1883, en una nota muy escueta, el Gobierno de Londres rompió las negociaciones y pasó a la política de hechos consumados.

No ha habido más conversaciones formales de carácter diplomático sobre este punto, que nosotros sepamos, desde aquel lejano año de 1883. Pero casi cien años justos después de aquel brusco rompimiento, nuestro derecho ha quedado totalmente restablecido, en este punto concreto, debido a una loable política de firmeza iniciada allá por los años cincuenta.

El marqués de la Vega de Armijo, ministro de Estado de 1882, que protagonizó con entereza la inflexible decisión española de no ceder punta Mala como origen de un posible límite, habrá respirado satisfecho desde su eterno descanso. Que su firmeza siga sirviéndonos de ejemplo.



LAS LOMAS DE SAN JUAN, DE SANTIAGO DE CUBA, Y EL CAPITAN DE NAVIO BUSTAMANTE

Carlos MARTINEZ-VALVERDE



De las memorias de un guardia marina.



L 19 de abril de 1930, navegando a largo de la costa sur de Cuba, en el *Elcano*, por el mar de batallas de nuestro último y desventurado encuentro naval contra fuerzas de una nación extranjera... A la caída de la tarde se dio el aparejo y quedamos ciñendo, amurados por babor, en demanda de la entrada del puerto de Santiago de Cuba.

Entramos... Por esa misma boca fueron saliendo uno a uno —lo estrecho del canal lo imponía— los barcos de la escuadra del almirante Cervera, el día 3 de julio de 1898, hacia el sacrificio... Hicieron rumbo Oeste, anonadados por un verdadero diluvio de proyectiles, como era de esperar dada la enorme superioridad numérica y artillería de los enemigos... Así fueron quedando escalonados hacia poniente, destruidos, varados en la costa para que no cayesen en poder del prepotente adversario, al encuentro del cual fue empujada nuestra escuadra por una equivocada maniobra estratégica impulsada por una aún más equivocada opinión pública.

Al día siguiente de aquel que provocó las anteriores líneas. Fue la militar peregrinación, en tierra, a El Caney y a las Lomas de San Juan. En el primero de estos puntos el general Vara de Rey, con 549 soldados del Regimiento de la Constitución, detuvo por largo tiempo a 6.500 enemigos, con moderna artillería. El Caney era posición que evitaba el involucramiento del sistema defensivo de Santiago de Cuba por su parte norte (1). La posición, más al sur, de la Loma de San Juan era donde el general Linares, gobernador militar de Santiago, mantenía su puesto de mando y dirigía personalmente la resistencia al frente de unos 250 hombres con una sección de artillería de campaña, de los pocos cañones modernos existentes en la defensa. Abundaba —difícil es ima-

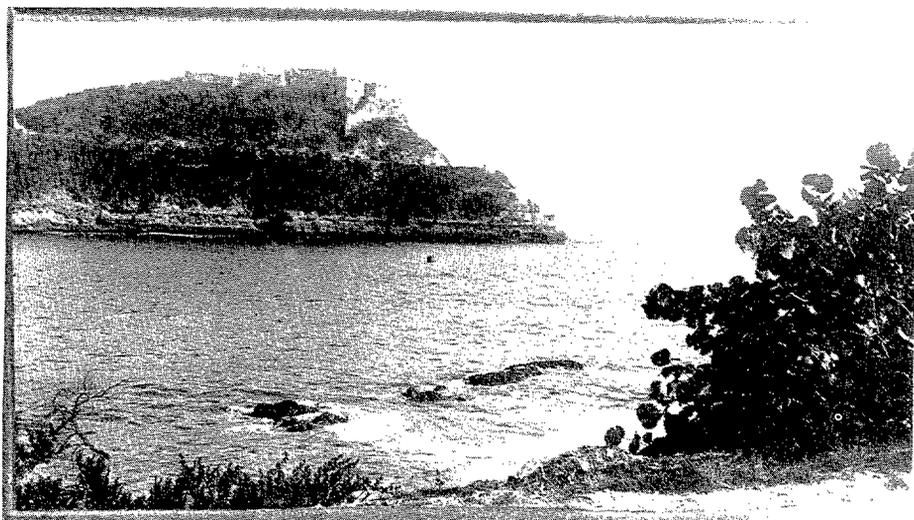
(1) El general Vara de Rey aguantó firme. Herido en las dos piernas se negó a ser retirado del fuego. Se mantuvo en una camilla y fue herido de nuevo en la cabeza, con lo que murió.

ginarlo— la artillería de avancarga, como puede verse en El Caney y en las Lomas de San Juan, en las piezas que allí se conservan.

Los hechos.

Los combates en ambos puntos fueron el 1 de julio. Los desembarcos enemigos tuvieron lugar en Daiquirí, a unas 15 millas al este de Santiago; ocupado previamente por 500 mambises mandados por el coronel insurrecto Castillo. Desembarcaron también los americanos, en Siboney; en total unos 16.000 hombres, con 35 piezas de moderna artillería. Pasando las columnas por el lugar llamado Sevilla se bifurcaron, marchando el general Lawton contra El Caney, y el general en jefe Shafter con el resto de las fuerzas contra el sector de las Lomas de San Juan. Disponían los enemigos hasta de observación aerostática que hacía más eficaz el fuego de su artillería.

Nuestra escuadra, mandada por el almirante Cervera, constituida por los cruceros acorazados *María Teresa*, *Vizcaya*, *Oquendo* y *Colón* y por los destructores *Furor* y *Platón*, estaba embotellada en Santiago, muy escasa de carbón. El artillado de la costa no permitía mantener al enemigo a suficiente distancia para que la maniobra de salida fuese posible sin estar sometidos los buques al fuego muy poderoso de los enemigos. El canal de salida, estrecho y sinuoso, forzaba a que la salida tuviese que hacerse uno a uno, barco a barco... Al estar decidida, por el momento, la permanencia de la escuadra,



La boca del puerto de Santiago de Cuba. Estrecha, con un bajo, y estrechada más por el hundimiento del *Merrimac*, por el enemigo. Hubieron de salir nuestros buques uno a uno bajo el fuego concentrado de los contrarios. Puede apreciarse el castillo del Morro. Las tierras de primer término son de La Socapa.

debido a que las fuerzas defensoras de la plaza eran también muy débiles con respecto a las de los enemigos, decidió el almirante colaborar en la defensa, desembarcando columnas de los buques, de unos 130 hombres, mandadas por los terceros comandantes. De momento se les dio la defensa de la parte Oeste, por donde se esperaban ataques enemigos, de insurrectos, complementando los americanos procedentes del Este. Cubrieron nuestros hombres posiciones comprendidas entre El Cobre y punta Cabrera. También se dio a la peligrosa posición de Las Cruces, al Este, el refuerzo de una columna de desembarco. Se encomendó el mando de las fuerzas desembarcadas al capitán de navío Bustamante, jefe del Estado Mayor de la Escuadra, que se estableció en el referido poblado de Las Cruces con el refuerzo de 400 hombres más de los buques, constituyéndose aquél con todos los que fue permitido de acuerdo con los fusiles que había en la escuadra y en la plaza. Con estas fuerzas de Marinería son con las que va a tratar de recuperar la posición de la Loma de San Juan, cuando tuvo que ser evacuada por sus defensores, una vez que fuera herido gravemente el general Linares.

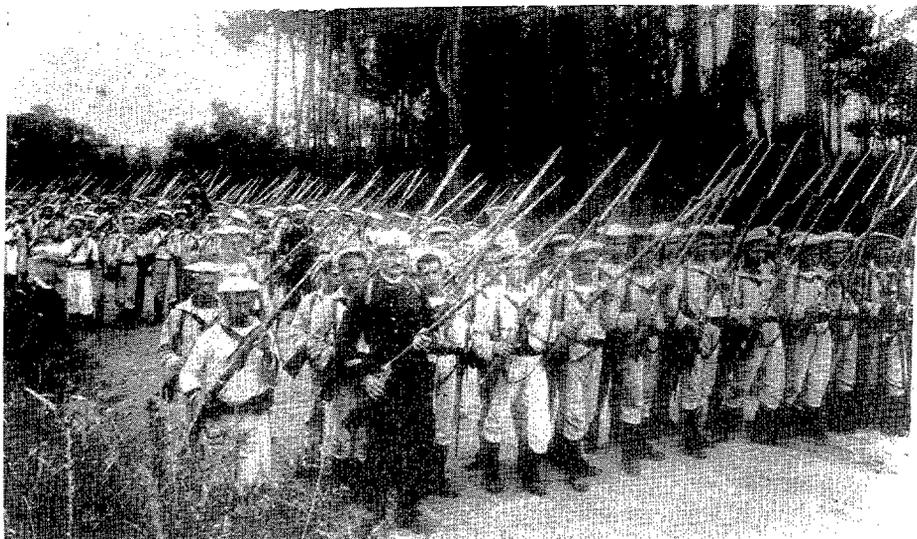


La Loma de San Juan (da nombre también a las cercanas), campo de batalla en 1898. Sobre ella se alza un fortín de los del cordón defensivo de Santiago de Cuba. Hay en este terreno un museo de armas y de trofeos, al aire libre. Pueden verse cañones y morteros avancarga, otras piezas Krupp más modernas y un cañón de los del crucero *Reina Mercedes* (mantelete blanco).

Debemos aclarar que las fuerzas de desembarco de la escuadra se consideraban indispensables para la defensa de la plaza tan reciamente embestida. Se esperaba con ansiedad una columna procedente del Norte, mandada por el coronel Escario. En la defensa de la Loma de San Juan, ya desde el primer momento se había distinguido un destacamento de 40 marineros del crucero *Reina Mercedes*, no perteneciente éste a la escuadra de Cervera, que por su estado de eficacia se había dispuesto emplazar sus cañones en tierra (resultaron de las mejores piezas de artillería con que se contaba para defender la

entrada del puerto). De los 40 marineros que tenía el general Linares, tan sólo quedaron 10 después del ataque americano.

Tomemos el relato de Luis Pérez de Vargas, testigo de los hechos que publica el padre Risco (2): «Apenas notó el heroico Bustamante el comienzo del repliegue (en San Juan) montó en su caballo, arengó a las compañías de desembarco y se lanzó con ellas a la defensa de la Loma». Unas de las fuerzas americanas que la atacaban eran los arrogantes Rough Rider, mandados por Teodoro Roosevelt, voluntarios muy combativos, de los que más se distinguían como tales, de las fuerzas del general Shafter... Continuemos con el relato antes empezado: «Avanzaban soldados y marinos unidos en el estrecho lazo de amor patrio, y recuperaron la altura». Mas con gran tenacidad nuevos contingentes enemigos iban reforzando el ataque... volvieron a tomar la Loma. «Bustamante se cegó entonces (iba dispuesto a recuperar la altura a toda costa), picando espuelas al caballo se metió con los suyos en medio de las filas enemigas, buscando más que a la victoria a la muerte. Luchando estaba cuerpo a cuerpo cuando de pronto se llevó la mano al pecho y cayó del caballo herido mortalmente. Ante la imposibilidad física tuvieron que ceder los españoles». El segundo de Bustamante, teniente de navío Capriles (3), tuvo que mandar la retirada de la ya maltrecha fuerza. Al entrar la noche los enemigos



Secciones de Marinería, formadas en línea, para el ataque a la bayoneta (formación de finales de siglo). Un aspecto semejante presentarían las de las fuerzas de Bustamante, desembarcadas de la escuadra.

(2) Apuntes biográficos del Excmo. Sr. don Pascual Cervera y Topete.

(3) Don Enrique Capriles Osuna, teniente de navío de primera clase.

se habían afianzado en la tan discutida Loma de San Juan a costa de numerosas bajas, una de ellas la del general Wilkof.

Una tarde en la Loma de San Juan (1930).

La tarde que siguió a la visita oficial que tuvo lugar, como quedó dicho, a la mañana siguiente a nuestra llegada con el *Elcano*, habiéndose quedado con deseos de apreciar mejor el campo de batalla y los gloriosos hechos que hemos relatado, fuimos Antonio González-Aller y yo de nuevo. En lo alto de la loma existe un fortín, allí, por flechas grabadas, se pueden apreciar los movimientos de las columnas. Alrededor de aquél existe un pequeño museo de armas al aire libre. Entre las piezas de artillería que allí se muestran está un cañón del crucero *Reina Mercedes*. No podemos por menos de dedicar un especial recuerdo a sus valerosos sirvientes, honrados hombres de mar de entonces, antecesores directos de los que ahora tenemos a bordo, maniobrando éstos con las velas de un velero de España.

No lejos del fortín está el llamado «Arbol de la Paz», por haberse firmado bajo él capitulaciones, quizá las de la plaza, antes de entrar en ella los enemigos. Está rodeado de una verja formada por cañones de fusil con sus largas bayonetas armadas. Cerca encontramos dos hombres, uno viejo y otro joven; el primero estuvo en los combates, del lado de los mambises. Trabamos conversación, el viejo nos cuenta la historia a su manera, pero de modo muy admirativo para los nuestros. Al vernos guardias marinas nos habla de un valeroso jefe de Marina, montado en un caballo —dice—, conduciendo con gran valor a sus hombres... Es Bustamante, sin duda. Nos parece maravilloso que guarde algún recuerdo de él un viejo campesino cubano. Se considera mucho lo español en este campo que fue de enconada lucha. Nos dice que hubo el proyecto de colocar una estatua dedicada al soldado español, como las que existen representando al soldado americano y al «mambís victorioso»... Es ya de noche cuando nos vamos a bordo, fortalecidos nuestros juveniles espíritus por las sensaciones recibidas en este día en El Caney y en las Lomas de San Juan, donde el capitán de navío Bustamante dejó muy alto el nombre de la Armada.

Epílogo de los hechos de armas narrados (1898). Bustamante.

En Santiago —atacado con la población ya muy apretada por la gran escasez de víveres y con las tropas mermadas por las bajas producidas por los combates y por la enfermedad— se esperaba con gran ansiedad el refuerzo de la columna del coronel Escario. Se esperaba también para poder reembarcar las fuerzas de la escuadra, pues ya el capitán general de la isla, general Blanco, a cuyas órdenes estaba aquélla, había dispuesto la salida corroborada su deci-

sión por el Gobierno de Madrid (4). Iba a salir el día 2 por la tarde, pero fue imposible por lo tarde que llegaron los hombres del *Vizcaya* destacados en El Cobre. Se pospuso la salida para el día 3. El almirante Cervera fue al hospital a despedirse de Bustamante. Tenía éste una herida abdominal muy grave.



El capitán de navío don Joaquín Bustamante y Quevedo, muerto gloriosamente en las Lomas de San Juan, de Santiago de Cuba, al frente de las columnas de desembarco de la escuadra del almirante Cervera.

Falleció 19 días después de recibida. Sus restos fueron posteriormente trasladados a España en el crucero *Conde del Venadito* y sepultados en el Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando, el 18 de enero de 1899. Se le concedió la Laureada de San Fernando por su heroico comportamiento en las Lomas

(4) Capitán de navío don Víctor Concas y Palau. «La Escuadra del Almirante Cervera». — Explica al detalle la situación estratégica, la táctica, la política... Detalla las órdenes que se cursaron. Y el combate naval de Santiago de Cuba, siendo él como era comandante del buque insignia, capitán de Banderas, y, en el combate, jefe de Estado Mayor, por quedar en tierra Bustamante, gravemente herido en las Lomas de San Juan.

de San Juan. Bustamante se había distinguido ya antes en campaña, en Filipinas, en las luchas contra los moros de Mindanao y de Joló. También de modo muy notable en el campo de los trabajos técnicos profesionales, especialmente en los de Electricidad y de Torpedos. El almirante Cervera, en el momento de su entierro en el Panteón de Marineros Ilustres, hizo un corto pero muy elocuente panegírico: «Si debemos honrar a los muertos que valieron en vida —dijo— nadie más acreedor a ello que Bustamante: la Patria, uno de sus más amantes hijos; su familia, el mejor de los padres; la Marina, uno de sus mejores jefes; la Ciencia, un sabio; los que le trataron, el mejor de los amigos... Descanse en paz y los que oigan o lean esto dediquen una oración por caridad al alma del cristiano y presenten a sus hijos el ejemplo de su vida, en la que tanto hay que aprender».

Bien conocido es el holocausto de la escuadra del almirante Cervera, el día 3 de julio de 1898. Se ha escrito mucho sobre ello y merece que se siga ensalzando el valor y la disciplina de los nuestros, ejemplo para el mundo entero; combatiendo contra un enemigo de aplastante superioridad, en cumplimiento de unas órdenes que se saben —y ellos lo sabían— equivocadas, en aras de una opinión pública, no patriótica sino patriotera... No podemos hablar de los combates de las Lomas de San Juan sin recordarlo y hacer énfasis sobre las virtudes militares de los nuestros y su acendrado patriotismo. ¡Llor al almirante, a sus capitanes, a sus dotaciones todas!

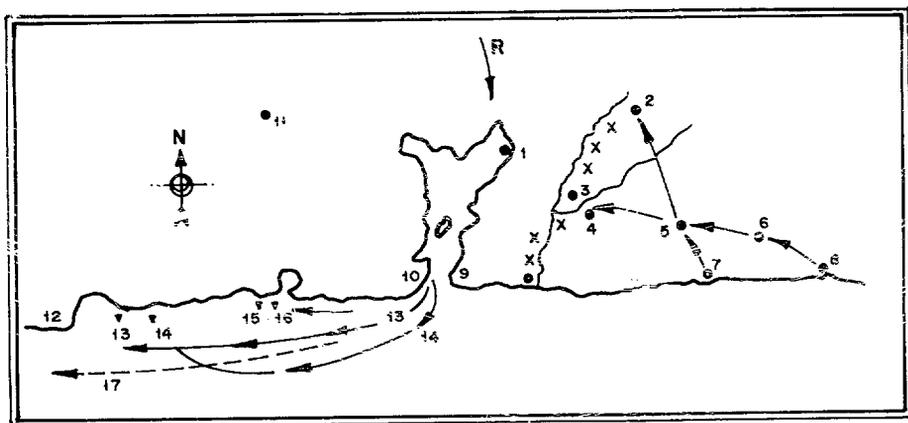
In Memoriam. Marzo de 1936.

Una vez más, el Servicio me llevó al mar de batalla de Santiago de Cuba; esta vez ya alférez de navío; también en el *Juan Sebastián de Elcano*, con caballeros guardias marinas. Tomo estas líneas de mis impresiones entonces vividas de otro diario de viaje (5). Empiezan, naturalmente, de un modo semejante a lo que escribí siendo guardia marina: «Navegamos por el mar de batalla, a largo de la costa sur de la isla de Cuba, pero esta vez “a poniente de Santiago y con la proa al Oeste, esto es, siguiendo la derrota del crucero *Colón*, perseguido en aquel luctuoso día (3 de julio de 1898) por la flota americana hasta punta Tarquino, donde yace”. ...La mañana es luminosa y en calma; las tranquilas aguas reflejan los verdes de sierra Maestra, que corre paralela a nuestro rumbo. El castillo del Morro, en la estrecha entrada de Santiago, pone con sus piedras un sello de España de otros tiempos en la aparente indiferencia del paisaje. Una vez más me encuentro frente a la sensación del “panorama espiritual” de Chateaubriand.»

«Hace un momento pasamos a menos de una milla de Daiquirí, de Siboney... lugares de desembarco de las tropas americanas que por tierra atacaron

(5) «Con Guardias Marinas en el Atlántico». Carlos Martínez Valverde. Publicado en la Colección «Adalid» (Servicio de Publicaciones del E. M. del Ejército).

a Santiago, detenidas por los heroísmos de Vara de Rey, en El Caney, y de Bustamante, en las Lomas de San Juan... El pico de El Cobre se alza majestuoso sobre el resto de las tierras... No pueden apreciarse los tornos y recovecos de la entrada de Santiago, de los que guardo una vaga impresión... Se ve como un profundo valle que dividiere la sierra de El Cobre en sus dos partes, oriental y occidental, Boca en la que el día de la batalla se concentró el fuego de la escuadra enemiga cuando empezó la espantosa "ejecución", sobre el lugar de la contramarcha de nuestra escuadra, obligada a correr al Oeste... Produce extraña sensación contemplar estas tierras por mí visitadas, en una auténtica peregrinación siguiendo a un comandante de este mismo *Elcano* que rendía verdadero culto al espíritu militar (6)... Adivino hoy, ya que no puedo distinguirlo desde la cofa a donde he trepado con deseos de alcanzar más, aquél ondear de las banderas americana y cubana sobre la estatua del "mambís victorioso" que en las Lomas de San Juan se levanta... Esta vez no hemos tenido ocasión de recorrer su campo de batalla, como hace seis años.



Croquis esquemático con el ataque a Santiago, con ubicación del Caney y de las Lomas de San Juan.

- | | | |
|----------------|--------------------|--|
| 1.— Santiago. | 7.— Siboney. | 13.— Oquendo. |
| 2.— El Caney. | 8.— Daiquirí. | 14.— <i>Inf. M.^a Teresa.</i> |
| 3.— San Juan. | 9.— El Morro. | 15.— Destructor <i>Plutón.</i> |
| 4.— Aguadores. | 10.— La Socapa. | 16.— Destructor <i>Furor.</i> |
| 5.— Sevilla. | 11.— El Cobre. | 17.— Derrotas del <i>Vizcaya</i> y del <i>Colón.</i> |
| 6.— Jaragua. | 12.— Pta. Cabrera. | |

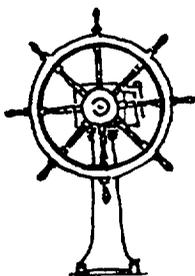
Los puntos de varada del *Vizcaya* y del *Colón* se salen de los límites del croquis.
x = fortines.

(6) Don Claudio Lago de Lanzós y Díaz, capitán de fragata entonces. Muerto por la Patria.

«Los hombres de la costa evocan pasados tiempos. Anotados quedaron con ya amarillas tintas en diarios de navegación y cuadernos de bitácora españoles. Se sigue al Oeste recorriendo los puntos de varada de nuestros buques en aquel día infausto. Tocaban las cornetas y la dotación entera forma con armas. Forman con ellas los Caballeros Guardias Marina; los tres ranchos de Marinería dedicados a la Guardia Militar y una brigada completa. Manda la parada el segundo comandante. En su sable refulge el cegador sol de Cuba.»

«Caía éste de plano sobre nuestras cabezas. Sonó el telégrafo de máquinas y, tras el chirrido de sus cadenas de transmisión, todo quedó en imponente silencio una vez que paró el motor... Se deja oír la voz del comandante pronunciando una vibrante alocución... Acto seguido dos Guardias Marinas arrojan al agua, desde la meseta alta del portalón de estribor, una corona de flores que al efecto llevamos. Después, a los marciales compases de “Los Voluntarios”, desfilamos todos, dando vista a la trágica línea de costa que se extiende ante nosotros... Al ocultarse el sol tras el horizonte, estábamos norte sur con punta Tarquino. Aquél asemejábase a un globo de fuego, posible de contemplar aún con los ojos muy abiertos... La bandera, a popa, se pone a media asta y truena el cañón: veintiún cañonazos cayeron lentos y majestuosos en la tarde triste. Seguidamente, después de izada a tope, como es preceptivo, se termina de arriar, con la guardia formada y a los acordes del Himno Nacional... Este fue el final de las exequias.» ¡Viva España!, podemos rubricar.

Allá lejos, bajo el horizonte, queda el mar de batalla y, en tierra, las Lomas de San Juan, palenque del heroísmo de Bustamante al frente de las columnas de desembarco de la escuadra.





HOMBRES Y NOMBRES DE LA MARINA ROMANTICA

José CERVERA PERY



A tradicional confección del número veraniego de nuestra REVISTA, orientado exclusivamente a la faceta histórica, permite al escritor el ejercicio relajante de la búsqueda de temas gratos. Nada viene impuesto ni condicionado, aunque por supuesto no deba perderse la normal interlocución autor/lector, tan a tener en cuenta en un esfuerzo monográfico. En esta esperanza, y por aquello de que el siglo XIX, a pesar de todo cuanto de él se escribe, sigue siendo uno de los grandes desconocidos de nuestra Historia, sitúo mis hombres y nombres de la Marina romántica en el marco de la época que les tocó vivir, y como trazos discontinuos del devenir de nuestra historia naval desde la semblanza —digamos amable y relajante— de tres ilustres varones del botón de ancla.

Evidentemente, el fenómeno romántico —que habrá de impactar a la Marina de su tiempo— prende en Europa como un fuego renovador de ideas de libertad y sentimientos desde principios del siglo XIX. En España no llegaría de golpe, pues aún latente desde mucho antes no se haría ostensible hasta después de 1833, cuando tras de la muerte de Fernando VII regresan a España los emigrados liberales que en Francia e Inglaterra habían sentido muy directamente el influjo de las nuevas tendencias.

El romántico mar, símbolo de libertad y de grandeza, predomina sobre la difícil y compacta tierra. De aquí que a la Marina, como ente abstracto o como institución concreta, le alcancen de inmediato nuevas formas y alienten nuevos ideales. Los marinos de esta época —mercantes o de guerra— se confunden y dan la mano en este horizonte histórico bajo el mismo rostro enérgico y viril, con un trasfondo azul turquí —el nacimiento del azul marino— en sus románticas levitas. Personajes idénticos e idénticos afanes moviéndose ante iguales escenarios por todos los mares del mundo. Es la época —como recordaba el almirante Guillén— de las grandes patillas, de la incipiente sota-barba, de la caoba y el marfil de sabor ultramarino, pero también un tiempo en que valor, patriotismo y bizarría van a ser palabras de alta dimensión humana. Veamos tres elocuentes muestras.

El conde de Bustillo: Un marino en defensa de un Papa.

En casi todas las vidas de los marinos españoles a quienes tocó encarar la azarosa mitad del siglo XIX hay siempre episodios románticos o novelescos —más o menos conocidos— que relatar. No iba a ser la excepción de la regla el ilustre almirante cuyo recuerdo llega hasta estas páginas, en esta evocación sencilla de los hombres y nombres de la Marina romántica.

Don José María de Bustillo y Gómez de Barreda, después primer conde de su apellido, nació, como tantos de los protagonistas de la época, en San Fernando, a comienzos de siglo y llevando en sus venas sangre marinera de noble estirpe. Desde muy niño estuvo ligada su vida al mar, sentando plaza de guardiamarina en la Real Compañía de los mismos. Es la época en que Fernando VII, regresado de Valencey, quiere reorganizar una Marina conmovida y dividida por los antagonismos, pero la Patria seguirá durante mucho tiempo rota en dos pedazos.

El aprendizaje del joven Bustillo tras de obtener el galón de oficial fue duro y exhaustivo, recorriendo en quince buques distintos, de norte a sur, las costas españolas, americanas y filipinas. Es la época heroica de la navegación entre temporales y penurias, pero también la forja del marino en la recia escuela del valor y el cumplimiento del deber. Por eso sus ascensos se sucederán rápidamente. En 1837 es capitán de fragata y manda uno de los primeros vapores que poseyó España, el *Delfín*, barco alegre y marinero que hacía honor a su nombre. Seis años más tarde, con los galones de capitán de navío sobre la bocamanga, es comandante del *Soberano*, otro navío de gran porte, y poco tiempo después es promovido a brigadier, cargo con el que va a desempeñar una de las misiones más trascendentales de su carrera.

1848 es un año malo para Europa. Conflictos y revoluciones la estremecen de norte a sur y transforman el carcomido armazón político de la época. A España —cosa rara— no llega el huracán con toda su fuerza. Se encargará de frenarlo Narváez, que no anduvo con contemplaciones, logrando así que su nombre trascienda al plano internacional y se respete en las agitadas cancillerías de la turbulenta Europa.

Pero los vientos no andaban lejanos. Proclamada la república italiana en Roma y despojado Pío XI de sus atributos personales, tuvo que colocarse bajo la protección de España y trasladarse a Gaeta. Narváez quiso buscar la solución en una conferencia diplomática, que al margen de la política habría de asegurar la libertad e independencia del Pontífice. Austria y Francia suscribieron la propuesta y España, entonces, envió una escuadra al mando de Bustillo para hacer realidad tan difícil empresa, y en tal misión el marino español hizo gala de unas habilísimas condiciones diplomáticas y unas dotes de mando y energía fuera de lo común. Los marinos españoles desembarcaron en Terracina e hicieron ondear la bandera pontificia, abriendo el camino a las expediciones que después se sucedieron y el Papa fue restablecido, aun-



Don Casto Méndez Núñez (1824-1869)

que las imposiciones de Napoleón III dejaran en entredicho la autoridad pontifical. Pero el sufrido Papa no olvidaría nunca la hidalguía española y tuvo para el marino que tan notablemente supo defenderle la distinción de uno de los más altos galardones pontificios.

No pararían aquí las hazañas del marino. Años más tarde habría de cubrirse de gloria como jefe de la escuadra de operaciones de la campaña de Africa, y donde su intervención en el aprovisionamiento y auxilio de los sitiados en el campamento del hambre le valieron el condado de su nombre y el ascenso a teniente general. Ni los tremendos temporales de levante, ni la peligrosidad e incidencia de las costas marroquíes hicieron en ningún momento mella en su ánimo, y a la hora del desembarco no quiso ceder a nadie la primacía en pisar tierra. ¡Bravo ejemplo de marino español que no puede desmentir el temple de la raza!

Tres veces fue ministro de Marina; tres veces capitán general del Departamento de Cádiz, una del Ferrol y otra del Apostadero de La Habana. Su vida fue, por tanto, una larga trayectoria de virtudes y una entrega constante hacia la Patria y la Marina. Por eso en esta evocación veraniega cabe el orgullo de recordarlo como “el marino español que supo defender a un Papa”.

Méndez Núñez: El marino que pudo ser rey.

Méndez Núñez representa dentro de la Marina del siglo XIX una de las personalidades más acusadas con las que se enriquece la historia patria. Después de nuestros marinos de Trafalgar, en el trágico arranque de comienzo de siglo, es posiblemente la figura de don Casto la de perfil más sobresaliente y trazo más vigoroso de una época en que tan pronto España conocía destellos alentadores de su pasado poder naval, como momentos plenos de incertidumbres y de amenazas.

Difícil era en aquellos tiempos de duras conmociones políticas sustraerse al influjo del partidismo y la bandería, pero Méndez Núñez lo logra plenamente. Por eso su vida militar, ligada únicamente al profesionalismo más brillante, es en todo momento de una ejemplaridad admirable. Aquella romántica locura de El Callao, en defensa del ultrajado pabellón español, que volvió a ondear muy alto, no hubiera podido escribirse sin el nombre de Méndez Núñez, al que aureola su conocida frase que mejor honra sin barcos que barcos sin honor.

Este concepto inflexible, elevado, rotundo, del honor, al que pone por encima de todas las cosas terrenales, es la meridiana que va a medir su vida profesional y marinera. En las campañas coloniales de juventud por los mares filipinos, en apogeo de piratas y “juramentos”, hay un episodio que asombra y estremece. Es la toma del fuerte de Pagalugan en que el barco que manda don Casto, con un arrojo e intrepidez fuera de todo alcance humano, embiste a toda máquina contra la posición enemiga y aborda desde tierra firme

—pasando la gente a través del bauprés— la misma cota asaltada cuyas defensas someten contra toda lógica estratégica o táctica, pero acorde al valor y reciedumbre hispánicos.

Del Méndez Núñez navegante también hay probada constancia. Dígalo el viaje de circunnavegación de la *Numancia*, primer barco blindado que se aventuró a una expedición tan larga como peligrosa y cuyo término, felizmente conseguido, fijó la atención del mundo hacia su intrépido comandante. La *Numancia* jugará también un papel importante en la guerra del Pacífico y sus cañones pregonarán con vozarrón sonoro la presencia de España.

La sencillez y modestia del gran marino —en cuya vida sólo existió la noble ambición del cumplimiento del deber— invita a la reflexión y al ejemplo. No por poco conocida es menos cierta la noticia de que en los días turbulentos de España sin rey, desbordadas las riendas de “La Gloriosa” y con la anarquía dueña de las calles, surgió la idea de algunos sectores políticos del país de ofrecer la corona al héroe de El Callao, de cuyas dotes de firmeza y patriotismo tenían sobradas pruebas. Méndez Núñez se indignó, mandó a romper las proclamas y las tuvo por facciosas. Y es que en la recta conciencia del ilustre marino no cabían medros ni las ambiciones personales; porque para honrar y servir a la Patria y a la Armada le bastó y sobró toda una vida consagrada a la lealtad, la obediencia y el cumplimiento del deber, sin que fueran necesarios prebendas o lauros de extraña alcurnia.

Lo que la Armada debe al marqués a la Victoria.

Aunque don Juan José Navarro de Viana y Búfalo, primer marqués de la Victoria y primer capitán general también de la Armada española, no es un personaje a encajar en el marco de los nombres y hombres de la Marina romántica, su trayectoria y proyección no desmerece a los románticos de generaciones posteriores. Como tantas figuras preeminentes de nuestra historia naval Navarro fue militar antes que marino. Concretamente capitán de Granaderos de brillante historial, cuyas primeras acciones de armas transcurrieron tierra adentro, y así su nombre va desde los Tercios de Nápoles a las batallas de Brihuega y Villaviciosa que aseguraron a Felipe V el trono de España. Un militar, por tanto, de cuerpo entero, pero que ganado para la Armada en cuerpo y alma no quiso vestir en adelante otro uniforme que el del glorioso botón de ancla y en tal investidura alcanzó su mayor gloria.

El título escogido para encabezamiento de este perfil biográfico obliga a ser explícito. A don Juan José Navarro debe la Marina como cuerpo armado el punto de partida de una organización en la trayectoria de la enseñanza naval que al paso de los tiempos ha fructificado en la aportación de tantos hombres ilustres formados a su amparo. La Real Compañía de Guardiamarinas, vivero para la formación de oficiales de la Armada y precedente inmediato de los que después han venido constituyendo los distintos centros de

enseñanza naval, tuvo en Navarro el hombre fuerte, inteligente y animoso; el organizador de clara visión que precisaba para dirigirla con la pericia y habilidad del más experto de los navegantes.

La creación de la Compañía en Cádiz, en 1717, significó un estimabilísimo paso adelante dentro de la política de reorganización naval a la que Patiño había consagrado sus esfuerzos, dando un sentido unitario a la enseñanza y poniendo fin a la lucha de una diversidad de escuelas nada bien avenidas. Por ello, el acceso a la Real Compañía de Guardiamarinas se hizo empresa difícil, sobre todo para los que no pertenecieran a las clases elevadas de la nación, aunque Navarro consiguió que junto a lo más escogido de la nobleza se formaran también jóvenes humildes a los que el rey concedía la gracia del aspirantado como premio a sus aptitudes brillantes para la carrera; y así pasaron por las aulas, al lado de figuras tan preclaras como Jorge Juan, Ulloa y Córdova, que alcanzaron el rango previsto para su alcurnia



Marqués de la Victoria.

y cuyos méritos profesionales superaron con largueza, hombres de humilde cuna como Barceló, que de simple marinero llegó a alcanzar el grado de general, y fue, sin duda, uno de los más notables y valerosos marinos de la época.

Nada menos que diecisiete años estuvo Navarro al frente de la Academia, enriqueciéndola con las producciones de su asombrosa inteligencia, plasmada en una intensa labor de traducción de libros, adaptación de textos, tratados de maniobras, cartología, derrotas, táctica naval y otros prolijos y provechosos estudios que lo vinculan indeleblemente al desarrollo y engrandecimiento de la Institución. Y cuando ascendido a capitán de navío pasó a destinos de mar, su espíritu siguió vinculado a ella de forma inmovible.

El glorioso vencedor de la batalla de cabo Sicié disfrutó de dilatada vida, reflejada en mérito y obra en la más brillante hoja de servicios. Casi octogenario *mandó una escuadra y murió a la edad de noventa y cuatro años*. Otro ilustre marino gaditano, Vargas Ponce, escribió su reseña biográfica con brillantez y solvencia. Esta reseña que —junto a las otras— hubiésemos querido traer aquí con admirativa amplitud, pero de las que como muestra cabe el sencillo botón de este uniforme veraniego...

BANDERAS Y ESCUDOS EN LAS CARTAS DE MAREAR ESPAÑOLAS

José FERNANDEZ GAYTAN



Introducción.



A palabra *Cartografía*, arte de construir o trazar cartas geográficas, fue ideada por el vizconde de Santarem, guarda mayor y archivero de la Torre do Tombo, en Lisboa, quien, en carta a don Martín Fernández de Navarrete de 24 de mayo de 1826, relacionada con el descubrimiento de Australia por los españoles, empleó este vocablo; incluido en 1845, por don Ramón Joaquín Domínguez y Hervella en su *Diccionario Nacional* ó *Diccionario*

Clásico de la lengua española, con el tiempo fue admitido por todas las naciones, así como sus derivados *cartógrafo* y *cartográfico*, siendo aceptados por la Real Academia Española de la Lengua, que los incluyó en su *Diccionario*, y posteriormente, *cartografiar*.

Cartas de marear. La antigüedad.

La existencia de documentos cartográficos tiene un remoto origen, siendo, quizá, el más antiguo que se conoce unas tablas cartográficas que se encontraron en las ruinas de Babilonia, del 3600 a. de J.C., aproximadamente, que se hallan actualmente en el Museo Británico de Londres.

De los egipcios se conoce un plano catastral, de por el año 1300 a. de J.C., así como algunos documentos de este tipo pertenecientes a la antigua civilización azteca, en Méjico, aunque a ninguno de los cuales puede dárseles el nombre de mapas o cartas por carecer de rigor científico.

En realidad, los mapas marinos o cartas náuticas o de marear no aparecen hasta mucho tiempo después, teniendo su construcción, en principio, y

durante varios siglos, un carácter general principalmente topográfico o geográfico; no obstante, parece necesario referirnos a esta época que puede considerarse como base para el conocimiento de la ciencia y arte de la construcción o trazado de las cartas de marear.

Fueron los griegos, dentro del Mediterráneo, los primeros en concebir geográficamente el mundo; aunque sin ningún carácter científico en estas representaciones primitivas, se intentaban mostrar las costas e islas mediterráneas, ríos y demás accidentes geográficos, concibiendo el Universo como un disco plano a cuyo alrededor circulaba un gran río océano, de donde procedía el agua de los otros mares interiores, ríos y demás fuentes, y, sobre todo, la cúpula celeste. Sus grandes escritores, poetas y filósofos se refieren a esto.

La construcción o trazado de cartas o mapas, como Ciencia, aparece con Tales (620-547 a. de J.C.), filósofo, astrónomo y geómetra, es, quizá, el más antiguo e ilustre de los *Siete sabios de Grecia*, basándose en los conocimientos científicos, adquiridos de los sabios egipcios, que ahora desconocemos, fundó en Mileto, ciudad de la Jonia, colonia griega del Asia Menor, en la que transcurrió su vida, una escuela que llegó a adquirir gran fama. Su teoría, al observar los fenómenos celestes, era demostrar con ellos la esfericidad de la Tierra. Sin embargo, es prematuro hablar todavía de Geografía y menos aún de Cartografía, ya que sólo se trataba de Cosmografía.

A su discípulo Anaximandro (611-545 a. de J.C.) se le atribuye la invención de la esfera y de las cartas geográficas; su mapa, aunque muy inexacto, es, sin embargo, digno de ser el primero de llevar este nombre; desgraciadamente perdido, únicamente es conocido por las referencias a él hechas en obras posteriores.

Otro mapa, el del milesio Hecateo (c. del 520 a. de J.C.), aunque científicamente no está mejor ejecutado que el de Anaximandro, supone, sin embargo, un progreso, por su extensión, que amplía hacia el Sur, en dirección a Egipto, y hacia el Oeste, aprovechando las navegaciones de los fenicios, siendo digna de notar la riqueza de su nomenclatura y el hecho de que puede que sea más exacto que el de aquél; grabado sobre una tabla de bronce, fue, en su época, parece ser, muy admirado.

Las navegaciones de los griegos en épocas posteriores, tales como la efectuada por Piteas de Marsella (c. del 320 a. de J.C.), que saliendo de esta ciudad fue el primero conocido en navegar por los mares del Norte, hasta el Báltico, y probablemente, arribando a Islandia, amplían los conocimientos de nuevas tierras hasta entonces desconocidas.

También otros filósofos, científicos y escritores griegos, como Sócrates, Platón y Aristóteles, estudian y precisan datos sobre la esfericidad de la Tierra, siendo este último, cuya obra es enciclopédica, el que ideó la *rosa de los vientos*, que aparece en esta época y que, más tarde, veremos en todas las cartas de marear.

Es Dicearco (347-288 a. de J.C.), discípulo de Aristóteles, el primero de los que puede considerarse como geógrafo; de sus viajes aportó un mapa o carta, con su texto, construido sobre paralelo, al que él llamó *diafragama*, y meridiano, cruzándose ambos en la isla de Rodas, estableciendo, pues, un sistema de coordenadas rectangulares que podemos considerar como un intento de proyección geométrica.

Digno de citar es también Timostemo de Rodas (s. III a. de J.C.), que perfeccionó la *rosa de los vientos*, la cual centró en dicha isla.

Eratóstenes (275-194 a. de J.C.), diseñó un mapa en Alejandría, añadiendo en él un cierto número de paralelos y meridianos al eje del construido por Dicearco, formando una red rectangular, de tal forma que pasaban por los lugares más conocidos; este mapa puede considerarse ya como un *mapa plano o mapamundi*. Merecen citarse también a Hiparco, que vivió en el s. II a. de J.C., buen geógrafo e hidrógrafo; Marino de Tiro, autor de un mapa náutico o carta, al que acompañaban unas tablas que daban las coordenadas y las distancias entre los lugares, mapa éste que durante mucho tiempo fue utilizado por los navegantes.

Es Claudio Ptolomeo (100-170 d. de J.C.), astrónomo, matemático y geógrafo, nacido en Tolemaida (Egipto), que desarrolló su labor en Alejandría, el más grande sistematizador y divulgador científico en su tiempo, quien, como base de su trabajo, se valió de la obra astronómica de Hiparco y de la geográfica de Marino de Tiro, como principales fuentes, con quien se alcanzó en la construcción de mapas del mundo de la antigüedad, el mayor grado de perfección posible en esta época. Su *Geographica Uphegesis* es notable por la gran precisión en la determinación del emplazamiento de los lugares.

Tanto los griegos como los romanos escribieron y dibujaron *itinerarios* o *roteros* terrestres y marítimos, a estos últimos también se les denominó *periplos*.

La irrupción de los bárbaros y las grandes convulsiones que padeció Europa detuvieron el progreso de la Cartografía, que tanto había avanzado con Ptolomeo.

La Edad Media.

Es ya, en esta época, gracias a los avances de la construcción naval y del invento de la brújula, cuando se logra un gran desarrollo en lo que a construcción o trazado de cartas de marear se refiere.

Caracterízanse los comienzos de ésta por un retroceso en el orden científico, retroceso que afecta también a la cartografía, por las causas ya mencionadas; en la construcción de cartas, la imaginación hace incluir en ellas, en muchos casos, errores graves, sobre todo en lo referente a la representación del mundo desconocido, al que pintan como un lugar lleno de monstruos

marinos, dragones, seres fantásticos, islas fantasmagóricas e imaginarias, etc., inexistentes; este concepto de lo desconocido durará varios siglos; sin embargo, no fue así con las cartas construidas por los árabes, traductores y seguidores de Ptolomeo, mereciendo citarse de éstos el mapamundi de Abu-Abdallah Muhamme el Edrisi (1099-1154).

Los verdaderos progresos cartográficos comienzan en el siglo XIV. esto es debido a las noticias que daban los navegantes, que ya desde la segunda mitad del siglo XIII, en sus viajes, para facilitar sus etapas, se valían de *portulanos*, donde reflejaban sus descubrimientos, eran éstos una descripción manuscrita de las costas y puertos y demás accidentes geográficos, derivados de los ptolomeos; se caracterizan por la falta de escalas de longitud y latitud, teniendo una gran tela de araña constituida por vientos y rumbos de colores, con varias rosas de los vientos y uno o varios *truncos de leguas*, especie de escala gráfica, para medir las distancias, necesarios para la navegación; pintados sobre pergamino, estaban adornados con varias representaciones, como ciudades, personajes, animales, embarcaciones, banderas, escudos y otros detalles que mostraban los diversos países o territorios. Fueron en esta época los italianos y españoles (mallorquines), a los que se unirían más tarde los portugueses, los principales cultivadores de la Cartografía, Cosmografía y la Náutica, siendo de señalar que ya por el año 1286 Raimundo Lulio, al que se le atribuye la aplicación de la Geometría a la Náutica, alude expresamente en el *Fénix de las maravillas del mon*, a la *Carta*, siendo esta cita de ella la más antigua que se conoce.

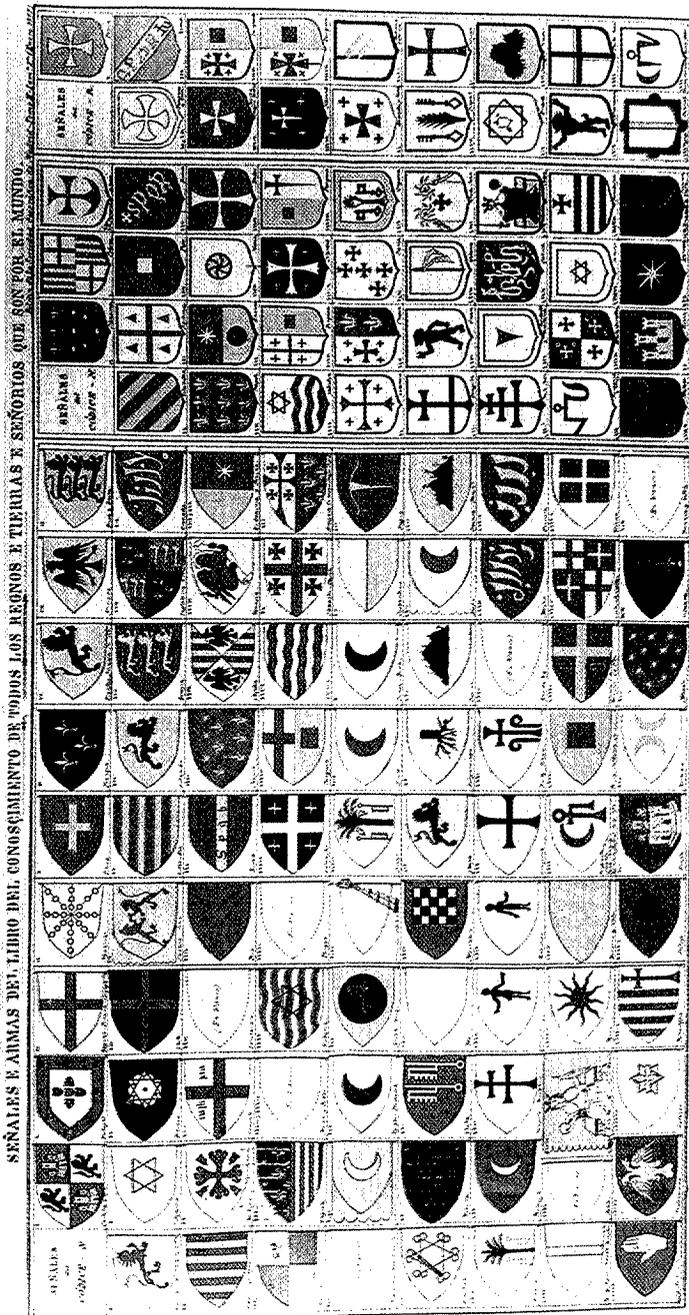
Italia, con el portulano titulado la *Carta pisana*, que aunque anónima y sin fecha se atribuye a la segunda mitad del siglo XIII, parece ser la más antigua que se conoce; le sigue en antigüedad la del genovés Visconti, construida en Valencia el año 1311.

De las cartas de marear construidas por extranjeros, merece citarse la del italiano Francesco Pizzigani, cartógrafo, del que se conservan dos, fechada en 1367 y 1373.

El portulano de Diego Homen, portugués, del año 1569, que, en España, pinta el escudo de armas reales completo. Del año 1571 es la carta de Fernando Vaz Dogrado, también portugués, reproducida en el atlas de Kunstman, lleva bandera cuadrada, cuartelada de castillos y leones y palos o barras verticales (Castilla y Aragón).

Cartas de marear españolas.

Conquistado Cádiz por Alfonso X *el Sabio* (año 1270), tradicionalmente se ha creído que, con sus naves, concurren los pilotos vizcaínos a la empresa; fundaron una llamada *Escuela de pilotos vizcaínos*, que muy bien pudiera haber sido un gremio o cofradía; parece ser que los pilotos que venían del



I.—Banderas de la Edad Media.

Mediterráneo debían examinarse, revalidando sus conocimientos, ante los representantes de esta *Escuela*, con arreglo a unas ordenanzas, de las que sólo sabemos que por el año 1500 fueron confirmadas por los Reyes Católicos; de este núcleo bien pudo salir el que existió en el Puerto de Santa María, que debió gozar de un gran prestigio; recordemos que allí fue donde Juan de la Cosa trazó su célebre *carta* el año 1500.

Difícil y discutible es saber quién fue, en este aspecto de la construcción de cartas de marear, primero, si Galicia, los pueblos del Cantábrico o Cataluña y Mallorca, sea quien fuera, es de decir que, bien pronto los gallegos, los de aquella Marina que creara el arzobispo Gelmírez por el año 1120, derivaron sus actividades a la pesca y al cabotaje, abandonando el estudio de la especulación de la náutica, hasta el año 1777.

Los pueblos del Cantábrico se dedicaron a la construcción naval, en la que sobresalieron notablemente, a la pesca de la ballena y el bacalao, y, después, al comercio y al corso contra ingleses y franceses.

En Cataluña, desde un principio se consideró a la Marina como el principal instrumento para conseguir sus aspiraciones; con una mentalidad marítima, como una bien concebida estrategia, después de la conquista marítima, con una bien concebida estrategia, después de la conquista de las Baleares, le llevó a expansionarse comercialmente por todo el Mediterráneo, imponiendo en sus costas la institución del *Consulado del Mar*.

Los conocimientos científicos de árabes y judíos fueron aplicados, mejorándolos, allí para una evolución y desarrollo naval, que, con el empleo de la carta de marear y de la brújula, crean unos constructores de cartas o cartógrafos de primera calidad, constando que ya en 1354 las galeras de Aragón y Cataluña habían de llevar obligatoriamente dos cartas de marear cada una.

Escuela mallorquina.

Merece ésta un apartado especial. Es, sin duda, en las Baleares, y concretamente en Palma de Mallorca, el lugar del mundo donde la cartografía manuscrita o pintada floreció más en el siglo xv, siendo sus talleres proveedores de cartas a todas las Marinas de las naciones europeas; el gran número de ellas existentes en la actualidad lo acreditan, en cuanto a su calidad, no fue ésta superada en la época, con gran número de novedades, incluyendo todas las tierras y mares conocidos o poco conocidos hasta entonces; su primera característica es que nació y se desarrolló de forma privada, sin ninguna, por lo menos conocida, intervención oficial, y, quizá, organizados en gremio, que lo indica al estar sometidos a unas normas, al menos aparentemente, que creaban Escuela. Los talleres eran familiares, perpetuándose en determinados apellidos, casi todos de origen judío, con sus particularidades propias en el estilo y la técnica. Su carácter gremial, si de hecho existió, al menos fue

instintivo, hubo, podemos decir, un *espíritu de clase*, que hacía que el constructor mallorquín, que casi siempre firmaba sus obras, las fechase en su ciudad, Palma, dejando una huella de su naturaleza, así vemos los palos o barras de la Confederación catalano-aragonesa, apareciendo en la carta cubriendo toda la isla, aprovechando algunos el más mínimo detalle, tal como la cruz que designa el E., combinando en sus trazos (palos) el rojo y amarillo de la enseña.

Fueron los cartógrafos mallorquines los primeros en pintar en sus cartas las diversas particularidades del terreno, de las costas, ciudades, animales, banderas, escudos, personajes, tales como reyes, etc., a éstos siguieron los italianos, con timidez en un principio, que abandonan en el Renacimiento.

Es de notar que a pesar de ser judíos la mayoría de ellos, por lo menos en los principios, ya en el siglo xv son éstos los que solían poner su obra bajo celestial protección, pintando imágenes del Crucificado y de la Virgen, o de algún Santo.

La lujosa presentación, unida a la riqueza de datos sobre nuevas tierras poco conocidas, o hasta entonces desconocidas, ya dijimos, las costas del mar Negro, golfo Pérsico, de Africa, del norte de Europa, que seguramente conocieron a través de los comerciantes catalanes que hasta estos lugares llegaron, caracteriza a esta Escuela mallorquina. También es de notar la influencia que sobre algunos tuvieron las leyendas de la existencia de islas fantásticas en el Atlántico, influencia que, con el tiempo, fue desapareciendo.

La primera carta mallorquina parece ser del año 1323, y del año 1339 es el mapamundi de Angelino Dulcert o Dulcet, mallorquín; en este mapa o carta, al igual que en las demás, se representan figuras, ciudades, banderas, escudos y otros varios detalles, todos en color, sobre Castilla pinta una bandera cuadrada, cuartelada de rojo y blanco, con los castillos y leones; sobre Valencia, coloca una, también cuadrada, con palos o barras horizontales rojos y amarillos.

Le sigue en antigüedad la llamada *carta catalana*, del mallorquín Abraham Cresques, del año 1375, a la que más adelante nos referiremos.

Otra, del año 1385, firmada por el mallorquín Guillermo Soler, lleva también las banderas anteriormente dichas y, sobre Granada, pinta bandera roja, más larga que ancha, con una leyenda arábiga en caracteres de oro.

Del año 1413 es la carta de Maciá de Viladestes; en ella pinta en Castilla un estandarte cuadrado y cuartelado de rojo y blanco, con los castillos y leones; en Granada, bandera roja, larga y estrecha, con leyenda arábiga; todos con fleco de oro. No difiere, en cuanto a banderas, de los anteriores el portulano del Mediterráneo de Gabriel de Valseca, del año 1439.

En el siglo xvi, comienzan a advertirse grandes diferencias en la construcción o trazado de las cartas; mientras algunos constructores mantienen las banderas de los reinos anteriores a la unificación de España por los Reyes

Católicos, otros combinan la nueva caprichosamente, y algunos sólo ponen el escudo de armas reales.

Otra carta, construida en Mallorca por Salvador Pilestrina, el año 1511, conserva las antiguas banderas y pone el escudo de España con los cuarteles de Castilla, Aragón, Sicilia y Granada. Del año 1532 es el portulano del Mediterráneo, construido por Bartolomé Olives, de la familia de cartógrafos mallorquines Oliva, que al pasar a Italia transformaron el apellido, aunque siempre, en las cartas indicaban su origen mallorquín. Anterior a éste, del año 1497, es el de Juan Oliva, que mantiene las banderas de Castilla y de Aragón-Cataluña.

Del año 1560 es el portulano del Mediterráneo de Mateo Prunes, también de familia de cartógrafos; pinta éste la bandera de castillos y leones, que coloca en Granada; en Barcelona, la también cuartelada de la cruz de San Jorge y palos o barras verticales; en Lanzarote, bandera con cruz roja, sobre fondo blanco, como recuerdo de Lancelotto Malocelli, marino genovés de principios del siglo *xiv*, su primer colonizador. En Portugal, bandera rectangular, con una figura en forma de cruz, de fondo blanco, compuesta de cinco cuadraditos azules, las quinas. En Marsella, bandera con cruz azul sobre fondo blanco. Génova, cruz blanca sobre fondo rojo; Venecia, grímpola roja con el león de San Marcos; en Ragusa, bandera rectangular, cuartelada, roja y azul. En Rodas, bandera con la cruz blanca sobre fondo rojo, recordando a los caballeros de San Juan (de Malta). En Túnez, bandera dividida, arriba los palos de la confederación catalano-aragonesa, debajo, sobre fondo blanco, dos medias lunas, mostrando su vasallaje a ésta. Y así de otras varias ciudades y países.

Ya en el siglo *xvii*, año 1631, tenemos la carta de Calorio y Liva, como tantas, en la Biblioteca Nacional de París; pone la bandera cuartelada de castillos y leones, y en Aragón, la de la cruz de San Jorge y los palos o barras encarnadas en fondo amarillo. De este mismo año es la de Salvador Oliva, en la que únicamente pinta el escudo cuartelado de castillos y leones.

Fue en este siglo *xvii* cuando comenzó a generalizarse el grabado en las cartas, aunque todavía continuaron también construyéndose en pergamino con iluminaciones. Tres épocas podemos considerar en esta Escuela mallorquina: la *primitiva*, que abarca hasta el siglo *xiv*; la *pujante*, dentro de la cual suceden los grandes descubrimientos, y la *final*, o de los Atlas *arcaizantes*.

Escuela sevillana.

Sabida es la gran influencia que la Casa de Contratación de Sevilla ejerció, desde su creación en el año 1503 (por una real cédula de 14 de febrero), en la obra cartográfica, y, más aún, a partir de la creación del *Padrón Real* el año 1512, *registro gráfico de las novedades hidrográficas que aportaban las*



2.—Mapa de Abraham Cresques (*Atlas catalán*. Año 1375).

armadas y carabelas descubridoras que volvían a España; al rendir viaje, tenían los pilotos la obligación de dar cuenta de dichas novedades, así como la del cargo de *Cosmógrafo Mayor*, creado el año 1524. Con esto la construcción de cartas se vio incrementada; su revisión sistemática hacía que estas cartas fueran de gran precisión, hasta el punto de que holandeses, flamencos e incluso ingleses, hicieran un continuo uso de ellas.

Sin embargo, Sevilla no llegó a crear una auténtica Escuela, reunió, eso sí, al abrigo de la Casa de Contratación de Indias y de la venta de cartas al personal de pilotos, los cuales obligatoriamente debían poseer una carta, a los cartógrafos de casi toda España, y así los constructores de cartas españoles y extranjeros, especialmente los italianos que allí acudieron, pudieron en ella realizar sus trabajos sin más trabas que las que regulaban lo puramente geográfico, no reparando en la técnica, por lo que estas cartas no tuvieron un carácter homogéneo.

No obstante, las cartas de Sevilla tienen unas modalidades notorias, imputables sólo al modo de hacer de la época, trazadas sobre papel, aunque el pergamino se siguió usando en algunos casos, incluso ya en el siglo XVIII, por ser más duradero.

Todas estas cartas conservan una cierta influencia mallorquina, que abandonaron hacia el año 1500; esta influencia fue a través de ese *algo* que debió existir en la baja Andalucía occidental, del que constituye exponente máximo la carta de Juan de la Cosa (año 1500).

La primera carta de que se tiene noticia fuera aceptada por el Piloto Mayor Juan Díaz de Solís y demás pilotos de la Casa de Contratación como *Padrón Real*, el año 1515, fue la de Andrés Morales.

Otros constructores de cartas dignos de citarse fueron: Nuño García de Toreño, nombrado por el rey don Carlos I *Maestro de hacer cartas* el año 1519; Diego Ribero, agregado que fue a la Casa de Contratación de La Coruña; Diego Gutiérrez, año 1560; Alonso de Santa Cruz, Pedro de Medina, y tantos otros que harían interminable la lista.

En las cartas de esta época de los descubrimientos, especialmente por el Pacífico, vemos verdaderos planisferios, maravillosamente iluminados, donde aparecen rosas de los vientos, instrumentos náuticos, embarcaciones, personajes, ciudades, animales, banderas, escudos y tantos otros detalles que las hacen, a muchas de ellas, puedan ser consideradas como verdaderas obras de arte.

No es posible detallar en este trabajo todas las banderas y armerías que aparecen en nuestras cartas de marear, tan numerosas y dignas en su gran mayoría de que así fuese; por ello, se han escogido dos, verdaderas obras maestras de nuestra Cartografía, que nos muestran dos épocas en las que el arte de construir o trazar cartas tuvo en España su principal Escuela, de aquí salieron cartógrafos, o sus obras, para todas las naciones de Europa, y aquí vinieron de ellas muchos a aprender o mejorar este Arte, que también es

Ciencia. Nos referimos al *Atlas Catalán* del mallorquín Abraham Cresques, y la *Carta* de Juan de la Cosa, de los años 1375 y 1500, respectivamente.

El Atlas catalán. Estudio de sus banderas.

Aunque en él no consta el nombre del autor, cierto es que lo fue Abraham Cresques, nacido en Palma el 11 de julio de 1325, falleciendo el año 1387; constructor de cartas y de instrumentos náuticos en el taller de su propiedad en dicha ciudad.

El *Atlas*, redactado en el catalán usual del siglo XIV y construido en la mencionada ciudad por encargo del rey de Aragón Juan I, siendo aún infante, el cual envió como obsequio a Carlos V *el Sabio*, rey de Francia, deseoso de adquirir un mapamundi de los que construían los famosos cartógrafos mallorquines; aunque este *Atlas* no es ni el más perfecto ni el más antiguo de la época, sí les aventaja a todos por constituir un verdadero compendio de todos los conocimientos geográficos de su tiempo; puede decirse de él que se halla *puesto al día*. Está compuesto por doce hojas, fijadas sobre siete tablas, cuatro de ellas contienen indicaciones cosmográficas, movimientos y cálculos de los astros, y de navegación; las otras, representaciones cartográficas. De la Biblioteca Real pasó a la Biblioteca Nacional de París.

Dejando aparte la iconografía en él representada, tales como ciudades, figuras de reyes y otros personajes, animales, embarcaciones, como el uxor de Jaume Ferrer, etc., que aquí no son del caso, ya que sólo nos referiremos a las banderas en él representadas, de las que Cresques, en varios casos, pinta cubriendo una isla o un determinado territorio, como es el caso de Mallorca, sobre la cual coloca la bandera de las barras o palos.

Las banderas suele pintarlas rectangulares, aunque algunas las alarga terminándolas en triángulo o en dos tiras, como es el caso de las que pinta en Africa, en sentido paralelo al mástil o en sentido contrario a éste; son de notar algunas banderas trapezoidales, las que podemos considerar como fantasías de su autor, que, es de creer, las imaginaría ondeando por el viento.

Algunas de ellas son, hasta ahora, inidentificables, sobre todo las de Asia y Africa, especialmente a las que coloca sobre ciudades.

Empezando por Europa, Cresques sitúa banderas, al igual que en los demás continentes, no sólo en naciones o reinos, también lo hace en ciudades, de las cuales algunas son propias de éstas y otras del país a que pertenecen.

ESPAÑA: *Chastella*. *Santiago de Compostela*: Bandera rectangular; concha sobre fondo encarnado. *Sibilia* (Sevilla): Cuartelada, dos cuarteles con castillos amarillos sobre fondo rojo, y los otros dos, león encarnado sobre fondo blanco. *Valencia*: Bandera de forma rectangular, alargada, con las barras o palos encarnados y amarillos. *Barcelona*: Cuartelada, con dos cuarteles con la Cruz de San Jorge y los otros dos con los palos o barras. *Mallorca*:

Bandera con las barras encarnadas y amarillas, dos cuarteles y los otros dos con castillos blancos sobre fondo azul.

PORTUGAL: Bandera rectangular, roja, al centro un escusón pentagonal, con una figura compuesta de cinco cuadraditos unidos por sus ángulos, quinas.

FRANCIA: *París:* Bandera azul, sembrada de flores de lis doradas. *Lyon:* Igual a la anterior. *Nantes:* Bandera rectangular, alargada, con seis barras alternativas amarillas y blancas; cerca del mástil, a todo lo largo un rectángulo blanco atravesado por ondas azules. *Marsella:* Bandera rectangular, alargada; cruz azul sobre fondo blanco. *Narbona:* Bandera blanca, rectangular. *Vyntimilia:* Bandera encarnada con diagonal blanca.

ITALIA: *Génova:* Cruz de San Jorge, roja, sobre fondo blanco. *Pisa:* Rectangular, encarnada. *Florenza* (Florenxia): Flor de lis roja sobre fondo blanco. *Savona:* Encarnada con una cruz de oro. *Sicilia:* Cuartelada en sotuer, dos cuarteles blancos con águilas negras, y dos con las barras de Aragón.

MONACO: Bandera rectangular, roja, con una barra que va de derecha a izquierda.

ANGILTERRA y SCHOCIA: Bandera más alta que larga; tres leones superpuestos, amarillos, sobre fondo rojo. *Londres:* Bandera con leopardo amarillo sobre fondo rojo.

IRLANDA: *Gataforda* (Waterford): Bandera encarnada con tres leopardos amarillos.

SUECIA: *Skarsa* (Skarasborg): Amarilla, con dos leones en rojo, enfrentados.

NORUEGA: *Mastranto* (Marstrand): Rectangular, alargada, amarilla con león negro de perfil.

DINAMARCA: Bandera con tres leones rojos sobre fondo amarillo.

Bregis (Bergen): Igual a la noruega.

Denia. Viber (Viborg): Bandera amarilla con leopardos negros.

Gothland (Visbi): Dorada con una banda diagonal azul, de izquierda a derecha.

BOHEMIA: *Pragua:* Bandera rectangular, con un león encarnado sobre fondo blanco.

POLONIA: *Ciutat de Leo* (Leopoli): Bandera con una cruz roja en fondo verde, sobre una luna creciente.

ROSSIA (Rusia): *Tiferò:* Bandera plateada.

Perum: Igual bandera.

Baldachinto. Branchicha y Tsna: Bandera con una cruz roja sobre fondo plateado.

Costa del mar Negro. Norte. *Caffa*: De plata con cruz roja (posesión genovesa).

Favafta. Bandera plateada.

BIZANCIO: Constantinopoli: Bandera encarnada con cruz que separa cuatro B (es la perteneciente a los Paleólogos).

Pera: De plata, con cruz roja (posesión genovesa).

Salonich (Salónica): Igual a la de Constantinopla.

HUNGRÍA: Albargala: Bandera rectangular, dividida en dos en el sentido de la altura; del lado del mástil, seis bandas, tres rojas y tres blancas; la otra mitad azul, sembrada de flores de lis. Con una leyenda que dice: *En esta ciutat sta lo rey de Hungría*.

Costa adriática. *Narent* (Narenta): Cuartelada, dos cuarteles azules y dos cerrados.

Senj (Segna): Rectangular, prolongada; cuartelada verticalmente; en el cuartel del lado del mástil un besante (disco) amarillo sobre fondo encarnado; en el segundo cuartel, fondo amarillo.

Figo (S. Figura): Bandera en oro, con un círculo blanco y en él una cruz encarnada.

Faqua: Bandera bipartita, encarnada con una bola dorada y oro.

Costa del mar Negro. Norte: *Caffa*: Cruz roja sobre fondo plateado.

Costa del mar Negro. Sur: *Trapesonda* (Trebisonda): Aguila bicéfala sobre fondo rojo.

Sinuro: Bandera blanca y estrella exagonal.

CHIPRE: Bandera partida en dos en el sentido de la altura; del lado del mástil una cruz amarilla acompañada de cuatro rectángulos, fondo blanco el todo; en el otro, tres bandas longitudinales azules sobre blanco.

ASIA MENOR: Savasto (Sivas): Bandera partida en dos, en el lado del mástil, cruz roja, acompañada de cuatro crucecitas del mismo color, fondo blanco, en el otro cuadrado, rojo sobre fondo amarillo; rectangular, terminado en punta aguda. *Gira Petrino*: Bandera roja, con cruz terrosa y oro con cuadrado encarnado. *Feradelfia* (Filadelfia): Bandera partida horizontalmente, en la parte superior cruz roja sobre fondo blanco; en la inferior, cuatro bandas a lo largo, dos azules y dos blancas. *Fatallea*: bandera partida en dos en el sentido de la altura, del lado del mástil, estrella exagonal negra sobre fondo blanco; en la otra mitad, dos bandas verticales onduladas amarillas sobre fondo azul.

ASIA MENOR. REINO DE CILICIA. Curch: Bandera azul estrellada en blanco. *Alexandreta*: León rojo sobre fondo amarillo.

SIRIA: Domasch: Bandera dorada, de forma alargada.

COSTA DE AFRICA: Tunis (Túnez): Bandera rectangular, terminada en punta, roja, y al centro, media luna dorada. *Capis* (Gabes): Dorada, en el centro media luna blanca. *Trípoli de Barbaría*: Blanca, con una palmera verde, flanqueada por dos llaves rojas. *Tolometa*: Bandera formada por dos

flámulas blancas. *Luch*: Dorada, al centro media luna blanca. *Alexandría*: De forma rectangular, terminada en punta, dorada, al centro un círculo blanco y en su centro un león. *Babilonia de Egipto*: Bandera dorada, con media luna blanca al centro. *Tlemcen*: Rectangular, terminada en punta, al centro media luna azul sobre fondo blanco. MARRUECOS: Rectangular, terminada en punta; roja, en el centro un círculo con cuadros blancos y negros.

AFRICA INTERIOR: Como advertencia, diremos que estas banderas puede que sean algunas fruto de la imaginación del autor de la carta.

Ciutat de Nubia: Bandera azul con media luna plateada. *Zuyde*: Igual a la anterior. *Maynia*: Bandera plateada. *Catif el Chebir*: Igual a la anterior. *Nubia. Dobaha*: Dorada, al centro un círculo blanco y una cruz dentro de él. *Sohan*: Dorada, al centro círculo blanco enrejado.

Tauris. Capreri (cerca del mar de Argis): Dorada y al centro un cuadrado rojo. *Cremiti*: Igual a la anterior. *Chesi, Seam, Uffa, Creman* (en la costa del golfo Pérsico): Bandera parecida.

ASIA: Por lo que a este continente se refiere, el *Atlas* muestra un gran número de banderas, colocadas particularmente sobre las posesiones, así como sobre los países de que se tenían noticia por los viajes de Marco Polo o de los turcos, aunque también se ven éstas en tierras del norte, centro y sur que, en la época aún eran desconocidas.

(Divisoria de las Indias). *Hormission*: Bandera blanca, al centro un cuadro rojo. *Delli* (Delhi): *Chesimo*: Plateada, con una banda vertical negra. *Damonela, Chintabor, Nandor, Pescanar*: Igual bandera.

Persia. Norte. *Sarra*: Plateada con el tamga; rectangular terminada en punta.

Treltargo, Organci, Amol: Iguales a la anterior. *Tarssia, Chanol*: Dorada con un cuadrado rojo al centro. *Samarchati, Bucar, Fista, Faray, Calaicastro*: Igual bandera. *Cogiganti* (Taschent): Bandera blanca con un cuadrado dorado al centro. *Cota, Timitri, Badalench, Bascapicho*: Bandera parecida.

Sebur (al norte de la caravana que marcha al Catay): Bandera de plata con tamga. *Camull*: Plateada, con tres medias lunas rojas, crecientes. *Singui, Segur*: Bandera igual.

Caynan (Catayo): Igual bandera. *Serminio cevitas, Cansay, Zayton* (Cantón), *Mingio, Fugul, Cugio, Venlitu, Chambalech* (Pegín): Bandera igual.

(Costa Norte). *Ciangamor, Sianing, Lop*. Igual bandera.

Del tamga, diremos que fue utilizado por los mongoles en sus emblemas particulares, y los que aquí aparecen son los de la llamada *Horda de oro*, en uso desde Manga Timur (1266-1280), y aun durante el siglo xv.

INDIA INTERIOR: *Diagil, Bixder y Elly*: Bandera rectangular, terminada en punta truncada; cruz roja de seis brazos, el pie de tres puntas, y, a su costado, un pichón con un collar, sobre fondo blanco; muy bien pudiera proceder del reino cristiano de Coulau (Colombo).

REINO DE GOG Y MAGOG: Lo sitúa al NE. de Asia; se trata de dos personajes citados en varios pasajes de la Biblia, concretamente en el Apocalipsis los menciona como que aparecerán en el Armagedón, o campo de batalla, en que se librará la batalla final entre el Bien y el Mal. También el Corán lo cita, presentándolos como instrumentos de la ira de Alá: Rectangular, al centro un escorpión sobre fondo blanco.

Carta de Juan de la Cosa.

Es esta *Carta* la primera representación cartográfica de las Indias Occidentales (América), y, sin duda, *el más interesante documento geográfico que nos ha legado el fin de la Edad Media*, construida por el piloto y cartógrafo Juan de la Cosa para, se cree, que los Reyes Católicos conocieran las tierras recién descubiertas por Cristóbal Colón, desapareció de España en fecha ignorada, ya que, es de presumir que perteneciera a la colección de padrones de la Casa de Contratación de Sevilla, pasando después al Archivo de Indias, hasta el año 1853 en que, en el anuncio de la venta en pública subasta de la biblioteca del barón de Walckenaer, embajador de Holanda en París e ilustre geógrafo, que anteriormente la había adquirido en una almoneda en dicha ciudad, se la citaba, entre la colección de cartas con que aquella contaba; tras laboriosas gestiones, fue recobrada para España por el Ministerio de Marina, *con fondos del Depósito de Hidrografía*, por un importe de 4.321 francos. Actualmente se halla expuesta en el Museo Naval de Madrid, encuadrada en lujoso marco, con un doble cristal protector.

Está dibujada y pintada sobre pergamino, cosido sobre un lienzo fuerte las dos pieles de que se compone, formando un rectángulo de $1,83 \times 0,96$ aproximadamente. Hacia la mitad de la carta se halla trazado el trópico de Cáncer, que lleva por remate en su extremo occidental un pequeño rectángulo en el que está pintado San Cristóbal, llevando a hombros al Niño Jesús, pasando un río apoyado en el tronco de un árbol: se ha querido ver, por algunos, en el rostro del Santo el de Colón, suposición que carece de fundamento e imposible de comprobar; al pie del cuadro se lee esta inscripción: *Juan dela Cofa la fizo en el puerto de S: m̃q̃ en añõ de 1500...* La línea ecuatorial está trazada en su lugar correspondiente, al igual que otra línea Norte-Sur, que corta el Atlántico por las Azores; por la medianía de dicho mar pinta una gran rosa de los vientos (además de otras nueve más pequeñas diseminadas por la carta), de la que parten, como de todas, treinta y dos rumbos, y en el centro, una imagen a cada lado, que no es obra del dibujante, sino que está recortada de un grabado sobre papel pegado en el pergamino de ella. Siguiendo la costumbre de la época, en la carta, pintó su autor gran número de adornos, como ciudades amuralladas, naos, carabelas, personajes, banderas, escudos; etc.

Es la primera carta en la que aparece el continente americano, pintado de



3.—Carta de Juan de la Cosa, año 1500 (Museo Naval).

verde oscuro, aunque mejor podría denominarse *mapa-mundi*, ya que en ella se representan todas las tierras y mares conocidos en la época. *Mapa del Seno Mejicano* la llamó don Martín Fernández de Navarrete.

En ella se pueden apreciar los descubrimientos hechos por Colón en tres de sus viajes, de 1492, 1493 y 1498, así como los de Alonso de Ojeda, Vicente Yáñez Pinzón y Juan Caboto.

En la costa de América del Norte, que descubriera Caboto, lleva la leyenda de *Mar descubierto por ingleses*, allí vemos varias banderas inglesas, cuarteladas, dos cuarteles con tres flores de lis sobre fondo azul y los otros dos, tres leones amarillos sobre fondo rojo; faltan las penínsulas de Florida y Yucatán, el golfo de Méjico y América Central; las islas de las Antillas, conocidas por los varios descubrimientos, vienen con sus nombres. Para la toma de posesión de la isla de Guanahaní, a la que Colón bautizara con el nombre de San Salvador, dice el Diario de los viajes de Colón, en 12 de octubre de 1492: «El Almirante salió á tierra en la barca armada, y Martín Alonso Pinzón y Vicente Anes (Yáñez), su hermano, que era capitán de la *Niña*. Sacó el Almirante la *bandera Real* y los capitanes con dos banderas de la Cruz Verde, que llevaba el Almirante en todos los navíos por enseña con una *F* y una *Y*: encima de cada letra su corona una de un cabo de la *†* y otra de otro... y dijo que le diesen por fe y testimonio cómo él, por ante todos, tomaba, como tomó, posesión de dicha isla por el Rey é por la Reina, sus señores, haciendo las protestaciones que se requerían»; esta *Bandera Real* es la *cuartelada de castillos y leones*. En América del Sur dibuja la costa desde el cabo de la Vela al de San Agustín y gran parte de la brasileña, en la que pone la siguiente leyenda: «Este cavo se descubrió en anno de ml y IIII xc y ix (1499) é por Castilla siendo su descubridor Vicente Ians (Yáñez); a esta punta le dio el nombre de Santa María de la Consolación»; en esta costa vienen pintadas varias naos y carabelas, con la dicha bandera de *castillos y leones*.

En el *Mar Oceanum* (océano Atlántico) pinta las islas de las Azores, y de *Liane*, con bandera de Portugal: rectangular, el lado exterior ovalado, bordura roja con siete castillos, en el centro un cuadrado blanco con cinco escudos y en cada escudo cinco dineros en aspa, las quinas. Más al sur, las de Madera; las Canarias, o *bel fortunada*, con la cuartelada de castillos y leones. Las de *Antonio o bel Cauo Verde*, con la de las quinas portuguesas; también varias naos y carabelas con banderas portuguesas.

EUROPA: Aparece en su forma real, diseñados en ella los ríos principales: el Tajo, Rhin, Danubio, Volga, etc., así como los nombres de muchas ciudades, como Gibraltar (Gibraltar), Cartagena, Barcelona, Monpesier (Monpellier), Marsella, Florencia y otras más, algunas las pinta amuralladas y con banderas indicativas de su nacionalidad, así como figuras de reyes en algunos países; enfrente de las costas de Italia aparecen las islas de Córcega y Cerdeña; más al sur, Sicilia. En España, en Castilla, pinta la bandera cuartelada de castillos y leones, y en Cataluña, la también cuartelada de la cruz de San Jorge

y las barras o palos. En otras naciones también pinta la a ella correspondiente, que, en la carta, son muy difíciles de identificar, por lo que remitimos al lector a la lámina de banderas.

ASIA: Aparece de forma imprecisa, faltando el extremo oriental. También aquí aparecen varios accidentes geográficos, como la cordillera del Himalaya, el río Indo, en su desembocadura; un letrado dice: *Tierra descubierta por el Rey Don Manuel Rey de Portugal*, etc., figuras tales como las de la Virgen, San José y el Niño Jesús; los Reyes Magos, siguiendo a la estrella que los conducirá a Belén; la reina de Saba esgrimiendo una cimitarra, cerca del mar Rojo, pintado de este color; un monstruoso hombre sin cabeza con los ojos en el pecho y la boca en el estómago, y, a su lado, otro con cabeza de perro, con sendos letreros de *R. Got* y *R. Magot*, aludiendo a los ya dichos *Gog* y *Magog* bíblicos, y a los monstruos que Marco Polo describió; la torre de Babel. En otros lugares del mar Indico vemos otro letrado: *Fasta aquy descubrio el excelente Rey Don Juan Rey de Portugal*. Varias son las banderas que aquí pinta, que, para su conocimiento remitimos a la ya dicha lámina.

AFRICA: En el *mar Etiopico Oriental*, pinta naos y carabelas con banderas portuguesas; en el continente, accidentes geográficos, como el río Senegal, que parece salir de un lago interior; el Camarones, que sale de otro lago; el Nilo, procedente de la región de los grandes lagos; el Níger, el Congo, al que pone el siguiente letrado: *Río arrebatado y grande*; dibuja la cordillera del Atlas, y unas minas de oro, quizá el legendario Ophir, al norte de los grandes lagos; al oeste, desembocadura del *R.º Cenaga*, del *R.º de las Gallinas*; *M. de Portugal*, *Aldea de la Praia*; *Lagos*, *R.º de los Esclavos*; *Punta Delgada*, *c. de Lope Gõnçaes*, *Arbol de Fernán Gomes*, etc. En las ciudades, algunas amuralladas, pinta su correspondiente bandera; de éstas, Ceuta, con la de las quinas portuguesas, en otras ciudades y regiones, como *Mauretania*, *Marraquech*, *Tripol de Berbería*, *Tuns de Binzeret*, *Tabarcka*, *Bugía*, *Bediz*, *Alger*, *Melilla*, ya perteneciente a España, y otras del continente, con banderas, muchas de ellas de la media luna sobre fondo negro o rojo, y otras portuguesas. De personajes, uno de ellos es el famoso Preste Juan, emperador de los abisinios. Al sur, un rectángulo donde, sin duda, debió estar pintado el escudo de armas reales de España, y algo lejos de la costa africana, en el Indico, pinta a las islas de Madagascar y Zancíbar, aquella más pequeña que ésta, así como varias naos y carabelas portuguesas con sus banderas de las quinas.



COMISIONES DE LA ARMADA EN LA ALEMANIA DE 1930

Enrique MANERA BASSA



En el año 1930 la Marina alemana deseaba estrechar sus relaciones industriales con la española, invitando para ello a una comisión de jefes de nuestra Armada a visitar sus buques e instalaciones en tierra. Para esta comisión fueron designados por el Estado Mayor de la Armada dos capitanes de fragata de un brillante historial, don Enrique Pérez y Fernández Chao y don Manuel de Vierna y Belando.

El capitán de fragata don Enrique Pérez y Fernández Chao era de la promoción que ingresó en 1896 en la Escuela Naval Flotante, fragata *Asturias*. A lo largo de su carrera mandó el guardacostas *Alcázar*, el cañonero *Cánovas del Castillo* y el crucero *Almirante Cervera*. Este jefe formó parte de la comisión hispano-francesa que planea el desembarco de Alhucemas. Realizó viajes a Francia e Italia formando parte de la misión que proyectó lo que sería la Escuela de Guerra Naval, inaugurada en 1925, y de la que fue profesor de Estrategia y comandante-director en 1930. Fue colaborador asiduo de la REVISTA GENERAL DE MARINA y publicó diversas monografías sobre temas profesionales.

El capitán de fragata don Manuel de Vierna y Belando era de la promoción que ingresó en la fragata *Asturias* en 1898. Mandó el torpedero 14; cañonero *Cánovas del Castillo* y el destructor *Villaamil*. Se graduó ingeniero Electricista en el Instituto Técnico de Montefiore, de Lieja, y participó en diversas comisiones derivadas del programa naval que inició en 1926 el almirante Cornejo.

Para comprender el significado y alcance de esta comisión es necesario hacer una semblanza histórica de la situación en que se encontraban la Marina germana y la española en 1930. En ese año era canciller de Alemania Paul Von Hinderburg y el almirante Erich Raeder comandante en jefe de la Marina; este almirante comenzaba a poner en práctica los proyectos navales difícilmente gestados a lo largo de la década de los veinte.

Al terminar la primera guerra mundial, la Marina alemana se encontraba en una difícil situación, ya que si bien no había sufrido ninguna gran derrota, tampoco había ganado ninguna batalla decisiva. Al terminar la contienda, la

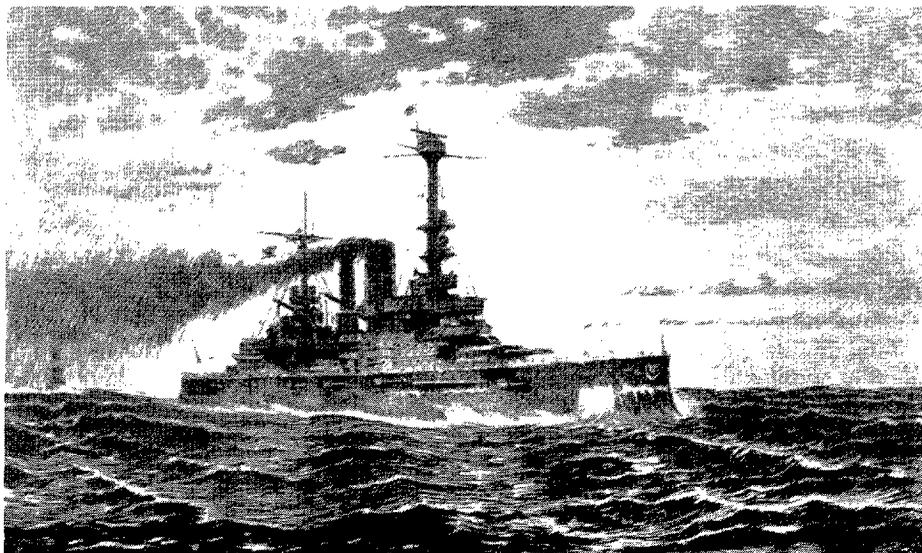
mayoría de los buques de línea se encontraban operativos e internados en el fondeadero de la base naval británica de Scapa Flow, bajo el control de los aliados. Era tradición en la Marina alemana hundir los buques antes de que cayesen en manos enemigas; por ello, a pesar de que la disciplina y moral del cuerpo de oficiales se encontraba en un nivel muy bajo, el 17 de noviembre de 1919 los buques izaron por última vez su bandera de combate y fueron hundidos por sus dotaciones en las frías aguas de las islas Orcadas, haciendo lo propio los que se encontraban en otros lugares; aquellos buques que se salvaron cayeron bajo el control de los aliados. Las pocas unidades que permanecieron en manos alemanas eran barcos obsoletos.



El capitán de fragata don Enrique Pérez y Fernández Chao, capitán de fragata Wilhelm Canaris y capitán de fragata don Manuel Vierna Belando, en la cubierta del acorazado *Schelesien*.

El Tratado de Versalles impuso duras condiciones a Alemania para evitar su rearme. Entre ellas figuraban la prohibición de construir submarinos, portaviones, aviones militares y artillería de grueso calibre. Igualmente, se estableció como límite máximo de desplazamiento 10.000 toneladas para los acorazados, 6.000 para los cruceros y 800 para los destructores; respecto a los recursos humanos, los de la Marina fueron limitados a 15.000 hombres, la vigilancia y observación de este tratado se encomendó a una Comisión Internacional. Estas restricciones sólo permitían a Alemania disponer de una Armada capaz de repeler un ataque desde el Este, donde la revolución rusa

parecía no haber terminado. Las duras condiciones impuestas a la Marina no tuvieron el efecto disuasorio que los aliados esperaban, ya que los oficiales de la Armada alemana trabajaron con gran eficacia, y el Tratado de Versalles se convirtió en un estímulo para generar nuevas ideas que superaran los problemas derivados de las restricciones impuestas.



Grabado del acorazado *Schelesien*, dedicado por la cámara de oficiales al capitán de fragata don Enrique Pérez y Fernández Chao.

En 1920 la Marina alemana ajustó sus efectivos a los dictámenes del Tratado de Paz; el cuerpo de oficiales fue reducido en la proporción de cuarenta a uno; solamente aquellos que tenían las más altas cualificaciones en sus informes personales fueron elegidos. Ello hizo que la Armada se convirtiese en una fuerza de élite cuyos miembros estaban dotados de una gran formación técnica. El 11 de abril de 1921 fue izada por primera vez la bandera de la nueva REICHMARINE, que sustituía a la Bandera Imperial del Kaiser. Esta fecha puede considerarse como la del nacimiento de la nueva Armada de la posguerra.

El 12 de agosto de 1921 se reunieron en Washington representantes de EE. UU., Gran Bretaña, Japón, Francia e Italia para firmar el denominado Tratado de Washington, que pretendía limitar la carrera de armamento en la mar. España, aunque no era signataria del mismo, siguió sus directrices en sus construcciones navales. Este nuevo acuerdo estableció que el calibre máximo tolerado en la artillería de los acorazados era de 16 pulgadas y 8 para los cruceros, fijándose para estos últimos un desplazamiento máximo de 10.000 toneladas. Debido a que la tonelada patrón era norteamericana, algo mayor

que la tonelada imperial británica, las nuevas disposiciones eran más favorables para Alemania que aquellas del Tratado de Versalles. La Marina, por ello, dio carácter prioritario a un programa naval basado en los denominados «acorazados de bolsillo», buques de 11.700 toneladas con cañones de 11 pulgadas y 26 nudos de velocidad. Estos barcos eran superiores en artillería a los cruceros de la Marina británica, y en velocidad a sus acorazados.

El desarrollo de los proyectos navales en Alemania se hacía bajo extremas dificultades y en continuas discusiones con la Comisión Internacional. Los más importantes siempre estaban en el límite de las restricciones impuestas y la financiación de los mismos se hacía recargando los presupuestos de los permitidos, desviando el dinero sobrante hacia los primeros. Dentro de esta línea, Alemania comenzó una expansión industrial y comercial en el extranjero para experimentar y desarrollar nuevos modelos de armas, adquirir experiencia técnica de su empleo y, por supuesto, conseguir beneficios económicos en la cooperación técnica especializada. En 1922 la «Oficina de Proyectos Submarinos», que disponía de los mejores ingenieros del mundo en este tipo de buques, se instaló en Holanda como compañía civil. Al igual que en Holanda, hubo importantes penetraciones en la industria naval de la URSS, Finlandia y España.

Examinada la política naval de Alemania, diremos que en la década de los años veinte España realizaba grandes esfuerzos para su rearme naval, comenzado en 1908. Por ello, nuestra nación podía convertirse en un buen cliente para Alemania, que pensaba que podría encontrar alguna fórmula para la cooperación. Estos propósitos coinciden con el deseo español de crear una industria de fabricación de torpedos, equipos de navegación y direcciones de tiro que, además de impulsar y mejorar el nivel técnico del país, facilitase la supresión de dependencias del extranjero en la adquisición de armas y equipos para la defensa nacional. Esta idea subyacía desde principios de siglo en las mentes de los políticos, militares y hombres de empresa, pero los acontecimientos que perturbaban la economía no habían permitido alcanzar el desarrollo necesario para eliminar las dependencias tecnológicas e industriales extranjeras. La Armada había sufrido en 1925 una profunda reorganización bajo las directrices del almirante Honorio Cornejo, el cual da un importante impulso a las construcciones navales, encargándose a la Sociedad Española de Construcción Naval el crucero *Príncipe Alfonso* y los destructores *José Luis Díez*, *Ferrándiz* y *Lepanto*; poco después se aprobaron los presupuestos para la construcción de los cruceros *Canarias* y *Baleares*.

En 1924 la sociedad alemana Krupp respalda la creación de la Unión Naval de Levante, empresa que se convierte en inmediato rival de la Sociedad Española de Construcción Naval. Poco después, el emprendedor industrial vasco Horacio Echevarrieta Mauri, con el apoyo de las firmas germanas Blohm-Voss, MAN y AEG, pasa a ser el puntal más firme de la penetración técnico-industrial alemana en España, y es este empresario el que crea, en

1925, una fábrica nacional de torpedos de 533 mm. en Cádiz. Además de los torpedos, Echevarrieta intenta acordar con el gobierno la construcción de direcciones de tiro y de submarinos, de acuerdo con las especificaciones de nuestra Armada. Al publicarse el programa naval del almirante Cornejo, el industrial vasco se esfuerza en ampliar la cooperación con el Estado, tratando de construir lanchas rápidas y petroleros de fácil conversión como transportes de aviones y lanchas.

De los proyectos anteriormente mencionados, es el de la construcción de submarinos el que se llevaría a efecto. En los astilleros Echevarrieta de Cádiz, en 1929, siendo ministro de Marina el almirante don Mateo García de los Reyes, se inicia, bajo supervisión técnica alemana, la construcción del submarino *E-1*, que se vendió en 1935 al gobierno turco. Hay que señalar que los alemanes construyeron también en Finlandia un submarino de 250 toneladas que fue ofrecido a España, trasladándose a Helsinki el teniente de navío don Manuel Espinosa Rodríguez para examinar el proyecto.

La industria naval británica se mostró celosa en los años veinte de la penetración industrial de Alemania en España, y para contrarrestarla el gobierno británico ofreció al español la venta de cinco acorazados en magnífico estado y a un precio muy ventajoso. La operación no pudo llevarse a cabo ante las presiones de Francia e Italia, que mostraron sus temores al respecto arguyendo que nuestro país, con ocho acorazados, podría romper el equilibrio naval existente en el sur de Europa. Por otra parte, en el terreno industrial las presiones fueron enormes, ya que los británicos lograron que Echevarrieta vendiese la fábrica de torpedos al Estado en 1933 para producir el torpedo *Whitehead*.

Dentro del marco de relaciones entre Alemania y España que hemos expuesto, la Marina alemana invitó a los dos capitanes de fragata de los que tratamos, los cuales llegaron a Colonia el 30 de agosto de 1930, trasladándose a Brementhaven, donde visitaron los astilleros del Weser y los de lanchas rápidas de Lürsen. En Wilhelmshaven, el Arsenal, el buque blanco teledirigido *Zahringen*, el crucero en construcción *Nuremberg*, Escuela de tiro antiaéreo y baterías de costa de Shillig.

Después de visitar al Almirantazgo en Berlín, así como el puerto de Hamburgo y el canal de experiencias, se trasladaron a Kiel, donde pudieron ver las estaciones radio y de propagación acústica, así como la fábrica de giroscópicas ANCHUTZ. En esta importante base naval tuvieron ocasión de visitar el astillero donde se estaba construyendo el acorazado de bolsillo *Ersatz Preussen*, que en su botadura, en 1931, fue bautizado con el nombre de *Deutschland* y en 1940 se le red denominó *Lutzow*. Este buque entró en acción muchas veces a lo largo de la segunda guerra mundial; el 4 de mayo de 1945 fue hundido por su dotación, siendo reflotado por los soviéticos después de la guerra.

En Travemunde visitaron los establecimientos de la aviación naval y en Murwick la Escuela Naval. El 4 de septiembre embarcaron en el viejo acorazado *Schelesien*, buque insignia de la Flota. Este buque era una de las pocas unidades en servicio procedentes de la Flota de la primera guerra mundial, y precisamente lo hizo contra la fortaleza polaca de Westerplate.



Fotografía dedicada por el capitán de fragata Whilhelm Canaris al capitán de fragata don Enrique Pérez y Fernández Chao.

El segundo comandante del *Schelesien* era el capitán de fragata Whilhelm Canaris, quien ocupó este destino desde junio de 1928 hasta octubre de 1930. Posteriormente, en diciembre de 1932, fue comandante de este buque, que finalizó su vida activa en Swinemunde en 1945. Canaris nació en 1887 cerca de

Dortmund, ascendió al grado de almirante el 1 de enero de 1940, siendo destinado al Oberkommando der Wehrmach OKW (alto mando de las Fuerzas Armadas), Jefe del Departamento de Extranjero/Contraespionaje desde abril 1938 hasta junio de 1944. Este almirante era un hombre culto y muy religioso; al comienzo de la campaña contra Polonia profetizó: «Esto es el fin de Alemania».

Durante la presencia de nuestros capitanes de fragata a bordo del *Schlesien* fue obtenida una fotografía en la que aparecen ambos jefes españoles con el segundo comandante, Wilhelm Canaris. Los vientos de muerte que pocos años después se abatieron sobre Europa les hizo coincidir en un trágico final. El capitán de fragata Enrique Pérez y Fernández Chao murió el 11 de septiembre de 1936, en Paracuellos del Jarama; el capitán de fragata Manuel de Vierna y Belando murió a bordo del crucero *Baleares*, buque insignia de la División de Cruceros de su mando, el 6 de marzo de 1938. Finalmente, el almirante Wilhelm Canaris murió ahorcado el 9 de abril de 1945 por su participación en el levantamiento contra Hitler del 20 de julio de 1944 en búsqueda de soluciones para una terminación de la guerra.

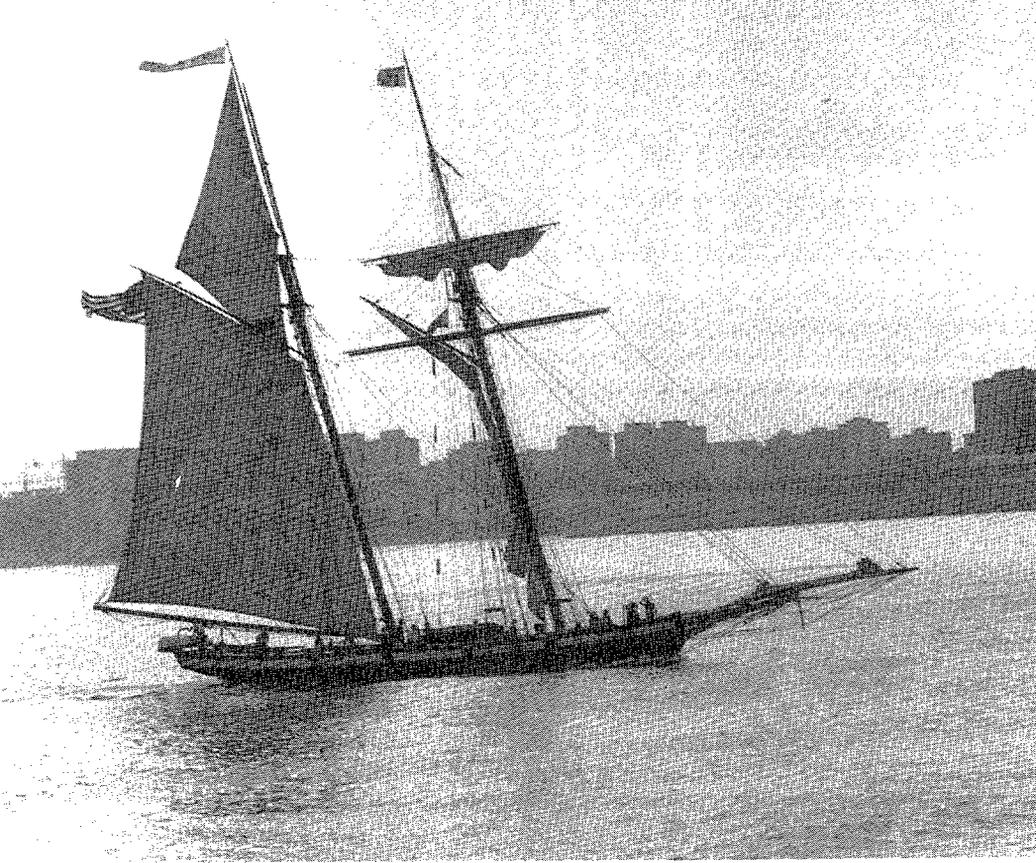
Unos meses después de esta comisión a Alemania, el teniente de navío don Manuel Espinosa desempeñó otra análoga para visitar los dragaminas del Báltico, redactando sobre ella una magnífica memoria sobre los equipos, técnicas y tácticas de rastreo que supusieron la base de la actualización de nuestros sistemas de rastreo en aquella época. Muchos años después el capitán de navío Espinosa nos ha deleitado con sus recuerdos en nuestra REVISTA sobre sus diversas estancias en Alemania en aquellos años.

Las comisiones técnicas de jefes y oficiales de la Armada al extranjero han sido muy frecuentes a lo largo de nuestra dilatada historia y son una muestra de nuestro tradicional interés por mantener nuestro material y su empleo táctico al mismo nivel que el de otros países; por ello, nuestro cariñoso recuerdo para todos aquellos que nos precedieron y nuestro aliento para los que se mantienen en esta línea.



BIBLIOGRAFIA

- «Armada Española siglo xx».—Capitán de navío don Ricardo Cerezo.
- «The German Navy in World War two».—Jack P. Mallman Showell.
- «Un viaje a Finlandia».—Capitán de navío don Manuel Espinosa Rodríguez.
- Documentación Archivo Viso del Marqués y Museo Naval de Ferrol.
- Documentación facilitada por el capitán de navío Enrique Pérez Linos, capitán de fragata John Holmes y capitán de fragata Wolf Lietzau.



Pride of Baltimore. Autor: José Luis de Cea Cuenca.

HISTORIA Y SEMANTICA DE FLOTAS Y CONVOYES

A la FLOTA, en su XXXV aniversario

José María BLANCO NUÑEZ

Introducción.



SIEMPRE me ha interesado la semántica, a veces con mala fortuna, pues mi compañero argentino del curso de Guerra Naval me llegó a recriminar en cierta ocasión, diciéndome: “Che, me estás pudriendo con cuestiones semánticas”. Espero no pudrir al posible lector de este humilde trabajo que ha nacido de mi curiosidad por seguir la pista de la palabra FLOTA, que denomina hoy en día a la principal unidad orgánica y operativa de la

Armada.

FLOTA que, en este año, cumple el XXXV aniversario de su bautizo, en plena efervescencia reorganizativa.

Creo que es deber profesional no sólo “... hablar muchas veces de la profesión...”, sino también expresarse con propiedad y conocer el porqué de las denominaciones que, en cualquier caso, no son caprichosas, sino fruto de la tradición y de la Historia y que, además, deben estar bien puestas. Al seguir las vicisitudes de la palabra FLOTA, si tienen la paciencia de continuar leyendo, “... que es menester no poca...”, verán que el fondeo histórico de su acepción actual llega al placer del medioevo, engarzando los eslabones de la larga cadena al Descubrimiento con el Imperio. Verán que nosotros también tuvimos SLOC's (Sea lines of communications) y deducirán que cuando faltaban cuatro siglos para la firma del Tratado del Atlántico Norte, ya teníamos PT-2..., en fin, si no se aburren comprobarán que la palabra FLOTA tiene solera secular.

En 1831, don Timoteo Scanlan, en su Diccionario Marítimo Español (nunca agradeceremos bastante al Museo Naval su facsimilada edición de 1974), definía y hacía historia del término que nos ocupa:

Reunión, conserva o convoy de varios buques mercantes que se dirigen a punto determinado, conduciendo frutos objetos // ant. Denominación que desde tiempos anteriores á la promulgación de las leyes de partidas y hasta bien entrado el Siglo XVI se daba a una reunión de buques de guerra // . Posteriormente se distinguió entre Armada y Flota, quedando este último nombre asignado al caso de la primera acepción.

En la partida 2.^a, Título XXIV, Ley 3.^a, Almirantes.—Sus cualidades e investidura, efectivamente se distingue entre Flota y Armada, siendo mayor entidad la primera que la segunda, pues la Flota es “... como hueste mayor...”, mientras que la Armada es “... como la cabalgada...”.

En cuanto a lo de “... bien entrado el siglo xvi”, con toda modestia nos permitimos disentir, pues ni en la Recopilación de las Leyes de Indias, ni en el Cedulaario Indiano de Diego de Encinas hemos encontrado esa acepción de Flota.

De la denominación Flota se pasó, como vemos en la definición de don Timoteo, a la de Convoy; él mismo es bien preciso; “Navegar en convoy: Unirse varias embarcaciones para navegar bajo las órdenes del comandante de los buques de guerra que han de convoyarlas” definición ajustada perfectamente (¡1831!) al concepto actual, aliado y atlántico, de convoy. Ese comandante aludido es el OTC.

Flotas y armadas en los siglos xvi y xvii.

La invención del sistema de flotas o convoyes, tal como la concebimos hoy, es una creación eminentemente española para mantener libres nuestras comunicaciones marítimas con la recién nacida América, atacadas por corsarios de todas clases a partir de las guerras imperiales contra Francisco I, empezadas en 1521, que fueron:

- 1.^a 1521/1526 Empieza por la invasión francesa de Luxemburgo y termina en la batalla de Pavía el 25 de febrero de 1525 y posterior tratado de Madrid.
- 2.^a 1526/1529 Empieza en el lamentable saco de Roma y termina en la paz de Cambray, que llamamos de las *Damas*.
- 3.^a 1535/1538 Empieza por la invasión francesa del Piamonte y Saboya y terminó en la tregua de Niza.
- 4.^a 1541/1544 Empieza por la invasión francesa del Artois, Flandes, Luxemburgo y Rosellón, que es la de la internada de Barbarroja en Tolón, y termina con la paz de Crepy.

La sistematización de la navegación a América parte de lo que podríamos llamar “Congreso de Burgos”, convocado por Real Cédula de 26 de noviembre de 1507, al que concurrieron, entre otros, Solís, Pinzón, La Cosa y Vesputio, y varios frailes sabios y en el que se acordó la creación del cargo de Piloto Mayor, el primero, Américo Vesputio, nombrado por Real Título de 6 de agosto de 1508, que firmó la Reina doña Juana.

Cuando empezó la primera de las guerras citadas más arriba, Magallanes andaba navegando por el Pacífico, pues el Estrecho de su nombre había

nacido el 27 de noviembre de 1520. Hernán Cortés estaba atacando la capital azteca, llamada México. Don Pedro Manrique, con una escuadrilla, el 24 de junio de 1522, sostenía combate en cabo San Vicente con siete naves corsarias. En este mismo año nace la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, que, ligada a la organización de las Flotas, patrullaba en el triángulo San Vicente-Canarias-Azores, escoltando a veces las flotas mercantes debido a los primeros zarpazos del francés. También en 1522 hubo un balbuceo fracasado de organizar una Armada para guardar la mar de Poniente (1).

Para sostener la Armada de Guarda se crea la tasa de averías y para cobrarla, administrarla y atesorarla, la "Tabla", o tribunal de la avería, que radicaba en Sevilla (2).

El antiquísimo concepto de Avería se refiere a la gruesa o común que el Código de Comercio actualmente vigente sigue definiendo como "...Todos los daños y gastos que se causen deliberadamente para salvar el buque, su cargamento o ambas cosas a la vez, de un riesgo conocido y efectivo y en particular los siguientes..."

En 1527, durante la segunda guerra, se ordenó que se armasen buques sueltos para la persecución de corsarios franceses, y al año siguiente el general Rentena apresó en aguas de San Vicente al famoso corsario francés Juan Florin. En este mismo año de 1528 dispuso el Rey que los buques sueltos destinados a la persecución de corsarios se reunieran en una Armada que se llamó de AVERIAS, nombrando capitán general al comendador Aguilera.

En 1529, el 25 de octubre, murió en combate contra una escuadra de corsarios el almirante Rodrigo de Portuondo; era el año del nefasto reglamento para el comercio con ultramar, que estancaba las mercancías en la Aduana sevillana para cobrar el 20 por 100 de los géneros extraídos; a esto achaca don Ricardo de la Guardia la gran decadencia comercial española.

En 1537, durante la tercera guerra, año siguiente al del descubrimiento de Chile por Almagro y de California por Cortés, salía la escuadra del almirante Blasco Núñez Vela para Nombre de Dios a traer oro.

Durante la última de las guerras imperiales, en 1543, se promulgó la ordenanza por la que no podía hacerse la travesía del Atlántico más que con buques de 100 o más toneladas reunidos en Flotas de diez bajeles, cuando menos, formándose anualmente dos convoyes que saldrían precisamente en agosto y septiembre.

El 25 de agosto de 1544 tiene lugar el combate de Muros, en el cual 30 franceses son materialmente desechos por una escuadra española de 24 velas

(1) Ver la monumental obra de nuestro querido profesor don Francisco Felipe Olesa Muñido. "Organización Naval de los Estados Mediterráneos".

(2) Recopilación de Leyes de los Reinos de Indias. Título VIII "De la contaduría de Averías y Contadores".

mandada por Bazán el Viejo. Después de estas cuatro guerras continúan las acciones en la mar, avisados nuestros vecinos de conseguir nuestros preciosos metales a su arribada a la península. Así el 8 de diciembre de 1544 se nombra capitán general de una armada contra corsarios franceses a don Alvaro de Bazán, el Joven, que opera en el océano.

En el año 1553 se estableció un sistema de flotas, semiarmadas, escoltadas por cuatro barcos de armada que navegaban en conserva hasta el Caribe, allí se dislocaba el convoy y se formaban tres divergentes, a Santo Domingo, Tierra Firme y cabo San Antonio, para las destinadas a México, cuyos dos escoltas, desde este cabo, se dirigían a La Habana.

En 1564 se dispuso la salida de dos flotas, una para Nueva España, que salía en abril con barcos para las Grandes Antillas, Honduras y México y otros para Panamá, que saldrían en agosto, para Nombre de Dios. Todos estos barcos invernan en Indias y se reunían en La Habana para su regreso a la península, en marzo.

En 1605 se organiza la Junta de Guerra y Armada de Indias, para preparación y despacho de convoyes, y durante el resto del XVII, para dar protección adecuada a la plata procedente del Potosí, la "Armada de la Carrera de Indias" escoltaba a la "Flota de Tierra Firme" (3).

La composición de los convoyes evolucionó notablemente, desde los diez que apuntamos anteriormente para 1543 hasta los 72 que se registran en una ordenanza de 1592. Sin embargo, en los escritos que elaboró el consulado a principios del XVII para la administración de la avería, se estipulaba que debía consistir en seis u ocho galeones y varios pataches y correos, pero en la práctica variaba con la tensión internacional. En 1620 el consejo dispuso fuesen 20 galeones. En 1655, período relativamente tranquilo, cuatro barcos de guerra y dos pataches. Desde que se introdujo la costumbre de que esta Armada acompañara a la Flota que iba a Nombre de Dios (4), es decir, la Flota de tierra firme, se empezó a llamar de GALEONES, por los barcos de guerra que llevaba el convoy; en cambio, la Flota de Nueva España se llamaba Flota, simplemente.

El almirante, según la aludida Ley 3.^a del título XXIV de la partida 2.^a, es el "Caudillo de todos los que van en los navíos para la guerra marítima".

En las «Ordenanzas Navales firmadas por el muy noble Bernardo de Cabrera, Capitán General de la Armada del Señor Rey (Pedro III de Aragón)

(3) Olesa, Op. cit.

(4) El "Espasa", en esta voz, nos ilustra con nueve toponímicos centroamericanos, de los cuales dos pertenecen a Cuba, uno a Honduras, tres a México, dos a Panamá y uno al Salvador. Como puede verse, la mayoría tierra firme. El más importante de ellos es un partido de la República de México, estado de Durango, de 400 Km² de superficie; fue fundado, su municipio, en 1544 por Francisco de Iborra. Sin embargo, la Guardia dice: Nombre de Dios (Perú).

cuando vino de Cerdeña de vencer a los genoveses”, se manda, en el capítulo I (“Cómo debe estar el General en la batalla”) que “... el General esté sentado a popa entre dos consejeros...” (oficiales de E. M. ¡claro!) y en el capítulo II (en realidad se usa capítulo por lo que entendemos artículo) (De lo que deben hacer los Vice-Almirantes) “... siempre que el General se junte con una Escuadra, los Vice-Almirantes vendrán a su presencia a pedirle les dé sus órdenes...”

Esta concepción orgánica de general en jefe y almirante segundo en el mando se afirma en los siglos XVI y XVII.

En Aranjuez, el 18 de octubre de 1574, Felipe II dispuso que: “en cada Armada, y Flota vayan un General, a quien todos obedezcan, y un Almirante, y un Gobernador del Tercio de Infantería de Galeones”. El general era nada menos que capitán general, la doctrina actual OTAN lo denomina OTC, su segundo era precisamente el almirante, así lo define don Timoteo Scanlan y el gobernador del Tercio de Infantería sería al cambio actual un subordinado de GETEAR al mando de la (guarnición) TG o TU correspondiente.

Estos tres mandos debían ser: “personas de calidad, y las demás partes que se requieren a los cuales, gobernando, han de obedecer los capitanes (este título se conserva hoy en día en toda su pureza original, lo cual resulta milagroso), oficiales, soldados y artilleros, maestros y pilotos, y todas las demás gentes de la Armada o Flota...”

El título de capitán general lo convierte Patiño en empleo (16.6.1.717). El de almirante sigue como dignidad honorífica, con el apellido de general, en las Ordenanzas de 1748 y en las de 1793. Fue muy poco utilizado. Cuando triunfó la revolución de Riego, o si lo prefieren por Ley Orgánica de 27 de diciembre de 1821, sustituye, junto con los subordinados de vice y contra, a capitán, teniente general y jefe de escuadra. Dos años más tarde, con los hijos aquellos de San Luis, desaparece y triunfa el empleo definitivamente en “la Gloriosa”, con la Ley de Ascensos promulgada en 15 de diciembre de 1868.

El tratamiento de general, para los almirantes, perduró sin embargo hasta 1936. Todavía algún veterano departamental (decir zonal cuesta) sigue diciendo: “El General del Arsenal”, y don Benigno, mi erudito maestro, quiere resucitar lo de mayor general, que era el jefe del Estado Mayor.

En cuanto a la escolta del convoy, se conoce por diversas ordenanzas que la Capitana, insignia del capitán general, formaba a vanguardia, la Almiranta a retaguardia y el resto de los buques de la Armada a barlovento. (Capítulo 21 de Instrucción de Generales de 1597).

Para sus comunicaciones y otros menesteres disponían de tres, luego reducido a uno, pataches, pues el 22 de febrero de 1613 Don Felipe III, en Madrid, dictaba:

Estuvo ordenado que la armada de la Carrera llevase tres pataches, uno a proa con la Capitana, otro a popa con la Almiranta,

para las ocasiones que se ofreciesen a la navegación, y otro para enviar a la Margarita por perlas.

Mandamos, que el patache de la Armada sea uno solo como hoy se practica, y que este sirva de llevar y traer las órdenes que se han de dar a los navíos, y que siempre estén prontos, y apercibidos; y el de la Margarita sea el porte que fuéremos servido de ordenar y dar licencia.

Al paso, y desviándonos del convoy o divergiendo de él, como decimos en la profesión, comentaré que la venezolana isla de Margarita continúa dando perlas, a las cuales debe su florido nombre.

Las instrucciones para el convoy eran bastantes concisas y amplias; ya Don Felipe dispuso que los generales diesen a sus naos “Instrucciones para que cada día vayan a salvar a la Capitana, por la confusión que podría acarrear a las demás, bajo pena de severas multas. También ordenó que el almirante hable cada día dos veces al general, y luego se quede con la último Nao, y la Capitana vaya como la puedan seguir”.

También había instrucciones para el caso de recalada en Canarias en donde: “Si por algún caso justo, o accidente forzoso conviniere a la Armada o Flota tomar Puerto, el General procure sea el más seguro y donde todas sus Naos puedan caber y estar juntas y recogidas, porque tengan más fuerza, y se excusen muchos inconvenientes, así de enemigos, como de no poder volver a juntarse”.

También se le ordenaba al general y al almirante que procurasen que ningún navío se separase de la conserva.

Otras instrucciones además de aclarar el tiempo en que deben efectuarse las salidas fijan las derrotas más convenientes a seguir; así, por ejemplo: “... el General que fuera a Nueva España seguirá su viaje a la Isla de Santo Domingo, y en la parte que le pareciere más a propósito dará licencia a las Naos que fueran a Puerto Rico, para que vayan a salir por el Pasage, él irá a reconocer la Saona...”

La Saona es el paso entre la isla y Santo Domingo y la de ese mismo nombre, entre punta Palmillas y punta Catuan, muy peligroso por los muchos arrecifes que tiene a ambos lados... y por los piratas.

En cuanto al régimen interior de los buques de las escuadras y flotas, sabemos por una Instrucción del capítulo dos de las dadas para generales por S. M. Don Felipe III en 1628, que deberá haber “Vigías” en cada galeón para descubrir al mar, y hallando enemigos, se procuren aprehender, sin dilatar el viaje, o sea que el “Listos para la descubierta” es por lo menos tricincuentenario.

Armada, escuadras y convoyes. Siglos XVIII y siguientes.

Con la llegada de los Borbones nace la Real Armada, La Real Cédula de 21 de febrero de 1714 dispone que se reúnan en una sola armada las siguientes:

Armada del Océano.
Armada de la Guerra del Estrecho.
Armada de la Guardia de la Carrera de Indias.
Armada de la Avería.
Armada de Barlovento.
Flota de Nueva España.
Galeones de Tierra Firme.
Armadas del Sur y Filipinas.
Armadas de Cataluña, Flandes, Nápoles y Portugal.

La de Galeras perduró hasta el 28 de noviembre de 1748, pues el conde de Fernán Núñez se opuso con todas sus fuerzas a su disolución, dando lugar a la famosa contestación de Ensenada, cuando preguntó de oficio, el conde, que dónde debía depositar el pendón glorioso de las galeras, el ministro, malhumorado sin duda, respondió: "... Si está servible lo dejará en el Almacén General y de no estarlo en el del excluido..." Léxico que se conserva en plena vigencia.

Esa costumbre de apellidar las armadas es heredada por las Escuadras que utilizaron a lo largo de la Historia el nombre de su general, Escuadra Lángara; el del lugar geográfico a donde iban destinadas, Escuadra del Pacífico, o de la función a realizar, Escuadra de Instrucción. A finales del reinado de Don Alfonso XIII se impone el vocablo escuadra a secas, que dura también durante la Segunda República y llega hasta 1952.

Don Julio Guillén Tato anotó en su fichero que en el libro de Garrote: "Tratado de Construcción", de 1691, en la página primera, se utiliza el verbo convoyar.

Las sucesivas Ordenanzas del XVIII introducen, como apuntábamos, el vocablo convoy, que llegó al francés en derrota directa desde el latín (Convviare: Transportar).

En las del 48, redactadas por don Joaquín Aguirre, en el Título IV, del Comandante General de una escuadra, Artículo XVIII, leemos:

Recibirá en su conserva, todas las embarcaciones de vasallos o aliados míos que encontraren en los puertos o navegando... señalando tiempos y lugar en que se les incorporen, los que quieran aprovecharse del Convoy...

Artículo que, con el número 83 del título V del tratado 2.º, recogen las del 93, Carlos IV o Mazarredo, como gusten, que, además, añade:

dándoles aquellas señales e instrucciones precisas de Convoy...

Grandallana también lo recoge en las de 1802, omitiendo el francesado

Convoy y refiriéndose únicamente a “conserva y custodia”, pero sus Ordenanzas duraron muy poco tiempo.

Si don Timoteo hubiese sido inmortal, en la nueva edición corregida y aumentada de su Diccionario Marítimo, que publicaría la Editorial Naval, en Madrid, en 1 de mayo de 1987, como homenaje a la Flota en su XXXV aniversario, quizá añadiría:

En 2 de abril de 1952, don Salvador Moreno decretó:

En virtud de las facultades que me han sido conferidas, vengo en disponer que las unidades navales existentes se agrupen y distribuyan con arreglo a las siguientes normas: A/FLOTA...

La cual entró en vigor el 1 de mayo de ese mismo año, por O. M. de 21 de abril inmediato precedente.

Así pues, en 1952 retrocedimos semánticamente a las SIETE PARTIDAS, resucitando la palabra FLOTA y enterrando la palabra ESCUADRA, que venía utilizándose desde que esta última relevó al vocablo Armada, que ascendió entonces a la categoría superior, denominando al conjunto de la Marina de Guerra española.

Esta mudanza fue quizá debida a la influencia anglosajona de la “fleet”, pues las marinas latinas continúan en el día utilizando “Escuadre” y “Squadra”. También es posible que existiesen razones de oportunidad política a la vista de los posteriores tratados de 1953.

De cualquier forma, la Flota, como vocablo, resultó y ojalá vuelva a ser acepción secular.



BIBLIOGRAFIA

- Diego de Encinas: “Cedulario Indiano”. Facsímil de Ediciones de Cultura Hispánica. Madrid, 1945.
- Josef de Ayala: “Recopilación de Leyes de los Reinos de Indias”. Facsímil de Ediciones de Cultura Hispánica. Madrid, 1946.
- F. F. Olesa Muñido: “La Organización Naval en los Estados Mediterráneos”. Editorial Naval. Madrid, 1968.
- Timoteo Scanlan: “Diccionario Marítimo Español”. Facsímil del Museo Naval. Madrid, 1974.
- Fernández Duro: “Armada Española”. Museo Naval. 1972. Facsímil.
- Ricardo de la Guardia: “Datos para un cronicón de la Marina Militar de España”. Imprenta del “Correo Gallego”. Ferrol, 1914.

JORGE JUAN Y LA DEFENSA DEL MAR DEL SUR

Hugo O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA



Entre febrero y marzo de este año hemos conmemorado en el Museo Naval el 250 aniversario de la primera comisión geodésica que tuvo lugar en la Real Audiencia de Quito en 1736 y en la que participaron con gran brillantez los ilustres marinos Ulloa y Jorge Juan, tenientes de navío a la sazón.

Traemos a estas líneas un aspecto del último de ellos, menos conocido que el puramente científico y también de gran importancia y trascendencia: el de asesor del gobierno en materia de Defensa.

*Bolonia 13 de Mayo del
1750.*

Ex. mo Señor

M. M. de V. E.

del mar sur y yacimientos.

Lo Jorge Juan

ARCHIVO GENERAL
DE SEVILLAS

Ex. mo Señor Marqués de la Ensenada.

Antecedentes.



N marzo de 1750 Jorge Juan es un sabio reconocido dentro y fuera de España. Sus obras impresas en colaboración con Ulloa: *Relación histórica del viaje a la América meridional, Observaciones Astronómicas y físicas hechas del ordenes de S. M. en el Perú* (1748), *General aviso y noticia de la obra de observación y de la historia del viaje de los reyes del Perú* (1749), *Disertación histórica y geográfica sobre el meridiano de demarcación entre los dominios de España y Portugal* (1749), son conocidas, difundidas y comentadas. La Academia de Ciencias de París lo había nombrado miembro y socio correspondiente y también la Real Sociedad de Londres y el Gobierno le había encargado varias misiones. Al regresar de la última y muy comprometida a Londres, donde durante dieciocho meses habían llevado a cabo una importante labor de captación de técnicos y de espionaje industrial, escribe al marqués de la Ensenada, su protector, una interesante carta, que creemos inédita, sobre un tema que le preocupa y del que ya había informado a la superioridad: la indefensión de los mares del Sur y el modo de subsanarla.

Durante su estancia en Quito con Antonio de Ulloa y los académicos franceses para medir el arco del meridiano terrestre a la altura del Ecuador, se dio cuenta, también ése era uno de los objetivos del viaje, del estado de indefensión del virreinato del Perú ante un ataque por mar. La amenaza de los ingleses puso sobre el tapete el riesgo que corrían las posesiones españolas del Pacífico Sur.

En octubre de 1740 Juan y Ulloa fueron a Lima a requerimientos del virrey, marqués de Villagarcía, que sabía que el almirante Anson iba a pasar con su escuadra para hostilizar las costas y el comercio de Chile y Perú y quería organizar la defensa con profesionales.

Con motivo de esta misión militar ambos marinos habían relatado en sus *Noticias secretas* el alarmante estado de la Armada local y de las plazas fuertes, dando los primeros asesoramientos y proponiendo algunas soluciones.

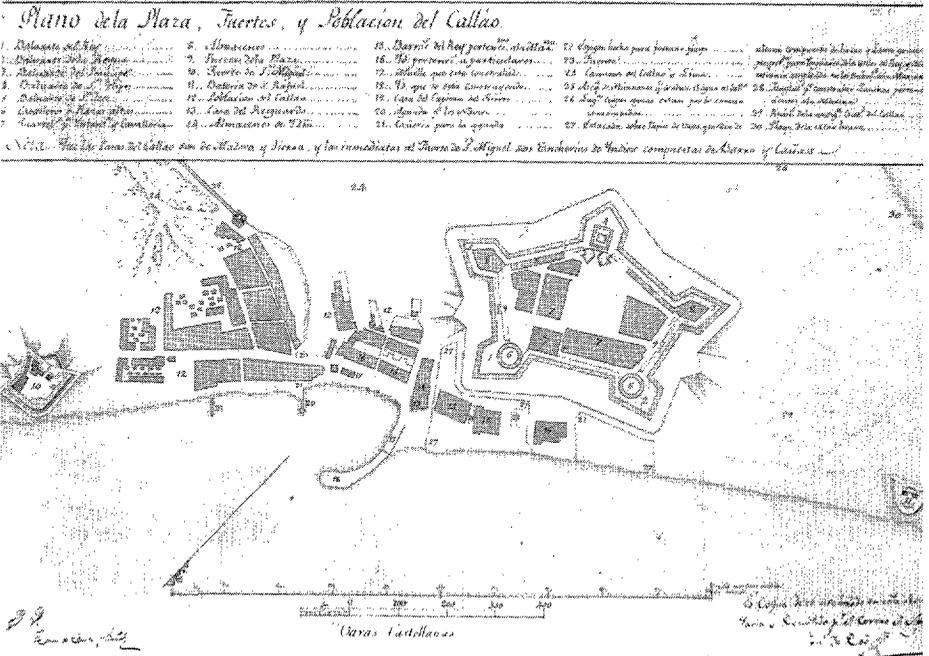
Sobre el puerto de Puna habían señalado la posibilidad de su defensa, que hasta entonces parecía imposible, mediante el emplazamiento de una batería en un peñón prominente.

Respecto a Guayaquil habían escrito: «cualquiera nación extranjera podrá apoderarse de Guayaquil cuando lo intente», ya que no tenía guarnición pese a su importancia estratégica, por lo que habían propuesto la creación de un presidio con fuertes y depósitos de armas para dotar a la población en caso de necesidad, al mando de un gobernador militar que fuera marino y supiera de ataques por mar y desembarcos.

La defensa de Paita no precisaba más que el pequeño fuerte de que dispo-

nía; su toma y destrucción por Anson se debió a la carencia de armas y municiones.

El puerto del Callao, principal del reino del Perú, base y arsenal de la flota, tenía plaza de armas, cuyas fortificaciones consistían en una muralla sencilla coronada de artillería que cubría con sus fuegos todo el fondeadero, pero no así otros lugares donde el enemigo podría desembarcar sin ningún problema. El puerto de Ilo carecía en absoluto de defensa, así como los de Arica y Cobija. Valparaíso, en Chile, no tenía más que una pequeña batería conocida por Castillo Viejo y un fuerte que no cubría con sus fuegos todo el fondeadero. En bahía de la Concepción no había fortaleza alguna en su entrada y sólo un pequeño fuerte en la ciudad. El resto de los puertos y playas de la costa prácticamente carecían de defensas.



Por lo que respecta a la Armada de la zona, hasta 1740 sólo había dos navíos: la *Concepción* y el *Sacramento*; en 1746 varó un tercero; en 1793 entró la fragata *Esperanza* cuando ya estaba excluido el *Sacramento*. Esta carencia se suplía armando mercantes. La organización y administración dejaba mucho que desear.

Tras el terremoto de 1746 la pequeña Armada quedó prácticamente destruida, teniendo que ser remitidos desde la península los navíos *Castilla* y *Europa*. Tal era la situación en el momento de remitir Jorge Juan la carta al marqués de la Ensenada.

La propuesta de don Jorge Juan al marqués de la Ensenada.

La misiva estaba firmada en Bolonia. No se tiene la menor referencia de su estancia en la ciudad italiana de ese nombre, por lo que nos inclinamos a pensar que se trata de Boulogne-sur-Mer, en la costa francesa del paso de Calais, junto a la desembocadura del Liane. La fecha: 13 de mayo de 1570, inmediatamente después de su precipitada huida de Londres, tras ser descubierta su red de espionaje, nos confirma esta teoría. El contenido de la carta lo resume bien el secretario del ministro: «Refiere los proyectos de los ingleses en la última guerra, sus ideas en otra que ocurra, y modo de evitar que hagan progresos».

El motivo de la remisión lo expone Jorge Juan en su exordio: «Como Don Ricardo Wall me tiene advertido haverle mandado V. e. le escriba, que parages de los nuestros discurren a fin de precaberse V. e. desde ahora, y tenerles en estado de defensa; y al mismo tiempo me previno escriviese también yo privadamente a V. e. sobre lo mismo propondré a V. e. mis discursos concluidos de lo que tengo visto, y de lo que aquí he oido varias veces.»

Parte de un análisis minucioso del plan inglés puesto en práctica en la última guerra:

Objetivo: Deseaban la utilidad del comercio, lo que con menos costo pudiera darles más segura la presa.

Observaciones: «...vieron muy bien que la España estaba muy fuerte para los esfuerzos que podían hacer, y que la toma de cualquier Plaza en ella les avia de costar más dinero y sangre que el provecho que pudiera adquirir.

Vieron también el abandono de otras Plazas y Puertos de las Indias, lo importante que son a otro comercio y lo útil que les fuera ya fuesen algún establecimiento en ellos, o ya alguna presa que después restituyera en cambio.»

Líneas de acción posibles: «Unos quisieron atacar las Philipinas; otros la Mar del Sur; y otros tierra firme y La Havana.»

Decisión: «La cuestión se dispuso de tal suerte que resolvieron caer sobre todo al mismo tiempo. Se dispusieron escuadras para ello, pero fuese porque los caudales no alcanzaron, o fuese porque discurrieron que no convenía tanto como lo otro se abandonó la expedición de Philipinas y quedaron solo las de Tierra Firme y Havana y la del Mar del Sur.»

La posibilidad de atacar Nueva España ni siquiera se planteó: «no hubo entre tantos quienes pensase en el Reyno de Mexico, porque bien conocen su seno, y las dificultades que hay que traficarle.»

Ordenes concretas a los almirantes: «A el del Mar del Sur se le mandó que ante todas las cosas se hiciese fuerte de una Plaza en la costa de Chile a fin de que en ella encontrasen asilo después de pasado el cabo de Hornos los navíos que en adelante se enbiasen y se necesitasen, y se discurrió que la más al pro-

pósito para ello sería Baldivia; lo primero por estar ya fortificada; y lo segundo por hallarse separada del territorio de los españoles, y por consiguiente difísiles para éstos bolverla a recobrar».

«Al de Tierra firme y Havana, que se apoderase de Portovelo a fin de poder tener comunicación con el otro que fuese al Mar del Sur».



«Una vez cumplidos los objetivos de cada escuadra, un plan combinado: Atacar ambos al mismo tiempo a Panamá, por pudieran darse recíprocamente todos los socorros necesarios.»

«En todo lo demás quedaron los comandantes Dueños exóticos de sus acciones, y solo se les mandava operar aquello que hallasen más conveniente, y que vieran fuese factible».

Jorge Juan valora positivamente el plan inglés, «cuyo triunfo hubiera supuesto una catástrofe absoluta»:

«Frustradas las ideas de la Mar del Sur con la derrota de la escuadra del almirante Anson, de poco servía la toma de Portovelo ya hecha: se habían perdido ya las esperanzas de ser dueños del Comercio Austral de la América, y la primera idea de este Gobierno, con lo que quedaron libres los comandantes para hacer lo que les pareciese.»

Fracasado, pues, el plan británico, había decidido Vernon atacar Cartagena de Indias «solo buena para en su restitución obligarnos a una paz ventajosa en su favor» y así mismo de La Guaira.

Un ataque sobre la isla de Cuba hubiera tenido más razón de ser «...pues está situada (además de ser la más fructífera de sus vecinas) en el parage más propio y conveniente para proteger el comercio del que las posee y destruir el del enemigo».

Otros mandos ingleses hubieran deseado ampliar sus plantaciones en Florida «lo que también les hubiera dado alguna utilidad en el comercio» o hacerse fuertes en la isla de Ratan, aprovechando su proximidad a la costa. «...todas estas últimas ideas exceptuando las de establecerse en la isla de Cuba no son de ninguna manera comparables con la de la Mar del Sur».

Los ingleses no han quitado ojos a estos proyectos, y aunque lo quisieran atacar todo y los españoles defender todo el imperio, para unos y otros tales aspiraciones resultan imposibles. El enemigo atacará lo más sencillo y lucrativo, por lo que son esos objetivos, como más en peligro, los que se deben proteger mejor.

Plan defensivo.

— Respecto a Cuba: «...con un poco lo podrá V. e. asegurar haciendo reconocer sus puestos de la parte del Sur y poniéndoles en estado de defensa».

— Respecto a la defensa del Mar del Sur no resulta tan sencillo por su gran extensión y multitud de puestos; sin embargo se pueden paliar los efectos de un ataque de las siguientes maneras:

1. Estableciéndose en las proximidades del estrecho de Le Maire con lo que los navíos españoles no tendrían que ir a Maldonado, lo que venía constituyendo un gran rodeo para pasar el cabo, y consiguientemente un consumo

mayor de víveres. En caso de arribada los navíos podrían abastecerse e incluso emprender nueva salida el mismo año. Como quiera que se teme que los ingleses intentan crear una colonia propia en la misma zona, el establecimiento español lo podría impedir.

Por último, para el caso de que pasen una escuadra propia y otra enemiga al Mar del Sur, como había ocurrido en la última guerra, la de la potencia que dispusiese el asentamiento en la zona llegaría más fresca y en estado de entablar combate.

2. Sin embargo, el único medio de defender las costas es por medio de barcos de guerra: «si yo le dijera a V. e. que cuyde Baldivia le quedara la Concepción, San Vicente, la isla de S. María, otros tantos puertos sobre Chiloé, y otros muchos al sur de él, con que no remediáramos nada. Lo mismo digo de la costa de Guayaquil y Panamá y assi siempre vendremos a ocurrir a los navíos que lo pueden defender todo».

3. Fortalecimiento de los principales puertos: Aunque el hecho continuado de poseer una base en el estado y una escuadra en el Mar del Sur supone una gran garantía de defensa, dada la extensión del teatro de operaciones «es muy fácil que alguna escuadra pase sin ser vista de otra, y mientras se busca puede la enemiga hacerse fuerte de alguna plaza importante si se tienen totalmente abandonadas».

Las playas que deben protegerse son: Valdivia, Valparaíso, El Callao, Panamá y, sobre todo, Guayaquil: «...que son aquellas donde los enemigos se pueden separar en poco tiempo y quedan defendidos, y éstas las que son fuertes y pueden darles maderas, gente marinera, carpinteros y calafates».

Fortificada Panamá y con buena guarnición «...bien difícil fuera el que los enemigos penetraran por caminos tan ásperos y llenos de malezas».

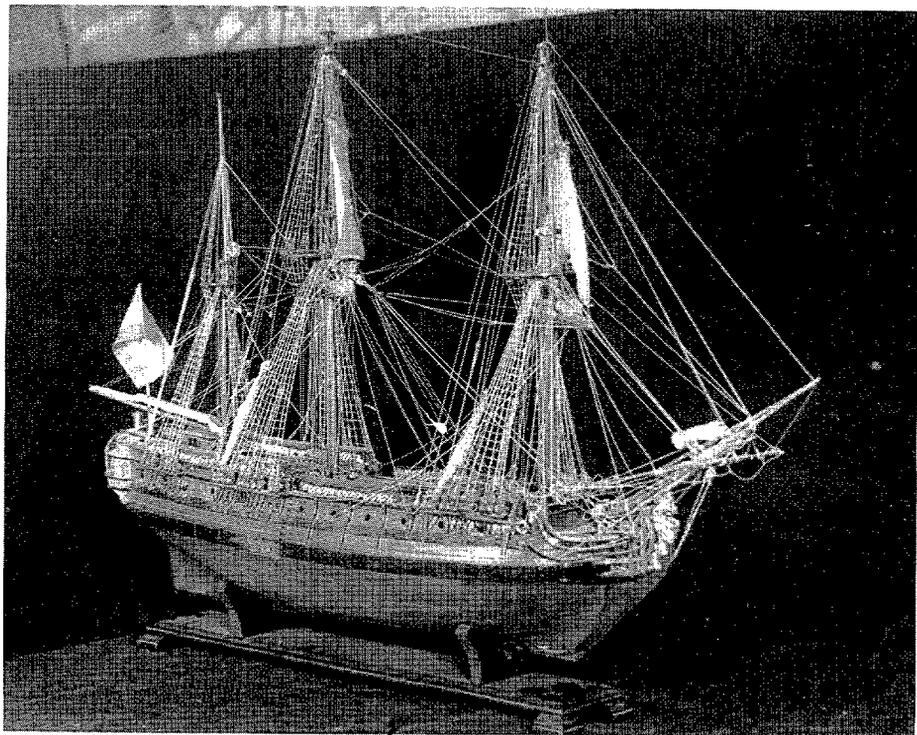
4. Para no reducir todo el aspecto defensivo, la ofensiva española debería cifrarse en unas fragatas que integradas en la escuadra realizasen cometidos corsarios: «...a la Armada que V. e. nos promete, que fuera bueno acompañarla de fragatas de 20 cañones muy ligeras, para que éstas solo se empleasen cada una por su lado o de dos en dos en hacer el corso por todas partes, pues bien sabe V. e. que la Inglaterra consiste solo en el comercio y nada se hace sin voluntad; y assi el methodo mas breve de reducir esta Nación oa la razón es el castigar y apimir su comercio por todas partes.»

La idea de Jorge Juan de fortificar y poblar con fundaciones los posibles accesos al Pacífico no era nueva. Desde que el 15 de febrero de 1579 se dio la alarma en el puerto del Callao y se organizó su defensa ante la aparición de la expedición de Francis Drake, que había llegado a aquellas costas atravesando el estrecho de Magallanes, la seguridad de las poblaciones litorales, que hasta entonces había sido casi absoluta, había quedado en entredicho.

La expedición de Sarmiento de Gamboa tuvo por misión no sólo la de for-

tificar el Estrecho, sino también la de poblar la zona estableciendo los asentamientos de «Nombre de Jesús» y «Rey don Felipe» (1584), que acabaron por ser abandonados.

Jorge Juan recoge la antorcha de Gamboa, pese a que él es enemigo de nuevos asentamientos y atribuye la debilidad del imperio español a su excesiva extensión: «Yo le hablo a V. e. de un nuevo establecimiento de colonia sin embargo que siempre he sido opuesto a los que ya tenemos. He visto la América y el número tan grande de españoles que encierra, y por ello no dudo



Modelo de la fragata *Flora*, construida en 1739. (Museo Naval.)

que ha sido el mayor motivo de la despoblación de nuestra España, y por consiguiente de su ruina; pues no hay duda que la gente hace el Reyno y no las tierras». Sin embargo es partidario de «poblarla de un número considerable de catholicos extranjeros como hacen todas las naciones, con lo qual consiguen no solo aumentar su pueblo sino disminuir los demás».

Sale al paso de una posible objeción de peligro de sublevación añadiendo: «...siendo de distintas naciones no es fácil la unión, y siendo bien tratados no quieren experimentar nuevo gobierno que quizá no les fuera tan provechoso;

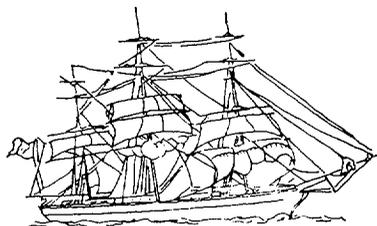
además que el que posee, ya sea tierras y otros bienes, no está seguro de que el nuevo venido le dege la posesión de ellas».

Esta acertada política sería adoptada a gran escala y posteriormente por los Estados Unidos y también en nuestra patria, en tiempo de Carlos III, para la repoblación de sierra Morena.

Termina la carta con una seria advertencia de no tomar medidas contra un posible asentamiento inglés: «Repare V. e. a todo esto que el establecimiento de los ingleses en el Mar del Sur, o lo que es lo mismo la pérdida de él, y del Reyno del Perú, no es sola, sino que va acompañada de mucha parte de él de México, pues también pudiera introducir su comercio los enemigos en el Realejo, Acapulco y demás puertos de este Reyno».

Los posteriores acontecimientos europeos habrían de determinar un cambio en el escenario de la guerra y más tarde todo un replanteamiento de alianzas que haría amigos de nuestros tradicionales rivales y enemigos de nuestros acostumbrados aliados. Sin embargo, la carta de Jorge Juan revela una vez más su buen juicio y acertado consejo en un momento en que Inglaterra se prepara para una guerra ultramarina bajo la influencia de los artífices del plan anterior: «...pues es el que tiene muy presente y estima mucho el Almiral Anson, y éste quien tiene un gran voto en este Reyno».

Este interesante documento se conserva en el Archivo General de Simancas. Secretaría de Marina. Leg. 712, folios 334 y 55.



PREMIOS «REVISTA GENERAL DE MARINA»

El «Boletín Oficial del Ministerio de Defensa» número 117, de 23 de junio, publica Orden Ministerial (D) número 411/12119/87, que concede los premios a los siguientes señores:

- **Premio “Alvaro de Bazán”**: Al vicealmirante excelentísimo señor don Julio Albert Ferrero, por su artículo *Geoestrategia del Atlántico*.
- **Premio “Roger de Lauria”**: Al capitán de navío ilustrísimo señor don Manuel Catalán Pérez-Urquiola, por su artículo *La marina científica, la astronomía y ciencias de la tierra en el Instituto y Observatorio de Marina*.
- **Premio “Francisco Moreno”**: Al capitán de fragata don Vicente Cuquerella Jarillo, por su artículo *La preeminencia del espíritu en nuestra profesión*.
- **Premio “Antonio de Oquendo”**: Al almirante excelentísimo señor don Eliseo Alvarez-Arenas Pacheco, por su artículo *Teoría y realidad de la Zona Marítima del Cantábrico*.

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

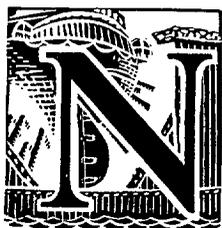
MODELISMO NAVAL

¿Especialización...?

José Luis HERNANDEZ PASQUIN



Introducción.



O puedo ocultar la satisfacción que me produce encontrar con cierta frecuencia en las páginas de la REVISTA trabajos tan variados en extensión y contenido sobre este sedante y encantador quehacer. Quedan ya lejanos unos artículos de opinión —que conservo en su mayoría cuidadosamente encuadrados— (1) donde prestigiosos modelistas navales españoles expresaban sincera y llanamente su personal concepción y sentimientos de una afición que con el tiempo y constancia llega a tomar cuerpo de oficio.

Porque el modelista naval es insaciable: busca y rebusca, se documenta, experimenta..., en pocas palabras: cultiva su afición, y esta senda conduce irremisiblemente a la profesionalización, esa misteriosa actitud frente a cuanto nos rodea que lleva a encontrar o intuir la solución más precisa y artística que reclama su trabajo. En cierta ocasión charlaba yo con un modelista sobre el particular cuando se nos acercó otro conocido mío que pronto adivinó el hilo de nuestra conversación. Mi amigo, con sincera inocencia, se dirigió a él: ... ¡Ah!... ¿Tú también eres aficionado a hacer barcos...? No —le contestó éste con gesto sonriente aunque tajante—. *Yo soy profesional...*

John Bowen, en el prólogo de su libro «Scale Model Sailing Ships» viene a decir que «Los modelistas son esencialmente artistas con sus manos, pero todos y cada uno mediante la habilidad manual de sus dedos, que son las herramientas para efectuar el trabajo. Sin embargo, tal destreza es de poco valor si el artista es incapaz de encontrar la información que precisa para conseguir su propósito» (2).

Con estas líneas pretendo precisamente brindar alguna información; aunque, siendo tan amplio el objeto de la actividad —la historia de los barcos y de la navegación—, me voy a ceñir a un campo del modelismo naval poco explotado a mi juicio: la era romántica, cuando el hierro y el vapor desplaza-

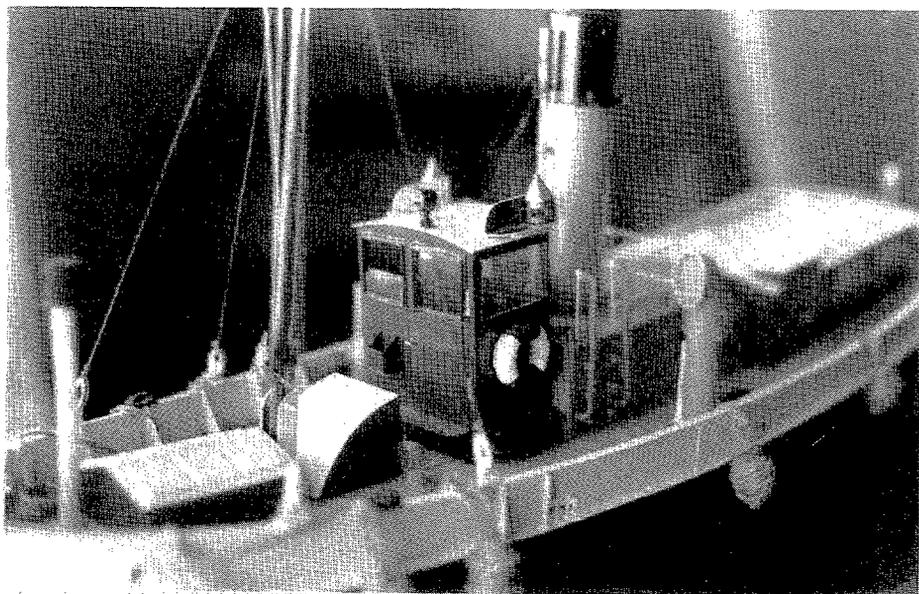
(1) Cfr. REVISTA GENERAL DE MARINA mayo, septiembre, noviembre de 1980.

(2) SCALE MODEL SAILING SHIPS, Edit. by John Cowen; Conway Maritime Press Ltd., London, 1977.

ban en veloz carrera al airoso velero. Y dentro del género, a barcos pequeños, en los que la riqueza del detalle y la profesionalidad cobran singular interés. Al decir «pequeños», me refiero a modelos cuya eslora está comprendida entre los 60 y 90 centímetros, trabajando con planos a escala 1:50 ó 1:90.

El barco en su época.

En aras de conseguir el máximo realismo y fidelidad, el modelista ha de trasladarse con su imaginación a la época del buque que reproduce. Características de estos tipos finiseculares son: cascós de líneas llenas contruidos a remaches, cuyas obras vivas mostraban abundantes orificios de diversos tamaños —admisiones y descargas de las bombas de circulación, *Kingstons* de aspiración de bombas de agua salada, etc.—, con sus correspondientes electrógenos. Sobre las lumbres están las descargas de imbornales, y, quizá, de refrigeración de algún aparato auxiliar, etc. Proas rectas y popas redondas, de bovedilla, donde van firmes los cáncamos para la maniobra de desarme y recorrida de hélice y timón en dique seco. Un grueso cintón de madera embutido en cajera metálica corría de proa a popa por ambos costados como defensa permanente en las maniobras. Las cubiertas corridas, con marcado arrufo, mostraban la tablazón de noble teca teñida de gris por la carbonilla y hollín que arrojaba a borbotones la chimenea, pese al esfuerzo del más pulcro contra maestre. Las manchas de óxido y grasa completaban su permanente maquillaje.



El modelista que acomete este trabajo puede verdaderamente «lucirse», pero ante todo ha de solucionar el realismo estructural del casco: el forro exterior.

No se encuentran muchos planos con vistas de forros, de modo que es el artesano quien tiene que elaborarlo, asunto posible combinando los tres planos tradicionales —cuadernas, planta y alzado longitudinal—, además de una buena dosis de paciencia a fin de conseguir un *plano desarrollado del forro* de donde salen las plantillas de las planchas que habrá que cortar por duplicado, de tal modo que las tracas sean simétricas respecto al plano diametral.

Se dibuja el forro sobre el longitudinal y se llevan las *medidas reales* —utilizando una regla graduada flexible— de los cantos de proa y popa de cada plancha sobre las correspondientes cuadernas en el transversal. De este modo, los bordes superior e inferior de cada pieza seguirán la línea del arrufo —una buena experiencia es darles un poco menos de pendiente cuanto más pronunciado es el arrufo en los finos—. En los pantoques conviene que las planchas sean más estrechas para que la curvatura sea suave. En los raseles de proa y popa y en los fondos, las planchas son trapezoidales. Cada pieza ha de tener uno o dos milímetros de reborde para facilitar su ensamblaje a tingladiello. Si la clavazón que simula los remaches no es real, hay que figurarla, grabándola con un punzón por la parte interior.

Es muy útil recurrir en los extremos —especialmente a popa— a las vagras planas, con el fin de asegurar la suavidad y continuidad del perfil y contar con suficiente apoyo para las tracas, así como elegir algunas vagras de doble curvatura entre mamparos para aumentar la rigidez estructural.

La obtención de las plantillas por el procedimiento expuesto necesita una última fase de ajuste y aproximación sucesiva hasta conseguir, en el sitio, el perfil exacto de las piezas. Conviene ser preciso y paciente en este trabajo, pues cualquier ajuste forzado de una plancha produce una discontinuidad de la correspondiente línea de agua, defecto que aparecerá de modo ostensible en la fase de pintado, sin posibilidad entonces de solución correcta.

Como apuntaba al principio del párrafo, las aperturas del casco, tanto en la obra viva como en la muerta, requieren un cuidadoso acabado. Las primeras suelen llevar rejillas —al menos las de aspiración— además de cincs electrogénos, bien en forma de pequeños prismas rectangulares o en forma de corona circular rodeando el vano. No se puede caer en la ligereza de «pegarlos» directamente al casco, sino ligeramente separadas del forro por unas pequeñas patillas.

Solían llevar portillos en la traca superior, coincidiendo con el sollado. En su reproducción no pueden faltar remaches que sujetan por su interior el cierre del ojo de buey, así como la guarda que protege la mitad superior del portillo, que puede hacerse de macarrón plástico cortado longitudinalmente.

El timón ha de mostrar su configuración estructural, de planchas horizontales y nervaduras verticales que soportan los azafranes. Suele tener sección

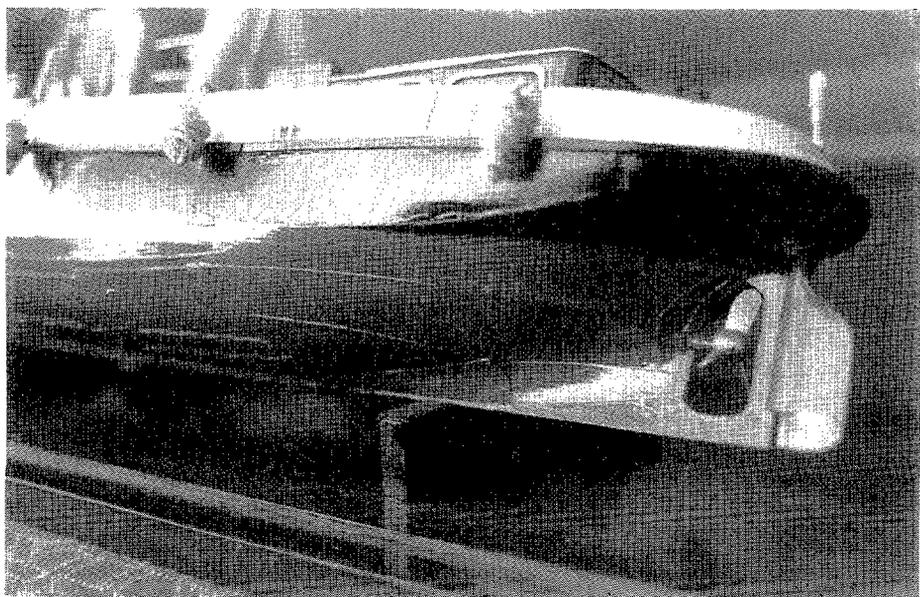
transversal en *gota de agua*. El timón monta sus electrógenos en la mitad inferior de ambas caras activas; próximos a la mecha, lleva uno o dos juegos de cáncamos por ambas caras a fin de poderlo izar para desarme.

En la obra muerta hay dos elementos que requieren especial y cuidadoso tratamiento: el cintón y los imbornales. El primero se elabora con listones de longitud variable, más largos al combés y más cortos en las amuras y aletas, donde es más brusca la curvatura. Las piezas se encastran a bisel dentro de la cajera sobre cuyo labio superior aparecen las cabezas de los anclajes que los afirman. Los imbornales van sobre el cintón, siguiendo la línea del trancañil, siempre con rejillas obturadoras, y en ocasiones con una tapa o charnela con libertad de giro en los balances para achicar el agua embarcada en cubierta.

Jarcia y maniobra.

Si recorremos mentalmente el tipo de embarcación a que me refiero, concluiremos en: remolcadores, aljibes, etc., por consiguiente, con un jarcia firme y de labor elementales, pero susceptible de mostrar en sus detalles constructivos un verdadero alarde de habilidad y profesionalidad del autor.

Esta exigua arboladura solía constar de uno o dos palos en candela o con ligera caída a popa —idéntica a la de la chimenea—, afirmados al casco por simples parejas de obenques engrilletados a los cáncamos de los cadenotes. Los cables se simulan a la perfección con hilo bramante frotado con un paño untado en betún negro, y los guardacabos de las gazas se simulan con trozos



de macarrón plástico cortado por la mitad. Estos mástiles se armaban para poder ser abatidos a fin de librar posibles puentes en sus singladuras portuarias, por esta razón no son pasantes a través de fogonaduras en la cubierta, sino que las mechas se apoyan en carlingas y van afirmados con pasador transversal, alrededor del cual giran.

La jarcia de labor se extiende a diversas drizas para izar banderas, señales de navegación, etc., que se aclaran en cubierta en un cabillero o guindaste. Completan el armamento las cornamuzas montadas en el palo. El hilo de seda, de venta en tiendas de modelismo, proporciona el material más adecuado para su reproducción.

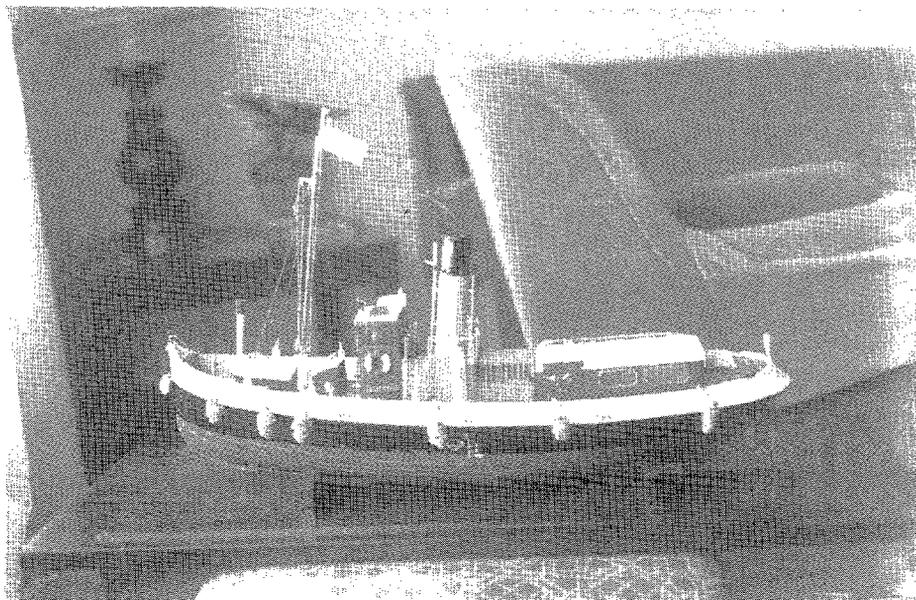
Sobre la cubierta de estos barcos es habitual ver las estachas listas para laborar, con sus adujas claras, incluso algunas ya pasadas por las guías o gateras con las gazas a bordo. El ancla, entalingada —generalmente anclas *Danforth*—, afirmada en las amuras o a plan en el castillo. Las amuradas dejan ver los barraganetes —separados unos 60 centímetros en la realidad— y en los vanos, en diminutas estibas, se arranchan diversos accesorios: manivelas, mandarrias, hachas, etc. El conjunto adquiere un sorprendente realismo. También en cubierta aparecen los guardines del timón —de cadena— que arrancan de la base del puente y laborean en roldanas y rodillos a lo largo de los costados, hasta afirmarse en la cruceta de la mecha del timón, a popa, protegida por un enjaretado de madera que hace de cubierta de maniobra en toldilla. Si es el caso, los tensores de los guardianes se imitan a la perfección con dos o más diminutos muelles procedentes de enchufes, bolígrafos, etc.

Y para rematar este epígrafe, unas letras sobre el chigre o máquina de levar. Manual o de vapor, la «maquinilla» es una pieza clave para dar sabor al modelo: piñones y ruedas dentadas —procedentes de algún reloj viejo, por ejemplo— arrastran los ejes en cuyos extremos van firmes los cabirones. Solían llevar dos palancas: de embrague y freno, que no pueden faltar —librando bien las partes móviles—, en la reproducción. La construcción de este accesorio pone en juego toda la habilidad, imaginación y formación profesional del modelista.

El *Guardisman* (año 1920).

Como ejemplo y aplicación de lo expuesto se muestran al lector unas fotografías del *Guardisman*, una sencilla reproducción de un barco del servicio de aduanas británico típico de los puertos ingleses a comienzos de siglo. Construí este modelo —muy decorativo y de fuerte poder evocador— partiendo de unos planos adjuntos a una revista de modelismo naval (3). El plano estaba orientado a construir el barco de 57 centímetros de eslora para radio control,

(3) Cfr. MODEL BOATS, January 1982; Edit. John Cundell.



por esta razón, pese a su exactitud, era lógico que no abundara en excesivos detalles. La revista contenía una extensa reseña.

Para construir el casco recurrí al procedimiento descrito, a fin de conseguir las plantillas de las planchas del forro, previo diseño sobre las tres vistas ya mencionadas: planta, alzado y transversal. Completé los detalles de la obra viva al dictado de mis conocimientos profesionales.

El puente, lumbreira de cocina, tambucho y cámara de popa, simulando las tracas de madera típicas de la construcción de la época. El techo del puente y cámara cobran realismo si se recubren con unas piezas de lija extrafina y se pintan luego, simulando a la perfección la cubierta impermeable. Sobre el techo de la cámara van estibados los bicheros en unos pequeños calzos. La chimenea de la cocina va forrada con una tira de esparadrapo que hace las veces del forro aislante de amianto.

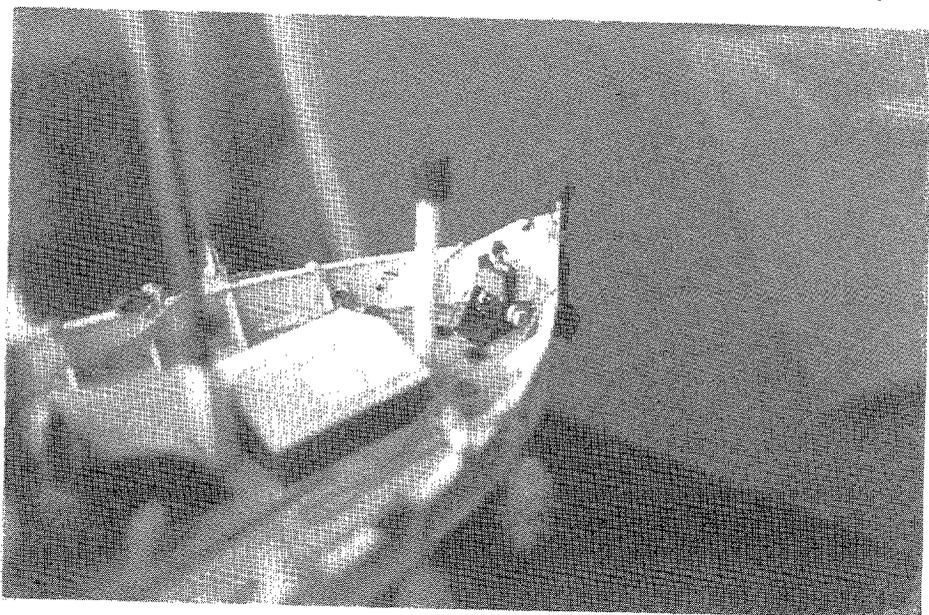
Las superestructuras correspondientes al compartimento de máquina y caldera simulan ser metálicas. La chimenea —con caída a popa, paralela al palo— lleva apagallamas y se afirma con cuatro vientos, el mamburú de proa da vapor al pito, mientras que el popel, abocardado, desahoga a la atmósfera la caldera.

El chigre de proa, manual, está formado por un bastidor que soporta dos ejes horizontales: uno con un piñón que ataca a la rueda —elaborada con la rueda de regulación de salida de gas de un mechero BIC— solidaria al eje de los cabirones, construidos de madera. El ancla está también tallada en madera.

Los puntos de luz estancos han salido de pequeñas cápsulas de cualquier medicamento de tamaño y colores apropiados, de uso extendido en farmacia. El barco lleva las reglamentarias luces de navegación: las de situación son faroles con limitación del haz luminoso hasta $22\ 1/2^\circ$ a cada banda, montados en sus cajas, y éstas en la manga máxima del techo del puente. La luz de tope es también un farol, que alumbró a fil de roda suspendido a unos 40 pies del casco por una driza. La popa lleva un simple punto de luz. Lleva un sencillo proyector orientable en el techo del puente: lo más original de este accesorio es el cristal, obtenido de una envuelta de plástico transparente semirrígido de los empleados para presentar comprimidos. Pienso que ha sido la clave para solucionar la convexidad del cristal en el original.

Dado el tamaño del modelo, no podía faltar el disco del franco bordo y las escalas de desplazamiento. El plano y la bibliografía me solucionaron la flotación correspondiente *al disco*, y a partir de aquí he obtenido las restantes marcas. El diámetro exterior del disco debe ser de 300 mm., y el segmento horizontal, cuyo borde superior coincide con el diámetro, tiene una longitud de 460 mm. A su derecha la escala vertical a 540 mm. con las correspondientes letras. A fin de conseguir un mejor acabado decidí elaborar estas marcas por aproximación, empleando un juego apropiado de *Letraset* tal que al combinar sus caracteres gráficos se reprodujera el trazado de las marcas. Para obtener la escala de desplazamiento he utilizado un escantillón de fortuna para tomar las medidas del plano de alzado longitudinal y trasladarlas al modelo.

Finalmente, decir algo sobre los materiales de construcción. He dejado



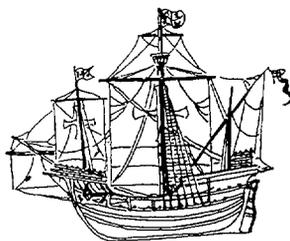
conscientemente este extremo para el final, dado el amplio campo de posibilidades, según sea la finalidad del modelo —navegable o no—. Para el casco puede usarse la madera de balsa, manzonía o bokapi, y para el forro propiamente dicho, desde el latón procedente de tubos flexibles —de «paté», leche condensada y dentífricos, etc.—, hasta el papel de revelar en mate: quiero decir que este último proporciona muy buen acabado —aunque es algo caro— para modelos no navegables. Para el mástil se usa el boj o bokapi, al igual que para los cintones.

Los manguerotes de ventilación son tallados en madera de balsa. Las bocas se ahuecan y se cubren con una gasa bien estirada simulando la rejilla.

La chimenea se ha elaborado con un tubo de *Couldina*, sobre el que se ha construido el sombrero y apagallamas. Los mambús han salido de sendos recambios de bolígrafos.

Sobre el resto de las piezas de materiales «menos clásicos», se han indicado éstos al tratarlos en particular.

Han sido muchas las experiencias recogidas, e ideas surgidas durante la construcción del mencionado barco, que espero poder aplicar y desarrollar en futuras construcciones.



UNIFORMES DE RAYADILLO DE LA INFANTERIA DE MARINA EN ULTRAMAR

Jesús María ALIA Y PLANA
Dibujos: J. Miguel ALIA Y PLANA

Introducción.



E entiende por rayadillo aquella tela rayada de blanco y azul vestida por nuestros soldados en ultramar.

Recientemente, la Agrupación de Miniaturistas Militares de España ha celebrado en Madrid una exposición dedicada a las tropas que lucharon en Cuba y Filipinas, pero en ella no aparecieron los uniformes de rayadillo vestidos allí por nuestra Infantería de Marina. Por eso, hemos pretendido en estas páginas aclarar algo sobre ellos.

Para este artículo hemos seleccionado los ocho uniformes que nos han parecido mas curiosos.

Notas sobre el rayadillo.

Aunque el folleto-catálogo de la ya citada exposición dice que “José María Bueno, el prestigioso uniformólogo malagueño, tiene registrado un legajo de 18 de octubre de 1820 en el que se habla ya de una camiseta azul listada de blanco y un pantalón ídem”, nosotros poseemos referencias de prendas listadas ya en las láminas del álbum del marqués de la Victoria (que vivió entre 1687 y 1772), que se conserva en nuestro Museo Naval de Madrid.

Después, la existencia de prendas listadas se repetirá en muchos de nuestros reglamentos del siglo XIX, y así sabemos, por ejemplo, que por orden de 30 de mayo de 1810 los soldados del 2.º Batallón del 4.º Regimiento de Infantería de Marina vestían casaca corta sin forro y solapa azul y verde, y una camiseta listada de blanco y azul. Pero en este artículo sólo trataremos de los rayadillos usados por la Infantería de Marina, en ultramar.

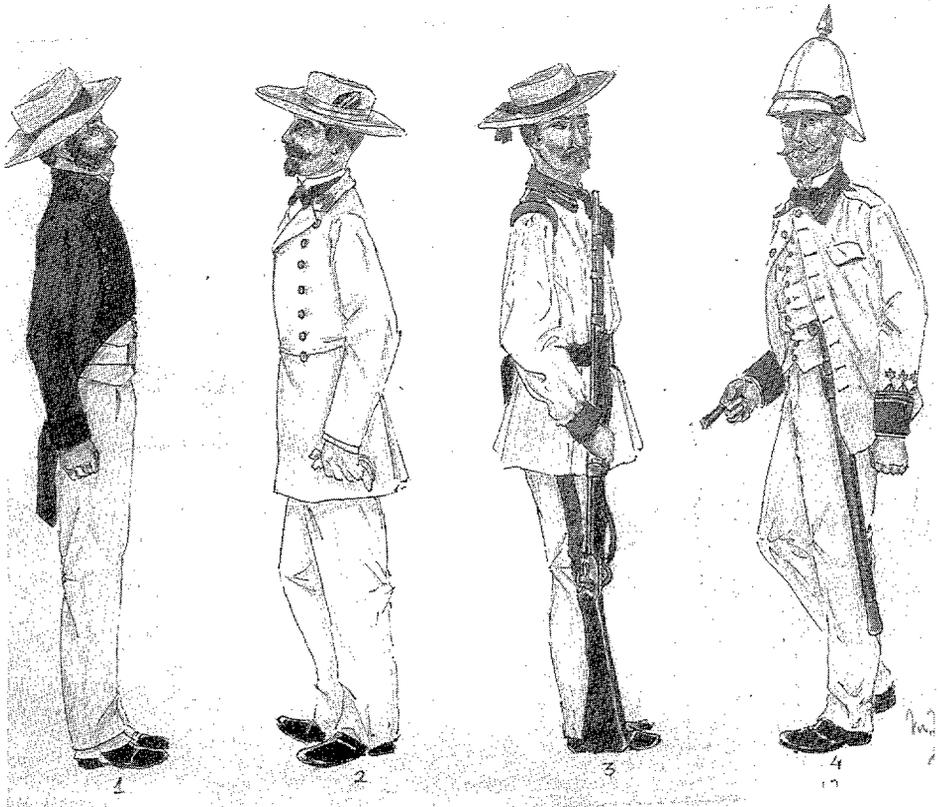
Los primeros uniformes listados, parecían hechos con “tela de colchón” (figuras 1 y 3), puesto que las listas eran muy anchas. Poco a poco, su tamaño fue disminuyendo, hasta dar la sensación, vistos desde lejos, de ser toda la tela de color azul celeste. Ambas modalidades de rayadillo convivieron un tiempo

(así, nuestra figura 2 ya es de este tipo, aunque la 3, cronológicamente posterior, sea aún de “tela de colchón”). Finalmente, en Africa, y ya en el siglo XX, el rayadillo tendrá predominancia clara, del blanco del fondo sobre el listado azul o gris.

Notas sobre las figuras.

1. *Granadero de la Marina Corsaria (1829).*

Tomado de un dibujo del almirante don Julio Guillén Tato, que tiene anotado en el margen: “Creados en 1806 para la Marina Corsaria. Oficiales como los de ésta. R. O. 12 nov. 1829. Exps. Indias”. Desconocemos el uniforme de los oficiales de la Marina Corsaria. Como en el dibujo del almirante Guillén no aparece la prenda de cabeza, le hemos puesto al soldado el sombrero de paja, que comúnmente se usaba en Cuba y Filipinas, ya desde el siglo XVIII, y en cuya cinta iba escrito el nombre del buque al que pertenecía.



2. *Guardia de Arsenales (1861).*

Esta figura está también tomada de otro dibujo del almirante Guillén. Esta vez corresponde a una R. O. de 27 de abril de 1861. En el cuello lleva el anagrama del Cuerpo: Una "G" entrelazada con una "A".

En el aro del sombrero lleva colocadas las divisas.

3. *Soldado del Cuerpo Expedicionario del general Prim en Méjico (1862).*

El 3.º Batallón de Infantería de Marina de San Fernando pasa el 22 de octubre de 1861 a formar parte del Ejército de Operaciones en Cuba.

Embarca en Cádiz, en el vapor *General Alava*, el 5 de noviembre de 1861 y se asienta en Cuba en el Campamento de la Cabaña. Pasa el 18 de febrero de 1862 a Méjico, quedando agregado a la 1.ª Brigada acantonada en Veracruz el 24 de febrero de 1862. Pasa a Córdoba el 1 de marzo y a Orizaba el 7 del mismo mes. Regresa a Cuba el 4 de mayo. Es repatriado el 28 de mayo de 1863.

La figura está reconstruida con datos del coronel de Infantería de Marina don José Fernández Gaytán, sobre un soldado del álbum de la Infantería del conde de Clonard y daguerrotipos del Ejército español en Veracruz, conservados en el Museo del Ejército.

4. *Capitán. Filipinas (1880).*

Tomado de una foto de la época, de la colección García Muñiz, de Santander.

Destaca en esta figura el salacot con clavo y escarapela en el lado izquierdo, que en el modelo de Tropa llevaba en su frente una cinta con el nombre de la Unidad. Este salacot aparece con frecuencia en dibujos de la "La vida Militar", de Cussach, como cubrecabezas usado por todas las Armas.

Es también muy curioso que el sable haya sido sustituido por un machete enorme, útil en la selva.

5. *Capitán de Voluntarios de la Isla de Cuba, en uniforme de diario (1892).*

Tomado del "Novísimo reglamento del Instituto de Voluntarios de la isla de Cuba", editado en La Habana en 1892, reproduciendo el Real Decreto de 7 de julio de 1891 aparecido en la Colección Legislativa del Ejército, n.º 120.

Debido a que este reglamento cita un uniforme de gala muy extraño, ya que tiene pantalón rojo con franja azul, cosa insólita ésta en Infantería de Marina, pero común a todo el Instituto de Voluntarios de la isla de Cuba, no podemos evitar la tentación de copiarlo aquí:

“Gala.

Infantería de Marina.

Jefes, oficiales y tropa.— Como la infantería, sustituyendo por el azul turquí de la levita el color verde de los accesorios de la leopoldina, levita, chaqueta y pantalón.

Anclas cruzadas de metal dorado en el cuello, y en los botones, sardinetas en el cuello, las cuales serán de oro para los jefes y oficiales y de estambre amarillo para la tropa”.

El uniforme del Arma de Infantería que se cita es:

Infantería.

Jefes y oficiales.— Leopoldina de fieltro gris con imperial, correa, barbuquejo y visera de charol negro. Cordón de oro en el borde del imperial, escarapela nacional al frente con presilla de oro. Botones como los de la levita, pero pequeños, en el centro de la escarapela y en los extremos del barbuquejo.

Levita corta de paño azul turquí con cuello recto, cerrada desde el pie del mismo con nueve botones, hombreras de cordón de oro sujetas con un botón pequeño; cuello y vivos de paño verde; tres puntas de sardinetas de oro sobre cada vuelta y dos botones pequeños en la costura posterior; carteras en los falzones, con dos botones cada una: en los extremos del cuello y en los botones se llevará el número del cuerpo, en metal dorado como los botones.

Pantalón de paño *grancé* con franja de paño verde.

Tropa.— Leopoldina como la de los oficiales, siendo de cordón de estambre verde la presilla de la escarapela y el vivo del borde del imperial.

Chaqueta de albión o de franela azul turquí cerrada desde el pie del cuello con hombreras de cordón de estambre verde y botones, número, cuello, vueltas y vivos como la levita de los oficiales.

Pantalón de franela *grancé* con franja de paño verde.

6. *Teniente. Filipinas (1892).*

Nuestra figura, tomada de una foto, lleva en la cinta del salacot y en las hombreras las barras de las divisas de teniente, que en el puño van acompañadas de las tres puntas de sardinetas, bajo las estrellas, detalle que no se aprecia en el dibujo, como tampoco se aprecia el escudo del Cuerpo, que lleva en el cuello.

El curioso salacot tiene un respiradero en forma de chimenea. Esta

prenda fue también usada por las tropas coloniales italianas, como muestra Cenni en varias de sus famosas acuarelas.

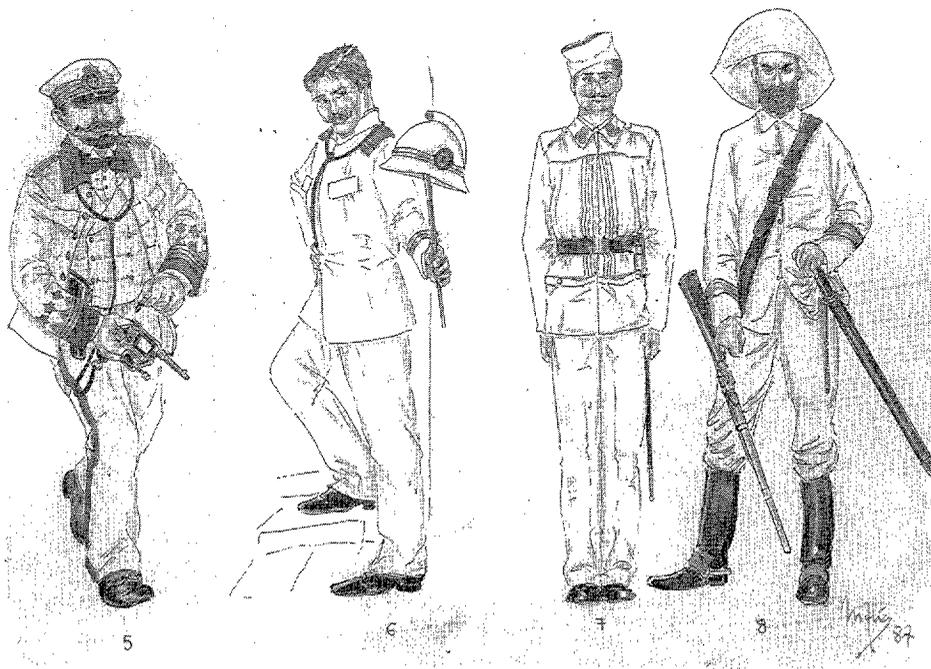
7. Soldado. Cuba (1898).

Tomado de una foto de "J. L. Quintana. Fotógrafo. Plaza de Armas. Gíbara. Cuba". Fechada el 9 de abril de 1898.

Es muy curiosa la forma de la guerrera, con unas hombreras muy grandes, unos bolsillos enormes con botones de pasta y dos órdenes de jaretas a cada lado del pecho, más una tapa que oculta los botones.

El gorro lleva un vivo que debe ser azul.

La bayoneta, como puede verse, es larga.



8. Sargento de las Guerrillas Montadas. Cuba (1815).

Tomado de una fotografía del sargento segundo guerrillero Manuel Martín Vázquez, del 2.º Batallón del 3.º Regimiento.

Estas unidades, como su nombre indica, combatían a caballo.

Nota final.

Con estas ocho figuras no hemos agotado los rayadillos de la Infantería de Marina. Sólo hemos querido dar una pasada, a vista de pájaro, sobre ellos, quizá sólo para rescatar alguno del olvido, o tal vez para que cuando se vuelvan a hacer exposiciones como la de este año, no esté ausente nuestra Armada.

A lo mejor, algún día volvemos sobre el tema.



PINTORESCAS PETICIONES AL *ELCANO*

Marcelino PLAZA MARTIN
Teniente Vicario



ACE años publicaba la revista humorística “La Codorniz” un chiste gráfico en el que se veía a un marinero llegando a puerto y a un periodista que, bolígrafo en ristre, le preguntaba irónico y a bocajarro: “¿Es verdad que en cada puerto hay una mujer que espera al marinero?”. Y éste, con acento y retranca gallegos, le respondía: “Sí, la lavandera”. Eran otros tiempos en que todo se lavaba a mano.

Pues, parodiando el chiste del manido tópico, bien podemos decir que en cada puerto que visita el *Elcano*, por muy lejano e ignoto que sea, allí hay no una, sino varias monjas que le esperan con cariño. Y es que yo no sé qué carisma o imán tiene el barco, pero es lo cierto que, a monjas y frailes españoles en tierras foráneas, la visita del *Elcano* les produce un gozo y una alegría sin par, reavivando en ellos el fuego patrio de sus raíces. Y, a la recíproca, también el barco se enriquece con la visita de estos abnegados españoles, embajadores de la mejor entrega, amor y servicio a los hombres por esos mundos de Dios.

He aquí dos retazos simpáticos de sendas visitas monjiles al *Elcano*, con originales peticiones.

Manila, 1972. A la caída de la tarde cuatro monjas españolas vienen a visitar el barco. Desde que pisan la cubierta, tierra española, la emoción burbujeante va en continuo aumento. Estaban encantadas, alegres, comunicativas. Son felices. Sólo les queda un deseo por cumplir, un antojo. Quieren ver la bandera que, cual rica joya, se custodia en la cámara del comandante del barco. Faltaría más, ha dicho el comandante. Que se cumplan sus deseos. Así se hace. Instantes después entra el comandante en la cámara para conversar con las hermanas y cuál fue su sorpresa cuando las encuentra de rodillas, juntas las manos, absortas, contemplando, como en místico arrobamiento, la bandera, y así postradas la van besando con toda el alma, con una unción casi sagrada. El comandante queda tocado en el fondo de su sensibilidad; le cuesta romper el encanto, pero disimula y con una sonrisa de complacencia a la par que con una pizca de ironía les dice: “Bien, bien, hermanas, ¿no les parece que exageran un pelín como si estuvieran ante el belén?”. La verdad es que allí sólo faltaban los pinceles de Fra Angélico para perpetuar aquella escena llena de lirismo y enternecedor patriotismo.

Dos días más tarde, otro grupito de monjas de otra congregación hispana, acompañadas de alguna nativa “para que vean el salero español”, se acercan a ver el barco. Se las atiende, se las obsequia con la delicadeza y solicitud características del *Elcano*. Para ellas todo es maravilloso, sobre todo conversar y departir con la tripulación. Al final, antes de marcharse, una de ellas, tímidamente, se atreve a formular un ruego, pedir un potiquín, “sólo un poquito”, de aceite de oliva, precisamente de oliva española, para hacer unos cuantos dulces al modo español, el día del santo de la madre superiora. El segundo lo comprende perfectamente y accede gentilmente a la petición. Que traigan un envase y el contraamaestre de víveres les atenderá. Al día siguiente, en efecto, muy de mañana, junto al portalón, está una paquetera y al lado una monja. Viene a por el aceite y pregunta por el contraamaestre. Figúrense la sorpresa y el sofoco de nuestro hombre, a quien se le espanta la mirada, al ver que el tal envase vacío es nada menos que un enorme bidón con muchos litros de cabida... Claro que la monja le echó un capote diciéndole que no tenían en la casa otro más pequeño y que echasen los que pudiesen...

Ciertamente, dos días antes aquellas religiosas habían mandado al barco un canastillo con frutas tropicales para los enfermos. Pero a ver quién le quitaba de la cabeza al contraamaestre que aquello no era un trueque y una traducción libre del refrán castellano “rosquilla de monja, costal de harina”. Y el hombre del pañol, experto en víveres, tentado estuvo de tirar, mentalmente, de calculadora para sacar las equivalencias trigo-aceite y litro-costal. Por supuesto, ya se adivina, hubo arreglo y hubo aceite.

Y cuentan las crónicas que una mañana, desde un humilde palomar español del Lejano Oriente, voces angelicales cantaban los laudes con trinos más alegres, más armoniosos, más dulces y que al final, cuando el coro remató solemne con un “demos gracias a Dios”, de la garganta de un pudoroso querube se escapó un gracioso gorjeo, en tono de flauta, que, en cadencia de ritmo continuado, contrapunteó: “Y al *Elcano*”, entre los sofocados jijís de las demás hermanas y la sonrisa indulgente de la superiora.

Genio y figura.





M I S C E L A N E A

“Curiosidades que dan las escrituras antiguas, quando hay paciencia para leerlas, que es menester no poca.”

Ortiz de Zúñiga, *Anales de Sevilla*, lib. 2, pág. 90.

21.997.—Hace cien años.

Abre este cuaderno de agosto de 1887, tomo XXI, un artículo titulado *Un poco de geografía política en el año de 1887*, del que es autor el teniente de navío de primera clase don Emilio Hediger; es continuación de anteriores cuadernos; estudia aquí Finlandia, Francia, Imperio germánico y Grecia. Sigue otro, *El Desviacopo*, por don Víctor M.^a Concas y Palau; describe este aparato, que tiene por objeto *proporcionar un medio de ejercitarse en compensar las agujas de los buques, en las condiciones más semejantes posibles a la realidad*. Continúa con otro, del que es autor el mismo, *Agujas Moore*; viene una descripción de las mismas. *Tubos para ejercicios de fuego con los cañones de tiro rápido Nordenfelt de 57 mm. y 42 mm.*, por el mismo autor que los anteriores; se trata de una idea de los señores Nordenfelt, autores y fabricantes de éstos, para que puedan disparar con municiones de 25 mm. Sigue con *Los hospitales en Inglaterra, Noruega y Francia*, por el primer médico de la Armada don Federico Montaldo; es una memoria descriptiva de los mismos. *La División naval ligera francesa del contra-almirante Brown de Culston*, es su autor el teniente de navío de primera clase don Emilio Hediger. Sigue, *La protección de los buques de combate y los proyectiles de melinita*, por E. Weyl; trabajo extractado del «Yacht» por el capitán de fragata E. V., es continuación de cuadernos anteriores. *Causas de decadencia de la Marina*.

Medios de rehabilitarla, por el ingeniero industrial don Luis Rouvière, que continuará. *Torpederos de mar. Sus pruebas e ideas corrientes sobre ellos en Inglaterra*, por el teniente de navío de primera clase don Víctor M.^a Concas y Palau; hace referencia a los que, de esta clase, se han de entregar a nuestra Armada. *Revista naval de Spithead*, extracto del «Times»; se refiere a la revista de 23 de julio que tuvo lugar en aguas del Solent.

En *Noticias Varias* encontramos, entre otras: *Centenario*, publica una nota, que reproduce íntegra, de la Comisión Organizadora para la celebración de un certamen en honor de don Alvaro de Bazán. *Visita regia y Más sobre el Centenario*, las dos referentes a este ilustre marino. *Torpederos «Azor» y «Halcón»*, da cuenta de su botadura en los talleres de los señores Yarrow, destinados a nuestra Armada, el 9 de junio pasado. *Alquiler de aparatos eléctricos para la travesía de noche por el canal de Suez*, tomado del «Cosmos»; trae noticias referentes a su instalación. *Buques sin arboladura*, tomado del «Army and Navy Gazette», se refiere al fallo definitivo formulado para su abolición. *Lotería especial de la Exposición Marítima de Cádiz*, creada para subvenir a los gastos que habrá de ocasionar *este importante Certamen Naval*.

Bibliografía, con la reseña de varios libros y revistas nacionales y extranje-ros. *Artículos pendientes de publicación. Erratas*, con las observadas en el cuaderno 6.º del tomo XX y en el 1.º del tomo XXI. *Apéndice*, con disposiciones relativas al personal de los distintos Cuerpos de la Armada, hasta el 19 de julio pasado.

Aparato y escandallo eléctrico, por el teniente de navío don Baldomero Sánchez de León; con este trabajo se inicia el cuaderno de septiembre de 1887; hace en él la descripción y estudio del mismo. Sigue *Cómo se crea una Marina*, es su autor el teniente de navío de primera clase don Emilio Hediger; explica como, a través de la historia, se han ido creando algunas de éstas. Continúa con unas *Instrucciones para el servicio del montaje de giro central sistema Vavasseur Canet, para un cañón de 9 cm., modelo 1879*, por el coronel de artillería de la Armada don Enrique Guillén; describe el montaje, la cureña y demás elementos que lo componen, así como da instrucciones para su manejo y conservación, y algunos datos numéricos. *Revista naval de Spithead*, es su autor el capitán de fragata don Víctor M.^a Concas y Palau; hace una reseña de dicha revista que tuvo lugar, como fiesta final, en los actos celebrados el 23 de julio de 1887, con motivo del jubileo de la reina Victoria. Sigue, *El canal de Panamá en 1886*, son sus autores el ingeniero naval don Nemesio Vicente y el teniente de navío de primera clase don Pedro Sánchez de Toca, nombrados éstos como integrantes de la Comisión designada al efecto para visitar las obras de este canal; hacen aquí un detenido y extenso estudio de dichas obras, que continuarán. *Maniobras navales inglesas de 1887*; se exponen aquí el programa y unidades que tomarán parte en ella, así

como las operaciones a ejecutar por las mismas. Se continúa con *El presupuesto de la Marina inglesa*, tomado del «Yacht», número 472, por E. Weyl y traducido por el capitán de fragata don E. Vallarino. *Continuación sobre proyecto de Escuadra*, por el contralmirante don Juan Martínez Illescas, es continuación de anteriores cuadernos. Sigue, *El aceite como material de salvamento marítimo*, por el primer médico de la Armada don Federico Montaldo; hace un estudio sobre el empleo de éste *como medio de prevenir naufragios*.

En *Noticias Varias* leemos, entre otras: *Viaje regio*, se refiere al de S. M. la Reina a lo largo de la costa de San Sebastián, embarcada en el *Destructor*. *Hecho heroico*, el de la dotación del crucero *Infanta Isabel* surto en aguas del Riachuelo, prestando humanitarios auxilios a la población de la isla de Recreo. *Academia gaditana de Ciencias y Artes*, detalla los premios y temas que se concederán a los participantes en el *certamen científico, artístico y literario en 1887*, así como el programa de estos actos. *La Exposición Marítima de Cádiz*, da noticia de los actos en ella celebrados. *El torpedero «Ariete»*, le acompaña una lámina, *tomada de fotografía directa*, de este nuevo torpedero español, del cual ya se ocupó la REVISTA anteriormente.

En *Bibliografía*, la reseña de varios libros nacionales y extranjeros. *Artículos pendientes de publicación*. *Erratas*, las observadas en este cuaderno. *Apéndice*, con las disposiciones relativas al personal de los distintos Cuerpos de la Armada hasta el día 25 de agosto.

Un gran número de planos, láminas y grabados, acompañan a ambos cuadernos.

J. F. G.





Autor: José María Jiménez Cisneros.

NOTICARIO



MARINAS MILITARES

NACIONAL

Adiestramiento de la Fuerza.

Ejercicios PASSEX.—Se realizaron en aguas de Baleares con unidades de la Marina francesa para el adiestramiento antisubmarino y de superficie. Los buques participantes fueron:

Marina francesa

Un portaviones.
Un crucero
Cuatro escoltas.

Armada española

S. Siroco.
P. Villaamil
P. Recalde.



Ejercicio hispano-norteamericano de MCM.—También se desarrolló en aguas del archipiélago balear para el adiestramiento combinado en operaciones de MCM, en las que se incluyó el minado aéreo. Participaron:

Marina de los EE. UU.

Tres aviones P3C *Orión*.
Un equipo de buceadores MCM.

Armada española

Tres dragaminas oceánicos.
Un dragaminas costero.
Un patrullero.
Unidades de buceadores MCM.

Ejercicio ADELFI BEX.—Se efectuó en aguas de la Zona Marítima del Estrecho para el adiestramiento elemental anfibio de las unidades del Grupo Anfibio y del TEAR, con la participación de los transportes de ataque *Galicia* y *Castilla* y el buque de desembarco *Velasco*, con unidades de la AGAD y GROLOG del TEAR.



Barcazas de desembarco.



Ejercicio MAR-31.—Tuvo lugar en las aguas de las Zonas Marítimas del Cantábrico y Estrecho para el adiestramiento de los escoltas de la Flota mediante la realización de diversos ejercicios aeronavales, de superficie, anti-submarinos y de armas, con la participación de las siguientes unidades:

Escolta de la Flota

F. Asturias.
F. Andalucía.
F. Baleares.
D. Churruca.
D. Lángara.

Unidades colaboradoras

S. Marsopa.
Patrulleros de la Zona Marítima del Estrecho.
Aviones del Ejército del Aire.
Unidades de la FLOAN.

Premios de Investigación Militar Operativa.

Por la Orden Ministerial correspondiente del Ministerio de Defensa fueron convocados los premios de Investigación Militar Operativa «General Fernández-Chicarro» en los siguientes términos:

- Primer premio: dotado con 750.000 pts.
- Segundo premio: dotado con 500.000 pts.
- Accésit de 250.000 pts.

Se presentaron un total de veintidós trabajos que comprendían un extenso abanico de técnicas de Investigación Operativa, siendo de destacar, por su mayor presencia, los dedicados a Decisión Multicriterio, Fiabilidad de Sistemas, Procesos de Control, Simulación, Búsqueda y Grafos.

La procedencia de los investigadores operativos fue variada, correspondiendo en porcentaje a los siguientes:

- Universidad y otros centros civiles = 45 %.
- Ejército de Tierra = 32 %.
- Armada = 18 %.
- Ejército del Aire = 5 %.

Por lo que se refiere a las Universidades, participaron equipos de Alicante, Sevilla, Valencia y Autónoma de Madrid. En cuanto a los Ejércitos figuraban, entre otros, equipos de los Gabinetes de Investigación Militar Operativa y grupos integrados por personal formado en las Universidades de París, Madrid y Valencia.

El resultado de esta convocatoria arrojó el siguiente resultado:

1. Declarar desierto el primer premio.
2. Adjudicar el segundo premio de forma compartida a los siguientes trabajos:
 - «Actualización del método de la caza de minas», presentado por el equipo dirigido por el comandante de Infantería de Marina Díez de Tejada.
 - «Algoritmo de Control de Lanzachaffs», presentado por el equipo dirigido por el capitán de corbeta Fernández Benzo.
3. Conceder el accésit, en forma compartida, a los trabajos:
 - «Un modelo de control óptimo para la Planificación de Plantillas de Personal», presentado por el equipo del Departamento de Matemáticas y Estadística de la Universidad de Alicante, dirigido por D. M. A. Goberna.
 - «Asignación Semestral Óptima de la Flota», presentado por el comandante de Ingenieros Aeronáuticos Cabezas del Castillo.

Puede considerarse que el número de trabajos presentados fue suficiente, pese al escaso tiempo de que se dispuso entre la convocatoria y la adjudicación (cuatro meses escasos), pero, no obstante, es de esperar que para la próxima convocatoria, que tendrá lugar dentro de dos años, se presenten trabajos de mayor envergadura y que los premios vayan adquiriendo una mayor relevancia y prestigio, tanto en el entorno nacional como en el internacional.

Cursos especiales.

Curso de introducción a la acústica submarina.—Ha tenido lugar en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Armas Navales (ETSIAN) el Primer Curso Básico de Introducción y Matemáticas Aplicadas de la citada Escuela y la Cátedra de Acústica de la Escuela Universitaria de Ingeniería Técnica de Telecomunicaciones (EUITT) de la Universidad Politécnica de Madrid.

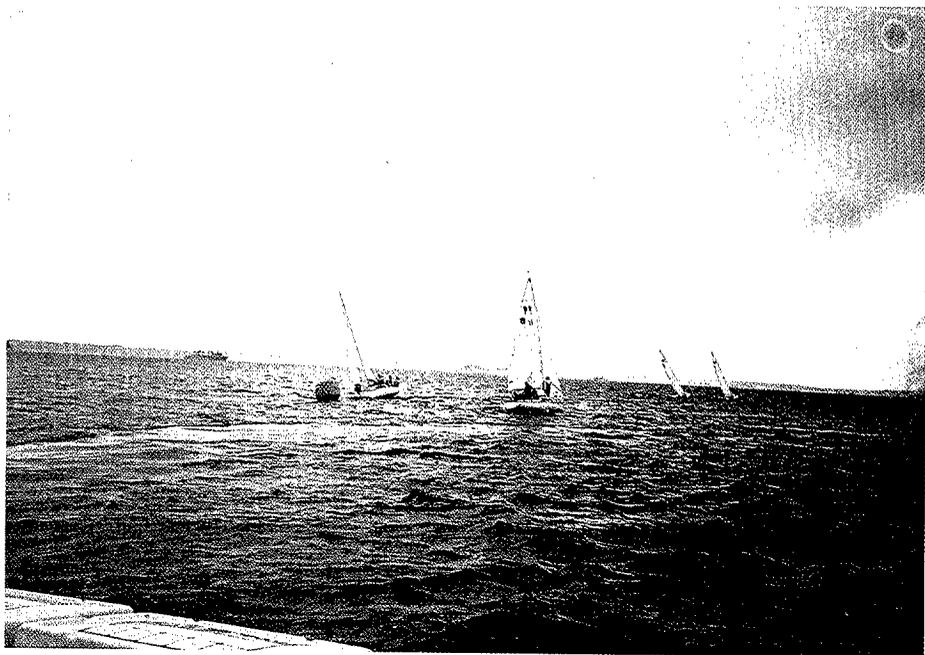
Dirigido a los profesionales de las empresas relacionadas con la industria de la defensa, tenía como objetivo primordial proporcionar a dichos profesionales los conceptos básicos sobre los fenómenos que rigen los procesos de generación, transmisión y recepción de señales acústicas en la mar, y que constituyen el fundamento de la Detección Submarina. Para ello, el curso se estructuró en sesiones de mañana y tarde, estando las primeras dedicadas a exposición teórica y las segundas a actividades prácticas a fin de facilitar la comprensión y asimilación de los conceptos expuestos.

Se ha contado con profesores cualificados de los Departamentos y Cátedra antes mencionados, así como con el personal de la firma BRÜEL & KJÆR para el aspecto experimental e instrumental.

La inauguración del curso estuvo a cargo del capitán de navío (IAN) director de la ETSIAN, don Luis Rute Domingo, y del catedrático de Acústica de la EUITT, don Manuel Recuero López. Entre los asistentes a este curso figuraban técnicos superiores de Bazán, CNMSA, Sainco, Marconi, INISEL, ENSA, SENER y Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo.

Deportes.

España, medalla de plata en la I Regata Militar Internacional a Vela.—Bajo el patrocinio del Consejo Internacional del Deporte Militar (CISM) y organizada por la Armada francesa, se ha celebrado en Brest la I Regata Militar Internacional a Vela. Concurrieron a la invitación, además del país anfitrión, Alemania, Bélgica, Italia, Noruega, Suecia y España. La representación francesa estaba constituida por cuatro dotaciones correspondientes a la Escuela Naval, Batallón Joinville, Ejército de Tierra y Ejército del Aire, y las



demás con una. La representación española estaba formada por el capitán de navío Sánchez Barcáiztegui, capitán de corbeta Rodríguez Toubes (Jaime), capitán de Intendencia Dávila, capitán auditor Marín Castán y los marineros Piris, Castaños y Rivero.

La ceremonia de inauguración tuvo lugar en el interior de la Base Naval bajo la presidencia del vicealmirante Corvier, con el izado de las banderas de las naciones participantes y desfile de las delegaciones asistentes. Terminado el desfile, se celebró en el Club Náutico de la Armada la primera reunión técnica de las distintas delegaciones con el Comité de Regatas, procediéndose a la planificación y exposición de las pruebas, reglas a seguir y sorteo de las distintas embarcaciones, todas ellas de la serie francesa *Surprise*, cruceros monotipo de 7,65 m. de eslora.

Al día siguiente se dio la salida a la primera regata, consistente en un triángulo olímpico en mitad de la ría de Brest. El equipo español sorprendió a todos los demás al montar todas las boyas, desde la primera a la última, en primera posición destacada, resultando segundo el equipo del Batallón Joinville.

El tercer día se celebraron dos nuevos triángulos olímpicos, en los que España no pudo mantener su dominio del día anterior. La cuarta jornada se dedicó a un recorrido costero hasta alta mar, teniendo que demorarse la salida más de dos horas como consecuencia de la cerrada niebla y la falta de

viento. Poco a poco, a medida que el viento aumentaba, fueron recuperando posiciones los barcos que se perfilaban como campeones, y España, tras llegar a ir penúltimo en la mitad de la regata consiguió, tras una espectacular remontada, cruzar en tercera posición la línea de llegada.

Al otro día, y como colofón, se celebró el último triángulo olímpico. El equipo español consiguió la cabeza de la regata desde la salida hasta la llegada, destacando la perfecta ejecución de todas las maniobras, lo que le valió el reconocimiento y aplauso de todos los jefes de las Delegaciones y demás seguidores de la regata. Pese a que España consiguió la primera posición en esta última prueba, no logró ascender al primer puesto de la general por tan sólo medio punto. Por la tarde se celebró la ceremonia de clausura en la Base Naval, realizándose en el podio colocado al efecto la entrega de medallas a los tres primeros clasificados: Escuela Naval francesa, medalla de oro; España, medalla de plata, y Noruega, medalla de bronce.

Es de destacar la magnífica organización de la regata, tanto en la mar como en tierra, en todos los aspectos y detalles. El general Duque, presidente del CISM, lanzó el reto, en la ceremonia de clausura, a los representantes de las naciones asistentes para organizar en alguna de ellas la próxima edición de la regata.

De regreso a España, el equipo de la Armada hizo escala en Barcelona, donde aprovechó para participar, a bordo del *Sirius IV*, en las dos últimas regatas del trofeo «Conde de Godó», consiguiendo alzarse con el triunfo en ambas pruebas.

Visitas a la ENM.

Director de Enseñanza Naval de Tailandia.—Ha visitado oficialmente la Escuela Naval Militar el capitán Tem Charlitamara, director de Enseñanza Naval del reino de Tailandia, al que acompañaba el agregado naval en Madrid y tres capitanes de navío. Tras ser recibidos por el capitán de navío comandante-director de la ENM, giraron una determinada visita a las aulas y demás dependencias de la Escuela.



Director de la Academia General Militar.—Ha efectuado una visita a la ENM el director de la AGM, general Pérez de la Raya, acompañado de ocho profesores y 108 alféreces-cadetes. Durante los tres días que permanecieron en la Escuela asistieron a todas las jornadas escolares y recibieron detalladas explicaciones sobre los planes de estudio y el desarrollo de todas las actividades militares y docentes.

Noticias del ISFAS.

Prestación farmacéutica.—La prestación farmacéutica, tanto en el Régimen Especial de la Seguridad Social de las Fuerzas Armadas, gestionado por el ISFAS, como en cualquier otro Régimen de Seguridad Social, tiene como objetivo el poner al alcance de sus asegurados enfermos todos los medicamentos que los facultativos que le asistan consideren necesarios para, si es posible, restablecer su salud, o por lo menos mejorar la sintomatología de su estado patológico, contribuyendo, en definitiva, a proporcionarles una mejor calidad de vida. También facilita los medios medicamentosos utilizados como medicina preventiva.

La actuación del médico ante el enfermo comienza con el historial del paciente, su reconocimiento con las exploraciones y medios auxiliares precisos, finalizando normalmente con el diagnóstico de la enfermedad y la elección de la terapéutica más idónea para combatirla, lo que en la mayoría de los casos origina la prescripción de uno o varios medicamentos.

En esta prescripción, debe primar el aspecto sanitario sobre cualquier otra consideración, incluida la repercusión económica que el acto de recetar ha de producir tanto en el Régimen de la Seguridad Social en el que el enfermo esté incluido, como en su economía particular, por la aportación con la que el asegurado ha de contribuir en el coste del medicamento.

Sentada esta prioridad, no puede olvidarse que la prestación farmacéutica, una de las prestaciones básicas del Instituto, origina cuantiosos gastos; que los recursos del ISFAS son limitados y que cuanto más dinero se emplee en un capítulo, menos podrá dedicarse a otros. Esta prestación, incluida dentro de las varias que totalizan la asistencia sanitaria, cada día adquiere más importancia y se hace más imprescindible, al incrementarse año tras año de modo alarmante el precio de los medicamentos, precio que ha llegado a cotas que si no existiesen los regímenes sociales actuales, en la mayoría de los casos, cuando alguno de los componentes de la familia se encontrase afectado de enfermedad prolongada, crónica o con tratamientos de larga aplicación, originaría gastos difíciles de soportar por la economía particular.

Aun tomando como axiomas el que “la salud no tiene precio”, que el enfermo ha de disponer no sólo de los medicamentos imprescindibles, sino de todos cuantos sean convenientes para la curación o por lo menos la mejoría de su enfermedad y que el médico debe tener libertad total para recetar, también debemos considerar si el actual consumo de medicamentos alcanza las cotas de racionalidad necesarias. En tal sentido, debemos admitir que la decisión de la prescripción y consumo de medicamentos, con cierta frecuencia no vienen determinados fundamentalmente por lo que esencialmente los justifica: la enfermedad y los efectos comprobados del medicamento, y que en muchas ocasiones el consumo se produce como consecuencia de la interacción de múltiples factores que hacen de él algo en continuo movimiento.

Estos factores, entre los que podemos citar la enfermedad, modas terapéuticas, política de ventas y todos los condicionamientos psíquicos, sociales y económicos que los acompañan, en muchos casos no bien conocidos, indudablemente conducen a un hiperconsumo de fármacos.

A grandes rasgos y bajo un análisis muy simple, se observa que el consumo puede verse influido en función de:

- La relación médico-enfermo y la actitud del propio paciente ante su enfermedad.
- El comportamiento de los profesionales sanitarios y de la responsabilidad y rigor con que afronten sus propias labores profesionales y lo que de sus conocimientos sean capaces de transmitir a la población para incrementar su educación sanitaria.
- El de la industria farmacéutica, que en la búsqueda de sus legítimos beneficios deberá progresar en la investigación y en la orientación hacia medicamentos bien probados científicamente.
- El de la propia Administración, al revisar la idoneidad de los medicamentos actualmente registrados y el mantenimiento de su política de aceptación de nuevos medicamentos, sólo con criterios estrictamente científico-sanitarios, teniendo como primer objetivo el poner a disposición de profesionales y enfermos los medicamentos más eficaces y seguros.

En el ISFAS, para conseguir la prestación farmacéutica, es obligatorio la utilización de las recetas oficiales en poder de los titulares, debidamente cumplimentada por el médico que atienda al enfermo, ya sean médicos colaboradores de los consultorios ISFAS, especialistas de los Hospitales Militares o los médicos de los cuadros facultativos de la Seguridad Social o de las Entidades de Seguro Libre, para aquella parte del colectivo que recibe asistencia sanitaria a través de concierto con el INSS o dichas Entidades.

En algunos Estados miembros de la Comunidad Económica Europea un medicamento no está incluido en el sistema de Seguridad Social si no figura en una lista positiva, en otros se recurre a listas negativas de productos excluidos del ámbito de aplicación de su sistema de Seguridad Social. En la prestación farmacéutica de cobertura del ISFAS están incluidos prácticamente todos los productos farmacéuticos, fórmulas magistrales, material de curas y especialidades farmacéuticas registradas en España, prestación similar a la que realizan el Régimen General de la Seguridad Social y otros regímenes especiales, como el de la Mutualidad de Funcionarios Civiles del Estado (MUFACE) o el de la Mutualidad General Judicial (MUGEJU), estando excluidos de la dispensación con cargo al ISFAS solamente los productos dietéticos, de régimen, aguas minerales, vinos medicinales, elixires dentífricos, cosméticos, jabones y en general los expresamente excluidos del Régimen General de la Seguridad Social. En ambos regímenes también están excluidas

aquellas especialidades farmacéuticas que habiendo sido declaradas como publicitarias carecen de cupón-precinto.

A través de la prestación farmacéutica del ISFAS, también se facilitan, como tratamientos medicamentosos especiales de "carácter extraordinario" los medicamentos extranjeros no registrados en España, pero suministrados por el Ministerio de Sanidad y Consumo, cuando, según informe médico, son considerados por éste imprescindibles para el tratamiento del enfermo y no existe en el mercado nacional producto similar en composición y eficacia. En estos casos el pago tiene que hacerlo previamente el interesado, que posteriormente solicita el reintegro de los gastos, adjuntando a la solicitud informe médico y factura.

De forma similar, los titulares pueden reintegrarse de una parte de los gastos farmacéuticos que hayan tenido, tanto ellos como sus familiares, durante su desplazamiento al extranjero.

Las recetas oficiales del ISFAS son despachadas en todas las farmacias del territorio nacional, tanto farmacias civiles como farmacias militares, para lo que el Instituto tiene firmados conciertos con el Consejo General de Colegios Oficiales de Farmacéuticos y con los Cuarteles Generales de los tres Ejércitos. En el coste de la prestación farmacéutica sus beneficiarios participan con una aportación que han de abonar en la farmacia en el momento de retirar la medicación. Esta aportación, que inicialmente era del 30 por 100 del precio de venta en todos los casos, se ha reducido para determinados medicamentos, y en la actualidad es:

	<u>Aportación</u>
—Productos, fórmulas, efectos y especialidades no incluidas en grupo especial	30 por 100 del precio-venta.
—Grupo de medicamentos marcados en su precinto con un punto negro (Generalmente utilizados en enfermedades crónicas).	5 pesetas, más el 10 por 100 del P.V. máximo 50 pesetas/envase.
—Grupo de medicamentos considerados de "uso hospitalario", incluidos en las relaciones de la Seguridad Social y que carecen de precinto	75 pesetas/envase.
—Bolsas de ostomizados	Sin aportación.

La aplicación de estas aportaciones reducidas significó una mejora importante para los beneficiarios que por las características de las enfermedades que padecen necesitan medicación constante y de mayor precio, pero ello, globalmente en el año 86, redujo al 24,50 por 100 la aportación que hasta el año 83 era del 30 por 100, lo que ha supuesto al Instituto un incremento del gasto en el último ejercicio económico de más de 338 millones de pesetas.

El coste del consumo de medicamentos ha ido aumentando año tras año, no sólo por el encarecimiento de éstos, sino por un hiperconsumo de fárma-

cos, que se detecta por el aumento del número de recetas utilizadas por cada titular, que siendo de 29,40 recetas/titular/año en 1980, pasó a 33,35 recetas/titular/año en 1985, con una ligerísima disminución en el año 1986, cantidad de recetas sensiblemente superior a las utilizadas en otros regímenes de Seguridad Social, lo que unido al incremento en el precio/receta ha producido un gasto medio de 13.851 pesetas, titular/año, sin incluir lógicamente en esta cifra la aportación realizada por éste. El gasto total en medicamentos abonados por el Instituto durante el pasado 1986 ha sido de 4.661.742.373 pesetas. La magnitud de esta cifra es tal que equivale al 80 por 100 de la cantidad que el ISFAS recauda entre todos los titulares acogidos al mismo, esto contabilizando sólo el consumo farmacéutico extrahospitalario, ya que si a éste se suma el gasto producido por los enfermos hospitalizados, la cifra pagada por medicamentos es muy superior a la totalidad de las cuotas individuales recaudadas.

Los fármacos en general y especialmente los modernos medicamentos poseen una gran actividad farmacológica. Por esto resultan eficaces ante la enfermedad, pero también son potencialmente peligrosos si se usan indiscriminadamente y fuera del imprescindible control sanitario, ya que toda medicación produce efectos secundarios de menor o mayor importancia, que en algunos casos incluso aconsejan la supresión del fármaco.

Por ello debemos insistir en el riesgo latente de la automedicación, la medicación de complacencia sin clara justificación terapéutica y sobre todo la utilización de tratamientos, que prescritos independientemente por distintos facultativos, son utilizados simultáneamente por el enfermo con la posible aparición de interacciones farmacológicas que incrementen su actividad a niveles no deseables, llegando a tener efectos tóxicos para el paciente.

Hemos de concienciarnos que los medicamentos son imprescindibles, que son el medio ideal de que dispone la medicina para combatir la enfermedad, pero que deben utilizarse únicamente cuando facultativamente sean necesarios, siempre bajo control sanitario, evitando consumos injustificados que además de originar cuantiosos gastos, pueden producir efectos totalmente contrarios a lo que intentamos, es decir, conservar o recuperar la salud.

EXTRANJERO

El poder militar soviético.

Introducción.—En esta misma sección del número correspondiente al mes pasado, ofrecimos a nuestros lectores un amplio resumen del contenido de un informe hecho público por la Oficina de Inteligencia Naval de los Estados Unidos relativo a la entidad, misiones y previsiones de la Marina soviética.

Acaba de llegar a nuestra redacción un ejemplar de la obra de frecuencia anual «Soviet Military Power 1987», editado por la Secretaría de Defensa estadounidense, en el que, como en años anteriores, se analiza el contenido del potencial militar soviético, del que asimismo ofrecemos un resumen, del que excluirémos lo que afecta a su Marina por coincidir lo ya publicado el mes pasado con el estudio hecho en el libro a que nos estamos refiriendo.

En este estudio, prologado por el propio secretario de Defensa norteamericano, Caspar Weinberger, se hace un análisis en profundidad del poderío militar de la URSS, valorando los diversos factores que lo sustentan, como son las políticas —interior y exterior— soviéticas y sus ambiciones globales, fuerzas de que disponen para ataques nucleares, operaciones espaciales y defensa estratégica, grados de alistamiento y movilidad de sus fuerzas, políticas de investigación y desarrollo, y, finalmente, la respuesta americana a esta dinámica de la Unión Soviética, respuesta que está esencialmente fundada en mantener las fuerzas occidentales suficientes en cantidad y calidad para establecer un eficaz grado de disuasión contra el empleo del formidable potencial bélico de la URSS y de sus aliados del Pacto de Varsovia.

Finalmente, quisiéramos añadir que este es un resumen del libro antes citado, y todas las opiniones que aparecen a lo largo del texto pertenecen íntegramente a la versión original, que hemos tratado de respetar lo más fielmente posible.



Las políticas soviéticas y sus ambiciones globales.—El principal cometido asignado a la proyección militar soviética, totalmente diferente al de otras naciones, es el de alcanzar una posición de fuerza que garantice una plena seguridad a la nación, mientras prosigue intentando lograr la dominación del mundo. Pero este empeño en lograr una seguridad absoluta se traduce en crear una inseguridad absoluta para sus vecinos y otros países, lo que a su vez trae como consecuencia un alto grado de tensiones a escala global. Sin embargo, esta posición de fuerza resulta muy costosa de alcanzar y de mantener, y ello supone una pesada carga para los recursos de todo tipo de la nación, y a pesar de las restricciones en el campo económico que ello acarrea para otros sectores, los soviéticos continúan desplegando material bélico en grandes cantidades, así como desarrollando nuevos y cada vez más capaces sistemas de armas, y más aún, los planes y políticas desarrolladas para el empleo de este poderío militar, tanto en paz como en guerra, se adaptan de forma continua a la respuesta que exigen los avances tecnológicos, así como los cambios que se produzcan en el ámbito político.

En la política interior, el Partido Comunista soviético se enfrenta al gran desafío de revitalizar la endeble economía nacional, y sentar así las bases para la futura expansión en poderío militar. El crecimiento económico de la URSS

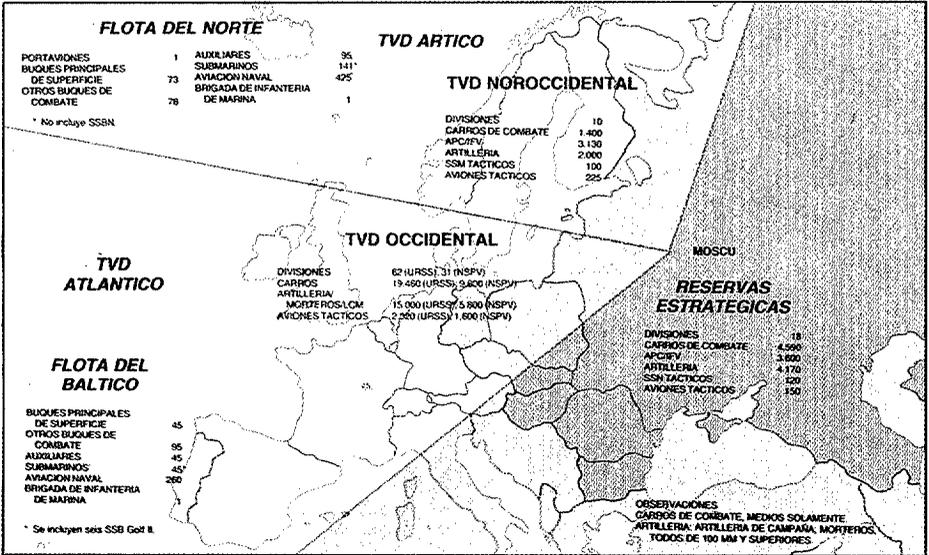
descendió de un promedio anual del 5 por 100 en los años 60 a un 2 por 100 al principio de la década actual, y durante este período, los gastos militares aumentaron más rápidamente que el conjunto de toda la economía, resultado de todo lo cual fue que la parte militar del PIB aumentó desde un 12-14 por 100 en los años 70 a un 15-17 por 100 a mediados de los años 80. Para paliar esta problemática, el nuevo secretario general, Gorbachov, ha puesto en marcha una serie de ambiciosos programas para estimular el crecimiento económico, programas que pretenden aumentar la riqueza y la productividad laboral por medio de mejoras en la gestión empresarial y en los sistemas de incentivos para el trabajador, y lo que es más importante, la renovación tecnológica de la base industrial del país. Otras iniciativas de diversos órdenes tienden también a reformar el sistema soviético, pero sin salirse demasiado de las estructuras ya existentes. Uno de los objetivos principales de la política social soviética está encaminada a lograr una mayor disciplina y orden.

En lo relativo a la política exterior, se mantienen los objetivos y estrategias a largo plazo, aunque la ejecutoria de Gorbachov se desarrolla con un vigor mayor, y en algunos casos, con mayor eficacia. Las relaciones de la URSS con los Estados Unidos constituyen la más importante partida de la política exterior soviética, particularmente lo que concierne a la ecuación estratégica. La meta principal de la estrategia soviética sobre el control de las fuerzas militares de Occidente y bloquear en lo posible ciertos programas, especialmente el de la Iniciativa de Defensa Estratégica (SDI), así como tratar de enemistar o poner en desacuerdo a los Estados Unidos con sus aliados europeos.

La política hacia la Europa Oriental se desarrolla según los cauces ya establecidos: mayores y más fuertes lazos con estos países, presionar a sus dirigentes para mejorar sus economías y calidad de producción con objeto de suministrar a la URSS productos mejores, así como no descuidar la modernización de sus fuerzas armadas.

Para los soviéticos, la doctrina militar está estrechamente unida a la esencia, objeto y carácter de una guerra, y en la preparación del país y de sus fuerzas armadas para esa guerra y otra cualquiera.

La estrategia militar comprende la definición de los cometidos fundamentales de las fuerzas armadas, el establecimiento de las medidas para equiparlas y adiestrarlas, la preparación de la economía y de la población para la guerra, la identificación de los enemigos potenciales y el conocimiento de sus posibilidades y la determinación de la entidad y composición de las fuerzas militares necesarias para librar la guerra. Los tratados militares soviéticos señalan que una futura guerra podría consistir en un choque decisivo a escala global entre dos sistemas socioeconómicos diametralmente opuestos, el socialismo y el capitalismo. La idea de sólo dos campos contendientes significa que una guerra mundial sería una guerra de coaliciones. Al mismo tiempo —pensando en un enfrentamiento con Occidente— estiman que una guerra



así se libraría en vastos territorios, y se caracterizaría por la ausencia de frentes continuos, por cambios rápidos y agudos en la situación estratégica, y por penetraciones profundas en las zonas de apoyo de la retaguardia de las fuerzas implicadas, a la vez que resaltan la primacía de la ofensiva para alcanzar los objetivos opuestos. Aunque opinan que las hostilidades tendrían lugar en tres teatros bélicos —Occidental, Meridional y del Extremo Oriente—, el concepto de teatro geográfico de operaciones militares (*Teatr Voennykh Deistvii*, en abreviatura, TVD) es el punto focal del planeamiento y control para las acciones estratégicas militares. Referido al Teatro Occidental, que comprende toda Europa, se divide en tres TVD's continentales (Noroccidental, Occidental y Sudoccidental) y dos oceánicos o marítimos, el del Artico y el del Atlántico.

Si una guerra escala hasta el nivel nuclear, la doctrina soviética establece como principio básico el empleo masivo de armas atómicas para prevenir un ataque enemigo inminente a gran escala, y después de los posibles intercambios nucleares, los combates continuarían, a todos los niveles, posiblemente a lo largo de un prolongado período de tiempo. Su doctrina hace hincapié en la rápida reconstitución de las fuerzas que queden, y la continuación de la ofensiva en donde sea posible, a pesar de las fuertes pérdidas y de las devastaciones sufridas.

Los objetivos específicos de los soviéticos en una guerra global serían:

- Derrotar a las fuerzas europeas de la OTAN en cualquier nivel de conflicto, ocupar las naciones de la Alianza Atlántica, y utilizar las disponi-

bilidades económicas europeas supervivientes para ayudar a la recuperación soviética.

- Neutralizar a los Estados Unidos y a sus aliados por medio del descontrol y la destrucción de sus fuerzas militares.
- Disuadir a China para que no actúe contra la Unión Soviética, y si esta disuasión no da resultado neutralizar la capacidad china de interferir a la URSS, tratando de evitar la guerra en tierra en Asia.
- Limitar en lo posible los daños a las estructuras vitales soviéticas económicas, políticas y militares.
- Dominar el mundo de la posguerra, en el cual el socialismo soviético podría llegar a convertirse en el sistema básico político-económico de todas las naciones.

Ante estos objetivos, los soviéticos prevén una rápida y eficaz transformación de su organización de seguridad de tiempo de paz en un control operativo capaz de obtener todas las principales metas políticas y militares en una guerra general.



Fuerzas para ataques nucleares.—A pesar del recientemente renovado interés de la URSS en el control de armamentos, continúa sin descanso la producción soviética de armas nucleares estratégicas más modernas y más letales. Actualmente, la Unión Soviética cuenta con unas 10.000 armas nucleares estratégicas desplegadas a nivel intercontinental (entre cabeza de misiles y bombas), y es posible que hacia 1990 cuente con un total de 12.000 armas de estas características. La Aviación Estratégica está adquiriendo un gran peso específico. Los *Backfire*, *Bire H* y en un futuro inmediato los *Blackjack* darán a la Unión Soviética la suficiente capacidad para lanzar cientos de misiles de crucero AS-15, difíciles de detectar y de gran poder destructivo, contra blancos fuertemente protegidos.

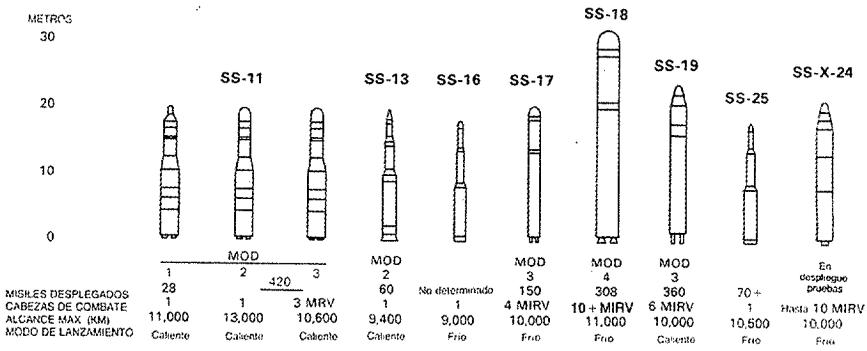
Por medio del misil móvil SS-20, cada uno de ellos con tres cabezas independientes, los soviéticos mantienen actualmente su amenaza de ataque nuclear contra Europa y Asia, y dada la cualidad de movilidad de estos misiles, tienen un grado muy elevado de indetectabilidad. Además de la amenaza materializada por estas armas, los soviéticos continúan desplegando un nuevo tipo de misiles de crucero, el SSC-X-4, lanzable desde tierra, y su versión naval, SS-NX-24.

Desde los años 60, los dirigentes soviéticos han seguido una política consistente en el desarrollo de las fuerzas de ataque nuclear, si bien reconocen las devastadoras consecuencias de una guerra de este tipo, pero opinan que un tal conflicto puede durar semanas y aun meses, por lo que estas posibilidades están incluidas en el planeamiento de la fuerza. En lo referente a los ICBM, esta fuerza consiste en unos 1.400 lanzadores desde silos o instalaciones móviles —bien por vía férrea o por carretera—, y desde estos lanzadores desde

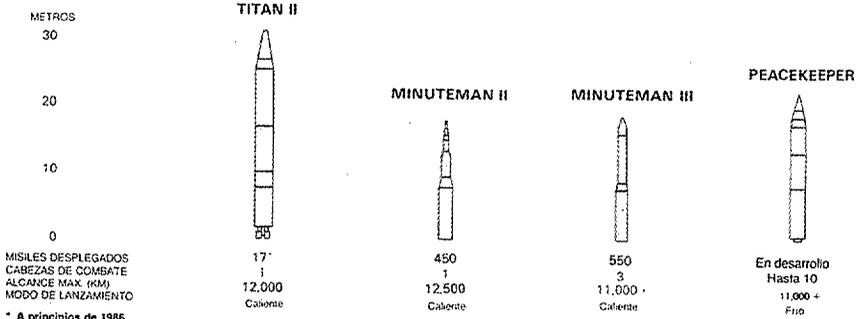
silos se han modernizado o potenciado unos 818 desde 1972, que contienen los ICBM más modernos soviéticos, como son los SS-17, Mod. 3 (150 silos), los SS-18, Mod. 4 (308 silos), y los SS-19 (360 silos). Los SS-18, de alta precisión, llevan cabezas MIRV más potentes que los misiles americanos *Peacekeeper*, que es en la actualidad el misil más moderno desplegado por los Estados Unidos. El SS-18 soviético va armado con diez cabezas, y está concebido para la destrucción de objetivos fuertemente fortificados en los Estados Unidos. El resto de los silos soviéticos están dotados con los ICBM del tipo SS-11 y SS-13.

Los desarrollos más recientes en la fuerza operativa de los ICBM han cristalizado en el despliegue de los misiles SS-25 de movilidad por carretera; estos misiles tienen aproximadamente el mismo tamaño que los *Minuteman* americanos.

ICBM SOVIETICOS



ICBM NORTEAMERICANOS

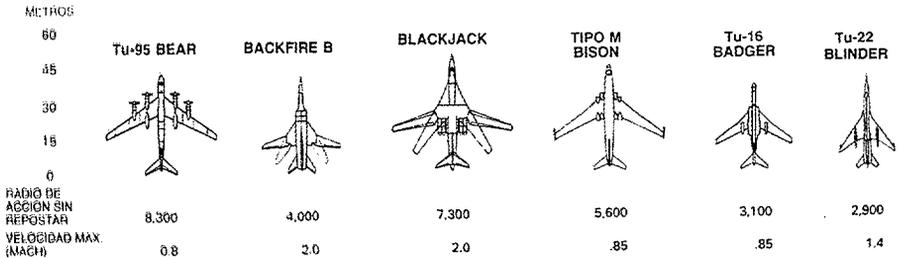


* A principios de 1986.

La aviación estratégica está desplegada en cinco ejércitos, basados en Smolenko, Leguica, Vinnitsa, Irkutsk y Moscú. Estas fuerzas están constituidas por los siguientes tipos de aviones: unos 165 bombarderos *Bear* y *Bison*, 160 *Backfire*, 405 bombarderos de alcance medio entre los tipos *Blinder* y

Badger, y aproximadamente 450 *Fencer*, de menor radio de acción. Los soviéticos han distribuido esos aparatos en cinco ejércitos aéreos con objeto de cubrir teatros específicos de operaciones militares (Europa, Asia y los EE.UU.) y para conservar también la flexibilidad necesaria para poder reagrupar a los aviones según convenga, de acuerdo con las exigencias de la guerra.

Aviones de Bombardeo Soviéticos



Unos 130 *Backfire* y 240 entre *Blinder* y *Badger* pertenecen a la Aviación Naval, y cerca de 530 aviones cisterna, de reconocimiento y de guerra electrónica, están distribuidos entre los ejércitos aéreos y la Aviación Naval. Entre los bombarderos de gran radio de acción destaca la versión H del *Bear*, que porta el misil de crucero de largo alcance AS-15, el cual se encuentra operativo desde 1984. Estos aviones han sido observados realizando operaciones de adiestramiento de misiones de ataque a los Estados Unidos, y se han adentrado hasta 80 millas de las costas de Alaska. La construcción del *Backfire* continúa a un ritmo de unas 30 unidades al año. Este avión puede llevar a cabo varias misiones tales como ataques nucleares, ataques convencionales, ataques contra buques y de reconocimiento. Asimismo, puede ser reabastecido en vuelo, lo que le permite alcanzar el territorio metropolitano norteamericano y canadiense. Otro tipo de avión, aún en pruebas de vuelo, es el *Blackjack*, un bombardero mayor que el B-1B, y con idéntico radio de acción. Se espera que quede plenamente operativo en 1988.



Defensa Estratégica y Operaciones Espaciales.—Desde la segunda guerra mundial los soviéticos han establecido y desarrollado programas de defensa estratégica a gran escala, de acuerdo con su doctrina militar, que presta idéntica atención tanto a las capacidades ofensivas como a las defensivas. La Unión Soviética es la única nación en el mundo que mantiene en estado operativo un sistema de defensa antisatélite (ASAT) y otro de defensa contra misiles balísticos (ABM). Desde principios de 1965, los soviéticos están trabajando en las misiones de defensa espacial, es decir, capacitándose para des-

truir sistemas espaciales situados en órbitas tales que pudieran ser utilizados por el enemigo para fines militares. A título indicativo puede señalarse que durante la pasada década, los soviéticos han librado consignaciones presupuestarias de 400.000 millones de dólares, tanto para los programas de ofensiva y defensa estratégicas, prácticamente a partes iguales. Durante el mismo período, los gastos para programas espaciales ascendieron a unos 80 millones de dólares.

En caso de guerra, las misiones fundamentales de las fuerzas de defensa estratégica son las siguientes:

- Destruir o neutralizar en la mayor extensión posible las unidades aéreas y nucleares enemigas, tanto en el suelo como en la mar, antes de que puedan efectuar lanzamientos, y...
- Destruir o interferir los sistemas conjuntos aéreos y nucleares y de mando, control y comunicaciones.

Entre los sistemas ABM de tecnología avanzada pueden mencionarse las armas láser, armas de haces de partículas, de radiofrecuencia y de energía cinética, en todas las cuales han logrado avances muy notables, tanto en su investigación como en su desarrollo.

En el aspecto espacial hay que destacar el lanzamiento, en febrero de 1986, del núcleo de la estación espacial MIR, que supone un gran avance técnico sobre las anteriores SALYUT-7 en todos los órdenes, tales como sistemas de energía y mayores posibilidades operativas. Mientras la SALYUT-7 tiene solamente dos escotillas de acoplo, la MIR cuenta con seis, una a proa, otra a popa y dos a cada banda. Con el lanzamiento de esta estación y el vehículo de transporte SOYUZ-TM, los soviéticos están muy bien encaminados hacia la consecución de su objetivo de establecer una presencia humana permanente en el espacio.



Fuerzas para Teatro de Operaciones.— Para el caso de una guerra total contra los EE.UU. y sus aliados, los soviéticos están preparados para llevar a cabo operaciones ofensivas a gran escala en los cinco teatros continentales de operaciones militares (TVD's) y en los dos marítimos contiguos a la URSS y sus aliados del Pacto de Varsovia. Asimismo, están capacitados para realizar operaciones limitadas en los otros teatros. Pero a pesar de su abrumadora superioridad numérica, los soviéticos son conscientes de que los cambios en la naturaleza de la guerra de teatro, en particular en el crucial TVD Occidental, en la región central de la OTAN, pudieran cuestionar su capacidad de alcanzar la victoria mediante rápidas operaciones ofensivas. Estos cambios incluyen la creciente sofisticación tecnológica y letalidad de los sistemas de armas convencionales de la OTAN. Los soviéticos están especialmente preo-

cupados con los sistemas de alta tecnología para ataques en profundidad, con lo cual el desarrollo de estas doctrinas de ataque en profundidad reflejan la determinación de la Alianza Atlántica de emplear estas fuerzas de tecnología avanzada en maniobras ofensivas, de forma que lleven la guerra al territorio del Pacto de Varsovia.

Para alcanzar la victoria en tales condiciones, opinan que es necesario contar con un voluminoso arsenal de armas. En consecuencia, las fuerzas



soviéticas situadas en los tres teatros frente a la OTAN europea —Noroccidental, Occidental y Sudoccidental— son las más modernas y mejor equipadas entre todas las fuerzas soviéticas de teatro. Este hecho refleja la convicción soviética de que el terreno decisivo para un conflicto entre EE.UU./OTAN y URSS/PAV sería el continente europeo, y en concreto el TVD Occidental.

En el Extremo Oriente, el teatro Oriental tiene a China bajo su punto de mira, mientras que el teatro marítimo del Pacífico está enfocado contra los EE.UU. y el Japón. Este último es el segundo en las prioridades soviéticas, después del TVD Occidental. La fuerza principal que cubre este teatro marítimo es la Flota del Pacífico, bien equilibrada, que comprende muy buenas unidades y elementos operativos para ataques estratégicos, guerra de superfi-

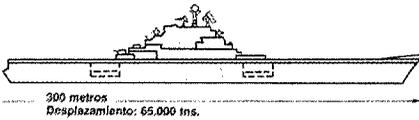
cie y antisubmarina. Su misión fundamental en tiempo de guerra es la de realizar ataques estratégicos. Para cumplirla, ha de proteger a sus submarinos nucleares lanzamisiles balísticos mediante el control de las zonas marítimas que comprenden el mar de Okhotsk, del Japón y la parte occidental del mar de Bering.

El componente aéreo de todas estas fuerzas de teatro lo constituyen aviones de caza como los *Fulcrum* y *Flanker*, dotados de radar de localización y

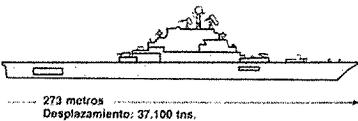
Comparaciones de Buques de Superficie

URSS

Portaviones de una nueva clase



Portaviones VSTOL Lanzamisiles Clase KIEV



Cruceros Lanzamisiles Clase KIROV



Cruceros Lanzamisiles Clase SLAVA



Destructores Lanzamisiles Clase UDALOY

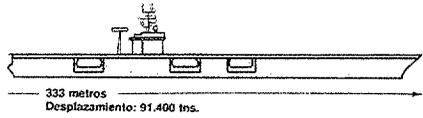


Destructores Lanzamisiles Clase SOVREMENNY

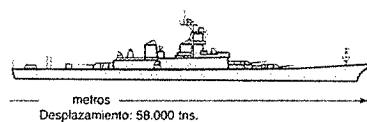


EE. UU.

Portaviones Clase NIMITZ



Acorazado Clase IOWA



Cruceros Lanzamisiles Clase VIRGINIA



Cruceros Lanzamisiles Clase TICONDEROGA



Destructores Clase SPRUANCE



Fragatas Lanzamisiles Clase OLIVER HAZARD PERRY



disparo. A estos aparatos hay que añadir los *Foxhound*, *Flogger*, *Foxbat*, *Fishbed*, *Flagon* y *Fencer*. La flota de bombarderos cuenta con el *Backfire*, que está sustituyendo a los *Badger* y *Blinder*.

Merecen destacarse también las Fuerzas de Operaciones Especiales (SPETSNAZ), que están bajo el mando del Directorio Principal de Inteligencia (GRU), aunque su control en acción corresponde a la KGB, bajo la dirección del Comité Central a efectos de planificación de operaciones, coordinación y su control político. Estas fuerzas tienen a su cargo operaciones en la retaguardia enemiga, a veces sucias, como asesinatos y actos de sabotaje. Así ha ocurrido en Checoslovaquia en 1968 y en Afganistán a partir de 1979.



Alistamiento y movilidad.—La doctrina militar soviética mantiene el criterio de que el período inicial de la guerra es el crítico para la determinación del desarrollo general del conflicto. Por ello, la URSS está perfeccionando continuamente el grado de alistamiento de sus fuerzas. En este orden de ideas, sus fuerzas aéreas y aeroespaciales tienen un alto grado de alistamiento. La Marina soviética tiene desplegados normalmente sólo un 10 por 100 de sus efectivos principales, pero cuenta con la suficiente capacidad para desplegar un 50 por 100 de sus fuerzas al primer aviso de alarma. En cambio, las fuerzas de tierra tienen los más bajos niveles de dotación en tiempo de paz, que se clasifican en niveles de alerta y de no alerta. Las fuerzas de nivel de alerta están dotadas con un alto porcentaje de su plantilla de tiempo de guerra y equipos correspondientes. Estas fuerzas son entrenadas a conciencia y de forma continua. Las unidades de no alerta se dividen en divisiones activas en cuadro —con menos del 50 por 100 del personal— y en divisiones de movilización inactiva, que están prácticamente desprovistas de equipos. Las divisiones de alerta constituyen un 40 por 100 de las fuerzas soviéticas y comprenden, entre otras, todos los efectivos estacionados en Europa Oriental.

En el aspecto de la movilidad destaca la Aviación Militar de Transporte o VTA, según las siglas soviéticas. Esta organización consta de unos 600 aviones de transporte de personal y carga, y tanto sus misiones como su presencia a escala mundial están en continuo crecimiento. Estos aviones, pintados con los colores de la Aeroflot, se encargan del suministro de alimentos a Etiopía y el de armas a Angola, Libia, Siria, Irak y otras naciones, así como el apoyo de transporte aéreo a las tropas invasoras de Afganistán.



Investigación y desarrollo.—Con objeto de apoyar su esfuerzo para el dominio tecnológico, la URSS ha establecido la mayor base que existe en el mundo concerniente a la investigación y el desarrollo, y su coste oscila entre 40 y 50 millones de rublos al año, de los cuales más de la mitad se aplican a los

proyectos militares. Un aspecto muy importante en este campo lo constituye la investigación biológica, ya que reconocen el virtualmente ilimitado potencial de la biotecnología como fuente de nuevos agente bélicos biológicos.

No obstante, los soviéticos son pragmáticos a la hora de reconocer sus deficiencias y limitaciones tecnológicas en comparación con Occidente, e intentan compensar esta diferencia desplegando armas de tecnología relativamente avanzada y sofisticadas en gran cantidad, de acuerdo con la máxima de Lenin en el sentido de que una gran cantidad ya tiene de por sí una cierta calidad. De todas formas, prefieren adquirir tecnologías de vanguardia en Occidente, bien por medios legales o robándolas, que desarrollarlas ellos mismos, pues así les resulta más barata y más rápida su adquisición.

En cuanto a la producción de armamentos, ofrecemos a nuestros lectores un cuadro comparativo acerca de la producción de armamentos por parte americana y soviética, referido al período comprendido entre 1977 y 1986:

	<i>Estados Unidos</i>	<i>Unión Soviética</i>
ICBM y SLBM	850	3.000
IRBM y MRBM	200	1.000
Misiles superficie-aire	16.200	140.000
Bombarderos de mediano y gran radio de acción	28	375
Cazas	3.450	7.150
Helicópteros militares	1.750	4.650
Submarinos	43	90
Buques principales de su- perficie	89	81
Carros de combate	7.100	24.400
Piezas de artillería	2.750	28.200

(Nota: Advertimos a nuestros lectores que la edición en lengua española del libro que comentamos saldrá pronto a la luz, publicada por la Editorial San Martín).

Relevo en el SACEUR.

Opiniones del general Rogers.—Después de ser relevado como comandante en jefe de las fuerzas de la OTAN en Europa, el general norteamericano Bernard W. Rogers dictó su “testamento” ante una conferencia de prensa convocada al efecto, en la que manifestó que los acuerdos de desarme nuclear en vías de conclusión entre los Estados Unidos y la Unión Soviética aceleran el logro de los objetivos soviéticos de intimidar y chantajear y finalmente neutralizar a la Europa Occidental sin necesidad de disparar ni un solo tiro. El hasta ahora máximo jefe de las fuerzas de la OTAN ha aprovechado su pase a la situación de retiro para manifestar que la desnuclearización de Europa disminuye la seguridad de los europeos y facilita los objetivos del Kremlin.

“Mi mayor desilusión después de estos años —añadió— es no haber logrado convencer a la gente de que pesa sobre ellos una amenaza seria de su libertad, y no tanto a la paz, y que para superarla deben de hacer sacrificios”. Es decir, no existe en Occidente una seria y responsable conciencia de defensa individual y colectiva, ya que la credibilidad política tiene mayor prioridad que la credibilidad de la disuasión.

Y.

MARINA MERCANTE

Venta al extranjero de treinta y dos buques españoles embargados.

La noticia de la venta en 70 millones de dólares a la empresa americana «Lesmar» de treinta y dos buques españoles embargados por el Banco de Crédito Industrial ha sido recogida por la revista ANAVE, provocando un comentario del cual, por su interés, reproducimos textualmente los párrafos siguientes:

«Entre la oferta de la empresa americana “Lesmar” y la formulada por “Artola” —y sin que nos extendamos en detalles y circunstancias— el Banco, en defensa de sus intereses, ha entendido más beneficiosa la que supone la salida de los buques a otra bandera y ha cerrado la operación.

Hasta aquí, una mera referencia informativa, que nos lleva al día de hoy, en que ANAVE, una vez más, tiene que exponer sus repetidos argumentos de que la única medida para evitar la sangría de la flota nacional es lograr que España pueda adaptar sus empresas navieras y su flota al marco competitivo internacional.

Sólo así lograremos evitar una insistente pérdida de tonelaje y la falta de recuperación y de encargos de nuevos buques.

Al decir adiós a otros treinta y dos buques que fueron nuestros, volvemos a insistir:

Sitúen a nuestra Marina Mercante en condiciones de competitividad, mediante la igualdad a las normas de otros países. Y así, ni los armadores, ni las empresas, ni el Banco, en justa defensa de sus intereses, tendrán que seguir vendiendo —o malvendiendo— al extranjero un tonelaje construido con el esfuerzo de todos.»

Exhibición de socorrismo marítimo ante S. A. R. el Conde de Barcelona.

A bordo del patrullero *Turia*, Su Alteza Real el Conde de Barcelona asistió a las maniobras de salvamento marítimo que tuvieron lugar en el pasado mes de junio frente a la ensenada de Mera, en La Coruña. En las tareas de socorro, tras la «colisión» de los buques *Y-114* y *Mahón* participaron efectivos de la Armada y del Ejército del Aire, así como cien voluntarios de la Cruz Roja del Mar, de la que Don Juan de Borbón es patrón mayor.

Con motivo de la celebración de la XV Conferencia de Salvamento de Náufragos, organizada por la Cruz Roja del Mar, se montó esta exhibición que estuvo rodeada del más espectacular realismo. Según relatos de prensa, el remolcador de la Armada *Y-114* había «varado» en un acantilado y su tripulación hubo de ser salvada por andarivel; esto es, a través de un cabo lanzado desde la costa y por el que los marinos tomaron tierra. El tiempo adverso, que hipotéticamente reinaba en la zona, impedía el auxilio a los náufragos por mar o aire. Un equipo de escalada atendía a los que nadando alcanzaban la costa.

Entretanto, se acababa de escuchar una «explosión» en el *Mahón*, segundo buque «siniestrado», que en ese momento comenzaba a emitir una llamada de socorro solicitando la evacuación de un herido. Esta petición fue transmitida al RCC de Madrid pidiendo la cooperación de un helicóptero del Servicio Aéreo de Rescate. Mientras, en la zona del acantilado, entre punta de Mera y punta Becerra, donde ya hace algún tiempo dejó de navegar para siempre el petrolero *Urquiola*, se establecía un puesto de primeros auxilios. Desde la aeronave *HD-16*, que había acudido en ayuda, descendía un sanitario. Herido y socorrista fueron evacuados a la estación de salvamento. En ese momento se declaraba un incendio en el *Mahón*, como consecuencia de la explosión.

Ambulancias de la Cruz Roja Española comenzaron a llegar a las cercanías del puesto de primeros auxilios, mientras que el fuego en el *Mahón* empezaba a extenderse. Un náufrago del buque incendiado se había arrojado al agua presa del pánico y lanzaba una bengala de socorro que fue divisada por un helicóptero *HD-21*. Dos buceadores se lanzaban al agua para cooperar con las tareas de salvamento. El resto de la tripulación, que también había optado por saltar al mar, empezaba a alcanzar las balsas salvavidas que fueron arrojadas al agua. Más tarde se sucedía el transbordo de los tripulantes y la extinción del fuego en el *Mahón*.

La peligrosa navegación por el golfo Pérsico.

El imprevisto ataque de la aviación iraquí a la fragata norteamericana *Stark* ha puesto sobre el tapete una cuestión que el mundo marítimo

debate desde hace ya muchos meses: la seguridad de la navegación en la conflictiva zona del golfo Pérsico.

La guerra entre Irán e Irak, que dura ya seis largos años, se ha cobrado varias víctimas entre los buques que recorren el golfo, especialmente los petroleros. Tan es así que la noticia de un ataque a cualquiera de estos barcos ha dejado de suscitar interés periodístico general, y sólo es conocida por los especialistas y operadores en los mercados de fletes y petróleo.

Todo indica, empero, que la situación va a cambiar, y es posible que la cuestión del transporte marítimo se convierta en una vía de considerable politización del problema.

Está claro que la politización conlleva el riesgo de avivar más las llamas, pero también puede conducir a un equilibrio más rápidamente, y son muchos los países que desean un futuro de tranquilidad en el estratégico golfo.

Mientras tanto, el mundo marítimo espera la solución y se pregunta si la politización va a terminar con los ataques a navíos en el golfo Pérsico: en 1987, van cuarenta y cuatro.

J. S. A.

MARINA DE PESCA

Balance pesquero de 1986.

Según las cifras en poder de la Administración, y tomando como referencia las estadísticas de las ventas en lonja, el volumen de la pesca desembarcada en los puertos españoles durante 1986 se elevó a poco más de un millón de toneladas. Esta cantidad supone un descenso aproximado del 3,7 por 100 respecto a las cifras de 1985, con una caída que ha sido mucho más fuerte en los congelados que en el pescado fresco. Mientras los desembarcos de fresco o refrigerados se han reducido en un 3,4 por 100, los de congelados lo hicieron en un 9,3 por 100. Esta situación de caída choca con la evolución de la producción en parques y viveros, que tuvo en el mismo período un crecimiento del 10,7 por 100 con respecto al año anterior.

De acuerdo con un estudio publicado por la revista «Hoja del Mar», en parques y viveros cabe destacar el excelente comportamiento del sector mejillonero, con un aumento de la producción de un 10 por 100. Esta subida, unida a la existencia de una mayor demanda, tanto interior como exterior, dio lugar a un aumento en los ingresos brutos cercanos al 20 por 100.

El comportamiento en 1986 de la balanza comercial pesquera ha sido una de las realidades más relevantes del sector.

Según los datos ofrecidos por la Administración de Aduanas, las importaciones se elevaron a 351.000 toneladas, cantidad que supone un aumento del 8,6 por 100 sobre 1985. Sin embargo, ese crecimiento se tradujo, en términos económicos, en unos pagos superiores a los 100.000 millones de pesetas, con un incremento nada menos que del 44 por 100 sobre el año anterior.

En 1986 hubo reducciones en las importaciones de pescados frescos y refrigerados en un 25 por 100, al situarse solamente en 59.000 toneladas. Sin embargo, a pesar de esa reducción en volumen, se pagaron 23.000 millones de pesetas, cantidad que significa un 38 por 100 de aumento sobre 1985. En consecuencia, menos importaciones de frescos; pero a unos precios mucho más altos, lo que demostraría la tendencia hacia un consumo de especies de cotizaciones elevadas.

«Pesqueros españoles». Un libro de gran interés.

Editado por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, ha sido publicado el libro «Pesqueros españoles», con el que se pretende llenar el importante vacío que existía en relación con la concepción, orígenes y evolución en la construcción artesanal de las embarcaciones pesqueras.

«Pesqueros españoles», libro que el Ministerio presentará al premio a la mejor publicación del año, consta de dos partes. La primera, referida a la evolución de las construcciones de nuestros barcos, cuyo autor es Juan Carlos Arbex, y una segunda, de Francisco Galindo, que analiza las modificaciones de la estructura de nuestra flota en los últimos veinticinco años.

A lo largo de cinco años, Juan Carlos Arbex ha llevado a cabo un laborioso proceso de recopilación en toda nuestra costa en busca de los orígenes y la evolución de las embarcaciones artesanales. En este trabajo han colaborado especialmente pescadores, cofradías de pescadores y carpinteros. El libro ofrece una impresionante muestra gráfica, que se condensa en cerca de 300 dibujos. En esta publicación del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha quedado plasmada una parte importante de la historia de las construcciones pesqueras artesanales, hoy en período de extinción en muchos puntos.

La segunda parte de la publicación analiza el comportamiento de la estructura de la flota española.

Crecimiento de la industria de la acuicultura en EE.UU.

Desde que los chinos iniciaron, hace más de 4.000 años, la técnica de criar peces en cautividad, la industria de la acuicultura no ha cesado de crecer, especialmente en los últimos veinte años. En los EE.UU. este crecimiento

está alcanzando proporciones espectaculares. Según los estudios de la bióloga norteamericana Marika Cole, la creencia de que una fuerte dosis de tecnología podía producir una gran cantidad de peces, indujo a grandes compañías, como Union Carbide Corporation, Kraft y Coca-Cola Company, a incursiones en la cría artificial de peces durante las dos últimas décadas. Ahora, otras entidades, incluso empresas pequeñas, cultivan con éxito más de veinte especies, desde el bagre hasta la almeja, ya sea en condiciones puramente experimentales o bien para abastecer mercados nacionales activos.

Entre los criadores de peces más adelantados está Leo Ray, cuya empresa Fish Breeders of Idaho produce anualmente 135.000 kilogramos de bagre, 225.000 de trucha arcoiris y 67.000 de tilapia, especie tropical que, según Ray, ocupa el segundo lugar en importancia entre los peces que se crían artificialmente en el mundo fuera de los EE.UU., pero que todavía no se abre paso en los mercados norteamericanos como especie de gran consumo.

A pesar de todo, Ray trabaja en pequeña escala si comparamos su empresa con la Farmfresh Catfish, cuyas ventas durante el año pasado fueron superiores a los 30 millones de dólares. Esta empresa es uno de los gigantes de la acuicultura en el sur de los Estados Unidos, con unas 800 hectáreas de estanques artificiales en los estados de Alabama, Mississippi y Arkansas. Farmfresh y otros criadores de bagre produjeron 62 millones de pescado en 1983, lo cual significa un incremento del 48 por 100 con respecto a 1982. Esta tasa de aumento debe de ser del 20 al 25 por 100 en 1984, dato positivo, puesto que los consumidores han agotado una sobreoferta de dos años y medio. En los dos últimos años la industria de la acuicultura ha seguido creciendo.

J. S. A.

CONSTRUCCION NAVAL

Se desploma la industria del desguace en Taiwan.

La industria de desguace de buques en Taiwan va a experimentar este año un descenso considerable en su actividad a pesar del «boom» registrado en 1986, debido a la competencia por parte de las industrias de desguace de China y Corea del Sur, junto al creciente valor del dólar y a las restricciones americanas a las importaciones de productos de acero.

El pasado año, los desguazadores de Taiwan realizaron la demolición de 344 barcos, con un total de 3,49 millones de toneladas lig., frente a los 165 buques y 2,97 millones de toneladas del año anterior. Por su parte, China desguazó 1,1 millones de toneladas y Corea del Sur 910.000 toneladas.

Son muchos los desguazadores que para este año prevén un descenso del 20 por 100 en los desguaces debido a la menor demanda americana, del Japón y del sudeste asiático de aceros de Taiwan. En 1986 acordó limitar sus exportaciones de productos de acero a EE.UU. a 120.000 toneladas en el primer semestre de 1987 contra las 260.000 toneladas exportadas en el primer semestre de 1986.

Delicada situación de «Astilleros Españoles, S. A.».

De acuerdo con informaciones de prensa, y en especial según un trabajo aparecido en el diario «Ya» en el mes de mayo pasado y firmado por Lorenzo Cooklin, los siete astilleros de la División de Construcción Naval del INI (Puerto Real, Sevilla, Sestao, Barreras, Astander, Juliana y Astano), agrupados en Astilleros Españoles (AESAs), no ha conseguido en lo que va de año un solo pedido para la construcción de nuevos buques. Tan sólo las instalaciones de Astano, que antes de la reconversión naval de 1984 se dedicaban a la construcción de naves de gran tonelaje, han conseguido la contratación de una plataforma petrolífera. Este astillero se dedica actualmente al mercado «offshore» (factorías piscícolas y plataformas) y a la realización de reparaciones y desguaces.

Algunos de los astilleros de AESA, sin embargo, cuentan con una cartera de pedidos sobre la que están trabajando. Estas contrataciones se realizaron el año pasado, ejercicio en que, pese a producirse una sustancial mejora respecto al año anterior, la construcción naval no llegó a alcanzar los niveles previstos en el Plan de Reconversión.

Los astilleros Celaya, de Bilbao, los más pequeños de la división, trabajan actualmente en un pequeño buque-escuela para la Marina norteamericana y en un atunero para la empresa española Atunsa. Las instalaciones de Juliana, en Gijón, se ocupan de dos grandes graneleros para el grupo Explosivos Riotinto (ERT) y de un carguero con destino a Bulgaria.

Barreras cuenta actualmente con un pedido de 18 pesqueros, que le aseguran actividad hasta el año que viene, mientras que Sestao construye cuatro buques fosfóricos para la Unión Soviética. Astander, finalmente, construye un remolcador que está a punto de entregarse a la Dirección General de la Marina Mercante y un buque cablero para Telefónica.

Astano está empezando a trabajar en una plataforma petrolífera, encargada por el sector público, que le servirá de tarjeta de presentación en el mercado internacional. La caída de los precios del crudo, sin embargo, no ha traído consigo precisamente el auge de pedidos para la construcción de nuevas plataformas.

Los astilleros de Sevilla y Puerto Real (Cádiz) son los que se encuentran en peor situación. Ambas instalaciones carecen de pedidos y sus trabajadores, al igual que los 3.900 de Puerto Real, sólo se dedican a tareas de mantenimiento.

Los astilleros de Puerto Real o Matagorda, como se les conoce más popularmente, comenzarán a trabajar en pocas semanas en un buque de 70.000 TRB, destinado al transporte de crudo, para la Empresa Nacional «Elcano». Por otro lado, directivos del INI se encuentran en Moscú negociando con las autoridades soviéticas una serie de pedidos que se repartirían entre los astilleros de Puerto Real, Sevilla y Sestao.

J. S. A.

ECOLOGIA MARINA

Los vertidos de petróleo, primer factor de contaminación marina.

Uno de los motivos centrales de preocupación de cuantos luchan por la conservación de los ecosistemas marinos es, desde hace un par de décadas, la contaminación procedente de hidrocarburos. Las célebres y temidas «mareas negras» son su expresión más espectacular, pero de ningún modo la única. La comunidad internacional estudia cómo combatirla.

Según un muy interesante trabajo de Juan de Damborenea en «Hoja del Mar», las grandes «mareas negras» provocadas por accidentes como los del *Torre Canyon*, *Urquiola* y *Amoco Cádiz*, no son la causa principal de vertidos de hidrocarburos.

Tres son las fuentes más importantes de contaminación marina por hidrocarburos: la derivada de su extracción, la que origina su transporte y la que surge y llega al mar desde tierra adentro.

Los vertidos que se originan en la explotación y extracción de petróleo no son la fuente de contaminación más destacada, aunque deba recordarse que son casi 15.000 los pozos petrolíferos submarinos en explotación, y que, por tanto, el conjunto tiene la suficiente entidad como para ser seriamente considerado. En este caso, el mecanismo de contaminación deriva de las operaciones rutinarias, de fallos en las conducciones, que provocan vertidos no controlados, o de la propia dinámica del yacimiento, que puede abrir salidas espontáneamente.

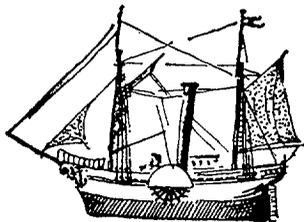
La contaminación originada por el transporte de los hidrocarburos es doble: la derivada de los accidentes sufridos por los petroleros y de la de los desechos de los buques, nacidos fundamentalmente a raíz de las operaciones de limpieza de tanques. Ya hemos reseñado, al comienzo de estas líneas, varios trágicos accidentes de petroleros, cuya importancia se debe sobre todo a la cantidad de crudo que derraman. Como ejemplo baste recordar que el accidente del *Amoco Cádiz* provocó una mancha de dos mil kilómetros cua-

drados, con las desastrosas consecuencias ecológicas (además de las económicas) que eso supone. El riesgo de accidentes está siempre latente, puesto que cerca del sesenta por ciento del tráfico marítimo mundial es de hidrocarburos.

Pero es el vertido directo desde los buques el que más preocupa, sobre todo en mares como el Mediterráneo. Se calcula que hasta el año 1962 se arrojaban, de este modo, unos dos millones de toneladas de crudo al año. La limpieza de los tanques de almacenamiento del crudo en los petroleros es la causa fundamental de este vertido. Según Philippe Lelourd, el deslastre que llevan los petroleros es el 0,5 por 100 del peso muerto del buque. Lógicamente, cuando el barco lleva los tanques llenos este agua se devuelve al mar, pero con un alto grado de contaminación.

Por último, queremos recordar el importante vehículo de contaminación que suponen las cloacas y vertidos desde tierra. En el verano de 1985, los sufridos veraneantes que se agolpaban en la playa de Badalona vieron con asombro cómo una mancha negra empezaba a invadir la costa, haciendo imposible el baño. Tras una minuciosa investigación, todas las miradas se centraron en unos depósitos de CAMPSA. Estas evacuaciones de la industria petroquímica, o incluso las producidas por las industrias en las redes de desagüe, son una terrible realidad. Debe tenerse en cuenta, además, que los productos derivados del petróleo y empleados en los distintos campos de la actividad industrial entran de lleno en la Ley Básica de Residuos Tóxicos y Peligrosos de 1986. En dicha ley se incluye una lista de 30 sustancias, entre las que destacan «los productos a base de alquitrán procedentes de refino y residuos alquitranados procedentes de destilación», o los «éteres obtenidos en las petroquímicas», así como los «aceites de automoción e industria auxiliar». Esperemos que con la entrada en vigor de la ley, una vez reglamentada, estas prácticas de vertidos queden totalmente desterradas y perseguidas, máxime cuando las sanciones que marca la citada ley son multas de 100.000 pesetas a 100 millones, e incluso con la paralización de la actividad industrial.

J. S. A.



CULTURA NAVAL

V Semana de Estudios del Mar. Alicante 87.

La Asociación de Estudios del Mar (ASESMAR) está organizando la V Semana de Estudios en Alicante en colaboración con diversos Organismos y bajo el patrocinio de la Caja de Ahorros de Alicante y Murcia.

Estas Semanas de Estudios, que se vienen celebrando anualmente con carácter itinerante, tienen como objetivo fundamental el de exponer y difundir un conjunto de temas en el ámbito nacional que permitan adquirir un conocimiento actualizado del mar y sus problemas, y de este modo contribuir a lograr la mentalidad marítima que tanto se necesita en España.

Las conferencias tendrán lugar durante los días del 13 al 17 de octubre en el Aula de Cultura de la entidad patrocinadora y tratarán sobre temas estratégicos, científicos, culturales y económicos tan interesantes como el análisis estratégico del Mediterráneo Occidental, estudios oceánicos por satélite, acuicultura, etc. Asimismo, incluirán estudios sobre actividades de las Marinas de guerra, mercante, pesquera, científica y deportiva.

Facultad de Ciencias del Mar.

El Centro Universitario de Ciencias del Mar, dependiente de la Universidad Politécnica de Canarias, ha pasado a llamarse «Facultad de Ciencias del Mar». El cambio de denominación se hace conveniente, según publica el «Boletín Oficial de Canarias», debido a la reciente creación de un título de licenciatura en Ciencias del Mar que será otorgado a quienes hayan superado los estudios correspondientes al segundo ciclo del programa que regula el desarrollo de estos cursos.

Expedición italiana a la Antártida.

Italia ha organizado una expedición oficial a la Antártida, con el objetivo de instalar en el continente blanco una base fija italiana. La expedición partió de Génova el mes de octubre del pasado año a bordo del buque noruego *Polar Queen*, especialmente preparado para operar en aguas polares. Con un desplazamiento de mil quinientas toneladas, lleva una tripulación de catorce personas y tiene capacidad para albergar veintiocho pasajeros. El grupo de científicos que lleva a bordo está constituido por geólogos, vulcanólogos, biólogos y meteorólogos pertenecientes al Consejo Nacional de Investigaciones

italiano, similar a nuestro CSIC. Acompañan también a la expedición técnicos industriales y varios militares de la Escuela Alpina de Aosta.

El gran interés demostrado por España en participar en la conquista pacífica y científica de la Antártida, que se ha puesto de manifiesto en la realización de diversas expediciones españolas a dicho continente, de las cuales hemos informado cumplidamente en las páginas de este Noticario y en artículos aparecidos en esta REVISTA, ha sido objeto de estudio en las Jornadas sobre la Antártida que se desarrollaron con notable éxito durante la primera quincena del pasado mes de julio en la Escuela Diplomática de Madrid. Las Jornadas, cuyo programa publicamos en el número anterior de este Noticario, fueron inauguradas por S. M. el Rey, con asistencia del Ministro de Asuntos Exteriores y el almirante jefe del Estado Mayor de la Armada. La organización corrió a cargo de la Asociación de Estudios del Mar. Sería de gran interés que se procediese a la publicación de los textos de las conferencias impartidas, sobre lo cual informaremos a nuestros lectores en el próximo Noticario.

Aulas del Mar en Cartagena.

La Escuela de Guerra Naval y la Universidad de Murcia, dentro del convenio de cooperación que tienen suscrito entre ambas Instituciones, han organizado, con el patrocinio de la ASESMA, como en años anteriores, las ya tradicionales Aulas del Mar en Cartagena que se desarrollarán del 7 al 11 de septiembre actual. El Aula de Política Marítima será presidida por el director de la Escuela de Guerra Naval, vicealmirante Martín Ivorra, y en ella se desarrollarán las siguientes conferencias:

- «El Mar, elemento decisivo», almirante Manso Quijano.
- «El Pensamiento Estratégico Marítimo», contralmirante Bordejé y Morencos.
- «Estrategia Marítima Española», contralmirante Salgado Alba.
- «La Marina Científica», capitán de navío Catalán Pérez-Urquiola.
- «Los Espacios Marítimos y el Derecho del Mar», catedrático señor Ramiro Brotóns.
- «Reunión de Islandia», diplomático señor Miranda y Elio.
- «Política de Puertos», ingeniero de Caminos señor Palau Taboada.
- «Política Pesquera», parlamentario señor Oliver Massuti.
- «El Instituto Social de la Marina», director del ISM, señor Méndez Martínez.
- «La Marina Mercante», conferenciante de la Dirección General de la Marina Mercante.
- «Política Marítima Aduanera», conferenciante del Servicio de Vigilancia Aduanera.

«La Empresa Naviera», director general de ANAVE, señor Casas Blanco.
«La Empresa Nacional BAZAN», presidente de la Empresa Nacional Bazán, señor Mercader Miró.
«El Plan Naval de la Armada», capitán de corbeta González-Aller Suevos.
«Política Marítima y el Estado español», catedrático Olesa Muñido.

Rectificación de un craso error... ¡Doble!

Gran número de lectores nos han llamado, con toda justicia y rigor, la atención por el grave error cometido en el texto de una noticia «cultural» publicada en esta Sección correspondiente al número de mayo pasado, que además estaba dedicado al tema monográfico de la Marina científica.

El «gazapo» se encontraba «agazapado», como es natural, en la línea octava de la página 765, donde se afirmaba que el *Galatea* es «gemelo del archifamoso *Cutty Shark*...», lo cual es totalmente falso. Entre el *Galatea* y el *Cutty Sark* no existe el menor parentesco, ni de época, ni de aparejo, ni de tipo de casco, ni de nada. Este error de por sí ya es grave, pero no queda ahí la cosa. Nuestro más avisado y simpático «delator» don José José García (no, no hay errata en la transcripción del nombre), nos advierte que existe, en el mismísimo nombre del velero inglés un segundo y más recóndito «gazapillo», pues no es *SHARK* el «apellido del barco, sino *SARK*, ¡sin H intercalada!». Pedimos humildemente perdón a nuestros lectores por tal cúmulo de desatinos..., aunque nos llena de legítimo orgullo comprobar con cuanta atención leen nuestras noticias nuestros muy queridos e implacables lectores. Pensándolo bien, como afirma don José José García en su aleccionadora carta, es muy posible que con nuestro «desliz ortográfico» le hayamos hecho un gran favor al tan repetido velero británico, ya que el significado de su nombre auténtico *Cutty Sark* viene a ser «Camisa corta» y el «recreado» por nosotros, «*Cutty Shark*» sería algo así como «Tiburón recortado», nombre éste mucho más apropiado para un velero famoso. Así que nuestro dolor por el error se nos hace bastante soportable. Quién no se consuela...

J. S. A.



FILATELIA NAVAL

La goleta *Bluenose*.

Entre 1928 y 1929 Canadá hizo una serie general, formada por once valores, estampados en calcografía, cuyas tasas inferiores llevaban, cada sello, la efigie del rey Jorge V, pero los cinco de precio superior mostraban edificios o hechos históricos relacionados con el entonces Dominio del Canadá. Es una serie de una alta calidad, tanto en el aspecto artístico como por su estampación, al igual que las series de 1927, 1930/31 y de otras de esa época; por lo cual, una colección de sellos de los tiempos en que Canadá tenía esa condición de dominio es sencillamente preciosa, por lo bien hechos que están los sellos y por la variedad de los motivos en ellos figurados.

En la mencionada emisión aparecida, entre 1928 y 1929, el sello con la tasa de 50 centavos muestra un barco de vela, que se llamó el *Bluenose*. Este signo postal está estimado por cuantos se interesan por la temática naval como el más bello sello hecho. No hay la menor duda que es sencillamente precioso y por ello, para poderlo ver con todo detalle, se reproduce a mayor tamaño que es en realidad.



Estas series calcográficas canadienses de esta época las hizo la firma Canadian Bank Note Co., la cual, al igual que le ocurre a otras muchas firmas dedicadas a la estampación de sellos, ya no fabrica signos del correo de esta clase, porque no dispone de maestros-grabadores, profesión en completo retroce-

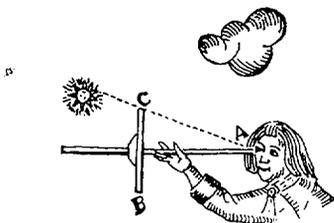
so. Por ello, es muy significativo que nuestra Fábrica Nacional de Moneda y Timbre siga haciendo casi la mitad de los sellos de cada programa anual por el sistema calcográfico.

Canadá dispone de varios sellos de tema naval, como, por ejemplo; la llegada de la flota de Jacques Cartier frente a Quebec (1908); este mismo navegante francés, con ocasión del 400 aniversario de su llegada al Canadá (1934), sello que por cierto reproduce un cuadro de J. L. David; el yate real *Britannia* (1935); el destructor *Algonquin* (1942), serie que lleva el título de: Esfuerzo para la guerra (ya que se hizo en los años de la segunda guerra mundial); etc.

Pero hay que señalar, fundamentalmente, que en 1933 el Correo del Canadá hizo un sello dedicado al *Royal William*, que era un barco de vela y vapor y que realizó el hecho histórico de ser el primer barco que aprovechando el vapor atravesó el Atlántico. Este sello también reproduce otro cuadro, pintado por S. Skillet. Este barco tiene una amplia historia, pues comprado por España fue también el primer barco de vapor que utilizó el cañón, ya que fue transformado en buque de guerra durante la primera guerra carlista por parte del Gobierno de Madrid. Este hecho me sirvió para cuando hice, en el año 1964, la serie dedicada a la Marina española y es el sello de valor de 2 pesetas. Durante su época española llevó el nombre de *Isabel II*.

Mas las relaciones filatélicas entre España y Canadá no se limitan a este sello, sino también a la emisión de 1967, sobre la presencia española en las costas canadienses del océano Pacífico.

Luis M.^a LORENTE



REVISTA GENERAL DE MARINA

OCTUBRE 1987



REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

AÑO 1987

TOMO 213

OCTUBRE



EDITORIAL 277

COLABORACION ESPECIAL

Gabriel Elorriaga

LA MAR DESDE EL HEMICICLO 279

TEMAS GENERALES

Teniente Coronel de Intendencia Francisco Pérez Villacastín

EL IVA Y SU APLICACION EN LA ARMADA 289

Comandante de Infantería de Marina Félix Enseñat de Tuya

¿QUE HACE LA ESCUELA DE CONDUCTORES DE LA ARMADA? 303

TEMAS PROFESIONALES

Contralmirante F. Fernando de Bordejé y Morencos

LA MANIOBRA DE CRISIS. PLANIFICACION Y EJECUCION 309

COMENTARIO INTERNACIONAL

HISTORIAS DE LA MAR

M. E. G.

CONSTRUCCION NAVAL 333

MISCELANEA

INFORMACIONES DIVERSAS

NUEVO MIEMBRO DE LA REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA 345

Nuestra portada:
«El Juan Sebastián de Elcano.»
Autor: Jaime Cerdón Scharfhaud.

NOTICARIO

LIBROS Y REVISTAS

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

Depósito legal: M. 1.605-1958
ISSN 0034-9569
NIPO 098-87-010-2

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

- MADRID.—Librería Náutica *Robinson*. Fernando el Católico, 63.
 Librería *Moya*. Carretas, 29.
- 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. Valdés Villamarín, 27, bajo.
- PALMA DE MALLORCA.—Librería *Ereso*. Palaires, 1.
- SANTA CRUZ DE TENERIFE.—Librería *Sixto*. Plaza Wynler, 8.
- TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Matías*.

PRECIO POR EJEMPLAR

	PRECIO (ptas.)	I. V. A. (ptas.)	TOTAL (ptas.)
<i>Venta a particulares:</i>			
Nacional	142	8	150
Extranjero	189	11	200

DIRECCION Y ADMINISTRACION:

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

EDITORIAL



N el número anterior abordamos el importante tema de la conciencia de defensa nacional, basándonos en las palabras pronunciadas por el general director del CESEDEN en el acto de clausura de cursos en dicho Centro, acto que estuvo presidido por S. M. el Rey.

Ahora, en la Colaboración Especial que abre este número, su autor, el diputado del Congreso señor Elorriaga, glosa en sus justos términos el concepto de la conciencia marítima, haciendo el debido hincapié en ello, conciencia ésta que es inseparable, en el caso de España, de la de defensa nacional, y que emana directa e inexorablemente de nuestra posición geográfica, ya que la mar ha sido y es un factor histórico condicionante en nuestra ejecutoria en todos los tiempos, tanto para bien como para mal en todo nuestro quehacer, desde la Reconquista de Pelayo y la unidad que forjaron los Reyes Católicos hasta nuestra actual existencia y situación, enmarcada en la pertenencia de pleno derecho a dos grandes grupos, asociaciones, comunidades o alianzas, o como se les quiera llamar, que viven y respiran en el ámbito de lo que denominamos Occidente y de cuya filosofía ha sido España cofundadora desde los tiempos del Descubrimiento, cuyo aniversario se conmemora precisamente en este mes de octubre. Y esta filosofía occidental se fundamenta en dos grandes principios con los que nos sentimos plenamente identificados: la libertad y el progreso como base del bienestar, la convivencia y la armonía entre todos los pueblos que constituyen la Humanidad.

Pues bien, si la reconquista y la unidad fueron acciones centrípetas —pero consecuencia de una primera acción naval—, nada más cristalizarse en una realidad tangible imprimieron a la nación una dinámica eminentemente centrífuga, de tierras afuera, cuyas vías naturales de movimiento se establecieron en el mar, y así sucedió el hecho histórico y trascendental del Descubrimiento. Por ello, España adquirió una conciencia marítima que por diversas razones, y cuyo análisis no corresponde a estas líneas, se fue adormeciendo en el tiempo, y ese letargo gradualmente creciente con el paso de los años y de los siglos nos ha deparado muy amargos tragos a lo largo de la historia. Y todo ello por no dar al mar, un factor histórico crucial en nuestra existencia, la importancia que tiene por sí mismo como carácter de causa histórica de múltiples y varios acontecimientos fenomenales, como afirma —y muy acertadamente, a nuestro juicio— el almirante Alvarez-Arenas en su último libro —que sepamos— «Del mar en la Historia de España».

Pero al llegar aquí resulta grato y confortante el comprobar no ya el paralelismo, sino la plena coincidencia de ideas entre el pensamiento expuesto por el señor Elorriaga en la Colaboración Especial que honra hoy nuestras

páginas y el del almirante Alvarez-Arenas no solamente en su libro citado, sino también en su obra magistral «El español ante el mar».

El señor Elorriaga, un político en ejercicio, reconoce que el mar, en todo su significado y contenido, le siguió siempre, impidiendo que las exigencias de una vocación política le anclasen tierra adentro. Y aquí está la clave, a nuestro entender, de ese adormecimiento de la conciencia marítima, ya que el estar anclado o fondeado tierras adentro quizá dificulte el aspirar esas brisas marinas que sin enigmas ni mensajes crípticos muestran continuamente y sin sombras la realidad de las cosas que esos anclajes muchas veces impiden percibir claramente a quienes han de conjugar las necesidades nacionales con los factores influyentes o condicionantes de sus soluciones óptimas, concibiendo en la medida adecuada el comercio o las relaciones internacionales en general con mentalidad marítima, y ello quizá tenga también su explicación en un fenómeno curioso cual es que España es una nación de condición eminentemente marítima pero de marcada mentalidad continental. ¿Y cómo conjugar los conceptos de esta antítesis?

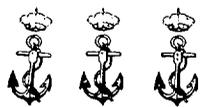
Posiblemente no sea necesario —plenamente necesario— releer la historia para buscar sus enseñanzas, pues, como dice el señor Elorriaga, estamos actualmente en la gran época universal de la mar, la época de una circulación masiva de mercancías y materias primas, elementos éstos vitales para la subsistencia humana, que hay que transportar y *proteger* contra intereses de posibles terceros que buscan una vía fácil para su monopolismo, por no decir apropiación.

Por consiguiente, si estamos en un «presente marítimo», no hay que buscar solamente en la historia, sino simplemente estar al tanto del acontecer mundial, y para aliviar en la medida de lo posible ese anclaje en tierras adentro, no estaría nada mal el llevar a la práctica la acertada idea del señor Elorriaga en el sentido de ofrecer un depósito expresivo al palacio del Congreso de Diputados, de forma que cualquiera que pise la sede representativa de la voluntad popular se encuentre con esa llamada o aviso de la condición marítima de nuestra nación, que exige inexcusablemente que nuestra mentalidad también responda a esa realidad en la proporción que en cada caso pueda corresponderle.

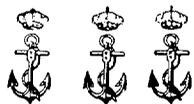
No olvidemos que los factores históricos naturales —y de nuevo mencionamos al almirante Alvarez-Arenas— son los que se engloban en el vocablo conceptual de geografía, y no los podemos olvidar, sino, por el contrario, otorgarles todo el valor que exige su trascendencia en la vida de la nación, trascendencia ésta que es la que dicta en sus parámetros fundamentales la estrategia de la defensa nacional.



COLABORACION



ESPECIAL

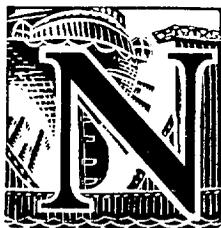


LA MAR DESDE EL HEMICICLO

Gabriel ELORRIAGA

Diputado a Cortes por Castellón

Vocal de la Comisión de Defensa del Congreso.



O es el hecho circunstancial de tomar el bolígrafo para escribir en las páginas de la REVISTA GENERAL DE MARINA el factor desencadenante de mis preocupaciones sobre la necesidad de acrecentar la conciencia marítima de nuestro pueblo y, muy especialmente, de sus políticos. Diríamos que es una circunstancia connatural en mí, lector desde la infancia de esta entrañable REVISTA, como todos los nacidos en una familia de botón de ancla. Que-

dan muy lejos, pero siempre presentes, las aguas grises de la ría de Ferrol, frecuentemente cubiertas por el gris plumizo de las nubes, donde se recortaban las grises siluetas de los buques de guerra y donde el colegio era, para gran parte de mis compañeros, la antesala de la Escuela Naval. Aunque mis títulos náuticos no pasasen de patrón de embarcación deportiva a motor, la sensibilidad de una convivencia enseña, a veces, más que cualquier teoría.

Pero, además, el sentir en la vida cotidiana el flujo y reflujo de la mar, con sus repercusiones en la economía, en la política, en el trabajo de quienes nos rodean, me siguió siempre, como si una llamada periférica me persiguiese, impidiendo que las exigencias de una vocación política me anclasen en tierra adentro. Cuando, hace muchos años, desempeñé un Gobierno Civil, quiso el destino que fuese en un archipiélago y, lo que otros colegas visitaban en automóvil fue para mí una fruición de navegaciones, de Tenerife a La Palma, La Gomera y Hierro, cuando aún los aeropuertos insulares de las islas menores eran proyectos. Más tarde, cuando por vez primera participé en las contiendas políticas, sería elegido y reelegido diputado en las Cortes Generales por

la provincia de Castellón, con el archipiélago de las Columbretes en mi circunscripción y una cadena de puertos pesqueros, naranjeros y mineros desplegados a lo largo de un extenso litoral. Vinaroz, Benicarló, Torreblanca, Burriana y el simbólico tómbolo de Peñíscola, sede del llamado Papa del Mar, porque quizá Benedicto XIII tenía la conciencia marítima suficiente para comprender que con una galera fondeada al pie de su castillo estaba más cerca de Roma que con un centenar de caballerías en los establos.

A nadie puede extrañar, por tanto, que cuando por vez primera me senté en un escaño del palacio de la carrera de San Jerónimo, tuviese a la mar en el pensamiento. Mi adscripción, por supuesto voluntaria y deseada, a la Comisión de Defensa del Congreso me permitiría prolongar y cultivar la relación, nunca perdida, con la familia marinera en su dimensión militar. Pero, también, me permitió verificar lo excesivamente distante que está la mentalidad política española de la condición marítima de nuestra patria.

El mismo escenario del centro neurálgico de la política nacional que es un parlamento, lo encontré —quizá no todos lo noten— carente de las referencias plásticas que corresponderían a un edificio representativo de un país marítimo y con una historia transoceánica. El decorado en que transcurre la vida política de una nación no es un simple capricho estético, como pudiera serlo el vestíbulo de un hotel internacional. Los elementos ornamentales y arquitectónicos son, en ciertos casos, una plasmación histórica y una creación de ambiente. En el palacio del Congreso hay una amplia pinacoteca y ninguna de las pinturas históricas o modernas hacen referencia alguna a la mar ni a sus hombres ni a sus gestas, ni siquiera a las relacionadas con el Descubrimiento. Se refleja en el ambiente la historia de un país que pudiera ser otra cosa de lo que la realidad de España es, en el presente y en el pasado. Pudiera imaginarse que estamos en el parlamento de un país centroeuropeo. No se exhibe ni una reliquia relacionada con la vida marítima del pueblo español. Entre los nombres grabados en algunas placas conmemorativas figuran algunos héroes de acontecimientos históricos que tuvieron lugar en el interior de la península —Daoiz y Velarde, los Comuneros de Castilla— pero ninguno relacionado con acciones que hayan tenido lugar en la mar o en las costas.

Tampoco hay alusiones marineras en las alegorías o mitificaciones de relieves o murales. Nada ayuda a que quien se sienta en el hemicycleo tenga presente, con la elocuencia de las formas, que está representando a un pueblo marino.

Esta ausencia litúrgica de la mar en el templo de las leyes es, a mi modo de ver, algo que habría que subsanar si queremos significar algo más importante: la recuperación de la mentalidad marítima de una comunidad política que vive sobre unas tierras rodeadas de mar por todas partes, excepto, como se decía en la escuela, “por un brazo de tierra que la une al continente”. Brazo de tierra que, por si fuera poco, en nuestro caso, está en su mayor longitud bloqueado por una cadena montañosa impresionante.

La condición marítima de España, nación integrada por una península y dos archipiélagos, es una evidencia constatable en el plano económico y estratégico, con datos inexorables que no es necesario subrayar. La precariedad de la conciencia del pueblo español, en relación con esta circunstancia, es, también, un hecho psicológico que por su dimensión colectiva podemos clasificar como un factor político. España, tal y como la conocemos, no respira como una nación ambientalmente marinera, aunque haya marineros en Lequeitio o en Candás, en Ferrol o en Villagarcía, en Vigo o en Cádiz, en Cartagena o en Barcelona. Y los políticos españoles, como consecuencia de un ambiente peculiar, no responden a la idiosincrasia que debería corresponder a la frase de Herder: "Dadme la geografía de un pueblo y os daré su historia". Son, salvo notables excepciones, personas con mentalidad propia de las gentes de "tierra adentro", más cazadores que pescadores, más de playa que de puerto, más propicios a medir en kilómetros que en millas marinas. Los problemas de la mar ocupan menos espacio en nuestros periódicos y en nuestros organismos públicos que las vicisitudes del terruño y, al final, la gran repercusión de estos problemas resulta desproporcionada a su menor importancia en los presupuestos del Estado. Deberíamos, por tanto, preguntarnos por una razón, como un psiquiatra se pregunta por el origen de un complejo.

Lo natural sería que la condición marítima se reflejase en una mentalidad marítima. Para ello bastaría hacerse un haz de reflexiones elementales, que habrían de incluir las estratégicas, que derivarían de dos puntos. Primero: cuando España entra en relaciones de colaboración militar en el plano internacional, se la valora en razón de una posición estratégica privilegiada de carácter aeronaval. Es decir, quienes desean contar con nosotros como aliados lo hacen contando con una geografía de proyección naval. Segundo: naturalmente, este mismo criterio de nuestros amigos opera en nuestros adversarios. Es decir, que si, algún día, alguien quisiera actuar contra nosotros, utilizaría procedimientos derivados de nuestros condicionamientos geográficos.

No olvidemos las lecciones de la Historia. La única invasión de la península que exigió ocho siglos de lucha fue la invasión árabe, porque fue una "lanza de acero" naval de la que no supimos defendernos más que con elementos terráqueos. Los ocho siglos de Reconquista carecerían de sentido si un poder naval hispánico razonable hubiese actuado, en cualquier etapa de la lucha, cortando la seguridad del tráfico marítimo del enemigo y, por tanto, el cordón umbilical que le permitía renovar y ampliar sus fuerzas continuamente, a pesar de los duros golpes que recibían en las batallas campales.

Por el contrario, la invasión napoleónica, típico ejemplo de estrategia continental, se hizo prácticamente insostenible, en su afán de dominar nuestras plazas una a una, al producirse un alzamiento popular que acabó recibiendo apoyos anfibios de una potencia naval, en aquel caso, Gran Bretaña.

Porque está demostrado que los conjuntos marítimos, como nuestra nación, compuesta de península y archipiélagos, miden su debilidad o su for-

taleza en relación con su política naval, sea ésta militar o económica. Las costas no son una muralla, sino un camino. Muchas veces hemos pensado en esto al contemplar en alguna playa del litoral europeo las viejas fortalezas de hormigón tras las que un general infortunado creía posible detener una invasión. Aquel general, que fue llamado “el zorro del desierto”, sólo hasta el momento en que las deficiencias en los suministros de combustible, típico problema de guerra naval, inmovilizaron sus carros de combate, pensó que podría detener el desembarco aliado con sus armas terrestres, justamente cuando las tropas pusiesen pie en tierra en las playas de Normandía. Tremendo error. Cuando un ejército poderoso ha iniciado, desde la mar, una cabeza de puente, pasa automáticamente a estar en superioridad de circunstancias. La costa ya no es un factor defensivo para el atacado, sino una ayuda decisiva para el atacante, que cuenta a sus espaldas con el apoyo dinámico de una escuadra y con una vía de suministros y transportes mucho más expedita e inmediata que las comunicaciones por tierra del ejército a la defensiva.

Por ello y otras muchas razones, la Historia da siempre el triunfo a quienes conciben la guerra, el comercio o las relaciones internacionales, en general, con mentalidad marítima, y frustra las ambiciones de quienes planean sus problemas de enemistad, de expansión o de competencia a base de intentar dar empujones a ras de tierra a sus vecinos. Se puede ser un pueblo pequeño con riqueza y vigencia política —recordemos la historia de los fenicios, venecianos o genoveses— si se cuenta con la mar, pero no se puede ser un pueblo grande de espaldas a ella.

Todas estas consideraciones vienen a cuento de este viejo problema de nuestra psicología nacional. España, nación de cuya condición marítima no puede dudarse, ha venido comportándose, reiterada y paradójicamente, con mentalidad continental. Aclaremos los conceptos de lo que entendemos por condición y por mentalidad. Condición es la naturaleza propia, adquirida en función de factores reales e insoslayables. Mentalidad es el carácter impuesto por una psicología social, una forma de pensar que matiza las actitudes.

La mar es uno de los factores reales insoslayables que condiciona a los pueblos. A dicha condición ha de responder una mentalidad adecuada de sus habitantes: la mentalidad marítima, que consiste en la disposición de ánimo que coloca a la mar y sus cosas en plano preferente y le presta la atención que exigen. Es esta mentalidad opuesta a aquella otra, que llamaríamos mentalidad continental, que inicia y resuelve problemas ignorando a la mar o sin concederle atención predominante, y que se corresponde con una condición, también continental o interior, de los pueblos que la poseen.

El ejemplo, en la actualidad, es fácil. Norteamérica, poseedora de amplios y abiertos litorales a los grandes océanos, actúa con mentalidad marítima, se hace presente en los puntos neurálgicos que considera conveniente con el despliegue, lejano de su metrópoli, de sus flotas en movimiento y sus submarinos nucleares y trata de conquistar zonas de influencia económica a

través de la implantación de condiciones favorables a un gran comercio marítimo, sin preocuparse excesivamente de lo que pudiéramos llamar dominios territoriales. Por el contrario, la Unión Soviética, con litorales limitados por estrechos o por el hielo, trata de conseguir o mantener dominios políticos monolíticos y se preocupa, obsesivamente, de compensarse con el poder de represalia a distancia a través del desarrollo que llamaríamos artillero, basado en los misiles y armas nucleares, sin por ello dejar de hacer todo lo imaginable por potenciar, dentro de sus medios, una presencia naval creciente, pero, aún, comparativamente, precaria.

Pues bien, como decíamos, es fácil encontrar en la vida española una inadecuación entre su condición marítima y una mentalidad continental, a todas suertes impropia, y, por tanto, de resultados perniciosos para el bien del país. No vamos a remontarnos a la Edad Media, donde el concepto nacional no estaba suficiente configurado, y había reinos de mentalidad marítima, como Aragón, con su proyección mediterránea, y otros de mentalidad continental, como Castilla. Pero tras el momento estelar de los descubrimientos americanos, el tirón ultramarino no logra imponer sus exigencias políticas, y, en gran medida, la decadencia del Imperio español tiene una causa instrumental en la insuficiencia del poder naval que debía sustentarlo.

Entre dos generaciones significativas, la de Cervantes y la de Lope de Vega, se aprecia ya, literariamente, el fenómeno. Está la psicología del hombre que estuvo en Lepanto, que aprendió en el cautiverio las consecuencias de la inseguridad en el tráfico marítimo, y que hace embarcar al Hidalgo de la Mancha en las galeras. Y, muy poco distanciada, aparece, en Lope, la psicología del español que sufrió el impacto de la derrota de la Armada Invencible y piensa más en los andariegos capitanes de los tercios que en los marinos. Si bien en el origen de la desventura de la Armada Invencible puede apreciarse ya la influencia de una mentalidad marítima rezagada. Los navíos españoles habían sido concebidos más como castillos flotantes, como plataformas para aquella guerra a pie que era el abordaje, que pensando en su habilidad maniobrera, en su velocidad, en su adaptación a las condiciones marineras de las aguas del norte. Quizá pesó en el ambiente, también, la instauración de una dinastía austríaca, con raíces típicamente continentales y, consecuentemente, con consejeros e intereses de tierra adentro.

El hecho es que, desde entonces, no volvió a imperar, en el grado suficiente, la mentalidad marítima en un pueblo que, entonces, era un imperio transoceánico. Siguió, eso sí, habiendo hombres de mar, insuficientemente considerados y peor pagados, héroes distantes a los que se debió, sin duda, la prolongación del contacto entre España y las Indias, saliendo como podían del asalto de los corsarios de las potencias marítimo-comerciales que medraban al amparo de su conciencia marinera: Inglaterra y Holanda. Los últimos de aquellos hombres rubricaron con su sacrificio la ola de pesimismo del 98, que

acabó en el culto estético a la meseta. Dijeron que iban a cerrar con llave el sepulcro del Cid pero, en realidad, lo que se cerraron fueron los astilleros.

Hubo, a través de los tiempos, algunos hombres políticos que sintieron la clave del problema. Desde Patiño o el marqués de la Ensenada a Maura, Ferrándiz y Dato. Y hubo, también, triste es reconocerlo, una incomprensión en torno a ellos, cuando no una hábil maniobra política inspirada por alguna potencia extranjera, que sabía ver claros los peligros de la competencia. No olvidemos, por ejemplo, que el marqués de la Ensenada cayó tanto por obra de la astucia y clarividencia inglesas, como por la ceguera española. Pero, en definitiva, la Historia no admite arreglos, sino atención a sus enseñanzas. Por ello, la España actual, en la oportunidad de recomponer su imagen internacional y abocada a revisar su estructura económico-social, debiera plantearse con toda la profundidad precisa el cambio de mentalidad inadecuada, por una nueva y acorde con su natural condición marinera. Su papel en la Europa comunitaria, en las relaciones con América, en la proyección africana, es un conjunto de factores de compromiso, de seguridad y de vitales lazos de intercambio que no pueden concebirse de espaldas a la mar.

No por un afán crítico, sino con un positivo deseo de hacer ver la evidente necesidad de este cambio, mencionaremos algunos datos significativos. La mayoría de los buques salidos de nuestros puertos corresponde a pabellones extranjeros. Es decir, que nosotros sólo aportamos un escaso porcentaje del esfuerzo en el transporte marítimo de nuestro comercio exterior. Muchos de nuestros pescadores venden la pesca en la mar a buques-factoría extranjeros, por carecer de medios suficientes de congelación. Dentro de la emigración española, normalmente formada por gente de bajo nivel profesional de origen, figura, paradójicamente, una estimable cantidad de un personal altamente especializado: marinos mercantes que prestan sus servicios en flotas extranjeras. Finalmente, es de carácter público que en los presupuestos del Estado, en los gastos de defensa nacional, somos de los países que, proporcionalmente, los tenemos más recortados; la desproporción aumenta en los correspondientes a la Marina. Todo esto no ha de servir para obtener unas conclusiones pesimistas, pero todo ello ha de hacernos comprender la necesidad de corregir los efectos de una mentalidad inadaptada a una realidad geopolítica.

Desde el punto de vista geográfico, hay hechos que podrían contribuir a explicar por qué España no se ha enfrentado, en mucho tiempo, a la mar con la plenitud deseable. Nuestra península, al albergar a dos naciones soberanas, una de las cuales ocupa buena parte del litoral atlántico, tiene una extensión grande de sus tierras muy de espaldas a la comunicación marítima, lo que no impidió que, precisamente, en Extremadura germinasen estirpes de gloriosa vocación transoceánica. Nuestros ríos y lagos son de proporción tan desmedrada que la idea de navegación resulta extraña a las poblaciones del interior. Basta ver la naturalidad con que nos encontramos a los patrulleros de la

Armada francesa en los muelles del Sena, a una corbeta americana frente a los rascacielos de Chicago o entramos a tomar una copa en una taberna de marineros de agua dulce del Rin, para comprender que nuestra piel de toro no ha recibido el regalo de una naturaleza fácilmente permeable para la navegación interior. Nuestros grandes puertos, sea el superpuerto de Bilbao o las dársenas artificiales de Barcelona o de Las Palmas de Gran Canaria, no son un don de la geografía, como el puerto hanseático de Hamburgo o los malecones de la isla de Manhattan, donde los burócratas que acuden cotidianamente a sus oficinas se cruzan, cada mañana, con los grandes buques que pasan bajo los puentes, como en Madrid pasan los grandes camiones entre los pilares de un "scalextric". En nuestra tierra, para ver un barco, hasta los niños de la costa sabíamos que era preciso hacer la intención de darse un paseo. Nuestros lagos, escasísimos, apenas sirven para que naveguen los patos. Fue muy recientemente, al florecer las obras hidráulicas, cuando pudieron organizarse las primeras regatas del interior sobre la superficie acuática de los embalses, y sólo entonces los clubs náuticos de agua dulce comenzaron a establecer los modales de la marina deportiva entre los hombres de algunas poblaciones del interior. Esta geografía arisca y montaraz ha dado a nuestra península, quizá demasiado grande para sentir con la suficiente intensidad la presión del "turbante de agua" que la rodea, una mentalidad que hace a nuestros montañeses carpetovetónicos más propicios a sentirse como tiroleños o tibetanos que como bretones o vikingos. Tierra, la nuestra, más de jamones y mojamas que de pescado fresco, hasta llegar a la era de la industria frigorífica, situó nuestra capital en el centro, por equidistante, más lejana de cada uno de nuestros puertos de mar. Y el vuelo de las chapelas y las barretinas, protectoras de los vientos de nuestros compatriotas periféricos, fue estrechamente recortado para acabar en unas populares y generalizadas boinicas de tierra adentro, casi tan mínimas como solideos eclesiásticos destinados a defender las tonsuras naturales de las calvas labradoras de las escasas lluvias y abundantes soles de una tierra de secano.

Si desde el punto de vista geográfico pasamos al histórico, nos encontramos con que la huella de los acontecimientos bélicos que más se grabaron en la psicología popular fueron contiendas reñidas en el interior de nuestro recinto peninsular: la Reconquista, la guerra de la Independencia y la guerra civil de 1936. Es verdad que la Reconquista no hubiese sido necesaria si no hubiésemos sido frágiles a una invasión marítima; que la Independencia hubiese sido mucho más ardua sin la alianza con el poder marítimo de Inglaterra y la torpeza de la estrategia continentalista de Napoleón, más temeroso, como otros dictadores más recientes, de aviarse para cruzar un canal que de perderse en las estepas nevadas de Rusia, y que sólo navegaba a las islas para sufrir cautiverio, y que, en 1936, había el paso de un Estrecho y el bloqueo de una costa como factores decisivos para inclinar la balanza. Pero es el hecho que estos razonamientos se los plantean unos pocos y los más de los españoles

entienden por combatir “echarse al monte” con un macuto a las espaldas, antes que meterse en singladuras.

El momento esplendoroso de la proyección imperial española hubo de ser presidido por la dinastía de Austria, repleta de intereses e ideales muy de tierra adentro. Y el momento estelar de Lepanto habría de ser seguido por la funesta aventura de la pomposamente llamada “Armada Invencible”, en la que la impericia naval del imperio quedaría al descubierto. Basta pensar las condiciones de combate en que se encontrarían las unidades traspasadas del dulce Mediterráneo al frío mar del Norte, para comprender que en aquella ocasión las imprevisiones técnicas fueron peor enemigo que las vicisitudes militares. Allí hubo de manifestarse en forma clamorosa la contradicción entre el sacrificio de la gente de mar y la deficiente información de una dirección política limitada por la visión mesetaria. Cuando a Felipe II le fue presentada la información secreta del desastre, se incluyó un párrafo que decía: “Si la Armada hubiese estado bien dirigida hoy sería el Rey señor de Inglaterra”. El monarca, con una intuición tardía, pero inteligente, escribió de su propia mano, al lado de dicha frase, lo siguiente: “Esto primero es errado”. Porque, efectivamente, no es que la Armada estuviese mejor o peor dirigida, sino que aquella Armada, la única de que se disponía, ni era invencible ni era la adecuada. El error era la política naval que había concebido operación y escuadra, no la dirección concreta con que unos hombres harían frente a unas eventualidades, con los medios existentes, que no estaba en sus manos cambiar.

Pero por mucho que manifestemos las dificultades de una geografía que designa una encrucijada estratégica naval pero no favorece una vida cotidiana marinera; por mucho que analicemos una historia condicionada por intereses continentales, más propicia a reinvertir en piedras que en navíos el oro de nuestra mayor epopeya colonizadora, la verdad es que España no sufrió el trauma más grave de su vocación marinera hasta épocas relativamente recientes. Mientras España llamó ultramarinos a lo que se llaman hoy supermercados, y nuestras quillas, con más o menos dificultades, necesitaban surcar los océanos, en el Caribe y en el Pacífico, todo proyecto de fortalecimiento nacional estaba claro que había de pasar por una reforma de nuestra política marítima, y así fue entendido en diversas etapas de la era borbónica.

Entiendo que fueron las tragedias del 98, en Cavite y Santiago de Cuba, los acontecimientos que provocaron, en la España contemporánea, la vuelta de espaldas a la mar. Se manifestó, en aquellas ocasiones, una desidia política, arrastrada desde las circunstancias deplorables del reinado de Fernando VII, no contrarrestada por una opinión desinformada. Una información disparatada, contradicha por la que reiteradamente enviaban los mandos directos de nuestras flotas ultramarinas, hizo que lo que era previsible cayese como una amarga sorpresa sobre la conciencia nacional. La sensación de desamparo que debieron sufrir nuestros disciplinados marinos, dispuestos a morir sólo

por el honor, no habría de ser curada por una reacción positiva, sino por un complejo de frustración cuya clave estuvo en que la opinión nacional no fue crudamente notificada de la situación de desfase, inferioridad y desproporción a que habíamos llegado, fuese por culpa de alguien o fuese, simplemente, por el signo inevitable del viento de la Historia. El caso es que la respuesta reflejada en el propósito de “echar siete llaves al sepulcro del Cid” tuvo más claras consecuencias para nuestra política marítima que para la política campearora. España se volvió hacia sí misma, entendiéndose por sí misma mirarse más al ombligo que a los pies y a las manos, con las que debería seguir nadando, para sobrevivir, manteniéndose sobre la superficie de la mar. Parece como si se considerase que, de alguna manera, el interés por la mar era ocioso cuando ya no teníamos posesiones ultramarinas.

La creación de la Liga Marítima Española, promovida por la visión política de Antonio Maura, es, a mi entender, el primer antecedente significativo que se produjo para hacer salir a la opinión nacional del complejo forjado por la crisis del 98, que fue, más que una derrota, el germen de un estado patológico de depresión destinado a dañar nuestra mentalidad de pueblo y, dentro de ella, especialmente, nuestra conciencia marítima. Y fue su gran acierto no limitarse a plantear una política marítima para profesionales, sino percatarse de que ya en la era contemporánea ninguna política sería posible sin dimensión democrática y que, por tanto, era necesario formar una opinión general, contando para ello con la movilización de figuras de la vida cultural y periodística de la época.

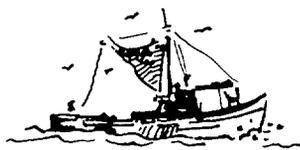
La Liga Marítima no planteó una política de pretensiones imperialistas o megalomaniacas, en términos utópicos de poder naval, aunque propugnase el respaldo militar imprescindible a todo resurgimiento marítimo, sino que situó la cuestión en todas sus dimensiones técnicas, comerciales, fiscales y diplomáticas. Aquella labor no sería inútil, sino que se conectaría, como fundamento básico, con la política que bajo el reinado de Don Alfonso XII nacionalizaría nuestra industria naval, actualizaría nuestros arsenales, establecería la Ley de Comunicaciones, favorecería nuestros fletes y, si bien no llegaría a cumplir todos los objetivos deseados, sería el impulso que llegó hasta nosotros; del que saldría un nuevo prestigio industrial, unos notables profesionales y los últimos acorazados que mantuvieron el prestigio del pabellón rojo y gualda durante las difíciles vicisitudes históricas de la primera mitad del siglo xx.

Ahora bien, en la marcha de España hacia el siglo xxi, que es la tesitura en que nos encontramos, no podemos vivir de los recuerdos. Y tenemos que enfrentarnos, sea grato o ingrato, con el hecho de que, hoy por hoy, no tenemos una política marítima que se pueda escribir con mayúscula. Con la mayúscula que corresponde a la realidad de este pueblo que reside sobre un archipiélago desplegado en una de las mayores encrucijadas marítimas del mundo. Una política capaz de “realizarnos” como potencia marítima media,

que no es un capricho sino una necesidad, en nuestro caso, para realizarnos armoniosamente como pueblo. La intención, quizá, no falte, pero la conducción no aparece clara. ¿Se puede hablar de una política marítima con la misma intensidad con que se ha hablado de política agraria, de política turística o de política industrial en ciertos momentos de la vida española?

Estamos en la gran época universal de la mar. La época en que la clave de la potencia militar reside en los submarinos nucleares. La época de la máxima circulación marítima de mercancías y materias primas. La época en que los problemas de nutrición de la Humanidad buscan su solución en las proteínas marinas y en que el petróleo se busca en el fondo de los mares. La época de las grandes batallas diplomáticas por las aguas jurisdiccionales y las zonas de pesca. La época en que las pesquerías se convierten en auténticos campos de acuicultura y en que la minería comienza a solucionar el agotamiento de los recursos terrestres buscando las reservas que yacen bajo las aguas. La época en que las centrales de energía nuclear buscan el litoral para su refrigeración, planteando la revalorización energética de las costas, a la vez que el peligro de posibles contaminaciones. La época del gran avance de las ciencias oceanográficas. La época de la popularización del turismo marítimo y de los deportes náuticos. El futuro de la Humanidad va a ser el de un planeta marino y, dentro de este planeta azul, el futuro de España puede beneficiarse de todas las ventajas de ser un país marino, por geografía, por tradición y por vocación. Pero para ello hace falta una política que tenga en cuenta la necesidad de despertar una conciencia nacional dormida y de encauzarla con cierta unidad de tendencia, capaz de lograr una eficacia.

Para contribuir a esta política convendría subsanar la ausencia simbólica que subrayé al comenzar estas reflexiones. De los fondos históricos que cuida entrañablemente nuestra Marina debiera ofrecerse un depósito expresivo al palacio del Congreso. Un documento histórico, la maqueta de un navío, una bandera de combate, un recuerdo significativo. Algo que hiciese que cualquiera que pise la sede de la representación de nuestro pueblo se encuentre con una llamada insoslayable a la condición marítima del pueblo a que representa.



EL IVA Y SU APLICACION EN LA ARMADA (I)

Francisco PEREZ VILLACASTIN



Introducción.



EN la REVISTA GENERAL DE MARINA del mes de julio de 1984 publiqué un artículo con el título «Comentarios sobre nuestras relaciones con la Hacienda Pública», y en uno de sus apartados se trataba de los impuestos indirectos: Impuesto sobre el Tráfico de Empresas (ventas de mercancías, arrendamientos de bienes, ejecución de obras, ...), Impuestos sobre el lujo (vehículos, joyas, pieles, ...), Impuestos especiales (alcoholes, bebidas refrescantes, derivados del petróleo, ...), Impuestos integrantes de la renta de aduanas (Impuesto de compensación de gravámenes interiores, ...).

En el citado artículo se decía que, en su día, se implantaría el Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA) en España, con lo que nuestro sistema fiscal se acercaría, aún más, al de la Comunidad Económica Europea. Esta implantación se produjo el 1 de enero de 1986, y, desde esta fecha, el IVA ha sustituido a los citados impuestos indirectos reseñados en el primer párrafo. Por este motivo vamos hoy a comentar lo que es el nuevo impuesto, que sustituye a los impuestos indirectos tratados en el citado artículo de esta REVISTA. La otra razón es que las unidades de la Armada, desde que se implotó el IVA, están solicitando información sobre cómo se debe aplicar en la Armada la compleja y complicada legislación del IVA: si tienen o no que pagarlo: qué tipo impositivo les corresponde: cuándo, cómo y dónde: si pueden o no deducir el IVA soportado, etc. Con objeto de llevar al conocimiento del sujeto pasivo y del contribuyente toda la compleja y difícil legislación sobre el IVA y facilitar un tanto su aplicación se han escrito infinidad de libros.

Mi propósito es más sencillo, sólo deseo, aprovechando estos largos y luminosos «puentes» de descanso del mes de mayo en Madrid, hacer unos comentarios sobre el IVA en general, y su aplicación en la Armada, los cuales, aun siendo lo más rigurosos posible, no pueden tener fuerza de norma legal.

En cada epígrafe se va a intentar concretar lo que el IVA supone en la Armada y cómo se debe de aplicar, pero antes, naturalmente, hay que exponer unos conceptos generales, que en algunas ocasiones, mejor dicho en todas, resultan ser áridas y largas exposiciones.

Definición del Impuesto sobre el Valor Añadido.

La incorporación de España a la Comunidad Económica Europea hizo necesario acoplar nuestro sistema fiscal al vigente en la Comunidad, que exige a los Estados miembros establecer un impuesto que no distorsione las condiciones de competencia ni obstaculice la libre circulación de bienes y servicios entre los países de la Comunidad. Este impuesto es el IVA.

Al mismo tiempo se consigue con este impuesto la fuente más importante de financiación de la CEE, pues recauda de cada miembro un porcentaje de hasta 1,4 por 100 de la base del IVA.

Como luego veremos, el IVA es un impuesto que grava únicamente el aumento del valor añadido experimentado en cada fase de los procesos de producción o distribución de los bienes o servicios, no como el IGTE, que recaía en cada transmisión sobre el valor total de los bienes o servicios objeto de ellos, es decir, los gravaba en cascada, con lo cual la carga fiscal que soportaba se incrementaba al aumentar el número de transmisiones; en el IVA, por el contrario, la carga fiscal es la misma, con independencia del número de transmisiones que haya sufrido; esta propiedad confiere al IVA la denominación de impuesto neutro.

Características del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Naturaleza y ámbito de aplicación.—El IVA es un tributo de naturaleza indirecta que recae sobre el consumo y grava las entregas de bienes y prestaciones de servicios efectuadas por empresarios o profesionales, así como las importaciones de bienes, con independencia de la condición del importador.

La primera advertencia que hay que hacer para centrar el tema, y antes de entrar a fondo, es que el IVA afecta a la Armada tanto en su condición de consumidor final como, en algunos supuestos que luego veremos, en su condición de sujeto pasivo del impuesto. Como consumidor final estará obligado a soportar la repercusión del impuesto; para ello los contratistas y los empresarios al formular sus proposiciones económicas incluirán el IVA, sin que el importe global contratado se incremente como consecuencia de la consignación del tributo.

Por tanto, al ser la Armada consumidor final, y tener que soportar el IVA y no poderlo repercutir, deberá tenerse en cuenta en el Plan de Inversiones que la Armada prevea para cada ejercicio económico.

Igualmente se considerará como consumidor final en las adquisiciones de víveres que se realicen para la alimentación de Marinería y Tropa, quedando los buques y unidades obligados a soportar el IVA, siempre que éste se ajuste a lo establecido en la Ley. El tipo impositivo, como luego veremos, será el 6 por 100, con excepción de las bebidas alcohólicas y refrescantes, que será el 12 por 100.

En unidades de la Armada como en el Cuartel General, Escuela Naval, ... habrá de tenerse en cuenta que, en la mayor parte de las compras (alimentación de marinería y tropas y alumnos, sostenimiento, inversiones, ...) se tendrá que soportar el IVA, mientras que cuando actúe como sujeto pasivo (cafetería, bazar, comedor, ...) estará obligado a repercutir el IVA sobre aquéllos para quienes se realice la operación gravada; o sea, todo el personal que sea consumidor final de dicha actividad.

A diferencia de lo que sucedía con el IGTE, Hacienda no puede retener el IVA al pagar al proveedor el correspondiente libramiento. Ya veremos después ampliamente cómo algunos establecimientos de la Armada son sujetos pasivos del impuesto, pero podemos decir que esto sucede cuando actúan como empresarios o profesionales, aunque no tengan carácter lucrativo; y por tanto, tienen la obligación de liquidar el IVA como diferencia del repercutido y soportado: a manera de ejemplo, y para fijar el concepto del IVA, sujetos pasivos dentro de la Armada serían: Suministros Diversos, Farmacias de la Armada, Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo, Servicio de Publicaciones, Imprentas, Instituto Hidrográfico, Patronato de Casas de la Armada, Polígono «González Hontoria», residencias, cafeterías, comedores, bares, cantinas, ...

El ámbito de aplicación es el territorio peninsular español y las islas Baleares; no se aplicará a las operaciones realizadas en Canarias, Ceuta o Melilla.

Están sujetas al impuesto:

- Las entregas de bienes y prestaciones de servicios realizadas por empresarios o profesionales a título oneroso con carácter habitual u ocasional en el desarrollo de su actividad empresarial o profesional, «incluso en favor de los propios socios, asociados, miembros o partícipes de las entidades que los realicen».
- «Las entregas de los bienes y prestaciones de servicios realizados sin contraprestación, y denominados autoconsumo de bienes y autoconsumo de servicios».
- «La sujeción al impuesto se produce con independencia de los fines o resultados perseguidos en la actividad empresarial o profesional o en cada operación en particular».

Son actividades empresariales o profesionales las que impliquen la ordenación por cuenta propia de factores de producción materiales y humanos, o uno de ellos con la finalidad de intervenir en la producción o distribución de bienes o servicios.

Se reputan empresarios o profesionales, entre otros, las personas o entidades que realicen habitualmente actividades empresariales o profesionales. No obstante, no tendrán la consideración de empresarios o profesionales

cuando realicen exclusivamente entregas de bienes o prestaciones de servicios a título gratuito. Se consideran, en todo caso, empresarios o profesionales los que realicen una o varias entregas de bienes o prestaciones de servicios que supongan la explotación de un bien corporal o incorporeal, con el fin de obtener ingresos continuados en el tiempo.

No están sujetas al impuesto las entregas de bienes y prestaciones de servicios realizadas directamente por el Estado, las Entidades en que se organiza territorialmente y sus Organismos Autónomos, cuando se efectúen sin contraprestación, o mediante contraprestación de naturaleza tributaria. «Esto no se aplicará cuando los referidos entes actúen por medio de empresas privadas o empresa mixta, o, en general, de empresas mercantiles».

La Comunidad Económica Europea, en su sexta Directiva, obliga a todos los Estados miembros a que incluyan como sujetos pasivos del IVA a sus entes públicos cuando realicen operaciones en el ámbito de la actividad propia de empresarios o profesionales: lo cual es lógico para evitar la competencia desleal con los empresarios y profesionales de actividades afines.

Se han expuesto estas definiciones y se han subrayado algunos párrafos para poder llegar a las siguientes conclusiones:

- Las actividades realizadas por el Estado (incluida la Administración Militar) en cumplimiento de sus funciones públicas, no tienen, en principio, naturaleza empresarial ni profesional y, por tanto, no están sujetas al impuesto.
- Cuando, dentro de la Armada, se realicen actividades empresariales o profesionales, quedarán sujetas al impuesto.
- La ausencia de contraprestación constituye un factor para diferenciar las actividades empresariales o profesionales de las que no tienen tal carácter; pero una vez aceptado que se trata de una actividad profesional, estarán sujetas al impuesto, incluso las operaciones sin contraprestación en los casos de autoconsumo.
- En resumen, y esto es muy importante, pues quizá sea un concepto que no esté demasiado claro en la Ley y en el Reglamento del IVA, pero que la Dirección General de Tributos se ha pronunciado en el siguiente sentido: Están sujetas al IVA y no exentas del mismo la totalidad de las entregas de bienes y prestaciones de servicios realizadas por un sujeto pasivo que realice habitualmente sus actividades empresariales o profesionales, incluso las ofrecidas en contraprestación.

Por tanto, los establecimientos de la Armada que realicen operaciones para terceros mediante precio y con habitualidad, tienen por este solo hecho la condición de sujetos pasivos del IVA y, en consecuencia, quedan sujetos al mismo por la totalidad de las entregas de bienes y prestaciones de servicios que realicen, incluso las efectuadas sin contraprestación.

- Igualmente, la Subdirección General de Impuestos Indirectos ha manifestado que están sujetos al IVA, y luego veremos que no exentos del mismo, los servicios prestados por residencias, cantinas, hogares del soldado, bares y cafeterías por quienes habitualmente realicen dichos servicios, mediante contraprestación, con independencia de las circunstancias de que tales servicios se presten en régimen de administración o de contrata.

Las razones en las que se basa la citada resolución han quedado expuestas en la primera parte de este epígrafe.

Podemos decir que «donde hay una venta, hay un IVA», con independencia de que haya o no ánimo de lucro, puesto que lo que se grava, como hemos indicado, es el gasto o el consumo.

Exenciones.—Surgen dos conceptos que hay que diferenciar; por un lado existen las operaciones no sujetas al IVA, como pueden ser las que realicen los no empresarios o profesionales o las realizadas en Canarias, Ceuta y Melilla (de ello nos hemos ocupado en el epígrafe anterior) y, por otra parte, las operaciones que sí están sujetas al IVA, como son las realizadas por empresarios o profesionales dentro del territorio nacional e islas Baleares, pero están exentas y a las cuales vamos a dedicar este epígrafe.

El Reglamento del IVA, en su artículo 13, expone de una manera exhaustiva las operaciones que están exentas. La verdad es que las Fuerzas Armadas no han sido favorecidas en el tratamiento que se le ha dado en las exenciones, incluso cuando se ha consultado la exención de las residencias, comedores, ...por considerarse incluidos en los apartados f) y h) del punto 8.º del citado artículo, que dice: «Están exentas las prestaciones de servicios de asistencia social a transeúntes, comunitaria y familiar efectuadas por entidades de Derecho Público o entidades o establecimientos privados de carácter social», la Subdirección General de Impuesto Indirectos ha contestado, como hemos indicado anteriormente, que no están exentas.

Están exentas, entre otras, las siguientes:

- Las prestaciones de servicio de hospitalización o asistencia sanitaria y las demás relacionadas con las mismas (alimentación, alojamiento, quirófano, suministro de medicamentos), así como el transporte de enfermos o heridos en ambulancias.
- La asistencia a personas físicas en el ejercicio de profesiones médicas y sanitarias, así como las prestaciones de servicios y las entregas realizadas por estomatólogos, odontólogos y protésicos dentales.
- Las prestaciones de servicios de asistencia social, ya comentadas anteriormente.
- Las prestaciones de servicios relativas a la educación, enseñanza, así como los correspondientes servicios de alimentación y alojamiento.

- Los servicios prestados a personas físicas que practican el deporte o la educación física.
- Las siguientes prestaciones de servicios: Las propias de bibliotecas, archivos, centro de documentación, museos, galerías de arte, pinacotecas, monumentos, lugares históricos, jardines botánicos, parques zoológicos, representaciones teatrales, musicales, coreográficas, audiovisuales y cinematográficas, exposiciones y conferencias.
- Ciertas operaciones financieras.
- Las segundas y ulteriores entregas de edificaciones, incluidos los terrenos en que se hallen enclavadas, cuando tengan lugar después de terminada su construcción o rehabilitación.
- Los arrendamientos de edificios o partes de los mismos destinados exclusivamente a viviendas, incluidos los garajes y anexos accesorios a estos últimos y los muebles arrendados conjuntamente con ellas.

En cuanto a las exenciones relativas a las exportaciones, se deberá tener en cuenta que están exentas del IVA las entregas de bienes enviados con carácter definitivo a Canarias, Ceuta o Melilla, o bien exportados definitivamente al extranjero, así como las entregas de bienes con destino a las zonas marítimas situados fuera del mar territorial, es decir, fuera de las 12 millas.

Hay una diferencia muy importante entre las exenciones a las exportaciones y todas las demás expuestas anteriormente. En estas últimas no existe el derecho a deducir las cuotas soportadas; es decir, el sujeto pasivo tiene que asumir la cuota soportada, por lo que esta exención puede considerarse limitada, mientras que en las exportaciones al transmitente de los bienes se le concede la facultad de recuperar las cuotas del IVA soportadas en las adquisiciones de bienes o servicios recibidos, en la medida en que los mismos se utilicen en la exportación.

Devengo del impuesto.—En las entregas de bienes, el IVA se devengará cuando los mismos se pongan en poder y posesión del adquirente y en las prestaciones de servicios cuando se presten, ejecuten o efectúen las operaciones gravadas.

Cuando se trate de ejecuciones de obra con aportación de materiales, se devengará en el momento en que los bienes a que se refiera se pongan en posesión del dueño de la obra.

En los supuestos de autoconsumo, cuando se efectúen las operaciones gravadas.

En los arrendamientos de bienes, en los suministros de energía eléctrica, gas y otros análogos, en las prestaciones de servicios telefónicos, y en general en las operaciones de tracto sucesivo, en el momento en que resulte exigible la parte del precio que comprenda cada percepción.

Las operaciones sujetas a gravamen que originen pagos anticipados anteriores a la realización del hecho imponible, el IVA se devengará en el

momento del cobro total o parcial del precio por los importes efectivamente percibidos.

Sujeto pasivo.—Son sujetos pasivos del impuesto las personas físicas o jurídicas que tengan la condición de empresarios o profesionales y realicen las entregas de bienes o presten los servicios sujetos al impuesto.

Los sujetos pasivos deberán repercutir íntegramente el importe del impuesto sobre aquél para quien se realice la operación gravada, quedando éste obligado a soportarlo siempre que la repercusión se ajuste a lo dispuesto en el Reglamento del IVA, cualesquiera que fueran las estipulaciones existentes entre ellos.

En las entregas de bienes y prestaciones de servicios al Estado y sus Organismos Autónomos se entenderá siempre que los sujetos pasivos del impuesto, al formular sus propuestas económicas, aunque sean verbales, han incluido dentro de las mismas el IVA, que, no obstante, deberá ser repercutido como partida independiente, cuando así proceda, en los documentos que se presenten para el cobro, sin que el importe global contratado experimente incremento como consecuencia de la consignación del tributo repercutido.

Los correspondientes pliegos de condiciones particulares contendrán la prevención expresa de que a todos los efectos se entenderá que las ofertas de los empresarios comprenden no sólo el precio de la contrata, sino también el importe del IVA.

En los modelos-tipo del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares para la contratación de suministros y de obras en el Ministerio de Defensa, pendientes de publicar en el «Boletín Oficial del Estado», ya que se ha tenido en cuenta dicho requisito.

La repercusión del impuesto deberá efectuarse mediante factura o documento análogo. A estos efectos, la cuota repercutida deberá consignarse separadamente de la base imponible, incluso en el caso de precios fijados administrativamente, indicando el tipo impositivo aplicado. Se exceptúan las operaciones respecto de las que, de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento del IVA, no sea obligatoria la expedición de factura y otros documentos.

Ya al principio, y para concretar el tema, hemos enumerado algunos sujetos pasivos en la Armada, y ahora vamos a exponer de una manera «elemental» cómo actúa el sujeto pasivo en el IVA.

La filosofía del IVA, que es lógica y muy sencilla, si bien su aplicación es compleja, se fundamenta en ir cargando en las distintas fases de producción o comercialización el correspondiente impuesto, pero no en cadena, como sucedía antes con el ITE; para ello sólo hay que pagar la diferencia entre IVA repercutido e IVA soportado.

Es decir, supongamos un producto cuyo precio de venta es 100 y su tipo impositivo el 6 por 100. El proceso a seguir sería el siguiente:

- Proveedor lo vende a $100 + \underline{6} = 106$.
- Sujeto pasivo lo compra: 106.
- Sujeto pasivo lo vende: $(106 + \text{Ganancia } -G-) + (106 + G) \times 6 \text{ por } 100 = 150 + 150 \times 6/100 = 159$; si $G = 44$.
- Sujeto pasivo tiene que pagar a Hacienda:
IVA repercutido – IVA soportado = $9 - 6 = 3$.

Si los bienes que vende este sujeto pasivo están exentos, no puede repercutir el IVA (9), ni tampoco puede deducir el IVA (6). En este caso, el sujeto pasivo lo vendería: $106 + G = 150$.

Si una parte de los bienes estuviera exenta y otra no, se aplicaría la prorata como ya veremos más adelante.

Base imponible.—Con carácter general, la base imponible del IVA está constituida por el importe total de la contraprestación de las operaciones sujetas al mismo, procedente del destinatario o de terceras personas. Se incluyen en el concepto de contraprestación, entre otros, los gastos de comisiones, envases, ...los intereses devengados por retraso en el pago, los tributos y gravámenes.

El Reglamento del IVA relaciona una serie de reglas especiales para determinar la base imponible en operaciones cuya contraprestación no consista en dinero o se haya fijado en moneda extranjera, o cuando se transmitan bienes o derechos de diversas naturaleza, y también en los supuestos de autoconsumo de bienes y de servicios, y en otros casos similares.

Tipo impositivo.—El IVA se exigirá al tipo general del 12 por 100, si bien existe un tipo reducido del 6 por 100 aplicable a determinadas operaciones de interés social y que, en su mayoría, anteriormente estaban exentas del IGTE, y un tipo incrementado del 33 por 100 aplicable a las operaciones de carácter suntuario.

Los tipos anteriores podrán modificarse en las Leyes de Presupuestos de cada año y, naturalmente, el tipo impositivo aplicable a cada operación será el vigente en el momento del devengo.

El tipo reducido del 6 por 100 se aplicará, entre otros casos, a las entregas de bienes o importaciones de los siguientes bienes:

- Las sustancias o productos que sean susceptibles de ser utilizados para la nutrición humana o animal, con excepción de las bebidas alcohólicas y refrescantes y, naturalmente, del tabaco.
- Los libros, revistas y periódicos.
- Los medicamentos y material sanitario, incluyendo las gafas graduadas y los aparatos que sólo puedan destinarse a suplir deficiencias físicas del hombre o de los animales; sin embargo, no se incluyen las sustancias y productos de uso meramente higiénicos.

- Los edificios o parte de los mismos aptos para su utilización como viviendas, incluidos los garajes y anexos de las mismas, aunque se transmitan por separado.
- Los objetos que únicamente puedan ser utilizados como material escolar, excepto los aparatos electrónicos.

También se aplica este tipo reducido del 6 por 100 a las siguientes prestaciones de servicios:

- Transportes terrestres de viajeros y de sus equipajes.
- Servicios de hostelería, restaurantes y comedores, con excepción de los de cinco estrellas o cinco tenedores.
- Ferias y exposiciones de carácter comercial. Exhibición de películas cinematográficas (no «X»), así como los servicios prestados por autores, intérpretes, artistas y directores a los productores de las películas, y a los organizadores de obras teatrales o musicales. Igualmente, la producción, importación, distribución y cesión de derechos de las citadas películas.
- Servicios de limpieza urbana y recogida de basuras.

El tipo incrementado del 33 por 100 se aplicará a las operaciones que tengan por objeto entregas, arrendamientos o importaciones de los bienes siguientes:

- Vehículos accionados a motor para circular por carretera, excepto los que expresamente se indican en el artículo 58 del Reglamento del IVA.
- Embarcaciones y buques de recreo o de deportes náuticos cuya eslora en cubierta exceda de nueve metros.
- Aviones, avionetas, veleros y demás aeronaves, excepto las que expresamente se detallan en el citado artículo del Reglamento del IVA.
- Joyas, alhajas y piedras preciosas.
- Prendas de vestir o de adorno personal confeccionadas con pieles de ornato de carácter suntuario.

Deducciones.—Entramos ahora en un concepto difícil del IVA, pero como pasa siempre, es el más interesante y donde reside la propia esencia de este impuesto.

a) Los sujetos pasivos podrán deducir de las cuotas del impuesto sobre el IVA devengadas las que hayan soportado en las adquisiciones o importaciones de bienes o en los servicios que les hayan sido prestados, en la medida en que dichos bienes o servicios se utilicen en la realización de las operaciones sujetas y no exentas al impuesto o en las exportaciones y demás operaciones determinadas en el artículo 61, número 3, del Reglamento del IVA.

b) Hay que hacer constar que los sujetos pasivos deducirán exclusivamente el impuesto satisfecho como consecuencia de las importaciones o el soportado en las adquisiciones de bienes o servicios que estén directamente relacionados con la actividad empresarial o profesional.

No se consideran exclusivamente afectados a la actividad empresarial o profesional los siguientes:

- Los bienes que se destinan a dicha actividad y a otra de naturaleza no empresarial o profesional por períodos de tiempos alternativos.
- Los bienes o servicios que se utilicen simultáneamente para actividades empresariales o profesionales y para necesidades privadas.
- Los bienes adquiridos por el sujeto pasivo que no se integren en su patrimonio empresarial o profesional.
- Los bienes destinados a satisfacer las necesidades personales o particulares de los empresarios o profesionales.

c) Tampoco podrán ser objeto de deducciones las cuotas soportadas como consecuencia de la adquisición, importación, arrendamiento, transformación, reparación, mantenimiento o utilización de automóviles de turismo, motocicletas, aeronaves o embarcaciones deportivas o de recreo y demás exclusiones relacionadas de manera expresa en el artículo 62 del Reglamento del IVA.

Naturalmente, para poder ejercitar el derecho a la deducción, los sujetos pasivos tendrán que estar en posesión de la factura original expedida por quien realice la entrega o preste el servicio, el ejemplar duplicado de las facturas o documento equivalente expedido por el sujeto pasivo, o el documento acreditativo del pago del IVA a la importación, en su caso.

En resumen, y a grandes rasgos, podemos decir que el sujeto pasivo tendrá que efectuar lo siguiente con las cuotas soportadas:

1. Restar del total de las cuotas las que corresponden a los bienes y servicios recibidos no relacionados directamente con la actividad empresarial; es decir, las indicadas en el grupo B.
2. Restar igualmente las que corresponden al grupo C.
3. Del resultado que quede. \sum cuotas - B - C, sólo se podrá deducir las cuotas soportadas por entregas de bienes o prestación de servicios sujetas al impuesto y no exentas, es decir, las referidas en el supuesto A.

El derecho a la deducción sólo podrá ejercitarse en la declaración-liquidación relativa al período de liquidación en que su titular haya soportado las cuotas deducibles o en las de los sucesivos, siempre que no hubiera transcu-

rrido el plazo de un año, contado a partir del nacimiento del mencionado derecho.

Se entenderán soportadas las cuotas deducibles en el momento en que su titular reciba la correspondiente factura o, en su caso, el documento justificativo del derecho a deducir.

Cuando la cuantía de las deducciones procedentes supere el importe de las cuotas devengadas en el mismo período de liquidación, el exceso podrá ser deducido por orden cronológico en las declaraciones-liquidaciones inmediatamente posteriores, en la cuantía máxima posible en cada una de ellas, y hasta un plazo de cinco años, contados a partir de la fecha de terminación del período en que se originó el derecho a la deducción.

No obstante, el sujeto pasivo podrá optar por la devolución del saldo existente a su favor, sin que, en tal caso, pueda efectuar su deducción en declaraciones-liquidaciones posteriores, cualquiera que sea el período transcurrido hasta que dicha devolución se haga efectiva.

La prorrata.—La regla de prorrata será de aplicación cuando el sujeto pasivo efectúe conjuntamente entregas de bienes y prestaciones de servicios que originen el derecho a la deducción y otras operaciones de análoga naturaleza que no habiliten para el ejercicio del citado derecho.

La regla de prorrata tiene dos modalidades de aplicación: general y especial. Salvo en los casos previsto en el artículo 69 del Reglamento se aplicará la prorrata general, que consiste en lo siguiente:

La deducción se referirá sólo a la parte del impuesto que, soportado en cada período de liquidación, corresponda al porcentaje que existe entre el montante de las operaciones que originan derecho a la deducción y el total de las realizadas por el sujeto pasivo en el ejercicio de su actividad empresarial o profesional. Este porcentaje se determinará multiplicando por cien el resultado de una fracción que tiene:

- En el numerador, el importe total, determinado para el año que corresponda, de las entregas de bienes y prestaciones de servicios que originen el derecho a la deducción, realizadas por el sujeto pasivo.
- En el denominador, el importe total, determinado para el mismo período de tiempo, de dichas operaciones realizadas por el sujeto pasivo, incluidas aquellas que no originen el derecho a deducir.

Es decir, el sujeto pasivo, volviendo a los apartados 1, 2 y 3 del epígrafe anterior, sólo podrá deducir lo siguiente:

$$c = K \times (\sum \text{cuotas} - B - C).$$

Siendo $c =$ Cuotas soportadas a deducir (las reseñadas en el punto A), y

$$\sum \text{operaciones totales que originan el derecho a la deducción (no exenta) anual.}$$

$$K = 100 \times \frac{\sum \text{Operaciones totales incluidas las que no originan el derecho a deducir anual.}}{\sum \text{Operaciones totales incluidas las que no originan el derecho a deducir anual.}}$$

Si el cociente resultante arroja cifras decimales, deberá redondearse en la unidad superior.

En el artículo 70 del Reglamento se detallan las operaciones que no se computarán en ninguno de los términos de la relación apuntada: las cuotas del propio IVA, importe de operaciones inmobiliarias o financieras atípicas, etc.

La prorrata de deducción provisionalmente aplicable cada año natural será la determinada en base a las operaciones del año precedente. En la última liquidación del impuesto correspondiente a cada año natural, el sujeto pasivo calculará la prorrata de deducción definitiva en función de las operaciones realizadas en dicho período y practicará la consiguiente regularización de las deducciones provisionales.

En cuanto a los bienes de inversión, la deducción de las cuotas soportadas por adquisición o importaciones podrá efectuarse según las reglas expuestas para otros bienes, que, como hemos visto, se realizan al efectuar la declaración-liquidación correspondiente al período en que dichas cuotas fueran soportadas.

Sin embargo, las cuotas deducibles deberán regularizarse durante los cuatro años naturales siguientes a aquél en que se inició la utilización efectiva o entrada en funcionamiento de la inversión, cuando entre la prorrata definitiva correspondiente a cada uno de dichos años y la que prevaleció en el año en que se registró la repercusión exista una diferencia superior a diez puntos porcentuales.

Cuando un mismo sujeto pasivo realice simultáneamente actividades diferenciadas deberá aplicar con separación el régimen de deducciones respecto de cada uno de ellos.

Con carácter general podemos establecer, y ya lo hemos dicho anteriormente, que ciertas dependencias de la Armada son a un tiempo consumidor final y tendrán que soportar el IVA pagado. Por otra parte, son sujeto pasivo en cierta actividad y tienen que liquidar el IVA soportado y el IVA repercutido.

Pueden surgir dudas, si, en este caso, habría que aplicar la regla de prorrata, sobre todo en las dependencias cuya actividad empresarial sí está sometida al IVA, en relación con el IVA pagado.

En mi opinión, no hay que aplicar la regla de prorrata, ya que ésta tiene lugar cuando un mismo sujeto pasivo realiza distintas actividades empresaria-

les o profesionales y una o varias de ellas están exentas del IVA; lo único que hay que hacer es, del conjunto de facturas que la dependencia de la Armada pague con el IVA incluido, separar las que van al consumo final de la dependencia (víveres, mantenimiento, parte de las inversiones, ...) y las que son propias de la actividad empresarial que desarrolla la dependencia como sujeto pasivo; el IVA incluido en éstas últimas será el que la dependencia podrá deducirse al pagar a la Delegación de Hacienda el IVA repercutido en la entrega de bienes y prestaciones de servicios que realice como consecuencia de su actividad empresarial.

El concepto de prorrata especial es el siguiente:

- Podrán deducirse íntegramente las cuotas soportadas en la adquisición o importación de bienes o servicios utilizados exclusivamente en la realización de operaciones que originen el derecho a la deducción.
- No podrán deducirse las cuotas soportadas en la adquisición o importación de bienes o servicios utilizados exclusivamente en la realización de operaciones que no originen el derecho a deducir.
- Las cuotas soportadas en la adquisición o importación de bienes o servicios utilizadas sólo en parte o durante períodos alternativos de tiempo en la realización de operaciones que originen el derecho a la deducción, podrán ser deducidas en la proporción resultante de aplicar al importe global de las mismas el porcentaje expuesto en la prorrata general.

Los sujetos pasivos podrán optar por aplicar la regla de prorrata especial mediante escrito presentado ante la Delegación de Hacienda correspondiente a su domicilio fiscal durante el mes de octubre del año inmediatamente anterior a aquél en que debe surtir efecto.

Cuando el sujeto pasivo realice simultáneamente actividades económicas distintas por razón de su objeto, esto es, los que tengan asignados grupos diferentes en la Clasificación Nacional de Actividades Económicas, o cuando el montante global de cuotas a deducir durante el año anterior a aquél en que se adopte el acuerdo por aplicación de la regla de prorrata general sea superior en un 20 por 100 al que resultaría de la regla de prorrata especial, la Administración tributaria podrá obligar al sujeto pasivo a aplicar la prorrata especial.

Capítulo aparte merecen las Devoluciones, y que muy brevemente podemos resumir estableciendo que los sujetos pasivos tendrán derecho a la devolución del IVA en los siguientes casos:

- Cuando el ingreso se hubiera realizado indebidamente en el Tesoro con ocasión del pago de la deuda tributaria.
- Cuando no hayan podido efectuar las deducciones originadas en un período de liquidación por el procedimiento expuesto anteriormente

por exceder continuamente la cuantía de las mismas de las cuotas devengadas.

- Las exportaciones definitivas o envíos con carácter definitivo a Canarias, Ceuta o Melilla por importe global superior a veinte millones de pesetas.
- Las exportaciones en régimen de viajeros por las entregas de bienes a viajeros que residan habitualmente en Canarias, Ceuta o Melilla o en el extranjero, siempre que se cumplan los requisitos expuestos en el artículo 15.2 del Reglamento.



¿QUE HACE LA ESCUELA DE CONDUCTORES DE LA ARMADA?

Félix ENSEÑAT DE TUYA



Antecedentes.

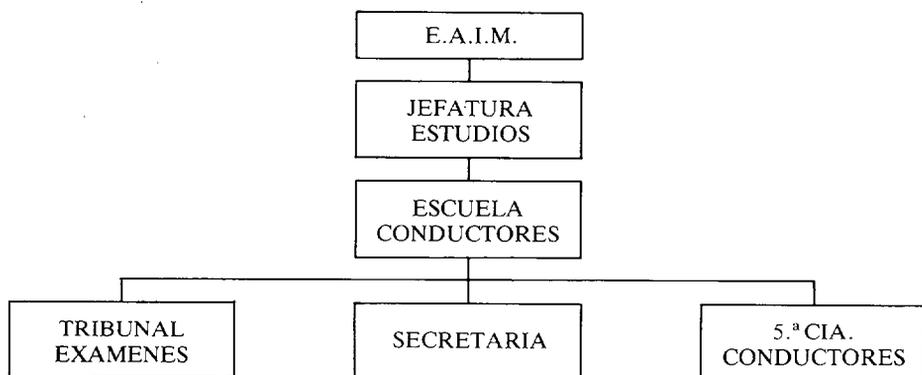


OS primeros pasos oficiales que se dieron para la creación de esta Escuela vienen del verano de 1957, en el que una Instrucción de Organización del E.M.A. ordena a la Inspección General de la Infantería de Marina que dicte las normas para desarrollar cursos de conductores de la EAIM. En abril de 1966, ya por Orden Ministerial, se designaba a la EAIM como organismo encargado de la formación de conductores de vehículos a motor, así como la expedición de los permisos de conducción en el ámbito de las Fuerzas Navales. Un paso definitivo se produce el 16 de julio de 1970 al reconocer el Ministerio de Gobernación, "B.O.E." número 197 (18.08.70), a la Escuela de Conductores de la Armada, sita en San Fernando (Cádiz), dependiente del Ministerio de Marina, la facultad de expedir permisos de conducción militares y susceptibles de canje por los civiles ordinarios.

Esta misma Orden añade que procurará adaptarse lo máximo posible a lo determinado por el Código de Circulación en todo lo referente a la expedición y enseñanza, siendo inspeccionada una vez al año por la Jefatura Central de Tráfico. (Ap. 21 del Código de Circulación).

Organización.

Al tener la doble faceta de enseñar, por un lado, y expedir permisos, por otro, el organigrama queda como sigue:



Escuela.

Como centro docente se imparten los siguientes cursos:

TITULO	CUERPO	GRADUACION	CARNET	PERIODICIDAD
Aptitud veh. combate	Inf. ^a M. ^a	C.º 2.º N/E	C	6A
Aptitud veh. pesados	Marin.	C.º 2.º N/E	C	6A
Conductor tropa	Inf. ^a M. ^a	Sold. 2.ª	C	6A
Aptitud veh. comb. ligeros	Inf. ^a M. ^a	C.º 2.º N/E	B	2A
Conductor ambulancia	Damas Sanidad Militar	—	B	—
VITE's	Inf. ^a M. ^a	C.º 2.º N/E	C	—

Cuadro núm. 1

Después de efectuar el período de instrucción en los CIM's, y previa selección de los alumnos por pruebas de *test* y reconocimientos psicotécnicos, se incorporan en esta Escuela para efectuar los cursos arriba indicados, los cuales tiene una duración aproximada de 45 días, y que una vez finalizado pasan destinados a las Unidades.

Las asignaturas que se imparten son un compendio de tipo militar y civil. Las primeras son:

- Formación de cabos.
- Tiro y armamento.
- Mantenimiento.
- Educación Física.
- Etica.

Y las segundas:

- Código y señales.
- Mecánica del automóvil.
- Prácticas de conducir.
- Recuperación de vehículos.
- Transporte de mercancías peligrosas.

Como es lógico, por el nivel, son asignaturas que se imparten con una visión eminentemente práctica, aunque para llevarlas a cabo se disponga de sistemas audio-visuales y ayudas materiales que por otro lado exige la Jefatura de Tráfico como a cualquier auto-escuela particular.

Un capítulo importante en la enseñanza es el relativo a prácticas de conducir; para ello se cuenta con vehículos pesados y ligeros, de doble mando, dependiendo del tipo de permiso de conducción que se trate de obtener. Hay que hacer notar el gran esfuerzo de mantenimiento para tener operativos estos vehículos. Es obvio explicar o justificar el gran desgaste que sufren; baste tan solo decir que por los camiones pasan unos 800 alumnos al año (ver cuadro núm. 2), lo que al cabo de cinco años (vida media de un vehículo de doble mando), supone 4.000 alumnos. Si a esto añadimos el personal que se examina en ellos, tendremos una idea de lo "baqueteados" que están.

Anualmente se viene efectuando un curso extraordinario de conductores de ambulancia para las Damas de Sanidad Militar, al objeto de capacitarlas en el manejo de vehículos de primeros auxilios.

RESUMEN AÑO 86 DE ALUMNOS POR CURSOS.

TITULO CURSO	PRESEN- TADOS	APTOS C	APTOS B	NO APTOS
Aptitud vehículo combate	72	64	—	8
Aptitud vehículo pesado	63	57	—	6
Conductor tropa	531	406	—	125
Apt. Veh. comb. ligero	11	—	8	3
Damas Sanidad Militar	10	—	10	—
Asignados Z.M. Estrecho	136	72	9	55
TOTAL	823	579	27	187

Cuadro núm. 2

Tribunal de exámenes.

La segunda misión que desarrolla la Escuela es la de expedir permisos de conducción, como se dijo anteriormente. Para ello se constituye, todos los

lunes del año (excepto durante los permisos reglamentarios), el tribunal de exámenes, al objeto de llevar a cabo las pruebas teóricas y prácticas de todas las categorías (A1-A2-B-C-D-E).

La prueba teórica consiste en un examen tipo *test* del Código de Circulación para los permisos tipo "A1-A2-B" y de mecánica para el C. Las pruebas prácticas son de dos tipos: una de manejo y destreza del vehículo y otra de circulación por carretera. Estos exámenes, así como las prácticas de conducir de la Compañía de Conductores, se realizan en terrenos particulares y en la Zona Militar de San Carlos, al no disponer la propia Escuela de pista de prácticas. Las pruebas están homologadas por la Jefatura Central de Tráfico, y son de obligado cumplimiento, como indica el apéndice 13 y 14 del Código de Circulación.

Un matiz importante a la hora de compararnos con las auto-escuelas particulares es que éstas examinan con el vehículo con el cual han realizado el aprendizaje, no como en nuestro caso, en que el aspirante viene, como quien dice, con las manos en los bolsillos y el vehículo lo pone la propia Escuela. Este motivo hace, por un lado, que los vehículos tengan tan corta vida (no más de cinco años), y, por otro, que el examen práctico tenga más dificultades para el aspirante, al no coincidir normalmente el tipo de vehículo en el que aprendió con el que se examina.

El número de permisos expedidos por esta Escuela desde su creación es de 19.504. En el cuadro núm. 3 podemos ver el resumen del año 1986. Analizando dicho cuadro destaca el bajo número de aptos (55 por 100), con respecto a los presentados, lo cual hace suponer que no traen la preparación adecuada.

También sorprende el elevado número de personal que después de tramitar todo el expediente no se presenta a examen (aproximadamente un 36 por 100) a pesar de dar todo tipo de facilidades administrativas a la hora de cambiar fechas de examen por causas justificadas, como son maniobras, permisos, etc. La posibilidad de canjear el permiso de conducción naval por el civil, según contempla la legislación vigente, supone para el personal de tropa una aspiración rentable para obtener un empleo como conductor a la hora de licenciarse, especialmente para los tipos C (camión) y D (autobús).

RESUMEN AÑO 86 DE EXAMENES NAVALES DE CONDUCIR

	LIBRES	CURSO CONDUCTORÉS	TOTAL
Número de exámenes	42	7	49
Convocados	2.379	806	3.185
No presentados	842 (36 %)	—	842
Aptos	695 (45 %)	607 (75 %)	1.302 (56 %)
No aptos	842 (55 %)	199 (25 %)	1.041 (44 %)

Cuadro núm. 3

¿QUE HACE LA ESCUELA DE CONDUCTORES...

En el cuadro número 4 se pueden ver los permisos expedidos durante el año 86. Destacan los del tipo B, que se obtienen al examinarse por libre, y los del tipo C, que se obtienen al acceder a los cursos de conductores que se desarrollan en esta Escuela. Sin embargo, la gran demanda de las unidades y dependencias lo constituyen los permisos del tipo D (autobús), en personal de marinería, y E (camión con remolque), en personal de Infantería de Marina. Ello tiene difícil solución al licenciarse la mayoría al haber cumplido la edad reglamentaria (20 años), circunstancia ésta que se agrava con la reducción del servicio militar a un año.

PERMISOS EXPEDIDOS EN 1986.

CLASE DE PERMISO	PERMISOS EXPEDIDOS	PORCENTAJES
A1	56	02,84 %
A2	77	03,90 %
B	865	43,90 %
C	685	34,75 %
D	136	06,90 %
E-B	13	00,66 %
E-C	83	04,21 %
F	56	02,84 %

Cuadro núm. 4

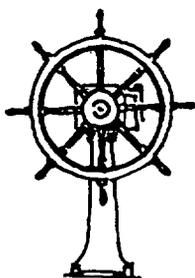
Al observador le extrañará la ausencia de permisos de circulación tipo B2 y C2, como contempla el Código de Circulación. Ello se debe a que las FAS no han actualizado su legislación, del año 80, que sería conveniente realizar.

Conclusiones.

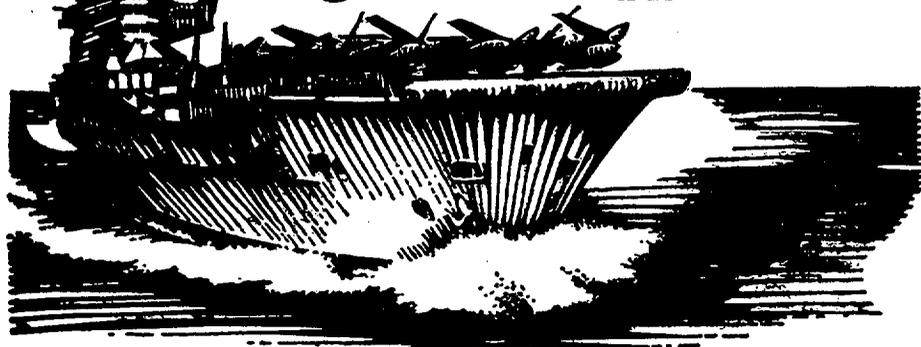
La Escuela de Conductores de la Armada cumple la doble misión de enseñanza y expedición de permisos de conducción, como tiene encomendada. A pesar de todo, los componentes de la misma no nos damos por satisfechos. Nuestro afán de superación nos obliga a mejorar el sistema de enseñanza; elevar los niveles de conocimientos, aptitudes y destreza del personal que accede al permiso de conducción, en una palabra, conseguir que nuestros alumnos salgan con una mejor preparación que les permita desenvolverse en el cada vez más complicado tráfico rodado. Para cumplir este objetivo el actual emplazamiento de la Escuela no permite una posible ampliación en aulas y alojamientos, espacios para disponer de hangares para

los vehículos, así como pistas de prácticas y examen. Por esto es necesario pensar en buscar unos nuevos terrenos, que salven la saturación en que se encuentra ahora mismo.

Desde el punto de vista legislativo es necesario la revisión y actualización del articulado sobre permisos de conducción para vehículos militares, relativo a los permisos tipo B y C (Art. 2, Ap. 18), para su homologación por los actualmente en vigor contemplados por el Código de Circulación (B1-B2-C1-C2, Art. 262). Asimismo, debido a las particulares circunstancias que concurren en las FAS en cuanto a la reducción de la permanencia en filas de los reemplazos y edad en que se cumple el servicio militar, necesita darse un tratamiento especial a las edades y plazos de obtención de los permisos tipo D y E, rebajándolo a los 19 años, todo ello manteniendo el nivel exigido a los del mismo tipo obtenidos ante la Administración civil, para solventar la previsible carencia de conductores en las unidades y dependencias, que, por otro lado, cada vez cuentan con mayor número de vehículos.



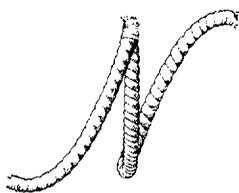
TEMAS PROFESIONALES



LA MANIOBRA DE CRISIS. PLANIFICACION Y EJECUCION

(y IV)

Planeamiento.



O cabe duda de que tanto la autoridad política como la militar pueden verse sorprendidas ante la aparición de una tensión o crisis imprevista, pero su sorpresa será tanto menor si de antemano se procura establecer un Planeamiento encaminado a prever el nacimiento de una variada gama de conflictos, basándose en unas hipótesis que, no obstante, pueden diferir mucho con la que, de repente, debe enfrentarse y que ha originado el desencadenamiento de los acontecimientos.

Pero poco importa que la crisis real sea diferente de la planeada, porque tampoco se puede dudar de que en todos los casos estaremos mejor preparados y, por lo mismo, nuestra reacción y adaptación a la nueva situación será mucho más rápida y, quizá, también nos ayudará a recuperar la iniciativa, si ésta se hubiese perdido.

Pese a esas realidades existen ciertos sectores que opinan que dada la complejidad existente para controlar la crisis, más las dificultades que entraña la conducción de su maniobra, con la necesidad de una constante toma de deci-

siones, y por la rapidez con que varían los objetivos, todo ello parece poco compatible con la puesta a punto de un Plan de Crisis.

Ahora bien, el estudio de los conflictos de la posguerra nos indica todo lo contrario; es decir, la ineludible y absoluta necesidad de contar con un «planeamiento» adecuado. Su ausencia no solamente significa la falta de preparación y de reflexión sobre el conjunto de problemas y amenazas que caracterizan a las relaciones y a la escena internacional, sino que condena a la pasividad, lo que en una crisis es altamente peligroso, pues conduce forzosamente a seguir en la estela del adversario y, en consecuencia, a remolque de sus iniciativas.

De otra parte, una de las características más originales de las crisis y lo que las distinguen de otros tipos de conflictos, como la guerra clásica, es el continuo cambio de «niveles de acción o de violencia», que abarcan desde una simple presencia disuasiva hasta el acto de fuerza, por lo que no deben ser confundidos con los llamados «niveles de concepción y conducción».

Por ello, en la previa elaboración del Plan es imprescindible considerar una serie de reacciones hostiles a diferentes niveles, pues el adversario intentará, siempre que nuestra maniobra no pueda disuadirle, de elevar su nivel de violencia; es decir, escalar la crisis para contrarrestar nuestros esfuerzos, al objeto de no perder jamás la iniciativa que, a fin de cuentas, es la base esencial de toda la maniobra.

Establecida, pues, la necesidad del Planeamiento, el más grave de los inconvenientes que se presentan es el encontrar un método adecuado capaz de adaptarse al lenguaje común, establecer unas reglas idénticas y concebir y redactar una presentación única.

No hay que olvidar que el Planeamiento parte, o debe partir, del nivel nacional más alto, como es el político, siendo por ello su punto de partida los objetivos y finalidades políticas a largo plazo, objetivos y finalidades que la Estrategia General dará a conocer a los niveles más bajos y subordinados.

Considerados los tres niveles: el de la Política General; el de la Estrategia General y el de las Estrategias particulares —militar, económica, operativa, etc.— en cada una de ellas aparecerán, a su vez, unas finalidades y objetivos que serán justamente los que servirán de punto de partida para establecer en cada nivel inferior sus propios planes.

Vemos, pues, que el Centro de Decisión político-militar que vigila permanentemente la evolución de la situación general y sobre la que ha de descansar el planeamiento, habrá de tener, para poder funcionar, un soporte intelectual común, que no es otro que el Método.

Pero si en el nivel de la Estrategia Operativa aparece adecuado el método clásico, estudiado por todas las Escuelas Militares, su aplicación en las crisis, en niveles más elevados y menos homogéneos, levanta serias objeciones.

En dichos niveles, no solamente será preciso combinar escenarios y medios, más o menos numerosos, sino que serán muy diversificados, por per-

tenecer a campos y esferas completamente distintos —económicas, militares, culturales, psicológicas, etc.— lo que reclamará diferentes actitudes a tomar en la movilización de recursos y actividades, aparte del establecimiento del cuadro político de una posible intervención y la búsqueda de la libertad de acción a través de la opinión pública, razones todas que obligan a una cierta adaptación de los métodos clásicos, por todos conocidos, a las diversas necesidades y circunstancias que presenta el concepto de crisis.

A primera vista podría pensarse, como solución para basar el método de tratamiento de las crisis, el acudir a los Juegos de la Guerra en los que pueden plantearse posibles situaciones conflictivas que nos afecten y, según los resultados del juego, elaborar las decisiones.

Pero esos juegos ofrecen, a veces, graves dificultades por ser muy difícil ocupar en los mismos el puesto del adversario, tanto por diferencias de mentalidad y de reacciones, como porque puede conducir a elaborar unas respuestas automatizadas, perjudiciales para una buena adaptación a los acontecimientos reales.

Además, es muy improbable que una crisis se base exactamente sobre las mismas suposiciones que se desarrollaron y estudiaron en los Juegos, porque si los valores cuantitativos son fáciles de programar, las dificultades aparecen cuando se quieren manipular valores o hipótesis políticas y morales, cual la fuerza de una ideología, la seguridad que ofrece un aliado o la reacción de la opinión pública, muy mudable y difícil de evaluar de antemano.

Por esos condicionamientos es imposible hacer descansar sobre dichos Juegos los esquemas de las decisiones a tomar en una crisis, y menos aún la conducción de su maniobra, pues todo lo más que podrá obtenerse de ellos serán ciertas ayudas para mentalizar a los dirigentes.

Otro problema que surge es de orden personal o intelectual. Aun disponiendo de una metodología, los distintos escalones jerárquicos implicados en la toma de decisiones y conducción de la maniobra, ya sean políticos o militares, serán solamente capaces de hacerlo si se han identificado con el concepto, naturaleza y tipología de las crisis; si son capaces de comprender el lastre que ese concepto impone y cómo pesa en la estrategia y, desde luego, si conocen y están familiarizados con los métodos tradicionales, o, mejor aún, con todos estos otros esquemas de ellos derivados, más idóneos y adecuados, que están siendo puestos a punto por una serie de instituciones de Estudios Estratégicos y Escuelas Superiores extranjeras.

Hay todavía otra cuestión que dificulta la elección de un método y es la gran influencia que sobre el mismo ejerce el tipo de crisis a considerar, ya que desde el punto de vista de su iniciación se pueden distinguir dos categorías: las crisis nacidas por nuestra iniciativa, que son las más fáciles de tratar porque sabemos adonde vamos y lo que queremos, y las promovidas por los demás. En el primer caso, su Planeamiento es más sencillo, tanto en lo que concierne a la Misión como la de los efectos a producir, puesto que conocemos el fin que

perseguimos, que responde a los objetivos, también conocidos, de nuestra Política y Estrategia.

Pero las crisis promovidas por otros actores pueden ser muy variadas, aunque sobre el plano de la Misión puedan ser, a su vez, agrupadas en dos clases. Aquéllas en que nuestros objetivos y los del adversario aparecen netos y claros, cual fue el caso de la crisis de Cuba para el presidente Kennedy, y las otras en las que nuestros fines no son tan evidentes, porque, en el fondo, dependen de los efectos buscados por el contrario y éstos no son siempre detectables. En este caso, la misión no aparece de manera clara más que a medida que el enemigo vaya desvelando sus intenciones, como fue el caso del conflicto de las Malvinas.

Otra nueva dificultad que se halla es que el método a emplear en las crisis tiene que diferir según el nivel que efectúa el trabajo. Si para un «nivel bajo», como es el de los ejecutantes, la apreciación de la situación es muy análoga y sigue los modos usados en Estrategia Operativa, en «niveles más altos», como puede ser un Ministerio de Defensa, organismo que se halla a caballo entre la Política y la Estrategia particular o militar, el método tiene que cambiar.

Esa dificultad es el reflejo de una de las características esenciales de toda crisis. Para un nivel muy elevado, la crisis es una y, por tanto, todo el trabajo que se efectúe tendrá que ser presidido por la unidad y coordinación de todas las fuerzas vivas y actividades nacionales que intervengan, lo que de ningún modo podrá ser olvidado por quienes hayan de conducir la maniobra global, puesto que repercutirá no solamente en la organización del Mando, sino en la cooperación y cambio de información entre los poderes políticos y militares o económicos implicados en cada nivel. Por el contrario, pese a que sea una en su esencia, la crisis puede provocar una gran dispersión de esfuerzos y una gran variedad de actividades u operaciones, por lo que al nivel del ejecutante será muy difícil darse cuenta de aquella profunda unidad.

En resumen, la capital importancia de utilizar un método se fundamenta en que si disponemos de él, tendremos en la mano el único soporte intelectual común que permitirá establecer una serie de lazos y diálogos entre los niveles políticos, económicos, culturales y militares y el entendimiento entre todos aquéllos otros que van a participar en la conducción de la maniobra y en la toma de decisiones, cualquiera que sea su esfera y su campo de acción.

En lo que concierne a los documentos que deben ser elaborados en la fase de planeamiento, aquellos han de comprender un Plan General, redactado y concebido al más alto nivel y capaz de adaptarse a todo tipo de crisis. A partir de ese Plan General se confeccionarán los diferentes planes particulares y de circunstancias, aplicados a casos concretos y respondiendo a esta o aquella hipótesis y a este o aquel tipo de acción en cualquier campo, desde el político al militar.

El Plan General es el que más dificultades presenta, desde el punto de vista del método, ya que debe comprender un Plan de conjunto que implique

una serie de condiciones o modalidades políticas y militares, así como los objetivos permanentes a alcanzar por cada sector nacional.

Entre tales condiciones, objetivos o diseños, harto variados entre sí, cabe mencionar: los dispositivos iniciales capaces de reaccionar rápidamente, en los que debe darse una gran importancia a la detección de «señales» y de informaciones; los niveles de acción que hagan resaltar los puntos claves y las vulnerabilidades que puedan condicionar la libertad de movimientos; la gama de operaciones, intervenciones o simplemente presiones a poner en práctica, frente a esta o aquella iniciativa adversaria, cuidadosamente estudiadas en sus riesgos, ventajas e inconvenientes, debiendo agruparse dichas operaciones o acciones en conjuntos y subconjuntos, acompañando a cada uno los criterios de iniciación y los «umbrales» que se permita alcanzar a las presiones o violencias; posibilidades y capacidades del enemigo; la coyuntura internacional; las directrices necesarias para una buena ejecución de la mencionada serie de acciones antes mencionadas y, por último, la parada y la defensa de toda amenaza contra nuestros posibles puntos vulnerables.

En lo que concierne a la misión de crisis, el problema reviste aspectos muy diversos, según el tipo, el nivel de su violencia y las esferas en que se han de tomar las decisiones.

Cuando se trata de los ejecutantes y si la crisis ha estallado, la misión puede expresarse en términos clásicos, es decir, según lo establecido por los métodos de la Estrategia Operativa.

Pero si se trata de una crisis no iniciada, en el nivel político la misión es más difícil de formular. En ese caso hace falta tomar como punto de partida el efecto político que se desea obtener, y deducir del mismo los objetivos y las finalidades.

Claro es que entonces la noción de la misión se difumina y de ahí la necesidad del diálogo político-militar y la ineludible necesidad de prever una serie de dispositivos y grupos de acciones, capaces de responder a ciertas y numerosas misiones.

En conclusión, podríamos decir que en una crisis político-bélica se valora todavía más la importancia del análisis de la misión, acentuándose la necesidad del referido diálogo y realizándose el valor del ambiente y del escenario en el que la acción va a desarrollarse.

También, y por lo que respecta a las líneas de actuación, éstas promueven toda clase de interrogantes porque el inconveniente de los métodos actuales es que se enfocan a la bilateralidad, cuando la esencia de la crisis conduce a la multilateralidad. De ahí que sea difícil agrupar los posibles movimientos del enemigo según unas líneas de acción que puedan seguirse, debiendo presentarse el trabajo, para que sea positivo, bajo forma de Planes o esquemas, en los cuales se postule una serie de acontecimientos y se establezcan unos criterios de decisión, mejor que unas directrices detalladas; es decir, dando a los ejecutantes una serie de opciones, con una clara exposición de sus ventajas e

inconvenientes. Desde luego, eso no significa que cada subordinado efectúe su propio estudio o deduzca por sí mismo una decisión, sino que debe concretarse a la simple elección de una de las opciones entre las que le permitan moverse y actuar, aunque bajo las restricciones impuestas por el Centro de Decisión. Esta precaución responde al temor de que algunas acciones «escalen» el conflicto o puedan coartar la libertad de acción política.

Igualmente, en cuanto al estudio del «balance de potenciales», que si es importante en conflictos convencionales lo es mucho más en caso de crisis, su finalidad es la de separar los factores de fuerza y de debilidad de ambos antagonistas en lo que concierne a la misión. Se trata, en suma, de la búsqueda de la disimetría en las vulnerabilidades y en las amenazas, con el fin de poder confeccionar un cuadro de acciones y respuestas.

Otro aspecto que merece ser señalado es que a toda acción de nuestra parte el adversario podrá replicar, bien por una defensa y parada, escogida entre la gama de sus medios disponibles y sin cambiar la crisis de nivel o utilizando otros sistemas que eleven la presión o la violencia, ideas ambas que es esencial que aparezcan y sean tenidas en cuenta en el estudio del «balance de potenciales».

Por último, diremos que la Logística debe ser cuidadosamente estudiada, pues, al fin y al cabo, ella ha de condicionar en todo caso las posibilidades, tanto amigas como enemigas. En este aspecto no debemos tampoco olvidar que como la consecución de los objetivos se efectuará normalmente sin movilización de ningún género, como sucede en caso de guerra abierta, el Plan debe tener siempre presente el principio de la «economía», cuya importancia en las crisis se acentúa, siendo una de sus modalidades la de prever siempre una reserva para hacer frente a lo imprevisto o de las consecuencias que no habían sido estimadas.

Estudio de las amenazas.

El Plan General de Crisis establecido en tiempo de paz, que facilita en caso de que aquélla surja la toma de decisiones, tiene como fundamento la determinación del conjunto de riesgos que, como entidad nacional, puede pesar sobre un país, así como sobre el equilibrio regional en el cual el Estado se ve comprometido.

Se define la «Amenaza» como la «confrontación de una vulnerabilidad propia con una acción enemiga llevada a cabo por uno o varios iniciadores».

Normalmente, de la confrontación de las políticas y estrategias de los diversos países, bloques o grupos de intereses económicos étnicos, etc., considerados como perturbadores, con la del país que efectúa el estudio, aparecerá la amenaza, tanto en el caso de que se halle directamente comprometido como de que sufra las consecuencias debidas a otras crisis lejanas en las que, incluso, no se está directamente implicado. En consecuencia, el estudio de las

«amenazas» es muy complejo y amplio, pues obliga a un detallado y profundo conocimiento de la Estrategia y de la Política propia y extraña.

La primera no será siempre conocida y sintetiza la voluntad, los intereses y los deseos de un país, y podrá ser analizada a partir del estudio de los «factores de potencia», los cuales deben ser desarrollados, protegidos y mantenidos por toda nación que se precia de llevar una política independiente. A través de dicho análisis será la única forma posible de determinar nuestras debilidades y vulnerabilidades; es decir, hacer resaltar los objetivos más rentables o aquellos otros que aparecen como más tentadores y al alcance de las estrategias contrarias.

En cuanto a éstas, su detenido examen nos facilitará considerablemente el conocimiento de las intenciones y de las posibilidades enemigas. Si las primeras son algo inciertas y aleatorias por pertenecer al campo de la concepción, las otras son más fáciles de determinar y, a fin de cuentas, son contra las que debemos preparar medidas preventivas o curativas que las contengan.

La historia demuestra que un análisis de las debilidades interiores y exteriores enemigas permite a menudo encontrar su «Talón de Aquiles», lo que, por lo mismo, pudiera permitir desarrollar una política que les inhibiera y llegara a paralizarlos.

De todo cuanto precede vemos que en este estudio de las «Amenazas» existen dos elementos fundamentales: las vulnerabilidades y los iniciadores.

La vulnerabilidad es, ni más ni menos, que un objetivo que puede ser atacado, dañado o alcanzado por un presunto agresor y puede provenir de numerosas causas y pertenecer a diferentes esferas: geográficas, como zonas estratégicas, territorios aislados de la metrópoli, puntos focales, etc.; políticas, cual la cohesión nacional, ideología de los partidos, alianzas, sindicatos, subversiones interiores, etc.; étnicas, que provocan problemas raciales, religiosos o de minorías; económicas, tales como dependencia del exterior, inversiones extranjeras, vulnerabilidad de complejos industriales, paro, etc., y culturales, entre las que sobresalen los valores morales, la lengua y otras muchas.

En cuanto al iniciador, podría definirse como «el agente susceptible de intervenir, de una manera o de otra, sobre los objetivos provocando una crisis».

Tales agentes pueden ser variados y comprenden desde la ideología o una organización, hasta un punto geográfico en litigio, tal que Gibraltar, o un foco de tensión, como Berlín.

En consecuencia, si se logra poner al descubierto y establecer todas las vulnerabilidades propias y enemigas en función de la actitud que adoptemos, es decir, defensiva u ofensiva y si conocemos igualmente a todos los posibles iniciadores, será fácil componer un cuadro de doble entrada, cuyas intersecciones darán la totalidad de las amenazas, bien que algunas no lleguen a tener ningún sentido práctico o presente una tal improbabilidad de llevarse a cabo que pueden ser eliminadas.

Pero esa determinación de las vulnerabilidades es asimismo compleja, apareciendo, en principio, como mayor dificultad, al igual de lo que ocurría con el Planeamiento de una crisis, la falta de un método seguro para poder encontrarlas. Por otra parte, esa determinación debe efectuarse a nivel intergubernamental, participando expertos de los diferentes campos estatales, cuyas esferas pueden verse comprometidas en el posible conflicto.

Sin que desde luego pueda garantizarse el éxito entre los esquemas existentes, podríamos establecer el siguiente: partiendo de la Política y Estrategia general, es decir, de las finalidades políticas, deducir los objetivos que a medio o largo plazo se propone alcanzar un país. Esto nos llevaría a descubrir los factores que contribuyen a su consecución o al mantenimiento de un equilibrio satisfactorio, así como a percibir las líneas por las que se desarrollará la acción enemiga para contrarrestarlas, al conocer que deben centrarse imperiosamente sobre las vulnerabilidades o puntos débiles de nuestra Estrategia.

Naturalmente, en ese proceso, al estudiar y auscultar las líneas por las que se deslizará la maniobra del adversario es importante que se tengan en cuenta las siguientes precisiones: los tipos de actuación o actividades más susceptibles de incidir eficazmente sobre las propias vulnerabilidades, las zonas y los puntos posibles de aplicación de las agresiones y, por último, los eventuales iniciadores que, directa o indirectamente, según las posibilidades reales y las orientaciones de sus políticas y estrategias, sean capaces de llevar a aquéllas a buen fin.

Para deducir y evaluar el comportamiento de cada vulnerabilidad ante cada una de las agresiones enemigas y poder descubrirlas y afrontarlas, nos es necesario:

- 1.º Caracterizar la naturaleza y prever la forma de una amenaza dada.
- 2.º Su probabilidad y su inminencia, así como las condiciones que deben darse para que la amenaza adquiera cuerpo.
- 3.º Su posterior evolución.
- 4.º Las medidas y los medios apropiados para prevenirla, controlarla y detenerla.
- 5.º La planificación y la elaboración de nuestras decisiones.

La evaluación de las amenazas suele determinarse en función de su: Gravedad, sea ligera, tolerable, normal, grave o intolerable; de su Probabilidad, si es probable, poco probable, posible, muy posible o improbable; finalmente, ha de contarse igualmente con su Inminencia, que puede ser inmediata, a corto, medio o largo plazo.

En la evaluación de la probabilidad hay que tener asimismo presente que puede existir una correlación con otras amenazas, las cuales, según sus modalidades o estructuras podrán influir, a su vez, más o menos, sobre la amenaza estudiada. Así, por ejemplo, la probabilidad de una acción militar del Pacto

de Varsovia sobre Centroeuropa podría llegar a ser tanto mayor si ciertos países occidentales se volvieran comunistas o sufrieran convulsiones socio-políticas de suma gravedad.

De otro lado, todas las amenazas deben ser consideradas con una óptica de Estrategia General, por tanto, habrán de incidir sobre la Conducción de la Maniobra, que tendrá que ser igualmente estimada a escala global, sin que ello implique forzosamente, al menos inicialmente, acciones de tipo militar, bien que éstas puedan aparecer ulteriormente en el encadenamiento de los acontecimientos.

Del mismo modo, es asimismo importante en este estudio que se tengan presentes los «índices y las señales de alerta» anunciadoras de una crisis, índices que se perciben en los análisis previos de la situación del escenario, los cuales permitirán, sin duda, tanto el descubrimiento y caracteres de la amenaza como poder seguir su gestión, en tanto que no aparezcan unas informaciones completas y puestas constantemente al día porque la variación de uno solo de los índices, señales o datos, puede implicar la revisión de toda la maniobra prevista.

La misión específica de las Fuerzas Armadas en las crisis.

Una de las características de la Defensa Nacional de todo país, en nuestros días, es su carácter global, por lo que el papel de las Fuerzas Armadas, en cualquier tipo de conflicto, ha de comprenderse ligado a los de otras actividades, campos o dominios que concurren al mismo fin. El hecho nuclear; la primacía de la Economía; la importancia de la cohesión nacional; el valor de la propaganda y el peso de la acción psicológica, han obligado a que las Fuerzas Armadas no puedan ser ya consideradas como una parcela aparte, que únicamente tenía razón de ser si la guerra estallaba.

El concepto moderno de la misión de los Ejércitos es no solamente prepararse para la guerra e intervenir, si llega el caso, sino coadyudar con otras esferas a evitarla, gracias a ese carácter disuasivo que potencialmente siempre tuvieron, pero que en la Era Nuclear ha sido fuertemente reforzado, hasta el punto de que en los conflictos que vivimos ese papel tiende a reemplazar a su tradicional y única misión: su empleo operativo violento.

Decimos esto porque no podemos olvidar que en los años que transcurren el clima de crisis es, y proseguirá siendo, mucho más probable que el clima de guerra, aunque ciertos sectores no solamente no lo comprendan sino que ni siquiera lo consideran; puntos de vista, en nuestro sentir, muy equivocados y que, por desgracia, no dejan de repercutir sobre ciertas doctrinas, estructuras y organizaciones dejándolas desfasadas.

La crisis de Cuba fue el más claro exponente de esa evolución del papel de las Fuerzas Armadas, en el sentido que hemos apuntado de que sus misiones se inclinan cada vez más a prevenir la guerra.

La importancia del elemento militar en la crisis se manifiesta de dos formas: como asesor del poder político, al que deberá aconsejar sobre las posibilidades de una intervención militar, es decir, sobre la gama de acciones posibles, con sus ventajas, riesgos e inconvenientes, pero siempre de acuerdo con los objetivos que la política ha establecido y han sido definidos por la Estrategia General de la nación y, después, ejecutando las operaciones si el caso llegara.

En cuanto a la primera faceta, debe recordarse que por ser la Estrategia Militar la componente esencial de la Estrategia total al servicio de la crisis que la nación puede encontrar en su camino, y aunque será el político quien decidirá el momento y el nivel del empleo de los medios militares, éstos, por su experiencia y formación serán sus más válidos consejeros en dichos dominios.

Como ya expusimos anteriormente, si es verdad que los consejos del militar no deben ser decisorios, sí deben ser escuchados en tiempos de paz, especialmente en caso de una emergencia, en que su cooperación y asesoramiento son indispensables por ser «la única forma de que el poder político conozca los medios con los que se cuenta para maniobrar en condiciones de fuerza ante ella». Mas para juzgar eficazmente esa primordial misión, es decir, para poder intervenir de la mejor forma sin verse involucrado en alcanzar un objetivo imposible, el militar deberá poder seguir la maniobra de crisis desde que ésta nazca, aunque evolucione en otros campos. Así será la única forma de disponerse su intervención para evitar situaciones ya irremediables o asumir, en caso de fracaso, unas responsabilidades ante la nación, de las que, en la mayor parte de los casos, las Fuerzas Armadas serían seguramente ajenas, pues Santa Cruz de Marcenado, Gravina, Churruca, Cervera y tantos otros, son vivas pruebas históricas de ello.

Pero no deja de ser otra gran verdad que para ser un interlocutor válido la autoridad militar deberá, por su parte, poseer un perfecto conocimiento de la Estrategia General, en la cual su acción quedará integrada. Ello supone tener bien planificada y meditada desde los tiempos de pre-crisis la disponibilidad y el empleo de sus medios para cumplir su misión en todas las situaciones que previsiblemente puedan presentarse; conocer indefectiblemente los «umbrales» que impliquen el uso de la fuerza, al igual que aquellos otros más allá de los cuales el político piensa detener su acción y buscar otras vías apropiadas que conduzcan a una negociación; ser igualmente capaces de informar rápidamente a la autoridad política de todo acaecimiento surgido en el dominio militar, de igual forma que la información política debe llegarle clara y pletórica, para conocer en todo instante los objetivos que el adversario persigue y poder reaccionar en consecuencia y, finalmente, ser consciente de la importancia que el político da al mantenimiento de su libertad de acción, a fin de que la intervención de éste pueda conducir o coartar, perder o poner cortapisas a la acción militar.

En lo que concierne a la conducción de las operaciones, el militar deberá

comprender, como ya dijimos, no solamente que toda operación que implica el uso de la fuerza hipoteca o reduce la libertad de acción política, al perder ésta su ambigüedad, al mismo tiempo que marcar un paso en la «escalada», sino darse cuenta del marco dentro del que aquéllas se desarrollan. Mas para eso será necesario que tenga presente tanto el cuadro en el que se sitúan las directrices gubernamentales —espacio/tiempo, restricciones eventuales de utilización de ciertas armas, etc.— como el efecto esperado de cada acción. Igualmente, no deberá olvidar diversos principios: que existe una gran variedad de crisis posibles; distintos puntos de aplicación de las acciones de violencia y niveles de conducción de la maniobra; multitud de intereses y formas de iniciación de un conflicto, y, por último, que la evolución de una crisis puede ser muy rápida y entonces ciertos actos menores son susceptibles de conducir a consecuencias mayores.

Finalmente, habrá que evitar las interferencias, más o menos previsibles, que pueden surgir entre nuestras acciones de tipo político, económico, cultural o militar y las llevadas a cabo por varias naciones aliadas pero conducentes a un mismo objetivo.

Pero precisamente porque el fundamento de la Estrategia actual es el reconocimiento de que las guerras y las crisis del tiempo han de ser necesariamente conflictos limitados, por incidir sobre ellas la conjunción de una serie de factores políticos, psicológicos y militares, la acción de la fuerza no puede ser decisiva y lo más que puede permitirse es ser disuasiva o intervenir con unos niveles de violencia muy moderados, según lo demuestran las surgidas desde la posguerra que, generalmente, han finalizado por un compromiso en el que siempre pesaron las grandes potencias, sin permitir éstas un incremento o descontrol de conflictos. Es por ello por lo que el elemento preponderante en las crisis actuales es el psicológico, juego sutil que combina la violencia revolucionaria con la apelación a la conciencia internacional y al empleo desmesurado de la fuerza.

En los niveles más bajos, esto es, en los que bordean lo que entendemos por paz y que prácticamente no ponen en juego ningún grado elevado de violencia, las fuerzas militares actúan sobre todo por su amenaza potencial, bajo las modalidades persuasivas y disuasivas o por su simple presencia o apoyo, lo que implica ya una posible intervención moderada, acudiendo a ciertas acciones limitadas cuando todo lo demás falla, pero, aun así, sin sobrepasar unos ciertos límites impuestos o autoimpuestos en el espacio y en el tiempo.

Ante tales realidades la utilización de las Fuerzas Armadas como medio de maniobrar una crisis debe ajustarse a las siguientes características y modalidades:

Es preciso, ante todo, que las decisiones políticas sean traducidas en directivas militares que permitan una ejecución rápida, pues la complejidad de la estructura y organización de las Fuerzas Armadas modernas y de los condicio-

namientos que impone la logística limitan más que nunca las posibilidades de improvisación, tan en boga hasta nuestros días. Después es absolutamente necesario que las Fuerzas Armadas existan en cantidad suficiente, que respondan a los más altos criterios de calidad y que se encuentren operativamente disponibles en permanencia. Mas para poder intervenir con la mayor prontitud posible, es inexcusable que dispongan de una gran movilidad estratégica y táctica, aparte de que para que esa intervención sea eficaz deben estar bien entrenadas, equipadas y armadas. Por otra parte, el adversario debe estar persuadido de que en caso de agresión le será ofrecida una resistencia, lo que no implica que permanezca en la mayor de las incertidumbres sobre la amplitud y sobre la naturaleza, alcance y forma de esa defensa. En este caso, la sola existencia de los medios militares mejora las posibilidades de control de una crisis. En el fondo, a estas ideas ha respondido la estrategia de la OTAN de la «Respuesta Flexible», que al mismo tiempo que exige una diversidad de las posibilidades defensivas, nucleares o no, prevé opciones tan numerosas como sean posibles, es decir, que esta estrategia no se apoya únicamente en la intervención militar, sino también en la elección de los métodos y medios que, en caso dado, deberán ser aplicados.

Otra peculiaridad es que las Fuerzas Armadas sean tan diversificadas como se pueda, aunque bajo un mando unificado. En el caso de fuerzas multinacionales, se debe prestar gran atención a su adaptación a ciertos teatros y, desde luego, a la especial idiosincrasia de los mandos interaliados, tanto como a los métodos, doctrinas comunes y singularmente el armamento, que debe estar «standardizado» para facilitar su alimentación logística.

Otra particularidad también muy importante es que el secreto de los movimientos y la ocultación de los objetivos tácticos, que antes era condición esencial de toda acción militar, pueden revelarse hoy como muy desventajosos e, incluso, peligrosos en una maniobra de crisis.

Finalmente, otro principio que se relaciona con la posibilidad de que una crisis no pueda solucionarse en un corto espacio de tiempo y con los medios inmediatamente disponibles, es la de considerar cómo se pueden reforzar esos medios militares. Sin duda alguna lo más eficaz es prever ciertas movilizaciones parciales y otras medidas que, de requerirlo el conflicto, puedan conducir a establecer, con más o menos amplitud, el paso a una economía de guerra.

En lo que respecta a las operaciones propiamente dichas, éstas deben apoyarse en los siguientes criterios:

- 1.º Rapidez en el espacio y en el tiempo, en la preparación, decisión y ejecución.
- 2.º Establecer las actividades de la fuerza en el nivel de Estrategia Operativa.
- 3.º Mando centralizado al más alto escalón. El mando será unificado,

asumiendo la defensa del «santuario» y coordinando las acciones de las Fuerzas Armadas con las de otras actividades nacionales en niveles de Estrategia General. Toda acción prevista deberá ser presentada al poder político bajo sus tres facetas: Ventajas/inconvenientes, posibilidades y limitaciones/riesgos.

4.º El empleo de las Fuerzas Armadas se verá condicionado por su número, capacidad, preparación y flexibilidad al incidir dichos condicionantes sobre la sorpresa, iniciativa, rapidez de acción y reacción, dosificación de medios y disponibilidades inmediatas.

5.º El despliegue debe materializarse en un dispositivo permanente, capaz de hacer frente a varias situaciones o niveles de «Escalada», lo que supone: Adoptar posturas variables (disuasiva, defensiva, ofensiva); facilidad de efectuar cambios en los dispositivos; realizar operaciones a cualquier nivel de violencia, clásico o nuclear, y diversificar la gama de acciones capaces de emprender.

De todo cuando antecede se desprende una serie de problemas que pueden presentarse a los mandos militares durante la crisis.

El primer problema que se ofrece es el entendimiento y cooperación con la autoridad política que, a fin de cuentas, será la que haya de controlar las operaciones. Para lograrlo, la información que circule en uno y en otro sentido no debe encontrar ningún obstáculo que la retrase o interfiera, lo que pudiera solventarse con la duplicación eventual de los enlaces, aunque entonces aparece un segundo problema, como es el de los destinatarios.

Si lo normal es que el poder político no debe tener más que un pequeño número de destinatarios en los altos niveles militares, las crisis actuales han demostrado la necesidad de que las informaciones de los ejecutantes lleguen inmediatamente a estos niveles superiores, condicionamiento tanto más importante cuando se trata de unidades que operan o se encuentran alejadas de todo representante del poder central. Es el caso típico de las unidades navales, que por estar normalmente fuera del territorio nacional o en contacto con el adversario real o potencial no pueden o no disponen de tiempo para establecer comunicación con la autoridad central, según quedó demostrado con los incidentes de 1969, en el golfo de Tonkín, entre unidades norvietnamitas y americanas, o con el apresamiento del buque estadounidense de inteligencia *Pueblo* en aguas coreanas.

Ese enlace directo mando militar a cualquier nivel-poder civil, evitaría una larga serie de comunicaciones inútiles, recargando las redes y produciendo ciertas demoras y conduciendo a que no se tomen decisiones, algo que, cada vez con más fuerza, se observa en los niveles militares intermedios o inferiores.

Para evitar tales inconvenientes es preciso que la recepción, transmisión y el tratamiento de la información, no solamente deba ser automatizada,

homogénea, y «standardizada» para los tres Ejércitos, sino que para que la conducta de los ejecutantes sea correcta y esperada, éstos deben conocer claramente la evolución de los acontecimientos, lo que exige a su vez una información de garantía y confianza y una fluida y rápida circulación. Estas graves e imperiosas necesidades han conducido a que el poder político deba disponer de unas eficientes redes, tanto durante la fase de conducción de la maniobra como, muy principalmente, durante el período en que aquélla deba ser prevenida y controlada.

Consecuencia directa y perentoria ha sido y es que las redes sean capaces de suministrar instantáneamente y con toda clase de garantías una información muy completa y segura, lo que significa que no basta que sean invulnerables a la acción subversiva y militar, sino que, incluso, puedan ser interceptadas, detenidas o simplemente escuchadas. Por otro lado, escritas o auditivas, cuanto se transmita ha de ser considerado como órdenes y directivas capaces de difundir las decisiones tomadas a todos los escalones subordinados.

Claro es que todo eso supone de por sí un cambio total, con respecto al antiguo sistema de enlaces «punto a punto» que seguía ordenadamente toda la escala jerárquica. Pero lo que se pretende y debe buscarse es conseguir y disponer, en todo momento, de unas comunicaciones entre las más altas autoridades políticas y militares y los mandos operativos, como ya sucedió en la pasada guerra del Vietnam o en la reciente acción norteamericana sobre Libia.

En síntesis, el nuevo sistema que comienza a sustituir al antiguo consta de una especie de malla o red muy tupida, protegida contra interceptaciones o indiscreciones, circulando los mensajes a través de una serie de nudos o centros —territoriales, regionales o locales— a cada uno de los cuales se hallan conectados un número indeterminado de corresponsales. La eficacia de estos sistemas de comunicación descansa en su automatización, pues gracias a los calculadores es posible conseguir y establecer una comunicación de una forma instantánea a través del trayecto libre y más adecuado. Esta pluralidad de órganos de conmutación y la multiplicidad de trayectos y corresponsales, ayuda, por otra parte, a disminuir muy sensiblemente la vulnerabilidad de la red.

Otro motivo que ha dado origen a grandes polémicas y controversias es el relativo a la necesidad de una inmediata reacción en la maniobra de crisis. Hay quien postula que una decisión tomada a nivel estratégico no debe ser inmediata, pues aunque las informaciones lleguen rápidamente al centro de decisión, éste debe tomarse un cierto tiempo en analizar y evaluar la situación, a lo que no predispone el enlace directo entre el alto nivel político y el ejecutante. Quienes así piensan argumentan que las informaciones que llegan del Teatro de Operaciones pueden pecar de impulsivas, abultadas o, por el contrario, que no se les haya dado la importancia que verdaderamente tienen, obnubilados quizá los ejecutantes, en unos y otros casos, por la acción que

están llevando a cabo, o con la que se enfrentan, pudiendo llegarse hasta a intoxicar el centro de decisión.

De otra parte, todo el problema se complicaría si la autoridad política pretendiera participar simultáneamente en la conducción de la maniobra que se desarrolla muy lejos de ella, o si intentara dirigir a cada una de las fuerzas participantes, como se hizo en el Vietnam, con dolorosas consecuencias. Eso es lo que hace pensar que sea preciso confiar ciertas responsabilidades a los comandantes en el terreno de los hechos, aunque se reserve la autoridad central las decisiones de peso y el desarrollo de los planes.

Es, asimismo, delicada responsabilidad que recae sobre los mandos militares en cuanto afecta a las necesidades logísticas, que difieren profundamente en caso de crisis o de guerra abierta. Así, por ejemplo, en tiempo de crisis se consumen generalmente pocas municiones y mucho carburante, por lo que será preciso efectuar un cuidadoso estudio de las necesidades antes de constituir las reservas o «stocks». Necesidades tanto más acusadas por el hecho de que en las crisis el mantenimiento de las corrientes de aprovisionamiento no serán siempre posibles, como le ocurrió al Pakistán, en su provincia oriental de Bengala, en su último conflicto con la India en 1972.

Por último, y para dar fin a estas consideraciones, es necesario señalar, pues afecta a las relaciones entre aliados, que en el caso de crisis multipolar aparecen para los mandos militares otras fuentes de preocupación, que casi siempre residen en la diversidad de intereses y en la divergencia de las concepciones políticas de cada país implicado, lo que conduce a muchas interacciones, que pueden llegar a poner a dos estrategias aliadas en conflicto. La OTAN lo comprobó en la crisis de Suez, en 1956; en la de Chipre, en 1974, y últimamente en la citada acción norteamericana sobre Libia el pasado año.

Tal cuestión presenta un delicado problema, si se tiene en cuenta que es difícil prever de antemano los eventuales compromisos políticos que vamos a necesitar. Por ello, si se quiere salvaguardar el principio de la libertad de acción y de decisión nacional, hay que evitar que las acciones y reacciones militares adoptadas transformen una crisis en conflicto abierto, porque para toda potencia media no existiría, en este último caso, otra alternativa que acudir al aliado más fuerte, el cual es seguro que se aprovecharía, dado que ni en la política ni en la estrategia existe una amistad desinteresada. Al ayudarle, dicho aliado lo ligaría políticamente a su esfera y a su estela, aunque fuese circunstancialmente, repercusión grave y quizá comprometida para la nación que verdaderamente desea pesar por sí misma y tener prestigio e independencia política.

F. Fernando DE BORDEJE Y MORENCOS



A NUESTROS COLABORADORES

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

COMENTARIO INTERNACIONAL



Revisión veraniega.

Verano es siempre la estación propicia para leer los titulares de los periódicos desde la cómoda acogida de la hamaca playera, o mirar de reajo la tele entre el tinto y “La Casera”. Habitualmente no pasan grandes cosas, o si pasan, la gente no las digiere como en las otras estaciones. El cronista, sin embargo, tiene que ser más riguroso o exigente en su lectura, si quiere que su reencuentro con los lectores tenga razón y contenido. De aquí que de esta revisión veraniega surjan también los temas, con cierto énfasis, para el análisis. Un poco a vuela pluma, porque el espacio apremia, y porque el desfase temporal del paréntesis estival puede difuminarles su vigencia, pero al menos hay que centrar la atención en tres noticias: La tensión en el golfo Pérsico, el acuerdo de Esquípuas y la muerte de Rudolf Hess. Junto a ellos también habrá otros apuntes de acontecimientos y previsiones que no pueden ser pasados por alto.

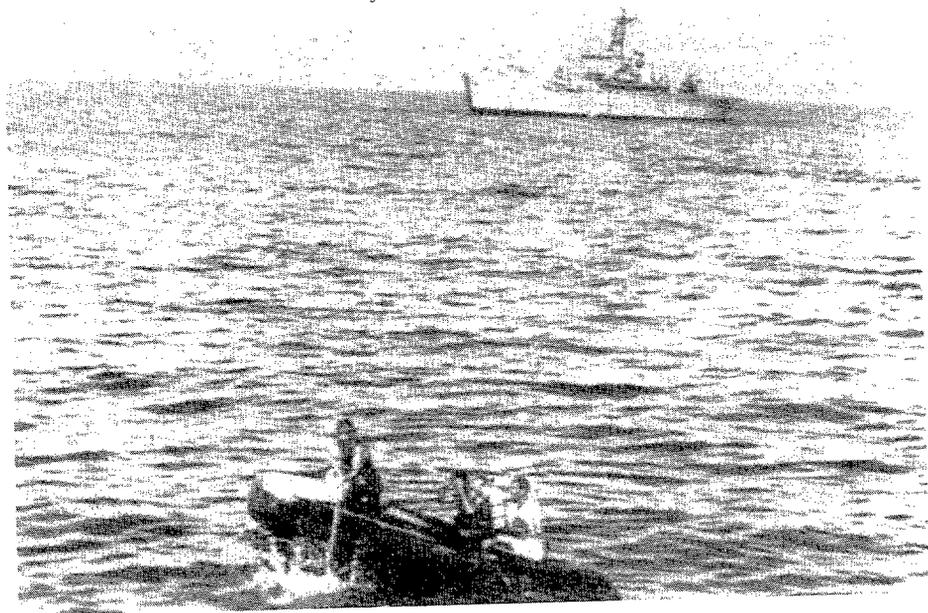


Tensión en el Golfo.

El creciente, y en algunos casos preocupante, estado de tensión en el golfo Pérsico ha sido una de las constantes más significativas del verano, con diversas alternativas que tuvieron su momento culminante en la masacre ocurrida en la Meca, en la que perdieron la vida centenares de peregrinos iraníes y de otras nacionalidades. Jomeini —¡cómo no!— responsabilizó de la matanza a los Estados Unidos y sus «lacayos» saudíes y realizó las llamadas maniobras «del martirio» en el Golfo, exigiendo la detención del tráfico aéreo y marítimo de la zona desde su inicio. Con ello ha pretendido «avisar» a las potencias occidentales y «demostrar» el potencial naval de la República islámica

iraní, dispuesta a hacer frente a cualquier ataque eventual de los Estados Unidos y sus afines..., aunque al final, quizá por la prudencia de unos y otros, no llegara la sangre al río (en este caso, al mar).

Pero este claro desafío, con destinatario directo, obligó a Estados Unidos a colocar bajo su pabellón a buques saudíes que han cruzado el estrecho de Ormuz junto a una escolta de buques norteamericanos, y aunque los convoyes pasaron sin mayores contratiempos (excepción hecha del choque con alguna prehistórica mina), es evidente que Jomeini ha logrado en buena parte su objetivo político de una mayor desestabilización de la zona. De aquí que los buques de la Armada norteamericana que cruzan el Golfo hayan permanecido en estado de máxima alerta y las travesías de petroleros bajo la bandera de las barras y las estrellas se haya llevado a cabo con el mayor secreto.



Golfo Pérsico: Minas son amores...

El gobierno iraní ha tenido que soportar un conjunto de reveses internacionales producidos en escaso margen de tiempo: El incremento de la presencia militar norteamericana en el Golfo; la libre exportación del crudo kuwaití; la ruptura de relaciones con Francia y el enfrentamiento con la Arabia Saudí y los musulmanes suníes, que consideran que Irán ha profanado los lugares santos con ambiciones políticas.

De otra parte, Irak reemprendió los ataques aéreos sobre centros petrolíferos iraníes tras casi un mes de tregua, justificando su reanudación por la negativa de Teherán de aceptar el «alto el fuego» decretado por el Consejo de

Seguridad de las Naciones Unidas, y ello fue otro foco de tensión acentuada, máxime cuando un petrolero panameño que cargaba crudo iraní chocó contra una mina. La táctica de Irak parece fundamentarse en que «obligar a Irán a negociar es continuar golpeándole, porque el enemigo iraní sólo conoce el lenguaje de las armas y de la disuasión militar».

Aunque todo parecía indicar que los Estados Unidos estarían en solitario ante un posible conflicto en el Golfo, Gran Bretaña, Francia y últimamente Italia, reconsideraron sus posturas y enviaron dragaminas a la zona, por lo que el inicial rechazo a las demandas americanas ha sido rectificado después de que un petrolero norteamericano chocara con una mina en el estrecho de Ormuz, donde han sido descubiertos nuevos artefactos. Y hay que añadir que el aumento de esta presencia internacional ha incidido favorablemente en una moderación de la casi irreductible posición iraní, que ha declarado que acepta «con reservas» una intervención negociadora de la ONU y que en cierto modo se ha sentido aliviada ante la negativa de la Unión Soviética de declarar a Irán responsable del minado de las aguas del Golfo; declaraciones que se producen cuando en Irak son cada vez más fuertes las críticas contra Moscú, a la que se acusa de no estar dispuesta a aplicar sanciones contra Teherán, en el caso de que ésta no acepte el «alto el fuego» impuesto por la ONU.

En un último intento conciliatorio —y dentro de las calendas veraniegas—, la Liga Árabe pidió a Irán que acepte un alto el fuego en la guerra que mantiene con Irak por el riesgo «de una profunda agravación del conflicto». La resolución final del Consejo de Ministros de Asuntos Exteriores de la Liga Árabe ha emplazado a Irán a cumplir el mandato de las Naciones Unidas de cesar sus hostilidades con Irak en la Guerra del Golfo. La resolución expresa la solidaridad de los países árabes con Irak, condena la amenaza de Irán contra Arabia Saudí y Kuwait y los desórdenes provocados por los iraníes en la Meca.

El régimen iraní, acosado desde todos los frentes, enemistado con ambos bloques y cada vez más aislado del mundo, parece encarnar, a pesar de todo, una revolución imposible de desactivar. La acusada tensión vivida en el golfo Pérsico, con maniobras, minas, ataques reales y amenazas ofensivas, puede ser todo un buen exponente de ello.



El acuerdo de Esquípulas.

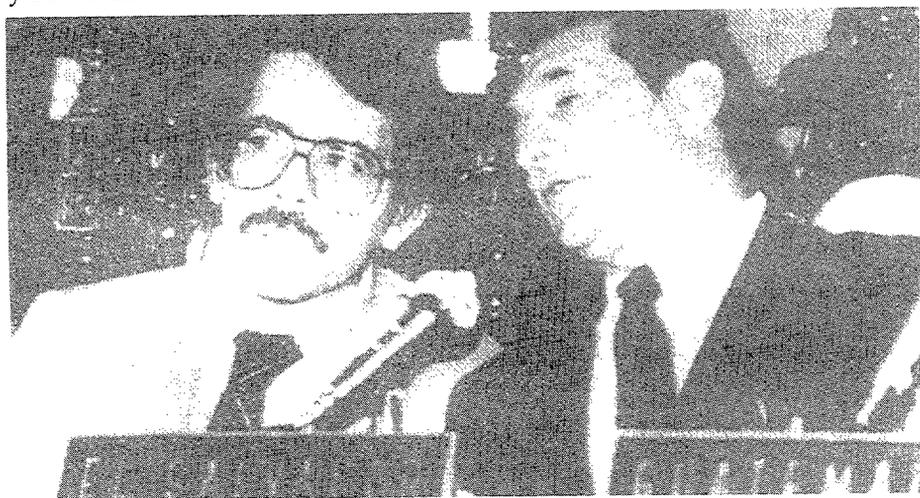
Los presidentes de cinco naciones centroamericanas: Oscar Arias, de Costa Rica —promotor de la idea—; Daniel Ortega, de Nicaragua; José Azcona, de Honduras; Napoleón Duarte, de El Salvador, y Vinicio Cerezo, de Guatemala —país anfitrión—, firmaron un decisivo documento —que es igualmente una de las noticias importantes del verano— de pacificación de la zona, por lo que un sentimiento creciente de optimismo y alivio ha seguido a

la firma del acuerdo conocido como Esquímulas II, que contempla en líneas generales un alto el fuego en los países en conflicto y un acuerdo para acabar con la ayuda a las fuerzas rebeldes, así como la retirada de los «asesores» foráneos en los países en cuestión.

Este espíritu de reconciliación se inicia con el inmediato cese de hostilidades entre los países en conflicto y un diálogo urgente en aquellos casos donde se han producido profundas divisiones dentro de la sociedad. Con todos los grupos desarmados de la oposición política interna y con aquellos que se han acogido a una amnistía que deberá ser decretada en todos los países del istmo, con excepción de aquellos donde una comisión internacional de verificación y seguimiento (de los acuerdos) determine que tal amnistía no sea necesaria.

Se destaca en el documento la urgente instancia a la democratización de los cinco países, el compromiso para que exista una completa libertad para la televisión, radio y prensa que ampare a todos los grupos ideológicos, y sin que sea de aplicar censura previa, y sobre todo el párrafo que hace referencia al cese de la ayuda a las fuerzas irregulares o movimientos insurreccionales que actúan desde fuera, como puede ser el caso de la «contra» nicaragüense. Quizá sea éste el gran triunfo de Daniel Ortega, por cuanto ha de facilitar a los senadores y congresistas de los Estados Unidos echar por tierra los esfuerzos de su presidente para conseguir nuevos aportes a la contrarrevolución.

De aquí que la Casa Blanca, en cierto modo, se haya mostrado insatisfecha por el acuerdo de paz logrado en Guatemala, aunque en el Congreso se hayan oído voces de apoyo al documento. Si Washington persistiera en su «no», quedaría en entredicho todo el proceso de paz que hasta ahora sólo figura en el papel y que depende de la buena voluntad de las partes implicadas y de los Estados Unidos.



Guatemala: Ortega y Duarte durante la conferencia de Esquímulas.

Sin embargo, el optimismo es la nota predominante a la hora de escribir estas líneas. El presidente Oscar Arias, autor del plan pacificador, se declaró muy feliz y añadió que Centroamérica había dado una lección al resto del mundo, porque sus cinco líderes mostraron cordura, sensatez, inteligencia y racionalidad. Ortega se mostró más flexible que otras ocasiones, haciendo concesiones más allá de lo previsto, aunque quizá la situación crítica que en el plano económico vive Nicaragua tenga mucho que ver en ello. El presidente de El Salvador, José Napoleón Duarte, afirmó que por primera vez los presidentes centroamericanos habían demostrado voluntad política, y el de Honduras, José Azcona, se felicitó de que su país no constituya un problema militar para ningún otro país centroamericano, asegurando que en su territorio no existen bases norteamericanas, ni mucho menos de la «contra» nicaragüense.

«Ítem más» sobre los buenos propósitos: El presidente Ortega hizo público oficialmente la constitución de la Comisión Nacional de Reconciliación, de la que forma parte destacada el cardenal Obando, primado de la Iglesia Católica nicaragüense, y los «contras» han aceptado igualmente el plan de paz, y negociar con el gobierno de Managua el alto el fuego en un proceso de diálogo directo, aunque han hecho público también que no depondrían las armas mientras no haya un proceso irreversible de democracia en Nicaragua.

Como espaldarazo al plan de paz de Guatemala, y en clarificación de posiciones, trece ministros de Asuntos Exteriores hispanoamericanos y representantes de organismos internacionales se reunieron en Caracas para dar un nuevo impulso a lo acordado en Esquípulas II, mientras que otros resultados positivos tras la cumbre han quedado reflejados en el acuerdo al que llegaron los presidentes de Honduras y Nicaragua de posponer la celebración de un juicio que ambos países tienen pendientes en el Tribunal de La Haya. Asimismo, Nicaragua, en un gesto de «buena voluntad», resolvió retirar definitivamente la demanda que desde hace dos años presentó ante dicho alto tribunal internacional contra Costa Rica.

El futuro de Centroamérica parece, pues, haber entrado en una buena vía de entendimiento y comprensión. Esperemos que no sea una «nube de verano», sino que, por el contrario, defina una afirmación de voluntades que desactive de una vez por todas —aunque aún queda mucho camino por delante— el conflictivo polvorín de la región.



La muerte de Rudolf Hess.

El largo y cálido verano se lo ha llevado. Después de una larga e interminable agonía en vida, el preso más caro y más viejo del mundo, el otrora lugarteniente de Hitler, Rudolf Hess, ha muerto en la tétrica prisión de Spandau,

en circunstancias misteriosas, a los noventa y tres años. Las numerosas peticiones de clemencia que desde todas las partes del mundo se concitaron en torno a la libertad del longevo nazi nunca surtieron efecto. Y en un retardadísimo final, la muerte pasó su letra.

Rudolf Hess conmovió una mañana de mayo de 1941 al convulso mundo en guerra al volar secretamente a Gran Bretaña y tirarse en paracaídas sobre Escocia para ofrecer la paz a los ingleses, y aunque nunca llegó a aclararse si lo había hecho «motu proprio» o por encargo de Adolfo Hitler, el caso es que éste montó en cólera al conocer la fracasada «misión de paz» de su mano derecha y mandó difundir la versión oficial de que la iniciativa era producto de las «fantasías demenciales» de su lugarteniente.

Hess, consumado aviador, despegó de Ausburgo, en solitario, con un avión de caza «Messerschmitt» de la *Lutwaffe*, sin comunicar a nadie su verdadero objetivo y cruzó de noche el mar del Norte, desafiando las defensas británicas antiaéreas para saltar en paracaídas sobre Escocia, cerca de la mansión del duque de Hamilton, conocido suyo, con el propósito de ofrecer la paz al Gobierno de Churchill. Pero éste se negó a recibirlo y Rudolf Hess pasó el resto de la guerra en una prisión británica.

En 1946, en los procesos aliados de Nuremberg contra criminales de guerra, en los que las grandes potencias vencedoras de Alemania juzgaron y ejecutaron a los máximos responsables nazis, militares o políticos, Rudolf Hess fue absuelto de la acusación de crímenes de guerra (mal podía haberlos come-



La muerte de Hess: Escolta que no de honor.

tido quien estaba prisionero), pero fue condenado a cadena perpetua por su participación en los preparativos de una guerra de agresión, permaneciendo en la prisión de Spandau desde el 18 de julio de 1946. Es decir, cuarenta y un años. En principio, no estuvo solo, pues compartieron condenas menores otros seis nazis, pero con la salida de los dos últimos en 1970 —el antiguo ministro hitleriano de Armamentos Albert Speer y el que fuera jefe de las Juventudes Hitlerianas, Baldur Von Schiriac— quedó como último superviviente, bajo la vigilancia de 42 soldados y oficiales de la Unión Soviética, Estados Unidos, Gran Bretaña y Francia, que se turnaban cada mes en la custodia del solitario, sometido a un estricto régimen de incomunicación que sólo permitía recibir la visita de su esposa e hijos una vez al mes y sujeto también a un severísimo régimen de censura de prensa o de libros, ya que nada podía leer que tuviera relación con el período hitleriano.

Rudolf Hess, nacido el 26 de abril de 1894 en Alejandría (Egipto), hijo de un hombre de negocios alemán, luchó en la primera guerra mundial de 1914 como piloto de la Fuerza Aérea alemana, y a su término comenzó estudios de Historia en la Universidad de Munich, ingresando en 1920 en el entonces insignificante pero muy activo Partido Nacional-Socialista y pronto se convirtió en un estrecho colaborador de Hitler, con quien compartió la cárcel en la prisión de Landsberg, en Baviera, después del fracasado «putsch» nazi de noviembre de 1923 en Munich. Allí, en Landsberg, Hess ayudó a Hitler a escribir el libro «Mein Kampf» (Mi lucha), en la que el futuro dictador nazi exponía sus ideas y proyectos. Después, en 1926, Hess fue nombrado secretario privado del futuro Führer, y en 1933, al llegar los nazis al poder, Hitler lo hizo lugarteniente suyo para cuestiones relativas al Partido Nacional-Socialista y lo nombró miembro del Gobierno de Berlín, para acceder en 1939 al Comité de Defensa Estatal en calidad de miembro destacado.

Casi ciego desde hacía muchos años y con varios intentos de suicidio sobre sus cansadas espaldas, en los últimos decenios se formularon numerosas peticiones de clemencia en favor de la libertad del anciano Rudolf Hess, fundamentadas en razones humanitarias y hechas públicas por personalidades y organizaciones del mundo occidental, entre ellas «Amnistía Internacional», pero las demandas de gracia fueron rechazadas siempre por la Unión Soviética, que veían en Hess un recalcitrante símbolo del nazismo al que no cabía otorgar ninguna clase de perdón.

Con la retirada del último cuerpo de guardia del Ejército estadounidense, las cuatro potencias aliadas han dado por finalizada la administración compartida de la prisión de Spandau, cuyo derribo, tras la muerte de Hess, ha sido anunciado oficialmente. En sus terrenos se construirán un supermercado para uso de las tropas británicas estacionadas en Berlín, así como una bolera y varios restaurantes... Ahora, Wunsiedel, la pequeña aldea del nordeste de Baviera, próxima a la frontera checoslovaca, rodeada de poéticos bosques, ha recogido los restos del anciano nazi, que había expresado su deseo de ser

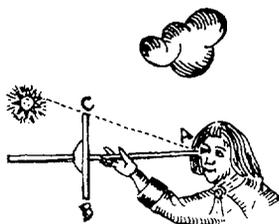
enterrado allí. Y según Karl Walter, alcalde de Wunsiedel, la mayoría de sus habitantes se ha mostrado a favor de respetar este último deseo. «La gente piensa que Hess era un señor que quería descansar en paz y su voluntad debe ser respetada.» Palabras que son, quizá, el más noble epitafio para una vida y aventura definitivamente cancelada.



También fueron noticia.

Los graves incidentes ocurridos en Sri Lanka con motivo de la visita del primer ministro hindú Rajiv Gandhi. Todo el mundo pudo ver en la televisión cómo era atacado violentamente por un soldado tamil de la escolta de honor... Las manifestaciones nacionalistas en las repúblicas bálticas soviéticas —Estonia, Letonia y Lituania—, que constituyen una de las pruebas más duras para la «perestroika», proceso de reforma política y social del dirigente soviético Gorbachov... La resolución aprobada en las Naciones Unidas a favor de la independencia de Puerto Rico... promovida por Cuba... El multitudinario desfile de mujeres en Panamá en repudio de la política del general Noriega... Las duras críticas del escritor peruano Vargas Llosa a los proyectos de nacionalización de la banca de Perú del presidente Alan García... La petición de Estados Unidos a Bonn de que clarifique su postura en relación con los misiles... La prosecución de las conversaciones de Ginebra sobre el desarme, en un ambiente «veraniego»...

J. C. P.





CONSTRUCCION NAVAL

(¿Ayer como hoy?)



UE “en todas partes cuecen habas” es un viejo aforismo castellano cuya veracidad hemos tenido infinitas veces ocasión de comprobar. Pero lo que no podíamos haber ni siquiera imaginado es que cayera ante nuestros atónitos ojos una “minuta” en la que se reflejan antiquísimas situaciones que guardan clara similitud con otras de rabiosa actualidad.

Se trata de un “documento”, aparentemente “importante”, sobre determinadas razones parciales que aconsejaron el diluvio universal, aunque con toda lealtad adelanto podría resultar apócrifo. Y es que no aparece firmado, ni consta en los anales quién pudo haber sido el “taquígrafo” que “grabara en dura piedra” tan interesante y para nosotros “familiar” intercambio de peticiones y explicaciones. Nos cuesta, por otro lado, creer que de verdad se encontrara la vieja copia de su transcripción en los polvorientos archivos de uno de nuestros Arsenales.

La “minuta” dice textualmente:

“El Señor preguntó a Noé: —¿Tienes ya lista el arca que te mandé construir?”.

“Y Noé contestó: —Señor, han surgido dificultades. No se han conseguido aún los permisos para talar todos los árboles. Los almacenes de madera han subido los precios al enterarse de lo grande que será el arca, y los proveedores no han servido aún los pedidos que se cursaron hace doce meses. Además, los calafates estuvieron en huelga y los carpinteros, al darse cuenta de la

urgencia del trabajo, quieren bonificaciones y que les garantice un lugar en el arca”.

“Y el Señor ordenó a Noé: —Terminarás el arca dentro de siete días y siete noches. Y Noé contestó: —Así se hará”.

Y no fue así.

“El Señor dijo a Noé: —¿Qué problemas tienes ahora?”

“Y Noé contestó: —La primera partida de madera llegó dispuesta para ser armada, pero se le borraron las marcas y ahora no sabemos cómo encajan las piezas. El material de la tercera cubierta vino repetido y con el de la segunda hubo dificultades, por lo que será necesario hacer algunos ajustes para aprovechar la madera existente, mientras se pide el resto. El portillo que tú ordenaste, Señor, no venía indicado en los planos y ahora hay presiones de los distintos grupos de animales, pues todos quieren vistas al mar. Por otro lado, los elefantes que llegaron son más grandes que los encargados, de forma que habrá que ampliar el portalón y las bodegas. Todos estos cambios, Señor, han hecho subir los precios y ahora no nos quieren entregar las jirafas si no pagamos por adelantado”.

“Y el Señor preguntó a Noé: —¿Y qué me dices de los demás animales, macho y hembra, que te ordené llevar en el arca para preservar su semilla viva sobre la tierra?”.

“Y Noé contestó: —Casi todos han sido entregados en una dirección equivocada, pero el viernes estarán ya aquí. Hay otros que han llegado con demasiada antelación a la terminación de sus celdas, por lo que fue necesario construir albergues provisionales. Y los alimentos que tú ordenaste han empezado a escasear”.

“Y el Señor dijo a Noé: —¿Y qué pasó con los unicornios y con los canguros?”.

“Y Noé contestó: —Los unicornios escasean y no se consiguen. Los canguros llegaron, pero quizá no se pueda preservar su especie, pues ninguno trae bolsa. Se está investigando si vinieron defectuosos o si son sólo machos”.

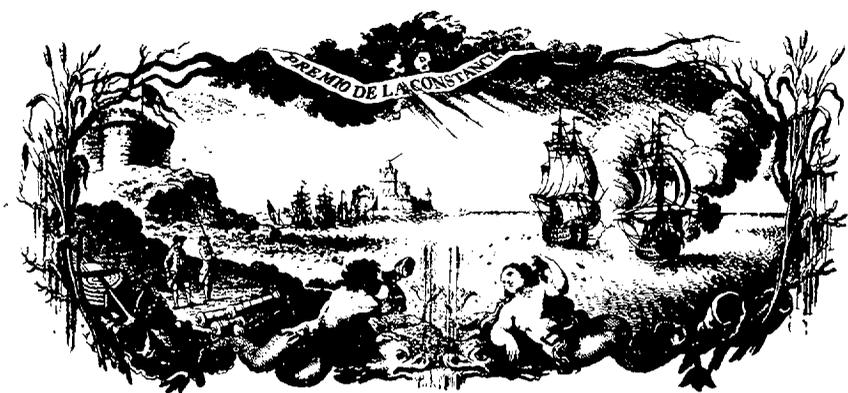
“Y el Señor respondió a Noé: —¿Por qué, hijo mío, si has tenido tantos problemas, no solicitaste antes mi ayuda infinita?”.

“Y Noé contestó: —Lo intenté muchas veces, Señor, pero había tanta gente tratando de comunicarse contigo que tuve que estar en lista de espera cuarenta días y cuarenta noches. Además, Señor, las primeras lluvias se han adelantado anegando el arca por completo y los elefantes no tienen capacidad suficiente para achicarla. Tú sabes cómo es esto, Señor”.

“Y el Señor, con su sabiduría infinita, asintió: —Noé, hijo mío, ya lo sé. ¿Por qué crees que he ordenado que venga un diluvio sobre la Tierra?”.

Dejemos que el lector juzgue su autenticidad, y responda al subtítulo: “¿Ayer como hoy?”.

Por la transcripción,
M. E. G.



MISCELANEA

“Curiosidades que dan las escrituras antiguas, quando hay paciencia para leerlas, que es menester no poca.”

Ortiz de Zúñiga, *Anales de Sevilla*, lib. 2. pág. 90.

21.998.—Hace cien años.

Comienza este cuaderno de octubre de 1887, tomo XXI, con un artículo titulado *Lanzamiento al agua del crucero “Alfonso XII”* y cañonero “Vicealmirante Mac-Mahón”, es su autor el contralmirante don Juan Martínez Illescas; da extensa noticia de la botadura de ambos buques, el 21 de agosto de 1887, en el arsenal de El Ferrol, así como sus características y otros datos de interés. Sigue, *Las pruebas del “Sindh”*, por el teniente de navío de primera clase don Federico Ardois; se trata de las efectuadas por este vapor, que es uno de los dedicados por las Mensajerías Marítimas para llevar el correo a China y Japón. Se continúa con *La educación naval en algunas Marinas extranjeras*, traducido de la “Rivista Marittima” por don Federico Montaldo; se refiere a las reglas de admisión de alumnos en varias Marinas, y sus sistemas educativos para formar los *Oficiales navegantes*. Sigue, *Torpedos automóviles modernos*, traducido por don E. Vallarino; estudia aquí varios, entre otros, el *Whitehead*, *Howell*, *Smis-Edison*, *Berdan*, etc., su composición y características. *La arquitectura naval durante los cincuenta últimos años*, es su autor L. Muller, publicado en la revista “Cosmo”, traducido por el capitán de fragata don E. Vallarino; se refiere a los progresos de ésta en dicha época. *El canal de Panamá en 1886*, son sus autores el ingeniero naval don Nemesio Vicente y el teniente de navío de primera clase don Pedro Sánchez de Toca;

es continuación del cuaderno anterior; se refiere al Congreso internacional de estudios para la ejecución de un canal interoceánico; proyectos de esclusas y otros, así como la organización de los trabajos, estado de las obras de este canal en la primavera de 1886, etc. *Nueva balsa salvavidas para buques-correos, de pasaje y emigrantes*, por el segundo piloto de la Marina mercante don Juan Maristany y Lillet; se trata de una Memoria remitida a la Junta Central Española de Salvamento de Náufragos, acompañada de un modelo de la balsa y el dictamen emitido por ella. Siguen unas *Memorias referentes al viaje de la fragata "Blanca" a los mares del Norte de Europa. Arsenal de Cherbourg*, por el guardia marina de segunda clase don Francisco Gómez-Imaz y Rodríguez de Arias; trae su descripción. *Mareas y su influencia en los puertos visitados por la fragata "Blanca" en su viaje a la mar del Norte*, por el guardia marina don Carlos Rubio; estudia aquí sus características e importancia. *Torpederos*, por Y.; es continuación de una serie de artículos publicados en la revista inglesa "Army and Navy Gazette", con motivo de las maniobras verificadas en Portland por una flotilla de veinticuatro torpederos de tipos diferentes, y que la REVISTA dio a conocer ya a sus lectores.

En *Noticias Varias* leemos, entre otras: *Crucero "Reina Regente"*, su arrastre al dique flotante del arsenal de Cartagena, el 12 de septiembre pasado, desde el varadero de Santa Rosalía. *Torpedero "Azor"*, éste, al mando del teniente de navío don Antonio Borrego, salió de Londres, el 19 de septiembre, llegando a Plymouth directamente, *sosteniendo durante el viaje una velocidad de cerca de 15 millas constantes, con poca fatiga de su motor*. *Torpedero "Rayo"*, sus pruebas, efectuadas el 7 de agosto pasado. *Torpedo Lègé*, el ingeniero francés Lègé, establecido en Londres, es el inventor de este nuevo torpedo, *que parece será llamado a sustituir los usados hasta el día, especialmente al Whitehead*. *Efecto del aceite en el mar*, da noticias de las pruebas del capitán Kuhlman, del vapor alemán *Main*, que ha empleado dicho aceite con resultados sumamente satisfactorios.

Bibliografía, con la reseña de varios libros nacionales. *Apéndice*, con las disposiciones relativas a los distintos Cuerpos de la Armada.

Buen número de láminas, gráficos y planos ilustran este cuaderno.

J. F. G.

21.999.—Frase.



Del ilustre marino don Jorge Juan y Santacilia, el sabio español, es la

siguiente: *La obligación con que nace un español es la de producir cuantas utilidades dependen de él en beneficio de la Patria.*

L. F. F.

22.000.—Respetos.



Los navíos para Indias, por Ordenanza del Emperador Don Carlos,

dada en Madrid a 13 de febrero de 1552, debían llevar a proa una cámara para la pólvora "... a recaudo, y sin peligro"; por otra de su Augusto Hijo debían llevar dos timones "... el uno guarnecido, y puesto en su lugar, y el

otro de respeto, para lo que se pueda ofrecer..." Por la Ordenanza de la Casa 170 debían llevar dos bombas. Por último, por otra, la ley dada por Felipe II en Madrid a 26 de marzo de 1577, los mástiles no debían ser de roble "... porque tiene inconveniente, mandamos, que los visitantes cuiden de lo ver, y reconocer, y no los consientan (de roble), haciendo que se fabriquen de la madera que es uso, y costumbre, y conviene llevar..."

J. B. N.

22.001.—Oración.



El toque de oración fue introducido en el Ejército por la reina Isabel la Católica, y se dio por primera vez en su campamento durante el sitio de Granada.

Es costumbre piadosa rezar tres "avemarías", una por cada una de las tres cadencias de que el toque se compone.

A. R. D.

22.002.—Faro.



El primero del que se tiene noticia fue el mandado construir por Ptolomeo II en la isleta de Faros, delante de Alejandría (Egipto), en el año 285 a. de J. C.; parece ser era de mármol blanco, con una altura de 135 metros.

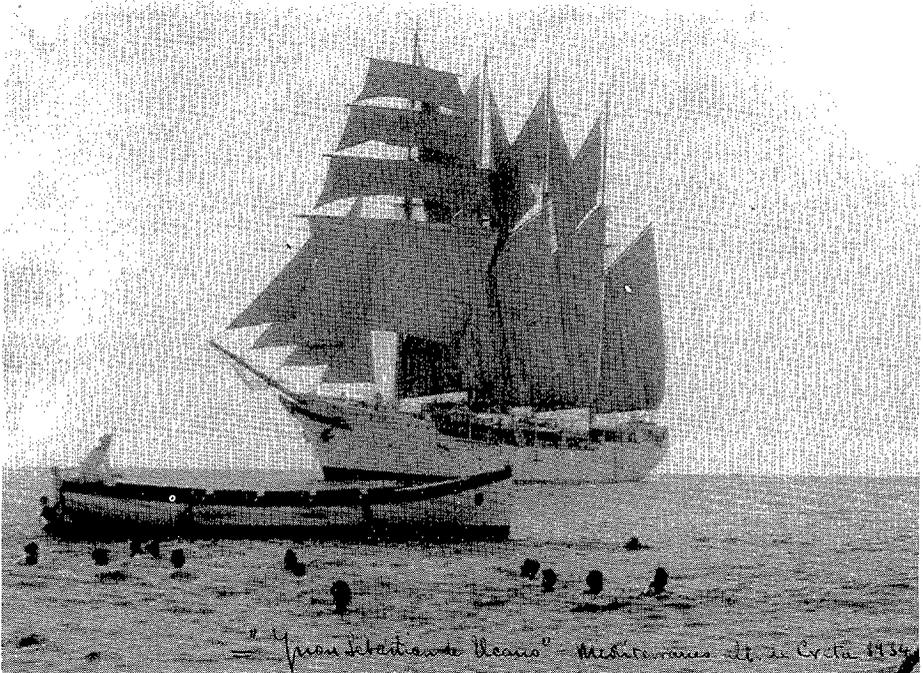
J. F. G.

22.003.—Viejas fotos.



Bella estampa: Después de varios días "dentro" y "sobre" es sugestivo ver al propio buque desde fuera y navegando a vela.

En la foto, en primer término, los caballeros guardias marinas de hace 53 años efectúan sus ejercicios de natación en mar abierto, en las inmediaciones de la isla de Creta, Kivit Adasi de los turcos. El contraluz no nos permite reconocer los rasgos faciales de los nada-



"Juan Sebastián de Ucano" Mediterraneo II. a Creta 1534

dores. Así, todos ellos se pueden creer retratados. Después será izado el bote y, ¡A viaje!

C. M.-V.

22.004.—Premios.



Los premios de Constancia fueron establecidos para el Ejército por Real Decreto de 4 de octubre de 1766, a fin de recompensar a las clases de tropas su permanencia voluntaria en el servicio, después de cumplido el tiempo de su obligación o compromiso.

Se hizo extensivo a Marina, primero para el Cuerpo de Infantería de Marina en abril de 1767 y después para el de Artillería en 1770.

A. R. D.

22.005.—Represa.



Para los hombres valerosos, el hecho de haber sido apresado, siempre que no se haya dada palabra de honor, no es sino un acicate para seguir luchando. Cuando los anglo-holandeses tomaron Gibraltar apresaron dentro de su puerto un barco mercante vizcaíno que quedó fondeado en medio de la escuadra atacante, con su correspondiente dotación de presa. El capitán, don Antonio de Igarzábal, con cinco marineros, como él prisioneros, redujo a la dotación de los enemigos y, levando, llevaron al buque fuera de la formación adversaria, hasta vararlo cerca de Algeciras. Allí le pegaron fuego al no poderse esperar auxilio de los propios. Eso sí: desembarcaron a los de la dotación presa, que habían pasado a ser sus prisioneros.

C. M.-V.

22.006.—Guerra galana.



Se conocía con esta denominación a la que se efectuaba a distancia, combatiéndose a *cañonazo limpio*; despreciada ésta por los españoles, que la consideraban poco airosa, prefiriendo el abordaje para

atacar al enemigo; *combate a la española*, así se conocía esta guerra.

L. F. F.

22.007.—Museo Naval.



Trasladado éste desde la llamada *casa del Platero* al edificio del Ministerio, fue solemnemente inaugurado el 27 de noviembre de 1853. Don Ramón de Mesonero Romanos, en su *Nuevo Manual Histórico-Topográfico-Estadístico y descripción de Madrid*, año 1854, nos describe su ubicación:

“Está construido con planta alta y baja; y esta última, que es por donde se entra en el Museo, está subdividida en tres salas. La primera llamada de *Arsenales*... El segundo salón se denomina de *Colón*... La tercera sala, llamada *Gabinete de Artillería*... Desde este Gabinete se sube a la planta alta, y lo primero que se presenta a la vista es el denominado de *Descubridores y sabios marinos*... Después del gabinete descrito se halla el *salón de generales y jefes de la Armada muertos en campaña*... Seguidamente de este salón, y a la derecha, se encuentra el Gabinete titulado de *guardias marinas, habiéndosele dado este nombre porque todos los objetos que en él hay están contruidos por los jóvenes guardias marinas, cuyos nombres llevan en el colegio de San Fernando, establecido en 1845*... A continuación de este gabinete está otro denominado *Chinesco*, porque todos los objetos que contiene son procedentes de China... Después de esta habitación está el *Gabinete Hidrográfico*... Después de estos gabinetes se presenta a la vista el salón llamado de la *Reina*...”

En el salón denominado de *Ministros de Marina* se hallan los retratos de los célebres ministros Patiño, Ensenada y el baillón Valdés, y de otros que han desempeñado tan elevado cargo... Se hallan también en este salón varios preciosos modelos de buques de vela y de vapor; y, por último, se ve en un cuadro el firmán dado por el sultán Sbdul-Hamid en 1782 para que la escuadra española del general Aristizábal pasase a los Dardanelos y fondease en Constantinopla.

J. F. G.

22.008.—El barlovento.



La Habana, con ser la principal base española del Caribe no resultaba totalmente buena a los ojos de Carlos III. En sus "Instrucciones sobre cómo debían gobernarse las Indias se expresaba: "Debe desplazarse (el punto de apostadero de nuestras fuerzas) de La Habana a la Isla de la Trinidad... Facilitaría puerto útil a las armadas para acudir desde allí donde la necesidad las reclamase, por ser esta isla la de más a barlovento de todas las posesiones de aquella parte... No cumple estas condiciones el puerto de La Habana con tener otras y muy estimables, y de aquí —continuaba— habrá dimanado que se malograsen muchas resoluciones durante la guerra" ...Hace ver que Jamaica es como el padrastro (hablando en términos militares) del conjunto (español) y "Hay que apoderarse de tal isla si la guerra sobreviniere".

No obstante, se trató de hacer ese apostadero en Trinidad, pero al no poderse guarnecer convenientemente... se perdió, estaba excéntrica, y a barlovento, para ser socorrida y... lo de siempre: no había elementos de guerra para guarnecer tantos puntos y a tales distancias situados.

C. M.-V.

22.009.—Otro poetaastro.



Nicolás de Velasco fue un activo colaborador del duque de Medina Sidonia y del marqués de Ayamonte en su intontona de segregar Andalucía de la corona de Felipe IV.

No es esta, sin embargo, la razón por la que aparece en estas líneas, sino su "numen" poético que le llevó a escribir esta coplilla a la batalla de Lepanto:

A LA BATALLA NAVAL.

D. Juan de Austria por ser tal,
a los moros hizo esclavos
cortábalos como nabos
y llamóse la Naval.

No triunfó como poeta ni tampoco como conspirador.

H. O. D.

22.010.—Dedicatoria.



Don Juan Rico y Amat editaba en 1870, en los establecimientos tipográficos de R. Vicente, Clavel 1-Madrid, una Zarzuela Bufo-Político-Social titulada: "El Infierno con honra". La obra, en tres actos, está dedicada al "Ilustre iniciador de la Gloriosa, don Juan Bautista Topete" y en una "explicación que sirve de prólogo" el autor nos aclara el porqué: "La dedicatoria de esta obra es un tributo de gratitud consagrado por el autor al principal promovedor de la revolución de Cádiz, en nombre de la mayoría de los españoles, pues a él principalmente debe España la paz, la prosperidad y la honra de que hoy disfruta, y suya es también la gloria de que hasta en el infierno se haya imitado su proeza". Irónico y reaccionario que era don Juan Rico.

J. B. N.

22.011.—Poeta naval.



Don Juan de Dios de la Rada fue un ilustre prócer de finales de siglo, director y profesor de la Escuela de Archiveros y director del Museo Arqueológico, a la vez que aplaudido poeta.

Aficionado, en el mejor sentido de la palabra, a los "fechos de mar", compuso una oda al combate de Lepanto que supuso su consagración poética. Sus triunfos profesionales y académicos le valieron muchos admiradores y algún que otro envidiosillo. Miguel de Escalada en sus ripios vulgares le alude:

Juan de Dios de la Rada y Delgado
es un vate que vale por dos,
que aunque es Juan, no es delgado ni vate,
ni muchísimo menos es Dios.

H. O. D.

22.012.—Bazán.



Escipión "el Africano", al desembarcar en una playa desde la que había de emprender la conquista de Túnez, cayó a

tierra. Como esto suponía mal agüero y sus hombres lo tenían en mucho, cambió el efecto de la caída y extendiendo sus brazos, simulando que se había echado por su voluntad para abrazar el terreno, exclamó “¡Africa, eres mía!”. Con este gesto hizo subir el ánimo de sus hombres y obtuvo la victoria.



Don Alvaro de Bazán, nuestro Don Alvaro, en su desembarco en las Molas, en la isla Tercera, de las Azores (1583), cayó de rodillas, no se sabe si por su voluntad. El caso fue que aprovechando la postura para, en ella, alzando la espada, apellidar a Santiago, nuestro Santo Patrón en las lides. Era costumbre de nuestros Capitanes “dar el Santiago” antes de acometer. “¡Santiago, España cierra!”, gritó Don Alvaro con voz extentórea... La resistencia de los enemigos se presentaba muy dura, pero los nuestros se enardecieron ante ese gesto de su general, gesto a la vez fervoroso y guerrero. Con ello avanzaron resueltamente arrollando a los contrarios... Las islas todas quedaron por el Rey Don Felipe, como monarca, también, de Portugal.

C. M.-V.

22.013.—Ayuda mutua y anticipación.



En los primeros meses del año 1784 el entonces capitán de navío don Vicente Tofiño de San Miguel se encontraba realizando los trabajos para el levantamiento del ATLAS MARÍTIMO DE ESPAÑA con la fragata *Santa Magdalena* y el bergantín *Vivo*.

Mientras levanta la isla de Mallorca recibe toda clase de atenciones del culto canónigo don Antonio Despuig y Dameto, gran conocedor de la isla, que, junto con su secretario don Julián Ballester tenían en ejecución un mapa de la isla de Mallorca.

Despuig —que llegaría más tarde a arzobispo de Sevilla y cardenal— auxilia a Tofiño, pero también se sirve de sus observaciones para completar y ampliar su mapa, que se graba en 1784, antes de que se publicase la primera parte del ATLAS MARÍTIMO DE ESPAÑA que ve la luz en 1787.

El mapa —dedicado a S.A.R. la Serenísimá Princesa de Asturias Doña María Luisa de Borbón— es muy bonito, y está ilustrado con 37 viñetas por sus márgenes. Se hicieron de él varias ediciones.

J. M.^a. C. T.

22.014.—Miscelánea.



Las Ordenes Generales de la Escuadra de Instrucción dictadas por su Comandante General, contralmirante Carranza, que la montó entre 1888 y 1890, e impresas en El Ferrol, en la imprenta de Ricardo Pita en 1890, terminan con un punto bautizado por el almirante con el nombre de MISCELANEA, por lo cual nos parece oportuno reproducirlo en esta su casa:

“Vistos los buenos resultados obtenidos en el cañonero *Pilar* con la aplicación de la electricidad a la corredera Walker y a las agujas, estudiarán los Oficiales torpedistas encargados de aparatos eléctricos dichas aplicaciones para proceder a su instalación en los buques de guerra de la Escuadra que tengan la mencionada corredera.

Todos los buques de la Escuadra organizarán la defensa contra torpedos en igual forma

que la tiene el buque-insignia (fragata *Numancia*), de la que tomarán los datos necesarios.

En todos los buques se confeccionará un gallardete blanco con cruz roja, en el tercio a partir de la vaina, arreglado al modelo del buque-insignia, y se mantendrá izado encima del pabellón nacional durante el Santo Sacrificio de la Misa los días que esta se celebre.

El buque-insignia envergará en un penol de su verga mayor una inteligencia (bandera 7) para contestar a las señales que se hagan como lo efectúan los demás buques de la Escuadra.

Al público en general sólo se le permitirá visitar los buques desde después de comer la gente hasta la hora de arriar bandera, exceptuándose los días en que haya ejercicio general que sólo entrará cuando hayan terminado aquellos completamente y hasta puesta de sol.

Todos los buques pintarán de verde la mitad superior de las boyas de las anclas de estribor y de rojo la de las de babor.”

J. B. N.

22.015.—Todo un general.



La Humanidad produce de tiempo en tiempo personajes de valía superior a lo normal. Uno de ellos fue Alejandro Farnesio, duque de Parma, capitán general y gobernador de los Países Bajos en nombre de Felipe II, en un tiempo en que éste preparaba la gran Empresa de Inglaterra.

Las dotes de militar y estadista de este príncipe han sido reconocidas por todos los historiadores y son suficientemente conocidas; no lo son tanto su arrojo personal y su capacidad para llevar a cabo misiones individuales, en las que normalmente no suelen comprometerse los altos mandos.

Durante las conversaciones de paz que se mantuvieron en los meses inmediatamente anteriores a aquel aciago agosto de 1588 en que nuestra Gran Armada, invencible por invencida, no pudo triunfar contra la naturaleza y las costas sin abrigo y fracasó en su ambicioso plan de conquistar Inglaterra, se eligió la ciudad rebelde de Ostende para llevar a cabo la primera toma de contacto entre ambas altas partes.

Designados los comisionados del rey y de

Isabel Tudor, la elevada categoría de Parma le impedía autodenominarse como plenipotenciario. Sin embargo, tanto el tema de las transacciones que su finísimo tacto diplomático exigía dirigir y analizar, como el aspecto meramente militar de una fortaleza enemiga que podría ser de sumo interés conocer desde el interior y en su detalle para futuras operaciones, le impulsaban a buscar cualquier subterfugio para infiltrarse.

Dejemos que sea él quien nos cuente cómo lo llevó a cabo con las mismas palabras con que lo hizo a su rey por carta remitida desde Brujas un 13 de mayo de 1588: “... me metí yo disfrazado y mientras duró la plática y comida que también se la había mandado prestar, allí reconocí con disculpa de andar a caza de conejos por las dunas la fortificación con lo que deseaba de la plaza confirmándome con un ingeniero que en figura de criado habían enviado con el secretario Garnier las veces que allí fue...”

Intrépido, valiente, leal Farnesio; lástima que el destino te impidiese mudar el curso de la historia de Europa.

H. O. D.

22.016.—Palomas.



En febrero de 1891 la Sociedad Colombófila de Cataluña, con sede en Barcelona, solicitó autorización del Ministerio de Marina para instalar una estación de palomas mensajeras en el Arsenal de Cartagena, para servicio de la Armada, corriendo a cargo de la sociedad los gastos de mantenimiento. La petición se había hecho por iniciativa del contador de navío don Antonio García Tudela y Miró, aficionado a la cría de dichas aves, que poseía en su casa de Cartagena un extenso palomar de mensajeras. Una R. O. de 29 de abril de 1891 concedió la instalación del palomar. El lugar escogido fue en la terraza que formaban las arcadas de los talleres “Sala de gálbos” y “Carpinteros de blanco”. Constaba de cinco departamentos. En los dos primeros se alojaban las palomas reproductoras en libertad. El tercero y cuarto, para pichonas, y el quinto, para reproductoras cautivas. A las pichonas se les marcaba en varias plumas de las alas con un sello de caucho que decía “Arsenal de Cartagena”.

MARINOGRAMA NUMERO 232

Por DOBLAN

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

DEFINICIONES

Palabras

A.—Pez malacoptergio abdominal que se come fresco, escabechado o curado al humo .	95 61 83 15 48 10 33
B.—Aplicase a la parte de la embarcación que está más cerca de la proa	22 96 24 92 43
C.—Pongáis vertical un palo de la arboladura	67 35 75 17 54 28 11 20 1 79 57
D.—Hunda o cale la proa	85 47 30 13 40 58 14
E.—Gavia del trinquete	65 18 2 56 78 3 63
F.—Embarcación de dos palos y vela cuadrada	59 42 23 72 38 19 46 37 45
G.—Unión de la caña del ancla con los brazos	62 89 66 55
H.—Tabique de tablas o planchas de hierro en lo interior de un barco	87 25 5 12 21 39 4
I.—Nombre genérico de todo cañón o poste fijo en los muelles para amarrar las embarcaciones	81 86 7 27 64
J.—Navegad al filo del viento en un río o canal	52 69 9 49 90 73 32
K.—Hidr. y Nav.: Garganta de un río que se estrecha al salir a la mar y forma puerto.	70 80 74
L.—Conjunto de burbujas formadas en la superficie de un líquido, como en el agua del mar, y adheridos entre sí	44 36 26 41 94 34
M.—Cada una de las tablas que forman las paredes curvas de las cubas, toneles, etc.	91 71 29 84 76
N.—Nombre genérico por el que se conoce a varios mamíferos marinos, cetáceos mistacocetos	6 51 68 93 50 77 53
Ni.—Arq. Nav.: Quilla del buque	88 60 16 8
O.—Preposición: denota posesión o pertenencia	82 31

ANECDOTARIO MARINERO

Anécdota patrón.—En la vecina Sección de MISCELANEA, nuestro admirado R. B.-M. publicaba la que a su entender podría clasificarse como “Miscelánea patrón”. No queremos ser menos nosotros, y por eso, buceando entre el riquísimo anecdotario naval, hemos querido dar el honroso título de patrón a esta que transcribimos de un folleto impreso por la Imprenta de Fomento Naval, en MADRID, 1903, que se titula “Torpedos y torpederos” y cuyo autor es, ni más ni menos, que don Víctor María Concas y Palau. En realidad se trata de una conferencia que el prestigioso jefe pronunció en el Centro del Ejército y la Armada a los asistentes al curso de estudios militares de Marina, dentro del tema “Concepto General de la Marina Moderna”. Se palpa que entre todas las virtudes que adornaban a don Víctor María, la de ser divertido no era de las menores. Veamos:

«Erase una revista de inspección a bordo de un antiguo navío, y el Almirante quiso dar una lección a un jefe de pieza diciéndole cómo se cebaba el cañón, sin cuidado de retroceso. Hizo el General todos los movimientos prescritos en la cartilla y puso el cebo para disparar desde el mismo costado de la pieza, pero antes preguntó si estaba cargado, a lo que constestaron por su orden, Comandante, Segundo y Jefe de la batería, ¡no, señor!, ¡no, señor!, ¡no, señor!

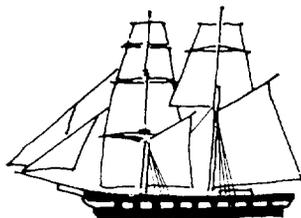
Tira entonces S. E., y, ¡oh, dolor! el cañón estaba cargado, le da en el vientre al retroceder, rueda la Autoridad por la cubierta y conflicto colosal.

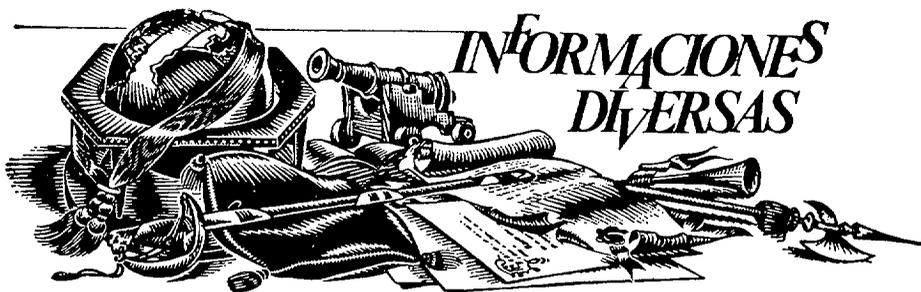
Por supuesto, sumaria al canto. Se nombra un Juez especial que toma declaración a media Marina y procede con gran energía y rapidez. Llega el momento feliz, se presenta el Juez al lastimado Almirante, y bien, ¡qué!, pregunta S. E., ¿qué ha resultado?

—¡Excelentísimo señor!, dice el Juez compungido, ¡que no estaba cargado!

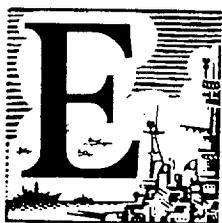
El Almirante se puso las manos en el vientre, que aún le dolía, exclamando: ¡Que no estaba cargado!»

ERO CABO





NUEVO MIEMBRO DE LA REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA



El coronel del Cuerpo Jurídico de la Armada don José Ramón Cervera Pery, colaborador de esta REVISTA, en la que tiene a su cargo la Nota Internacional y la Sección de Libros, ha ingresado recientemente en la Real Academia de la Historia, con lo cual se refrenda en el más alto grado meritorio su dilatada labor de publicista e investigación en el campo histórico, avalado todo ello con una extensa producción intelectual de obras editadas que han merecido en todo momento los plácemes de todo el espectro de la rigurosa crítica que se refiere a esta importante parcela como es la Historia, en la que

Cervera Pery no se ha limitado a referirla simplemente, sino que en todas sus obras ha manejado el escarpelo de la investigación con un firme brazo de objetividad para analizar los hechos y deducir de su ejecutoria las consecuencias, conclusiones o «lecciones» emanadas de los mismos, que es como se debe de tratar y escribir la historia.

La REVISTA GENERAL DE MARINA, que se considera honrada a sí misma por tan merecida distinción a su ilustre colaborador, le envía a través de estas líneas una cordial y sincera felicitación por este reconocimiento y galardón que ello supone a sus méritos innegables.





Varadero. Autor: Juan Fernández Pidal.

NOTICARIO



MARINAS MILITARES

NACIONAL

Jura de bandera y entrega de despachos en la ENM.

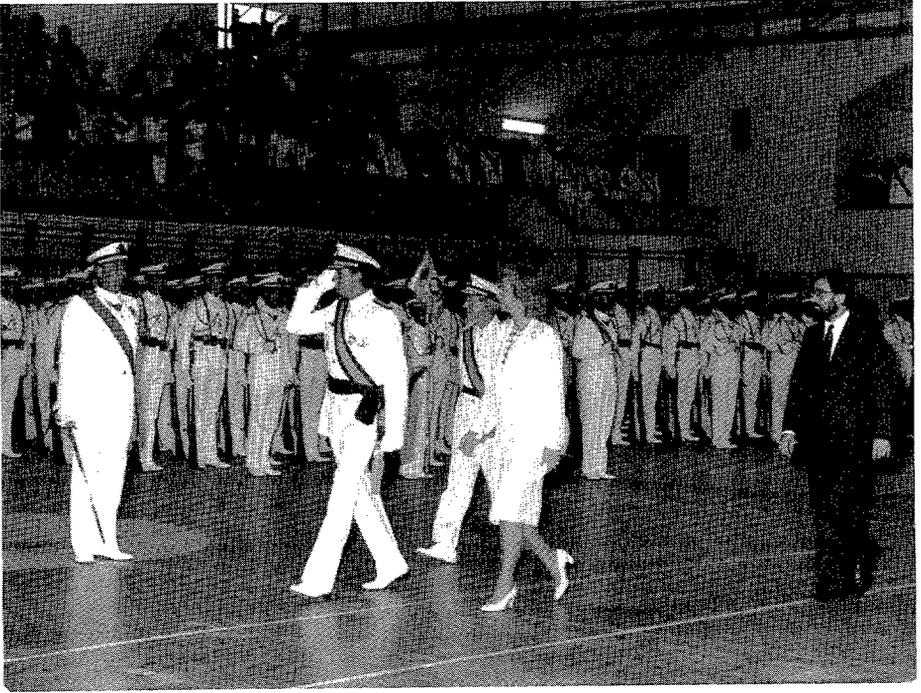
Con motivo de la festividad del día de la Virgen del Carmen, Patrona de la Armada, tuvo lugar en la Escuela Naval Militar el solemne acto de jura de bandera y entrega de reales despachos a los nuevos oficiales que finalizaron su carrera.

El acto, presidido por Sus Majestades los Reyes, comenzó con la celebración de la Santa Misa, y al final de la misma se efectuó la ofrenda de una corona de laurel en memoria de los caídos.

Seguidamente juraron bandera los alumnos de primer curso, correspondientes a las promociones 391 del Cuerpo General, 121 de Infantería de Marina y 66 de Intendencia.

Una vez terminada la jura, Su Majestad el Rey impuso la Gran Cruz del Mérito Naval a S. A. R. el Príncipe de Asturias, que finalizaba su formación en la Escuela Naval Militar. También el Rey Don Juan Carlos impuso la Cruz del Mérito Naval a los nuevos oficiales que han obtenido el número uno de sus respectivas promociones. A continuación se procedió a la entrega de los reales despachos a los nuevos oficiales, entre los cuales se encontraban tres pertenecientes a la Marina thailandesa y uno a la de Guinea Ecuatorial.

Terminada esta entrega de despachos, el capitán de navío comandante-director de la E. N. M. pronunció una alocución a los nuevos oficiales y alumnos de primer curso que juraron bandera.



Comenzó sus palabras expresando la gratitud de la Escuela a Sus Majestades por su asistencia a estos actos, *asistencia que se ha convertido en necesaria para recibir de Vos, Señor, la influencia de la esperanza de futuro que irradia de la Corona.*

Después se dirigió a los nuevos oficiales dando la enhorabuena por haber recibido la patente de oficial y a los que acababan de proclamar su fidelidad a la Patria, besando su Bandera.

Seguidamente les recordó que en esta nueva andadura se iban a encontrar con un mundo que probaría su tesón y su firmeza, en definitiva, lo mismo que sucedió a sus mayores, que aun siendo distintos tiempos pero con problemas similares, las reacciones se medían —y se miden— con la misma magnitud de siempre: la ilusión y la capacidad de entusiasmo.

Como primer consejo para todos se refirió luego a la vocación, que hay que desarrollar con los hábitos de la disciplina y la abnegación, y este estado vocacional tiene una entidad clara y precisa al responder a estas preguntas o «lista de comprobación», extraída del artículo 72 de las Ordenanzas:

- ¿cómo está mi propio honor y espíritu?
- ¿cómo mi puntualidad, aunque sea de minutos?
- ¿cómo adelanto mi voluntad en cosa alguna?

Un segundo consejo se refería a la obediencia en los siguientes términos:

Mi otro consejo se refiere a la obediencia, que, si bien desde un principio hemos inculcado en todos vosotros, hoy quiero resaltar de manera especial.

A los que acabáis de proclamarla con palabras de ritual y fórmula de juramento, para que seáis conscientes de que el compromiso con la obediencia comienza y se ejecuta cada día, como lo habéis hecho hasta hoy y como será a partir de vuestra promesa de hace un momento.

A vosotros, los nuevos oficiales que comenzáis otra fase en vuestra carrera, quiero advertiros de cómo algunas veces encontraréis dificultades en el ejercicio de la obediencia, incluso conforme vayáis ascendiendo en el orden de la jerarquía, porque cada vez, al estar más próximos al mando, tendréis que supeditar (sin olvidarlas) virtudes tan elevadas como la amistad, la camaradería, o incluso el compañerismo, para cumplir con la obediencia debida.

De ello saldrán fortalecidos esos conceptos tan entrañables y, además, de tal decisión brotará una de las virtudes que acreditan al oficial ejemplar: la lealtad, ennoblecida aún más si la obediencia y la exacta ejecución del mando surgieron de la duda de la orden recibida.

Siempre que abandonéis la Escuela, volver la cabeza atrás para leer una vez más la primera estrofa de los versos de Calderón que os han recibido día tras día en la puerta de Carlos I:

«AQUI, LA MAS PRINCIPAL HAZAÑA ES OBEDECER»

Pues bien, no sólo será aquí sino a donde quiera que vayáis acudiendo al llamamiento de la Armada por España.

Por todo lo que os he dicho, os aconsejo que siempre que podáis, examinéis vuestra capacidad para mandar y obedecer, porque de ambas facultades la Patria pedirá cumplida cuenta, ya que es ella quien os otorga tal responsabilidad para que desarrolléis la sublime función del mando.

Finalmente, hizo alusión al más importante acontecimiento de los ocurridos durante el pasado curso en la Escuela: la presencia de S. A. R. el Príncipe de Asturias durante la primera fase de su plan de estudios, que posteriormente continuaría en el *Juan Sebastián de Elcano* y en la Flota. A este respecto, y como final de sus palabras, el capitán de navío Laencina dijo:

Me consta que el Comandante que ha sido del «Elcano,» presente en este acto, comparte la idea que voy a exponer, con la intención de que sirva a nuestros alumnos de lección importante y magistral, no sólo por la real persona a quien se refiere y que me permito aludir, sino por su significación.

Dicen que en cierta ocasión S. A. manifestó que «a veces no resultaba fácil para un Príncipe sentirse como una persona más, y que lo conseguía con la ayuda de la sencillez de las gentes».



Aquí, sabéis todos muy bien que ha ocurrido al revés; fuimos nosotros los que tuvimos que hacer un esfuerzo para dar la alta consideración de Príncipe heredero a un caballero Guardiamarina que se comportaba siempre con toda normalidad y sencillez, pero... y esta es la gran lección que hemos de aprender de tan histórica circunstancia:

Debemos admirar la ejemplaridad con que S. A. ha desarrollado todas sus actividades y la gallardía con que ha sabido resolver cualquier compromiso.

El comandante-director terminó su alocución dando vivas a España y al Rey.

Debido a la inseguridad meteorológica, esta ceremonia tuvo que celebrarse en el gimnasio de la Escuela en lugar de la explanada frente a la mar. Sin embargo, al terminar los actos que hemos referido, S. M. el Rey accedió a presidir el desfile en dicha explanada, en donde concluyó la ceremonia con la despedida de la bandera que portaban las fuerzas que tomaron parte en dicho desfile.

Adiestramiento de la Fuerza.

Ejercicio SWORD FISH-87.—Este ejercicio, programado por la Marina portuguesa, tuvo lugar en aguas atlánticas lusitanas para el adiestramiento en

la lucha antisubmarina con la participación de unidades de naciones aliadas. Por parte española participaron el submarino *Tramontana* y aviones de patrulla marítima del Ala 22 del Ejército del Aire.



Ejercicio de operaciones marítimas.—Se realizó en aguas de Cartagena para el adiestramiento combinado hispano-norteamericano en operaciones especiales de buceadores, con la participación por parte de la Marina norteamericana de un equipo de buceadores (SEAL) y por parte española de la UEBC y COMANFES, así como el patrullero *Villaamil* y el submarino *Mistral*.



Ejercicio MAR IBIZA.—Tuvo lugar en aguas ibicencas para el adiestramiento de las unidades de la flotilla de MCM en operaciones de guerra contra minas. En este ejercicio participaron siete buques de la segunda escuadrilla.



Ejercicio MARSUB.—Se realizó en aguas del Mediterráneo para el adiestramiento de la flotilla de submarinos, con la participación de los submarinos *Tonina*, *Marsopa*, *Mistral* y *Delfín*, que contaron con la colaboración de un avión de patrulla marítima del Ejército del Aire.

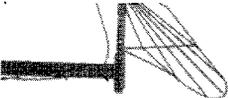


Lanzamiento de misiles.—Se efectuaron en aguas del Estrecho como pruebas de capacitación de los misiles *Aspide*, actuando como buque lanzador la corbeta *Infanta Elena*, y como unidades colaboradoras las corbetas *Cazadora* e *Infanta Cristina*, y otros buques de vigilancia y auxiliares de la Zona Marítima del Estrecho.



Ejercicio MAR ESTRECHO.—Se efectuó entre finales del mes de julio y los primeros días de agosto pasados para el adiestramiento del Grupo Aero-naval, con la participación de las siguientes unidades:

- PA *Dédalo*, con UNAEMB.
- F *Extremadura*.
- F *Andalucía*.
- C *Descubierta*.
- C *Infanta Elena*.



Una pasada en «caliente».

Ejercicios PASSEX.—Con motivo de la asistencia a la Semana Naval de Kiel de la fragata *Asturias*, con S. A. R. el Príncipe de Asturias a bordo, dicho buque realizó los siguientes ejercicios PASSEX:

- Del 15 al 16 de junio, en la costa atlántica francesa, ejercicios con unidades de superficie y aéreas de la Marina de Francia.
- Del 16 al 19 de junio, con unidades holandesas, a lo largo de sus costas.
- Del 16 al 17 de junio, con una fragata belga y aviones y helicópteros de la misma nacionalidad, frente a sus costas.
- Del 29 al 30 de junio, en el Báltico, con unidades aéreas de la República Federal de Alemania.

Con la Marina de los Estados Unidos se realizaron diversos ejercicios de este tipo en aguas de las Baleares, con la participación de las siguientes unidades:

MARINA DE LOS EE.UU.

Escolta *Joseph Hower*.
Escolta *Connolly*.

ARMADA ESPAÑOLA

S. *Tonina*.
S. *Marsopa*.

También con buques norteamericanos, y con ocasión del tránsito por las aguas del mar de Alborán de una agrupación de la VI Flota, se efectuaron estos ejercicios, participando:

MARINA DE LOS EE.UU.

CG *Virginia*.
F *Joseph Hewes*.

ARMADA ESPAÑOLA

F *Andalucía*.
C *Descubierta*.

Con la Marina italiana se efectuaron unos ejercicios en aguas del Mediterráneo occidental con ocasión de la escala en Cagliari de tres submarinos españoles que habían participado en el ejercicio MARSUB. Por parte italiana tomaron parte unidades de superficie, aéreas y un submarino.

En aguas atlánticas de Galicia tuvieron lugar unos ejercicios con una agrupación portuguesa compuesta por cuatro fragatas, con ocasión de su visita a La Coruña. Por parte española tomó parte en este ejercicio el destructor *Marqués de la Ensenada*.

Colaboración con otros Ejércitos.

Diversas unidades de la Armada prestaron colaboración al Ejército de Tierra para el transporte de material entre varios puertos peninsulares y de los archipiélagos balear y canario.

NOTICIARIO

El *Turia* y el *Mahón* colaboraron en la realización de ejercicios de tiro de las baterías de costa de El Ferrol.

Asimismo, el *Contramaestre Casado* colaboró con el Ejército del Aire para transporte de material desde Canarias a Cádiz.

Comisiones y auxilios.

Varios patrulleros de las distintas Zonas Marítimas prestaron su eficaz colaboración a las diversas regatas que se celebraron a lo largo del pasado verano, y otros buques de la Armada auxiliaron a pesqueros y colaboraron en misiones de rescate y salvamento.

El buque de desembarco *Velasco* transportó parte de la arboladura del antiguo buque-escuela *Galatea* desde El Ferrol a Sevilla.

El primer avión.

El primero de los aviones *Harrier* que constituirá la dotación aérea de este



Núcleo inicial de pilotos de la 9.^a Escuadrilla junto a, centro, Bill Lowe (piloto de pruebas); derecha, Vic Taber (instructor de vuelo), e izquierda, Ed Lynk (instructor de simulador).



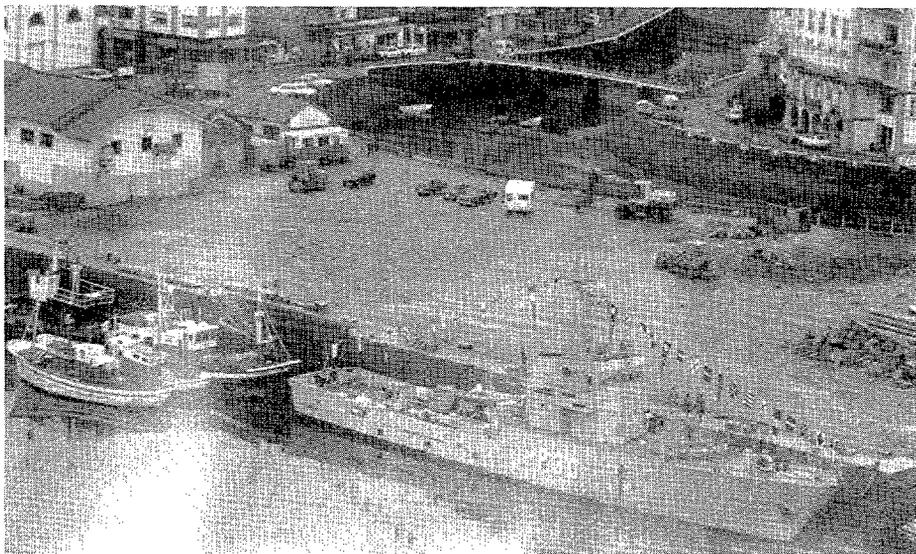
El día 17 de julio de 1987 voló por primera vez el avión 01-901 de la 9.^a Escuadrilla de Aerona-
vaves, pilotado por Bill Lowe (piloto de pruebas de McDonell Douglas). Despegó del
aeropuerto «Lambert Field» en St. Louis, Mo. (USA), a 09.30 y tomó a 10.40. Le acompañó
en el vuelo un *F.15 Eagle*, desde el que se tomó esta fotografía.

tipo de aeronaves del portaaeronaves *Príncipe de Asturias*, ha efectuado su primer vuelo de pruebas en los Estados Unidos.

En las dos fotografías que ilustran estas líneas aparece este avión con el núcleo inicial de pilotos de la que será la 9.^a Escuadrilla, y en el momento de su vuelo de pruebas.

Puerto de Luarca.

El pasado día 15 de julio entró en el puerto de Luarca (Asturias) el patrullero *Bergantín* para participar, representado a la Armada, en las fiestas del Carmen.



El patrullero *Bergantín*, amarrado al muelle de Luarca.

Se da la circunstancia de que es la primera vez que un buque de la Armada atraca en el puerto pesquero de Luarca, hecho que hasta ahora había sido prácticamente imposible para buques de porte superior al de un pesquero de bajura, y aún hoy resulta una maniobra muy comprometida por lo angosto de la entrada y los reviros a que obliga el atraque. Ha posibilitado el atraque, no obstante, el hecho de que ya están bastante avanzadas las obras de remodelación del puerto, y existen unos levantamientos batimétricos del MOPU.

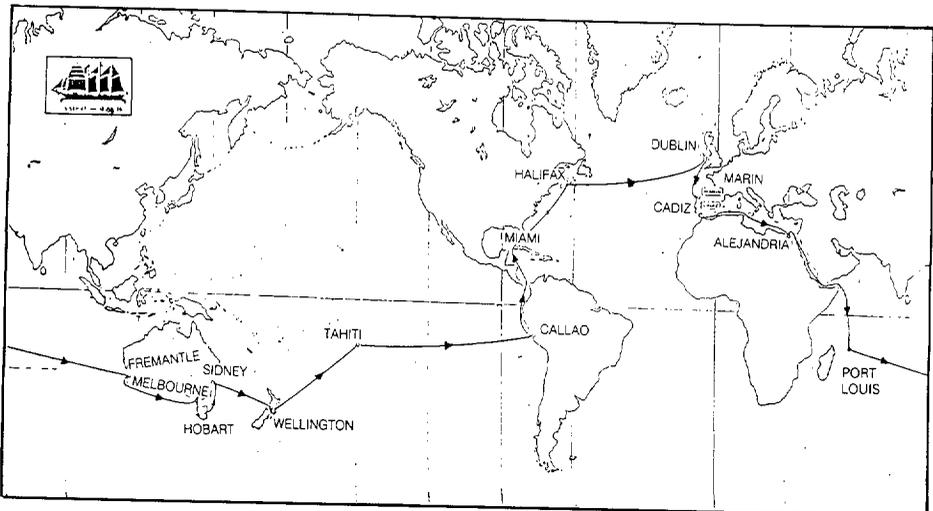
Con motivo de esta festividad tuvo lugar una Misa concelebrada en la iglesia mayor a la que asistieron el alcalde de esta villa marinera, ayudante de Marina, comandante del puesto de la Guardia Civil y una comisión del patrullero *Bergantín*.

Viaje del «Juan Sebastián de Elcano».

Nuestro buque-escuela *Juan Sebastián de Elcano* ha emprendido desde Cádiz su LIX crucero de instrucción, en el que este año, y haciendo honor a su nombre, circunvalará el mundo, de acuerdo con el itinerario y fechas que se reseñan a continuación.

CRUCERO DE INSTRUCCION J.S. ELCANO 1987/88

PUERTOS	LLEGADA	DIAS EN PUERTO	SALIDA	DIAS MAR	MILLAS V/M	VIENTOS DOMINANTES	OBSERVACIONES
Cádiz	—	—	15 septiembre	—	—	—	—
Alejadría	1 octubre	5	6 octubre	16	1.873 4,87	W-NW	Velera
Port Louis	11 noviembre	4	15 noviembre	36	4.400 5,21	SE-NW(m. rojo)SW-NE	Mixta
Fremantle	11 diciembre	5	16 diciembre	27	3.810 5,50	S-SW-W-NW-N	Velera
Melbourne	30 diciembre	6	5 enero	14	1.632 4,85	SW-W-N	Velera
Hobart	10 enero	4	14 enero	5	470 3,91	SW-W-N	Velera
Sidney	20 enero	6	26 enero	6	640 4,44	NW-W-SW	Velera
Wellington	6 febrero	5	11 febrero	11	1.230 4,66	N-SW	Velera
Tahití	4 marzo	5	9 marzo	21	2.375 4,71	S-SE	Velera
Callao	17 abril	5	22 abril	39	4.180 4,46	SE	Velera
Miami	15 mayo	5	20 mayo	23	2.575 4,66	S-SE-E	Velera
Halifax	2 junio	5	7 junio	13	1.380 4,42	E-NE	Mixta
Dublín	1 julio	5	6 julio	24	2.622 4,55	SW	Velera
Marín	12 julio	—	—	6	716 4,97	NW-W-SW	Velera
		60		240	27.900		



Bandera de Combate a la corbeta *Cazadora*.

El pasado día 19 de junio tuvo lugar en Las Palmas de Gran Canaria la entrega de la Bandera de Combate a la corbeta *Cazadora*, donada por el Comité de Honor de Cita con las Industrias Canarias.

La ceremonia de bendición y entrega se celebró en la explanada del muelle del Arsenal, donde se encontraba atracado el buque, con su dotación cubriendo candeleros. Frente a ella estaba formada la Compañía de Honores, integrada por una Escuadra de Gastadores y banda de cornetas y tambores de la Agrupación de Infantería de Marina, banda de música del Mando Aéreo de Canarias y secciones de Marinería, Infantería de Marina, Ejército del Aire, Ejército de Tierra y Guardia Civil de unidades con guarnición en la isla.

Presidió el acto el vicealmirante comandante general de la Zona Marítima de Canarias, quien tras pasar revista a la fuerza saludó al capitán general de la Región Militar de Canarias, jefe del Mando Aéreo de Canarias, delegado del Gobierno y resto de las autoridades civiles y militares. A continuación recibió al teniente general Puigcerver Romá, jefe del Estado Mayor de la Defensa, y a su esposa, doña Pilar Campos del Fresno, madrina de la Bandera de Combate.

Tras la bendición de la enseña, la madrina pronunció unas palabras en las que al agradecer la distinción de que era objeto al ser designada como madi-



La madrina, señora de Puigcerver, y autoridades que presidieron la entrega de la Bandera de Combate.

na, manifestó que esta gratitud era doble por tener lugar este acto *en las para mí tan queridas islas Canarias, donde he tenido la dicha de vivir unos años inolvidables entre encantadoras gentes con las que ahora tengo la oportunidad y la alegría de encontrarme.*

Vuelvo, pues, desde el corazón de las tierras de Castilla hasta estas hermosas islas, y pienso que esta circunstancia sirve acaso mejor que nada para resaltar el simbolismo y la trascendencia que este acto entraña, pues esta bandera, de la cual me cabe el honor de ser madrina, une y acoge espiritualmente a tierras tan distantes, y lo hará precisamente izada en esta corbeta de nuestra Armada, donde sabemos que será honrada con absoluta entrega y total veneración.

Que la Virgen del Carmen os acompañe y proteja en vuestras singladuras y nos bendiga a todos.

A su ofrecimiento respondió el comandante de la *Cazadora*, capitán de corbeta González y González, con un breve discurso, en el que, entre otras cosas dijo:

Gracias por vuestras palabras y por entregarnos la Bandera de Combate que a partir de hoy será custodiada por mi dotación como el bien más preciado a bordo, y gracias, además, por ser nuestra madrina.



Bendición de la Bandera de Combate de la corbeta *Cazadora*.

En la Armada, como marinos, sentimos en nuestras vidas la inestimable valía de la mujer, guarda y tutela de la familia, durante las largas ausencias del hogar.

Por ello, apreciamos en todo su valor que la mujer de un militar ilustre, conocedora de esa entrega y capacidad de sacrificio, haya aceptado servir de unión entre nuestras vidas y la bandera, símbolo de la Patria, meta permanente y final de nuestros desvelos diarios.

.....

Aquí, al hablar de Canarias, quisiera encontrar las palabras apropiadas para transmitir la ilusión que ha recorrido a mi barco de proa a popa al saber que la Bandera de Combate nos sería entregada en Las Palmas.

A la admiración que en la Armada tenemos por esta tierra y sus gentes... se une el convencimiento acerca de la aportación imprescindible de Canarias a la gesta colombina. Desde estas islas, el almirante Cristóbal Colón abrió la ruta atlántica, de primordial importancia en la historia universal.

Seguidamente, dirigiéndose a la dotación del buque de su mando, les pidió que renovasen ante nuestra Patrona y la Virgen del Pino, en profundo y respetuoso silencio, *aquel solemne juramento que todo español ha hecho algún día a la bandera, prometiendo con nuestra entrega y sacrificio derramar incluso hasta la última gota de nuestra sangre si ello fuera preciso.*

Ayudas y becas del Ministerio de Defensa.

En el «Boletín Oficial del Estado» número 148 de este año, de fecha 22 de junio, se publican las bases para la concesión de ayudas a trabajos sobre Historia Militar.

En el marco de las actividades previstas para la conmemoración de «Carlos III y la Ilustración», y al objeto de lograr un mayor conocimiento y difusión de los hechos ocurridos en aquella época, el Ministerio de Defensa ha convocado un concurso de méritos para la concesión de dos clases de ayudas.

La primera se aplicará a la finalización de tesis doctorales sobre temas relacionados con la historia militar de España, y podrán acceder a estas ayudas —en número de dos— los doctorandos españoles e iberoamericanos que vayan a leer su tesis entre el 22 de junio de 1987 y el 1 de octubre de 1988. El plazo de solicitud finaliza en 1 de diciembre de 1987.

La otra modalidad se refiere a la concesión de seis ayudas a otros tantos trabajos que versen sobre algunos de los temas que se señalan en la convocatoria antes citada. La fecha de solicitud es la misma que la de las anteriores, y cualquier clase de información al respecto puede interesarse en la Unidad de Ediciones de la DRISDE, Paseo de la Castellana, 109.

Campeonatos de tiro.

Se ha celebrado en Sköde, Suecia, el campeonato del mundo de tiro, en el que ha participado un equipo español, entre cuyos componentes figura el teniente de navío Crespo, tercero por la derecha en la fotografía que publicamos.



Equipo español de tiro.

Curso de artillería.

La dirección de la Fábrica de Artillería de San Fernando (Cádiz) de la Empresa Nacional «Bazán» ha organizado meses pasados un curso de formación para que el nuevo personal de la misma que se está incorporando a sus distintas Divisiones adquiera un conocimiento de la Armada y su problemática que les sirva, por tanto, para poder prestarle un mejor servicio.

En principio se había previsto una duración de 60 horas lectivas, pero el interés y amplitud de los temas objeto del curso aconsejó aumentar esta duración hasta noventa horas.

El curso ha sido impartido por los capitanes de corbeta Dobarganes y Martín de la Escalera, con una nutrida asistencia de concurrentes entre ingenieros superiores, ingenieros técnicos y otro personal de la fábrica, hasta un total de cerca de cuarenta personas.

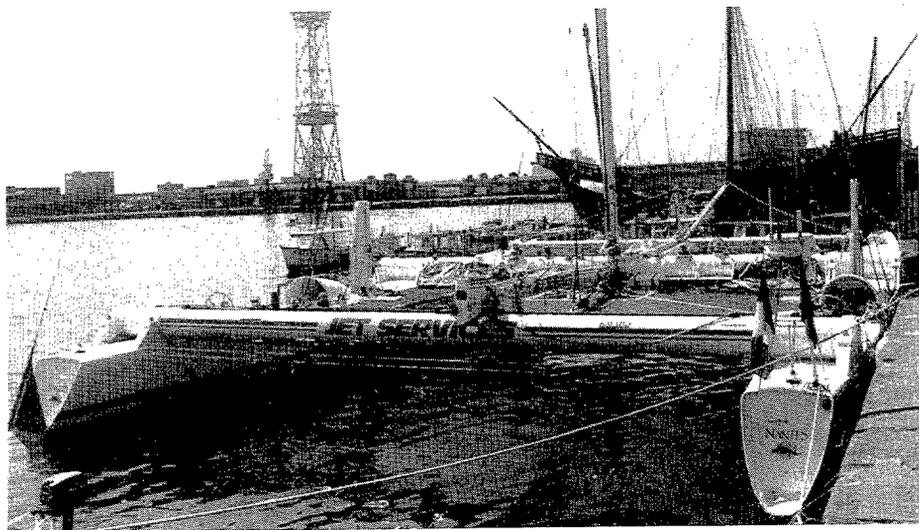
Entre los temas desarrollados figuraban la organización de las Fuerzas Armadas, el buque de guerra, aspectos generales de la cinemática, sistemas de artillería y misiles, medios de detección, comunicaciones, consideraciones básicas sobre la guerra, adiestramiento y valoración y aspectos logísticos de un buque de guerra.

Día de las Fuerzas Armadas.

Con motivo de la celebración del Día de las Fuerzas Armadas, el dragaminas *Genil*, de la 2.^a Escuadrilla de Dragaminas, salió a la mar, llevando a bordo a una nutrida representación de niños del colegio público «Jafuda Cresques», de Palma de Mallorca, los cuales tomaron parte en un concurso de redacción sobre el buque, concurso que fue organizado, con premios incluidos, por la Comandancia del barco, en el cual los chavales, con esa sinceridad inherente a su edad, expresaron sus vivencias durante las horas pasadas a bordo de un buque de la Armada, buen camino éste, pensamos, para contribuir a la formación de la conciencia marítima de todos los ciudadanos.

Regatas.

A las tres de la tarde del día 6 de agosto pasado, el *Jet Services*, catamarán francés de 22,80 metros de eslora y 9 toneladas de peso, cruzó la línea de lle-



El catamarán francés *Jet Services*, de 22,80 metros de eslora y nueve toneladas, vencedor en Barcelona.

gada a Barcelona, delimitada por una boya y el buque de la Armada *Espalador*. En horas sucesivas fueron entrando los demás barcos participantes en la regata Europa, de grandes catamaranes. El vencedor de esta etapa quedó amarrado en el Moll de la Fusta, frente al Real Club Marítimo. Su presencia despertó gran interés entre los barceloneses, tanto por su inusitado aspecto como por sus grandes dimensiones.

Acompañan a estos barcos, recorriendo media Europa, grandes camiones-depósito con todos los repuestos necesarios, en los cuales se fija la clasificación general y un mapa de la regata.

Las etapas de esta espectacular y bella regata fueron las siguientes: puerto de La Haya, Bremen, Edimburgo, Dublín, Lorient, Vilamoura, Barcelona, Tolón y San Remo.

J. L. ALCOFAR

EXTRANJERO

El océano Pacífico en la estrategia mundial.

Las dos grandes potencias navales del mundo, los Estados Unidos y la Unión Soviética, en este orden, y en especial Norteamérica, al hablar de estrategia naval, hacen sus planteamientos correspondientes centrándolos en el importante teatro del Atlántico Norte, y en el paso llamado GIUK (Groenlandia, Islandia, Reino Unido) que es ruta obligada de la Flota soviética del Norte para irrumpir en las aguas atlánticas por donde discurren las líneas de comunicaciones vitales para la defensa de Europa.

Pero, al menos cara a la opinión pública, no se menciona la importancia del Pacífico —o solamente se cita de pasada— en el equilibrio mundial. Para los Estados Unidos, líder indiscutible del bando occidental, es en el Pacífico en donde puede aparecer la mayor diferencia estratégica en una confrontación con la Unión Soviética, ya que los estrategas de Washington, y en especial los navales, estiman que es en aquella región-teatro en donde los soviéticos pueden quedar fuera de la ecuación fundamental del equilibrio mundial, y ello porque consideran que la aguja que marca el rumbo al que navega el mundo actual apunta desde hace algún tiempo en la dirección inequívoca del Pacífico, dadas las características de toda índole que allí concurren, no sólo en sus aguas, sino también en el entorno socio-económico de las naciones grandes como el Japón, o miniestados como los que han ido aflorando a lo largo del tiempo desde la segunda guerra mundial, miniestados estos que sin tener un poderío significativo y tangible, sí lo tienen en cuanto a las grandes extensiones de aguas encerradas bajo el círculo de la Zona Económica Exclusiva.

Así, un miniestado que en un mapa geográfico no es más que un punto (a veces confundible con la huella de una mosca de nuestro famoso chiste de la

situación en una carta náutica) tiene a su alrededor una ZEE de 125.000 millas cuadradas de derechos de soberanía económica, que si por sí mismo no puede garantizar por carecer de los medios adecuados para ello, siempre habrá una potencia protectora —del bando que sea— dispuesta a prestarle la necesaria ayuda, y que como contrapartida no pide más que unas simples facilidades de derechos pesqueros con autoprotección, o de aprovisionamiento en sus instalaciones portuarias, por modestas que éstas sean.

En estas circunstancias, la Unión Soviética ha lanzado una nueva iniciativa en el Pacífico con objeto de abrirse caminos con cierta facilidad por sus extensas aguas y diversas regiones o zonas estratégicas que lo componen. Tal iniciativa tuvo su arranque con el importante discurso que pronunció Gorbachov hace poco más de un año en Vladivostok, en el que ofrecía en cierta manera el ramo de olivo a China y Japón para ir reduciendo asperezas en las relaciones de la URSS con ambas naciones.

Una vez garantizada una fluidez aceptable en estas relaciones chino-niposoviéticas, estos últimos iniciarán su expansión de influencia comercial, política y militar con los pequeños Estados que se fuesen aviniendo a ello.

Sin embargo, el ofrecimiento de diversos tratados y estrechamiento de lazos con algunas naciones de aquella región no han dado sus frutos, como ha ocurrido con el Gobierno de Nueva Zelanda, cuyo presidente manifestó que deseaba ver a los buques soviéticos tan lejos de sus costas como los neozelandeses lo están de las rusas. Pero estos escollos pueden ir siendo superados con tiempo, paciencia y habilidad.

Por su parte, el almirante norteamericano Lyons, comandante en jefe de la Flota americana del Pacífico, manifestó a la revista «Proceedings» que el interés soviético por el Pacífico quedaba demostrado si consideráramos que su flota en los años 60 tenía desplegadas unas 200 unidades en aquellas aguas, cifra que actualmente se ha elevado a unos 500 buques, de los cuales más de 130 son submarinos. Pero no se trata solamente de un despliegue cuantitativo, continúa el almirante Lyons, sino cualitativo, con la incorporación a la Flota soviética del Pacífico del crucero de propulsión nuclear *Kirov* y de los destructores del tipo *Sovremenny* y *Udalov*, y, por supuesto, la nueva clase de submarinos de ataque *Akula* también está en el Pacífico.

En cuanto a fuerzas aéreas, cuentan con unos 1.600 aparatos entre los *Backfire* (y pronto los *Blackjack*) y los últimos modelos de aviones de caza e interceptadores. Las fuerzas de tierra están desplegadas en unas 54 divisiones en aquel teatro.

En definitiva, que la pugna o pulso EE.UU.-URSS ha encontrado un amplio, extenso y variado escenario: el océano Pacífico.

Y.

MARINA MERCANTE

Se celebraron, con optimismo, las Jornadas sobre Marina Mercante y sectores estratégicos de la economía.

En Bayona, Pontevedra, don Emilio Pérez Touriño, subsecretario del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, cerró las intervenciones que se habían desarrollado durante dos días, comenzando su exposición con las siguientes palabras: «En estas Jornadas sobre Marina Mercante y sectores estratégicos en la economía, organizadas por la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), con la colaboración especial de la Universidad de Santiago de Compostela, y el patrocinio de la Xunta de Galicia y el Ministerio que hoy aquí represento, en nombre del ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, se han elaborado temas todos ellos muy importantes desde la perspectiva de futuro de la Marina Mercante».

A continuación, el señor Pérez Touriño se refirió al sector «en un momento de redefinición de su futuro... futuro esperanzador si somos capaces de aunar esfuerzos en la dirección acertada».

«Estamos a tiempo —manifestó en otra parte de su discurso— de situarnos en el año 1993 en condiciones óptimas para permanecer en el sector marítimo europeo sin el paraguas proteccionista. Para ello, se requiere dejar a un lado el pesimismo natural de los períodos de crisis y afrontar esta nueva etapa, aportando ideas renovadoras que permitan a nuestra Marina Mercante actuar en condiciones satisfactorias en el nuevo marco internacional».

Anteriormente se había referido al «nuevo marco para la Marina Mercante española», consecuencia de la aprobación de los Reglamentos Comunitarios sobre transporte marítimo de 1986, así como los períodos transitorios que estamos viviendo: «Se trata de conseguir, como se plantea en el Plan de Flota para el horizonte de 1990, una flota mercante equilibrada, con empresas financieramente saneadas y cuyos buques, dotados de tecnología moderna, puedan tener unos costes de explotación y unas condiciones de operatividad que los hagan competitivos con los otros países de la CEE».

El señor Pérez Touriño terminó diciendo que «hay razones para el optimismo... después de estar acostumbrados a vivir en continua crisis, estamos en condiciones de superarla».

Elegido presidente de ANAVE don Juan María Gómez de Mariaca.

Como estaba anunciada se celebró la X Asamblea General de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), el pasado día 30 de junio en los locales de la Asociación.

Presidida por don Juan María Gómez de Mariaca, con numerosa asistencia se procedió al desarrollo del orden del día, para pasar a la elección de presidente, por haber finalizado el plazo que señalan los Estatutos.

Tras la votación resultó reelegido don Juan María Gómez de Mariaca, por otro período de dos años.

Anteriormente se había procedido a las elecciones de los presidentes de Comisiones, que resultaron los siguientes:

- Presidente de la Comisión de Buques-Tanques para Transporte de Crudo: Don Luis Bretos.
- Presidente de la Comisión de Buques Tramp de Carga Seca: Don José María García Coso.
- Presidente de la Comisión de Buques Especiales: Don Guillermo Zatarain.
- Presidente de la Comisión de Líneas Regulares: Don Luis Lomo.

De acuerdo con los Estatutos, los presidentes de las respectivas Comisiones y vicepresidentes de la Asociación forman con el presidente la Comisión Permanente.

«Trasmediterránea» mejora resultados.

La Compañía «Trasmediterránea» recibirá una subvención inferior a los cuatro mil millones de pesetas de 1987, según las previsiones del presidente de la naviera, Carlos San Basilio.

«Trasmediterránea» redujo la subvención del Estado en los últimos años, y de 8.279,6 millones recibidos en 1983 pasó a 4.465 millones en 1986.

La naviera —en la que el Patrimonio del Estado tiene el 95,45 por 100 de las 6.043.149 acciones nominales— recibe subvención oficial en virtud del contrato regulador de los servicios de comunicaciones marítimas de interés nacional, firmado en 1978, y con una vigencia de veinte años. El contrato establece el procedimiento económico contable para la formulación anual de la cuenta del Estado, mediante el que se determina la subvención correspondiente a cada ejercicio.

J. S. A.

MARINA DE PESCA

Satisfacción por el acuerdo pesquero con Marruecos.

Toda la prensa nacional se hizo eco, en el pasado mes de agosto, del éxito de la CEE al conseguir un favorable acuerdo pesquero con Marruecos que beneficia particularmente a España. El diario «El País» informó que según el comisario europeo de Pesca, Antonio Cardoso e Cunha, «es evidente que España sola no hubiese conseguido un acuerdo como éste», dando a entender claramente que el compromiso pesquero que Madrid hubiese alcanzado con Rabat sería menos ventajoso para los intereses españoles. El acuerdo despeja la incertidumbre entre 700 barcos españoles, de los que viven unas 150.000 familias.

Para que la flota española pueda seguir faenando, la Comunidad Económica Europea (CEE) concluyó en agosto un acuerdo transitorio con Marruecos que dará, en principio, paso en diciembre a otro de más larga duración.

Por su parte, «ABC», refiriéndose a este asunto, manifestaba que Cardoso e Cunha dijo que el texto firmado no habla ya de pesqueros españoles, sino de «barcos que batan el pabellón comunitario», por lo que teóricamente los demás países podrían aprovecharse de él. No obstante, el comisario europeo manifestó su deseo de que todos comprendan que el acuerdo ha parado el reloj, congelando la misma situación del 31 de julio. Añadió que con esta interpretación «no veo cómo introducir a otros países miembros: no iría contra el texto, pero sí contra su espíritu».

El acuerdo entre la Comunidad y Marruecos establece que los cánones pagados antes por España los toma a su cargo la CEE y que los préstamos preferentes otorgados por España los convierte la Comunidad en donaciones, por el sistema de transformación de la OCDE.

Cardoso confirmó que se ha descartado totalmente la exigencia marroquí de la regresividad: «hemos de llegar con ellos a una explotación inteligente del mar», dijo. También añadió que la negociación para el acuerdo definitivo, que empezaría a entrar en vigor el 1 de enero, «empezó ayer», resaltando que el próximo acuerdo será el más importante de la historia pesquera de la CEE, desplazando al actual «número uno», que es Noruega.

El comisario europeo reconoció las connotaciones políticas del acuerdo en relación a la demanda de adhesión presentada por Marruecos a la CEE: «Es una demanda que recibimos con placer», afirmó.

También «Diario 16» se hizo amplio eco de la interesante noticia informando que la CEE deberá abonar a Marruecos 1.633 millones de pesetas durante los próximos cinco meses como consecuencia del acuerdo transitorio de pesca ratificado. Hasta el momento dicho pago era asumido por el Estado español, pero ahora se realizará con cargo a los fondos comunitarios.

El arreglo establece que la flota pesquera española seguirá faenando en aguas marroquíes bajo las mismas condiciones en que lo hacía hasta el 31 de julio pasado.

Las compensaciones económicas que ahora asumirá la CEE incluyen el 40 por 100 de los cánones de pesca y las becas que España ha concedido a un centenar de estudiantes marroquíes para que cursen estudios pesqueros.

El ministro de Asuntos Exteriores marroquí calificó de «conveniente» el acuerdo en vista de las diferencias de criterios expuestas por ambas comisiones negociadoras. Filali recalcó que la prórroga se realizó en el marco de las relaciones entre la CEE y Marruecos y no de modo bilateral con España.

Fuentes comunitarias consideran evidente que la capacidad negociadora de la CEE frente a Marruecos es superior a la de cualquier Estado miembro en solitario, debido a la amplitud de las relaciones económicas y políticas preferenciales que Bruselas mantiene con el Estado norteafricano.

Por último, las Cofradías de Pesca felicitaron al Gobierno español por haber defendido con tanto éxito en Bruselas los intereses del sector.

Todas las flotas pesqueras de la CEE cometen infracciones.

La flota pesquera española que opera en los caladeros exteriores ha tenido en ocasiones mala fama por su comportamiento a la hora de respetar las normas exigidas en cada uno de los caladeros. Ese comportamiento, según sus detractores, venía avalado por el montante de las multas y otras sanciones, impuestas por los tribunales correspondientes. En aras de una estricta objetividad, sería absurdo negar la existencia de actuaciones irregulares por una parte de nuestra flota. Pero es indudable que las infracciones no son algo exclusivo de la flota española, como a veces se ha pretendido presentar, sobre todo, ante otros países de la Comunidad.

Un reciente informe de los servicios de inspección de la Comisión de las Comunidades Europeas pone de manifiesto, antes de tener datos concretos sobre el comportamiento de la flota española, como un país miembro más, el elevado grado de incumplimiento que se producía en la Europa de los «diez» en materia de controles de capturas y transparencia en la actividad pesquera. Consecuencia de ello, la Comunidad se ha planteado la necesidad de modificar el sistema de control para evitar las actuales infracciones y mantener los recursos. Francia sería uno de los países donde el control se mostraba más difícil.

J. S. A.

CONSTRUCCION NAVAL

Las pérdidas de «Bazán» tienden a reducirse.

La Empresa Nacional «Bazán» perdió el pasado año 12.714 millones de pesetas, según confirmó su presidente, Jorge Mercader, quien no tuvo más remedio que calificar de «negativos» tales resultados. Mercader, sin embargo, mostró su confianza en el futuro, al tiempo que aseguró que en lo que va de año «los resultados son sustancialmente mejores». De todos modos, y al margen de las palabras, no concretó en cifras la mejoría que, a su juicio, se detecta en 1987. Resaltó, eso sí, que en 1986 se perdieron 1.037 millones menos que en 1985.

Por otra parte existe optimismo en cuanto a la producción de motores.

La fábrica de motores de la Empresa Nacional «Bazán» de Cartagena ha alcanzado la cifra de dos millones de caballos de vapor en motores construidos, desde que inició estas actividades hace ahora treinta y cuatro años, en 1953.

El motor con el que se ha alcanzado la cifra citada es un diesel «Bazán-Man» de cuatro tiempos, entregado a la compañía Auxtramarsa para el buque *Cardona*.

Además de su actividad naval, la Empresa Nacional «Bazán» cuenta en cada una de sus tres factorías con fábricas que le permiten producir motores en Cartagena, armas y municiones en San Fernando, y turbinas para centrales en la planta que esta compañía tiene en Ferrol.

«Astilleros Españoles, S. A.», construirá un petrolero para Francia.

Armadores de un importante grupo bancario francés han ultimado en París las conversaciones con directivos de la empresa Astilleros Españoles, S. A., para la construcción de un petrolero de 160.000 TPM en la factoría de Puerto Real. Según parece, desde el año 1982 no se contrataba ningún petrolero en España.

El buque, con una eslora de 250 metros, una manga de 45 metros, y con una velocidad de crucero que puede alcanzar los 15 nudos, operará para la Elf-Aquitaine, una de las primeras compañías petrolíferas francesas.

El proyecto ganador, conseguido en reñida competencia con los grandes astilleros de Japón y Corea, los dos países líderes en construcción naval, es fruto de la colaboración tecnológica de Astilleros Españoles, S. A., y la empresa Mitsubishi. Este buque representa un importante avance en el diseño de estos buques que, actualmente, es uno de los más solicitados en el mercado.

En los ámbitos comunitarios se valora la agresiva política comercial de los astilleros públicos españoles como el principio de una reordenación del mercado, al tiempo que representa nuevas expectativas frente a la potente construcción naval de los países orientales.

Portugal construye buques para la URSS.

La empresa estatal portuguesa «Estaleiros Navais de Viana do Castelo EP», va a construir nueve cargueros con un valor total de 82,2 millones de dólares para la Unión Soviética, según ha anunciado la Embajada de este país en Lisboa, que ha precisado que los cargueros, destinados a tráfico fluvial, tendrán una capacidad de 3.000 toneladas y que han sido encargados por la entidad armadora soviética Sudoimport.

La construcción de los mismos está prevista para los próximos tres años, habiéndose fijado la fecha de entrega de los dos primeros para fines de 1988 y la del último para 1990.

Diversas empresas soviéticas proporcionarán equipo por valor de ocho millones de dólares a los astilleros portugueses.

Desciende el número de estudiantes de Ingeniería Naval.

El rector de la Universidad Politécnica de Madrid, don Rafael Portaencasa Baeza, en unas declaraciones a la revista «Ingeniería Naval», manifestó, entre otras cosas, que «últimamente en la Escuela de Ingeniería Naval, probablemente y realmente por la crisis del sector, se ha producido una menor demanda de estudiantes. El sector, en estos momentos, atraviesa una crisis que el estudiante conoce. Normalmente, al estudiante a la hora de escoger carreras le inciden dos tipos de factores: uno, en pequeña escala, desgraciadamente, que es el factor vocacional y otro, en gran escala, que es el factor ocupacional o factor de futuro. El estudiante universitario tiene tendencia a ir a estudiar las carreras que estén o más de moda o que las personas que él conoce les ofrecen o les muestran por su mejor porvenir profesional. En Ingeniería Naval, pues, hay menos estudiantes que años atrás porque se sabe que hoy se cuenta con mayores dificultades de colocación. Por eso hay que procurar, y se está procurando, que haya una mayor imaginación capaz de atraer más vocaciones a esta rama de la ingeniería».

J. S. A.

ECOLOGIA MARINA

Alarma ecológica en el mar del Norte.

Miles de pájaros muertos con las plumas llenas de petróleo, montañas de espuma química, pegotes de brea en las playas, peces con tumores y genes enfermos. Tal es la situación que ofrecen las zonas anexas del mar del Norte. El canal de la Mancha, el sur de Suecia, la desembocadura del río Elba y las islas Shetland corren el riesgo de perder su equilibrio ecológico, según el informe de numerosas asociaciones ecologistas, publicado en el diario «ABC».

«Si no se adoptan ahora severas medidas contra la contaminación de las aguas, la muerte biológica del mar del Norte estará sellada en cinco años», afirmó Ingrid Juetting, miembro de una de las organizaciones, que se ocupa este año, como tema principal, del mar del Norte. «Actualmente los bancos de peces han disminuido dramáticamente. Especies de animales se extinguen y otros enferman en su masa hereditaria», añadió.

Según el informe hecho público por estas asociaciones ecologistas, la mitad de los lenguados pescados en 1984 en la zona del sur del mar del Norte estaban enfermos. El 40 por 100 de todos los lenguados pescados en 1985 tenían cáncer de hígado. Pescadores alemanes informaron de que a veces tiran al agua hasta una tercera parte de la pesca porque los peces están cubiertos de úlceras.

También están enfermos otros animales marinos: los moluscos que se recolectan en la desembocadura de los ríos que van a dar al mar del Norte. Según un análisis del Ministerio de Investigación y Tecnología de la República Federal de Alemania, contienen cuatro veces más mercurio y plomo de lo normal. Las focas del mar del Norte tienen el más alto contenido de PCB—bifenoles policlorados, considerados como causantes de cáncer—en la sangre, jamás constatado en un mamífero.

Causa principal de tan peligrosos cambios, que a través de la cadena alimentaria también tienen su efecto en el ser humano, está considerada la contaminación del mar del Norte. Este mar, el de más denso tráfico del mundo, con casi 500 recorridos de buques diarios, es un basurero sin igual en Europa y en el mundo entero.

Siete millones de toneladas de basura son arrojadas cada año al mar, setenta y tres millones de desperdicios de la construcción, cinco millones de barro y cuatro mil millones de toneladas de aguas contaminadas.

Aves marinas en la costa vasca.

El capitán de la Marina Mercante Antón Iturrizaga ha solicitado al gobierno vasco que se cree la infraestructura necesaria para el asentamiento

de colonias de aves marinas en las costas de la Comunidad Autónoma Vasca, con el objeto de retener algunos de las millares de aves que cruzan el golfo de Vizcaya.

Se trata de que las aves marinas que emigran hacia el sur escapen de su exterminio, ya que muchas no logran regresar a sus lugares de cría. De esta manera, estableciendo las condiciones para el asentamiento de colonias, se conseguiría que parte de las aves que cruzan directamente el golfo de Vizcaya, hicieran escala en las costas vascas.

Iturrizaga, recomendó colocar cimbeles, especialmente confeccionados con madera, figuras con lados de espejo y grabaciones sonoras con reclamos nupciales, en algunos lugares escogidos al efecto.

La Universidad Internacional de Ibiza se ocupó de la ecología mediterránea.

«El Mediterráneo es un mar vivo, pero sigue siendo la zona más amenazada del mundo en cuanto a degradación ambiental». Esta es la conclusión del curso que sobre este mar se desarrolló en la Universidad Internacional de Ibiza, con la asistencia de destacados ecólogos que analizaron su riqueza natural, las causas de destrucción de la misma y los actuales planes para la recuperación de la zona que registra mayor tráfico del globo.

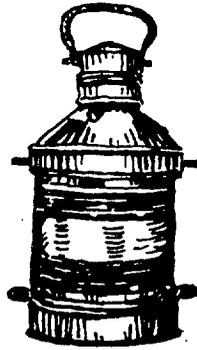
Las amenazas para el equilibrio natural de este mar, cuna de la civilización occidental, tienen mucha relación con el trascendente papel que juega en la actualidad. Es la zona que registra mayor tráfico aéreo y marítimo del mundo. Posee también la mayor concentración de productos naturales y energéticos del globo. Desde el punto de vista geoestratégico, analizado por el almirante Salgado Alba y el general Alonso Baquer, es el centro del planeta, y su dominación ha despertado siempre los intereses de las potencias. La importancia turística de sus costas aumenta año tras año. El enviado especial de «ABC», Pedro Corral, informó que con todos estos factores convive su condición de área ecológica privilegiada. En sus 2,5 millones de kilómetros cuadrados, la cuenca terrestre mediterránea posee, por poner un ejemplo, 25.000 especies distintas de plantas. Este dato es relevante si tenemos en cuenta que en Australia, con una extensión de 7,5 millones de kilómetros cuadrados, hay 15.000 especies botánicas, 10.000 menos que en el Mediterráneo.

Después de que el también catedrático de Ecología Salvador Rivas realizara en su intervención un repaso de los ecosistemas mediterráneos, el profesor Peinado analizó las causas de las alteraciones ecológicas del «Mare Nostrum» a lo largo de la Historia. En su ponencia resaltó que la degradación de la cuenca mediterránea no se debe exclusivamente a la tecnología moderna, sino también a causas pretecnológicas que actuaron sobre sus ecosistemas originales; por ejemplo, los bosques arrasados para extender los cultivos en tiempos remotos.

La profesora Concepción Sáenz Laín, ex directora general del Medio

Ambiente y directora hoy del Museo de Ciencias Naturales de Madrid, realizó al final del curso una evaluación del plan convenido en Barcelona. Esta profesora confirmó que salvo la presencia de puntos de grave contaminación, la calidad de las aguas mediterráneas ha mejorado sensiblemente gracias a los proyectos contenidos en el programa del Convenio: vigilancia de vertidos en aguas continentales y alta mar, construcción de depuradoras y protección de zonas húmedas, principalmente.

J. S. A.



CULTURA NAVAL

Base española en la Antártida.

El periódico «El Independiente» ha publicado un muy interesante trabajo en el cual, bajo el título «España estudia instalar una base antártica este año», Valentín González Carrera, autor del reportaje, afirma que la Antártida está de moda en España desde hace algún tiempo; pero esta vez el interés parece serio. S. M. el Rey, acompañado del ministro de Asuntos Exteriores, inauguró el pasado 2 de julio la *Primer Aula de Estudios Antárticos* en la Escuela Diplomática, un encuentro fructífero en el que diversas instituciones científicas y departamentos de la Administración han contrastado puntos de vista y han comenzado a tomar posiciones para la gran carrera polar.

A decir verdad, la carrera española empieza con un considerable retraso, ya que nuestro país ni siquiera estuvo presente en la reunión mundial del Año Geofísico Internacional, en 1957-58, en el que por primera vez se estudiaron las auroras polares, los rayos cósmicos, la glaciología, la física ionosférica y un largo etcétera científico que halló en la Antártida un fantástico laboratorio natural.

España firmó en 1982 la adhesión al Tratado Antártico y comenzó a participar en algunas de sus comisiones de trabajo, pero, lo hizo justamente cuando el tratado está en la recta final, a punto de expirar —lo que ocurrirá en 1990— si una prórroga acordada por los países miembros no lo remedia.

Desde 1982 se han sucedido varias «primeras expediciones españolas», siempre con la pretensión de romper de una vez por todas el distanciamiento entre nuestro país y la Antártida. Conviene citar, al menos, la aventura del *Idus de Marzo*, goleta que llegó hasta la isla Decepción y dejó una placa testimonial en la isla del Rey Jorge, en 1982, impulsada por la asociación «España en la Antártida». Además, una veintena de científicos han participado en expediciones argentinas, chilenas y norteamericanas en los últimos tres años y, por fin, en el verano austral 86-87, al menos tres grupos de científicos españoles se encontraron en el continente de hielo: la expedición científico-pesquera patrocinada por la Secretaría General de Pesca Marítima, que desarrolló una campaña de 80 días, con una veintena de científicos del Instituto Español de Oceanografía a bordo de los buques arrastreros gallegos *Nuevo Alcocero* y *Pescapuerta IV*; la campaña «Antartic 86», realizada por científicos del CSIC a bordo del buque polaco *Profesor Siedlecki*, en colaboración con la Academia de Ciencias de Polonia, que estableció un primer campamento español en la isla Livingston, y, finalmente la participación de vulcanólogos en un programa italo-argentino-español en la isla Decepción, donde escondía sus tesoros el pirata inglés Francis Drake.

Pero lo cierto es que ninguna de las expediciones realizadas hasta la fecha ha tenido verdadero carácter de empresa estatal, por lo que estamos a las puertas de la «Primera Expedición Española a la Antártida» que, según todas las previsiones, podrá tener lugar este mismo año, hacia el mes de noviembre. «Hasta ahora —afirmaba el almirante Julio Albert en la clausura del *Aula de Estudios Antárticos*— numerosos españoles han visitado la Antártida, pero España no ha estado en la Antártida, todavía».

Al menos media docena de Ministerios se disputan el protagonismo antártico. Asuntos Exteriores, por razones obvias, parece llevar la voz cantante y, por lo pronto, el grupo de trabajo que ha redactado el Programa Antártico Español (PAE) lo ha hecho bajo la presidencia del embajador don Antonio de Oyarzábal, director general de Cooperación Técnica Internacional.

El Ministerio de Defensa, a través de su Dirección General de Política de Defensa, sigue muy de cerca el asunto antártico. En el pasado verano austral, el capitán de fragata Rodríguez Casauá viajó como observador en el *Endurance*, y desde hace años la Armada española viene aceptando invitaciones de las Armadas argentina y chilena.

Sea como fuere, lo cierto es que ya se han dado los pasos preliminares para lograr el Programa Antártico Español. Durante un año, el grupo de trabajo presidido por don Antonio de Oyarzábal ha reunido sugerencias y aportaciones que dieron como resultado un borrador ya aprobado inicialmente por la Administración. Oyarzábal manifestó en la clausura del *Aula de Estudios Antárticos* que el PAE, que sigue abierto a nuevas aportaciones, será con toda probabilidad aprobado en breve, dentro del paquete de programas de investigación establecidos por la reciente Ley de la Ciencia.

Una vez aprobado se contemplaría su dotación presupuestaria en el próximo ejercicio 1988, pero con el fin de aprovechar al máximo el verano austral (de octubre a febrero) existe la intención de iniciar la primera campaña antártica este mismo año.

J. S. A.



FILATELIA NAVAL

La Exposición Internacional de Barcelona 1960.

En España se han celebrado cuatro exposiciones mundiales de sellos. La primera fue la de 1950, conmemorativa del centenario del primer sello español (es de 1 de enero de 1850), celebrada en Madrid en el Palacio de Comunicaciones; la segunda fue la Exposición de Barcelona de 1960, que estuvo acompañada del Primer Congreso Mundial de Filatelia (CIF-60); la tercera y la cuarta tuvieron lugar en Madrid en 1975 y 1984 (en las que participé como miembro de sus jurados), desarrolladas en el Palacio de Cristal de la antigua Feria Internacional del Campo.

La exposición de Barcelona fue un hito importantísimo dentro del filatelo nacional. Gracias a ella aumentó de forma amplísima el número de coleccionistas y fue una gran exposición, en tanto que el Primer Congreso Internacional (CIF-60) tuvo una importante repercusión para el filatelo internacional. En el mismo se aprobó por unanimidad el acuerdo de definir la filatelia como ciencia auxiliar de la Historia. Y esto es una realidad positiva, pues a través de los sellos de un Estado se puede conocer perfectamente sus avatares históricos, como bien lo demuestran los sellos españoles.

En relación con esta Exposición y CIF-60 se emitieron diez sellos componentes de la emisión conmemorativa y dos sellos con la efigie de Franco, de una y cinco pesetas, que se fabricaban en la exposición a la vista del público. Todos los sellos producidos en la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre llevan el pie de imprenta de FNMT, pero estos dos lo llevan de esta forma: FNMT-B, indicando esta letra que son los hechos en Barcelona. Hubo además dos enteros postales de 70 céntimos y tres pesetas, que interesan en esta sección de Filatelia Naval desde el momento que en el sello impreso figura un galeón. Hoy día, estos enteros postales tienen un cierto valor en el mercado filatélico.

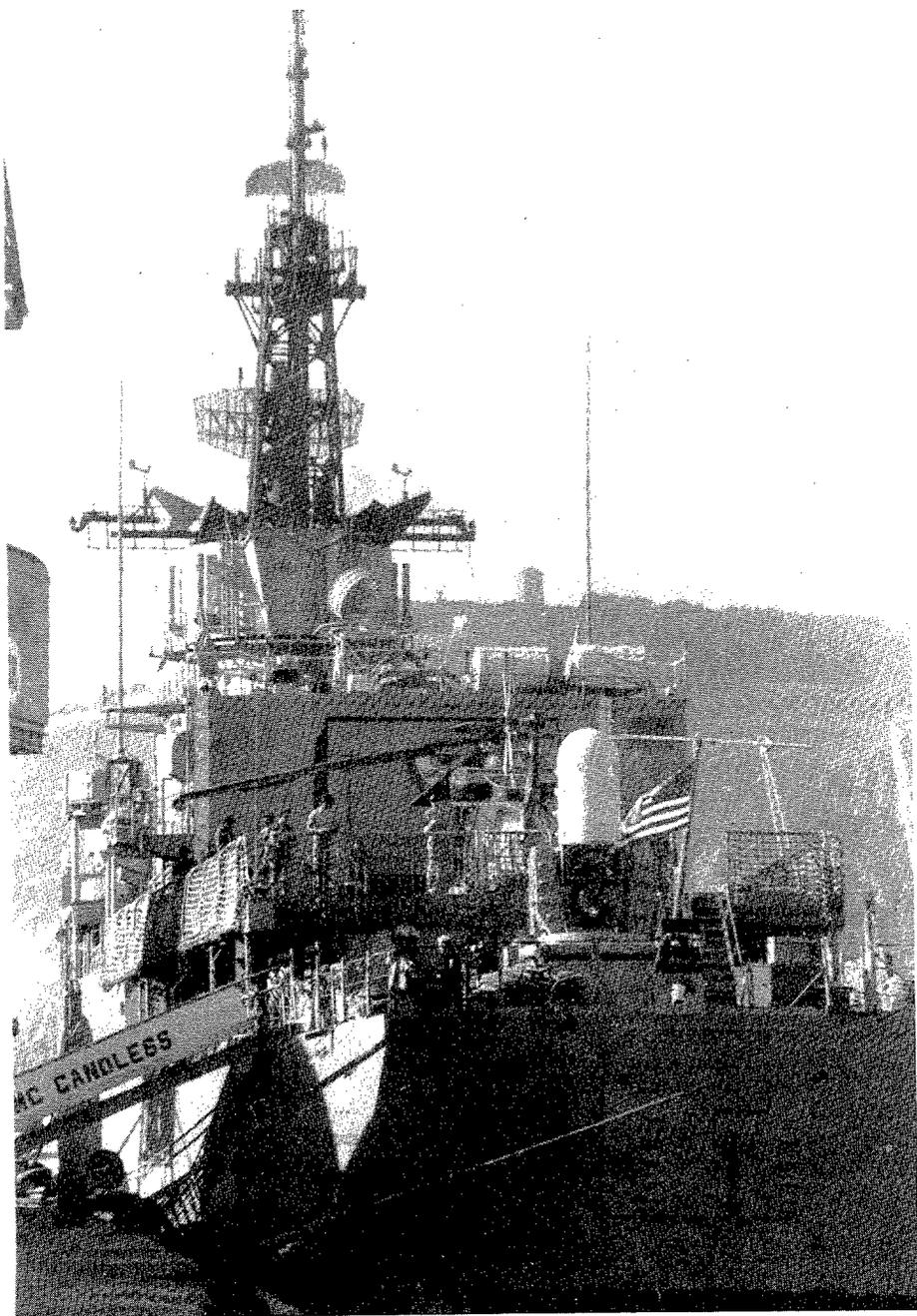
Navegantes y buques.

Para la isla de Santa Elena se ha hecho una amplia serie con navegantes y buques. La misma, muy reducidamente descrita, es así: un penique, James Ross, que con el *Erebus* y el *Terror* realizó un viaje científico a la Antártida entre 1839 y 1843; tres peniques, Robert Fitzroy, que con el *Beagle* realizó varios viajes científicos, uno de ellos llevando a Charles Darwin; cinco peniques, Adam Johann von Krusenstern, contralmirante de la Marina del zar, que a bordo del *Nadezhda* también realizó un viaje científico por el Atlántico Sur; nueve peniques, el capitán de navío William Bligh y su buque el *Resolu-*

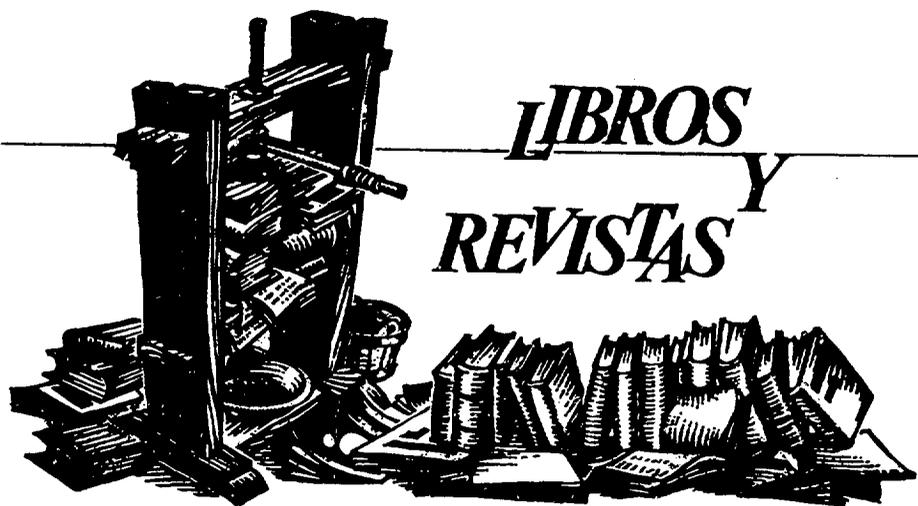


tion, personaje que años antes fue el causante de la rebelión de la *Bounty*; 10 peniques, Otto von Kotzebue (otro ruso), que al mando del *Rurik* realizó un viaje de circunnavegación entre 1818 y 1826; 12 peniques, Philip de Carteret, que llevó al *Swallow* hasta Tahití para observar el tránsito de Venus a través del Sol. Del *Swallow* se dijo en su tiempo que no era uno de los peores, sino el peor de todos los buques de su clase que había en la Marina británica; 15 peniques, Thomas Cavendish, que al mando del *Desire* y dos buques más incendió tres ciudades españolas en América al tiempo de capturar trece barcos; 20 peniques, Louis Antoine de Bouganville, un oficial del Ejército francés que la Revolución francesa convirtió en marino y que navegó por los siete mares en *La Boudeuse*; 40 peniques, Louis Isodore Duperrey, que con *La Coquille* hizo un largo viaje por el Pacífico; 60 peniques, John Byron, que al mando de la fragata *Dolphin* participó en el primer intento británico de hacerse con las islas Malvinas; una libra, el capitán de navío James Cook, que con su buque el *Endeavour* ganó fama por sus navegaciones en el Pacífico, y dos libras, Jules Dumont d'Urville, para quien, con *L'Astrolabe*, no tenían secretos las aguas del Pacífico y fue además uno de los protagonistas clave para que la Venus de Milo quedara en poder de Francia.

Esta nueva serie general para el correo de la isla de Santa Elena, por estar considerada la misma como un territorio británico en Ultramar, llevan sus sellos, como valor liberatorio, la libra esterlina. Una excelente serie por la calidad de los dibujos, que se deben al artista Clive Abbot, autor de numerosos sellos de mentalidad británica.



Autor: J. L. Infiesta Pérez.



LIBROS

Equipo de «CINTERCO»: **Diccionario Enciclopédico Ilustrado de la Provincia de Cádiz** (Seis tomos).—Caja de Ahorros de Jerez, 1985.

Editado por la Caja de Ahorros de Jerez, en conmemoración de su ciento cincuenta aniversario y bajo la dirección creativa de «Cinterco», los seis tomos que constituyen el total de la obra son el exponente de una magnífica contribución cultural de la que existen pocos precedentes y que ofrecen la más completa perspectiva de Cádiz y su provincia, con su particular idiosincrasia histórica, sociológica y geográfica, estructurada en forma de diccionario enciclopédico con un riguroso orden alfabético de voces y gran riqueza de contenido en cada una de ellas.

Los numerosos y excelentes redactores del Diccionario, en el que sobresale también su acertada labor de coordinación, han mantenido un logrado equilibrio entre lo culto y lo popular, dadas las características tan antiguas y vivas que ambos conceptos tienen en la provincia gaditana, estando sus voces orientadas a la divulgación informativa, sin la emisión de juicios de valor salvo en los artículos que analizan temas artísticos en sus diferentes géneros.

Destaca muy acusadamente la calidad de las ilustraciones (mapas, planos, gráficos, dibujos, etc.), así como la belleza de sus fotografías, reproducciones de arte, litografías, etc., que en su conjunto puede decirse que constituyen la exposición más completa que se ha recopilado hasta la fecha.

Dada la estrecha vinculación de Cádiz y su provincia con la Armada, el

lector puede encontrar numerosas voces relativas a la misma, en personajes, acciones, buques, establecimientos científicos o dependencias navales, por lo que es una fuente muy digna de tener en cuenta para un mejor conocimiento de los aspectos más sobresalientes de tal vinculación.

Complemento importante de la obra es la bibliografía recogida en el último tomo y en la que no escapa ningún título, por mínimo que sea, que se haya escrito de la historia y la cultura gaditana a lo largo de todos los tiempos.

J. C. P.



TUGENDHAT, Cristopher: **El sentido de Europa**. — Alianza Editorial. Madrid, 1987.

Hay un cierto desencanto en torno a la construcción de Europa, advertido a los treinta años de la firma del Tratado de Roma, pero existen también, por el contrario, europeístas satisfechos con el camino recorrido. El autor de este libro, Cristopher Tugendhat, alto funcionario de las instituciones europeas y profundo conocedor de toda su variopinta problemática, es uno de ellos.

De aquí que su libro, «Making sense of Europe» («El sentido de Europa»), publicado en versión española por Alianza Editorial, sea un libro para ser leído y meditado. No es una introducción al funcionamiento de las Comunidades ni una propuesta global y específica de cómo continuar la construcción de Europa, sino una reflexión sincera e incisiva que a veces ofrece más interrogantes que soluciones, pero que con todo constituye una destacada aportación a la idea del fortalecimiento de la eficacia de las instituciones comunitarias fundamentales: el Parlamento, el Consejo de Ministros y el Colegio de Comisarios.

Evidentemente, Europa vive un momento trascendente en su construcción, aunque no esté todavía lo suficientemente clarificada la naturaleza de lo que se trata de construir: una unidad supranacional, un Estado federal o un simple mecanismo de cooperación entre países. Tugendhat conoce de cerca los problemas de la integración y lo expone sin ambages. De su lectura y análisis el lector puede sacar sus propias consecuencias.

J. R.



MARTI, Isidro: **La vuelta al mundo del «Fortuna»**. — Barcelona, 1987; 127 páginas, 140 fotografías en color.

El autor del libro relata en forma amena y sin excesivos tecnicismos los avatares y aventuras de la regata alrededor del mundo del *Fortuna Lights*, que con el patrocinio de «Tabacalera, S. A.» llevó a cabo felizmente esta gran empresa deportiva.

En el libro se resaltan los enormes contrastes que puede haber en un mismo barco y una misma tripulación en los diferentes puntos del globo terráqueo; moscas, mosquitos, calmas interminables, relajación general, seguidas de chubascos, nieblas, frío, navegación entre icebergs, humedad durante días, fatiga, etc. Todo ello alimentado, sin embargo, por la belleza que ofrece en estos cambios la Naturaleza.

La narración se enriquece también con notas de los diarios de a bordo del resto de la tripulación, con lo que la obra cobra interés y amenidad, ofreciendo al lector una visión más veraz, imparcial y profunda del relato.

Aspecto muy determinante de su excelente presentación son las 140 fotografías tomadas en color por los mismos tripulantes durante la travesía, que ayudan a quienes las contemplan a sumergirse de lleno en la aventura y familiarizarse con sus protagonistas, consiguiendo con ello un relato apasionante.

El libro cuenta también con un breve prólogo del patrocinador, don José María Pérez Fernández, director de «Tabacalera, S. A.», que refleja la ilusión por la campaña desde que fue simple idea hasta la satisfacción de los resultados obtenidos.



J. R.

GONZALEZ, Angel Luis: **Teología Natural**.—Colección Iniciación Filosófica.—EUNSA. Pamplona, 1987; 320 págs.

El carácter introductorio de esta obra se consigue plenamente, ya que su autor ha sabido conjugar esta circunstancia con la necesaria e imprescindible amplitud temática, desde una perspectiva radicada en la metafísica del ser y donde son estudiados prácticamente todas las cuestiones y problemas a los que ha dado lugar el devenir histórico de la Teología Natural.

El libro posee, pues, todas las características propias de un buen manual: de una parte, sencillez y rigor expositivo, que pueda ser quizá lo más difícil de lograr en este abigarrado ámbito filosófico de la Teología Natural, y de otra, amplitud y profundidad en el tratamiento de la rica temática que esta ciencia nos presenta, uniéndose a todo ello un excelente planteamiento sistemático, que ha venido a ser ya clásico, y una bien conseguida amplitud en la información histórica.



J. R.

SAPONARO, Dr. Aldo: **Diccionario de los síntomas**.—Editorial De Vecchi, Sociedad Anónima. Barcelona, 1985; 254 págs.

Sabido es la gran importancia —e incluso necesidad— de establecer un diagnóstico precoz de todas las enfermedades, cosa que admite la patología

1987]

médica. Cuanto antes se conozca la aparición de un mal, más fácil será poner los medios para curarlo, aplicándole un tratamiento eficaz y corto para curar al enfermo. Es este libro del doctor Saponaro un verdadero test de la salud, en él, y perfectamente ordenadas, encontramos las respuestas, claras y precisas, para el conocimiento y tratamiento de gran número de enfermedades que, si no se detectan a tiempo, pueden traer graves consecuencias para la salud del enfermo. Una ligera enumeración, con su correspondiente respuesta, de las varias enfermedades que pueden ocultarse tras la *presión sanguínea alterada, fatiga respiratoria, tos y catarro, vértigo, desmayos y vahídos, lengua sucia, manchas en la piel, etc.*, nos da idea de lo útil que es su lectura y conocimiento.



F.

CHALLIAND, Gérard, y RAGEAU, Jean-Pierre: **Atlas del descubrimiento del mundo**.—Alianza Editorial, S. A. Madrid, 1986; 192 págs.

Alianza Editorial publica este *Atlas de la decouverte du monde*, traducido del francés por doña María E. de Diego, en el que, precedido de una *Presentación*, nos muestra, a la vez de la evolución en el tiempo de la percepción humana del espacio, desde la Prehistoria hasta nuestros días, un breve estudio de la cultura universal, que se refleja en el texto que acompaña a los mapas. El *Atlas del descubrimiento del mundo* nos describe gráficamente, en sus grandes etapas, el conjunto de esfuerzos realizados por el hombre para obtener el conocimiento de las tierras y mares desconocidos en cada época, y los también realizados para ello desde los tiempos prehistóricos hasta ahora: viajes de descubrimientos, conquistas, científicos, etc.; es de hacer constar que muchos de los itinerarios que aparecen en él nunca han sido cartografiados.

Muchos son los mapas, así como alguna fotografía, a todo color, que comprende la obra, a cargo éstos de Catherine Petit, a la que acompaña, como final, una relación alfabética de *Grandes viajeros*. El libro, con una muy pulcra presentación, entendemos es útil tanto para el investigador de estos temas como para el simple curioso.

J. F. G.

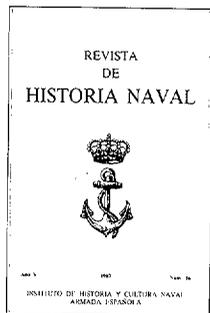
LIBROS RECIBIDOS

- ALAS «CLARIN», Leopoldo: **Relatos breves**.—Editorial Castalia, S. A. Barcelona, 1986.
 ALLES, Francisco: **Cómo evitar errores de Ortografía y de Gramática**.—Editorial De Vecchi, Sociedad Anónima. Barcelona, 1986.
 ALVAREZ, Jaime: **Chistes de todos los colores**.—Editorial De Vecchi, S. A. Barcelona, 1984.
 AZPIAZU MONTEYS, Antonio: **Cómo obtener una rápida indemnización por los daños sufridos en accidente de circulación**.—Editorial De Vecchi, S. A. Barcelona, 1985.

- CARRINGTON, Kevi: **El collie, cuidados y adiestramiento.**—Editorial De Vecchi, S. A. Barcelona, 1985.
- FERRAN ANDREU, J. M.: **Las palomas mensajeras.**—Editorial De Vecchi, S. A. Barcelona, 1985.
- FERRANDO, Raquel: **Todo sobre sucesiones y testamentos.**—Editorial De Vecchi, S. A. Barcelona, 1985.
- GIL Y CARRASCO, Enrique: **El señor de Bembibre.**—Editorial Castalia, S. A. Barcelona, 1986.
- GONGORA, Luis de: **Antología poética.**—Editorial Castalia, S. A. Barcelona, 1986.
- JUAN MANUEL, Infante don: **Libro del conde Lucanor.**—Editorial Castalia, S. A. Barcelona, 1987.
- KLEIN, H. S.: **La esclavitud africana en América latina y el Caribe.**—Alianza Editorial. Madrid, 1986.
- MACCHI, Alessandra: **La cocina italiana.**—Editorial De Vecchi, S. A. Barcelona, 1985.
- MEDINA, Santiago: **El cultivo moderno del naranjo, limonero y otros agrios.**—Editorial De Vecchi, S. A. Barcelona, 1985.
- MENASSE, Vittorio: **El libro de los canarios.**—Editorial De Vecchi, S. A. Barcelona, 1985.
- MIGLIORINI, Francesco: **Forrajes. Manual completo.**—Editorial De Vecchi, S. A. Barcelona, 1984.
- ROS, Josep, y MERE INFANTE, María: **Cómo invertir los ahorros y protegerlos de la inflación.**—Editorial De Vecchi, S. A. Barcelona, 1984.
- SANCHEZ FERLOSIO, Rafael: **Campo de Marte. El Ejército nacional.**—Alianza Editorial. Madrid, 1986.
- TERESA DE JESUS, Santa: **Libro de la vida.**—Editorial Castalia, S. A. Barcelona, 1986.
- VALLEJO, César: **Poemas humanos. España, aparta de mi este cáliz.**—Editorial Castalia, Sociedad Anónima. Barcelona, 1987.
- VARIOS: **Estudio del medio natural de las montañas gallegas. I O Caurel.**—Diputación Provincial de Lugo. Universidad de Santiago de Compostela, 1985.

F.

REVISTAS



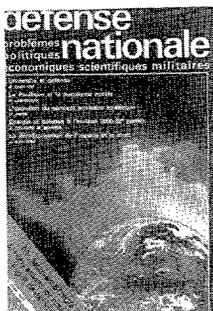
REVISTA DE HISTORIA NAVAL. Instituto de Historia y Cultura Naval. Primer trimestre, 1987. Núm. 16; 120 págs.

SUMARIO: *Las ciencias náuticas y la cartografía a mediados del siglo XVIII*, por don José M.^a Cano Trigo, cartógrafo jefe de la Armada. *La táctica de combate de las flotas catalano-aragonesas del siglo XIII, según lo describe Ramón Muntaner (1265-1315)*, por don Federico Foerster Laures. *Evolución del crucero desde la primitiva fragata al crucero de combate*, por don José Manuel Gutiérrez de la Cámara Señán, capitán de corbeta. *La función militar como factor configurador de la economía y el paisaje urbano: El ejemplo de Cartagena*, por don José Luis

Andrés Sarasa, del Departamento de Geografía Humana de la Universidad de Murcia. *El horóscopo o reloj del «Quatri partitus»*, por don Francisco Javier Albertos Carrasco. *Dos experiencias contra la «Broma» (Teredo Navalis)*, en la Sevilla del siglo XVI, por don Eduardo Trueba.

DOCUMENTO: Real Orden de 14-VII-1750 declarando reglamentaria la vara castellana para todos los usos. Ms. de la Colección Guillén, Museo Naval. *Noticias generales*: Sobre concursos y simposios, próximos a celebrarse, así como concursos y premios, cursos especializados y otras noticias. *Recensión*: Del libro *Guía del Archivo Museo «Don Alvaro de Bazán»*, de la que es autora doña Ana María Vigón Sánchez, publicado por el Instituto de Historia y Cultura Naval, por doña María Luisa Martín-Meras Verdejo. Nota para los posibles colaboradores a fin de que se ajusten a las normas de orientación que aquí se exponen. Gran número de planos, mapas, grabados y fotografías, muchas de ellas en color, ilustran este número.

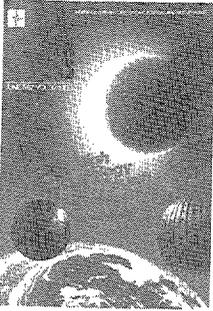
F.



DEFENSE NATIONALE. Agosto-Septiembre 87.

SUMARIO: Acciones dirigidas a la reserva y promoción del espíritu de defensa. Universidad y defensa. El Pacífico y las potencias navales. La evolución del concepto nuclear soviético. Energía y defensa en el horizonte 2000: Perspectivas energéticas francesas en el año 2000. Los riesgos concernientes a las necesidades energéticas. Los debates. Las ballenas de las Malvinas, el Stark, el IDS, o la complejidad del mercado de armas. A través de los coloquios: Estrategias navales y defensa de Europa. La desmilitarización del espacio y el derecho para terminar con la inflación militar. Entrevista con Rabín, ministro de Defensa de Israel. A través de los libros; voz nueva en un viejo debate. Política y diplomacia: El soberano y el tiempo.

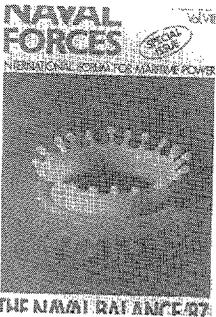
COMENTARIO: La revista «Defense Nationale» es una publicación del Comité de Estudios de Defensa Nacional francés, especializada en temas militares, políticos, económicos y científicos. De este número merece destacarse el artículo sobre la importancia del océano Pacífico para las potencias navales. Para los soviéticos, después de sus sólidas posiciones en Europa, constituye el lugar más importante para sus intereses. Los soviéticos no consideran este océano como teatro ofensivo o defensivo, sino como una región en la cual es muy rentable desarrollar influencias, suministrar armas y apoyar regímenes. Para los EE.UU. ha constituido igualmente una esfera de influencia ininterrumpida desde la guerra hispanoamericana de 1898.



NATO's SIXTEEN NATIONS. Junio 87.

SUMARIO: Editorial. Visión desde Roma. Visión desde Atenas. El SDI y el control de Armamento. Cooperación internacional en materia aeroespacial. Comunicaciones a través del espacio. El camino hacia las estrellas. Láseres para la Defensa Nacional. Los satélites de reconocimiento, el SDI y la Alianza Atlántica. El jefe de la Defensa de Canadá mira al futuro. Aviones combate del siglo XXI. Sistema de Armas de la fragata tipo 23. Diario de la OTAN. Revista de libros. Documentación. Periscopio industrial.

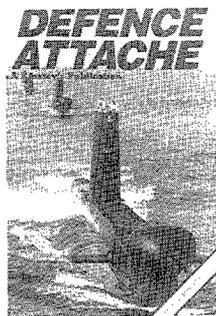
COMENTARIO: La colaboración en materia de armamento dentro de la OTAN ha tenido un tímido comienzo que en la actualidad se está incrementando tanto en el número de proyectos como en la importancia de los mismos. En opinión de lord Trefgarne, en el sector donde esta cooperación ha sido más intensa ha sido en el aeroespacial. En otro artículo de la revista se muestra el papel de los satélites de reconocimiento, que pueden contribuir eficazmente en las verificaciones del control de armamentos.



NAVAL FORCES. Número 2/87.

SUMARIO: Editorial. Introducción. El futuro del Poder Naval. Poder político y marítimo. Estrategia marítima. El balance nuclear en la mar. Estrategia marítima de los EE.UU. La Marina de los EE.UU. en 1987: sosteniendo el momento. La Marina canadiense: nuevas direcciones. El Poder marítimo: la dimensión europea. El futuro de la Marina soviética. Las Marinas de la Europa Oriental. El Oriente Medio y el norte de Africa. Marinas africanas. El balance naval en la India y el océano Pacífico. El Japón marítimo. La Marina china. Las Marinas de Iberoamérica.

COMENTARIO: Se trata de un número especial de la revista «Naval Forces» dedicado al Balance Naval de 1987. Este balance se presenta de forma amena y alejándose lo más posible de cuadros numéricos y descripciones. Al mismo tiempo se enriquece con ilustraciones y fotografías de alta calidad a las que ya estamos acostumbrados los lectores de esta publicación. «Más que presentar un ORBAT completo de todas las Marinas del mundo, el objeto de este primer Balance Naval publicado por «Naval Forces» ha sido supervisar los desarrollos alcanzados en las principales potencias y teatros navales del mundo».



DEFENCE ATTACHE. Número 3/87.

SUMARIO: Noticias internacionales de Defensa. La Industria de Defensa francesa. Desarrollo de la Doctrina de Guerra Anfibia. La Guerra química: una amenaza creciente. El Symposium de Defensa de Brassey. Tecnología. Equipamiento militar. La Liga Naval de los EE.UU.

COMENTARIO: Con esta atractiva portada, que muestra los submarinos *Oberon* de la Armada australiana en línea de fila, presenta la revista «Defence Attache» un breve artículo sobre el mercado mundial de submarinos de segunda mano dentro de su sección de noticias internacionales de Defensa. Sin embargo, el tema principal de esta revista está dedicado a la industria de Defensa francesa. Según los articulistas, su desarrollo ha sido uno de los milagros económicos de los años de la posguerra. Se expone por separado el mercado tradicional desde finales de los años sesenta y la tendencia actual hacia la colaboración internacional.



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

NOVIEMBRE 1987



REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

AÑO 1987
TOMO 213
NOVIEMBRE



EDITORIAL 389

COLABORACION ESPECIAL

Almirante Eliseo Alvarez-Arenas
TREINTA AÑOS... 391

TEMAS GENERALES

Coronel Auditor José Cervera Pery
LA PROTECCION JURIDICA DEL PATRI-
MONIO ARQUEOLOGICO SUMERGIDO:
EL PAPEL DE LA ARMADA 403
Teniente Coronel de Intendencia Francisco Pérez
Villacastín
EL IVA Y SU APLICACION EN LA ARMADA 409

TEMAS PROFESIONALES

Capitán de Corbeta José M.^a Treviño Ruiz
EL SUBMARINO NUCLEAR Y SU APLICA-
CION A LA ARMADA ESPAÑOLA 423

COMENTARIO INTERNACIONAL

HISTORIAS DE LA MAR

C. M.-V.
RECUERDOS DEL *CALVO SOTELO* 443
Comandante de Intendencia José María Blanca
Carlier
EL CADIZ DEL BLOQUEO INGLES, VISTO
POR UN ALEMAN 447

MISCELANEA

INFORMACIONES DIVERSAS

Capitán de Infantería de Marina Hugo O'Donnell y
Duque de Estrada
LAS JOYAS DE NUESTRO MUSEO 461

NOTICIARIO

LIBROS Y REVISTAS

Nuestra portada:
«Contraluz.»

Autor: Santiago García Fernández.

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
NIPO 098-87-010-2

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

- MADRID.—Librería Náutica *Robinsón*. Fernando el Católico, 63.
Librería *Moya*. Carretas, 29.
- 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. Valdés Villamarín, 27, bajo.
- PALMA DE MALLORCA.—Librería *Ereso*. Palaires, 1.
- TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Matías*.

PRECIO POR EJEMPLAR

	PRECIO (ptas.)	I. V. A. (ptas.)	TOTAL (ptas.)
<i>Venta a particulares:</i>			
Nacional	142	8	150
Extranjero	189	11	200

DIRECCION Y ADMINISTRACION:

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

EDITORIAL



L acuerdo de desarme nuclear entre los Estados Unidos y la Unión Soviética señala —si sigue adelante en los términos que conocemos— un hito histórico que va a modificar la ecuación de dimensiones de la Europa Occidental, definida hasta ahora, esta ecuación, por los exponentes de las unidades de los sistemas de medida con base atlántico-mediterránea, que permitían evaluar las magnitudes de la tensión —acción y reacción biunívocas— de

las dos grandes potencias mundiales actualmente en ejercicio.

Porque esta ecuación estratégica o de dimensiones, caracterizada por la versatilidad de los macrocoeficientes en los dos términos que afectan a las incógnitas, precisamente estratégicas, de valor constante, definía la entidad de unas relaciones envenenadas por la voracidad de una política expansionista que no admitía, al menos en teoría, trabas de ninguna clase. Y en medio estaba Europa, la Europa Occidental, que se mantenía tranquila aunque desconfiada bajo la protección de una sombrilla extracontinental. Pero a partir de ahora es posible que ya no sea lo mismo. Ahora, Europa se tiene que fabricar su propia sombrilla protectora en el plano de lo convencional, y en franca desventaja, pese a los puntales nucleares franco-británicos, porque el Atlántico tiene otra amplitud desde estos momentos, extraordinariamente ampliada con respecto a lo que era.

Y es precisamente en Francia, que hasta cierto punto marca el ritmo de Europa, aunque no necesariamente en el escenario común de la OTAN, en donde se contempla con mayor reserva este acuerdo que en cierto modo —según los franceses— nos amenaza con una suerte de soberanía limitada, al poder vetar los EE.UU. y la URSS a Europa sobre las armas que se pudieran considerar imprescindibles, y además, establecen tres proporciones fundamentales en estas reservas:

— El desmantelamiento de los euromisiles limita la capacidad de disuasión de la OTAN.

— La desaparición de la sombrilla euronuclear norteamericana significa el principio de la desnuclearización de Europa, o lo que es lo mismo, que se devuelve todo su valor estratégico a la superior potencia convencional de las fuerzas del Pacto de Varsovia, y

— Con la prohibición de los euromisiles, tanto Washington como Moscú se arrogan un tremendo poder de disuasión, por no decir absoluto, sobre la única familia de armas estratégicas que pudieran fundar la independencia de Europa en materia de seguridad.

Sin embargo, el acuerdo puede tener poco alcance material y ser más sim-

bólico y político que militar. Hay que esperar a su desarrollo, que ha de lograrse a base de largas y difíciles negociaciones, pues los norteamericanos saben que la URSS no acostumbra a cumplir ningún acuerdo en forma satisfactoria en el tiempo y en el espacio.

Por ello, dadas las circunstancias, Europa podía ser ahora más vulnerable que antes, ya que en cierto modo ha de atender con mayor énfasis y dedicación a su propia seguridad, es decir, a su libertad.

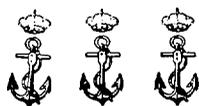
Ante esta situación de valerse más por sí misma que al parecer se avecina, el viejo continente ha de reforzar la primera libertad para su supervivencia, que no es otra que la de la garantía de sus comunicaciones marítimas, y para ello, todas las naciones afectadas por este cambio de situación tienen la obligación ineludible de potenciar su poder aeronaval individual para que, integrándolo, llegado el momento de crisis, pueda ser argumento de gran peso disuasivo para su propia defensa, o lo que es lo mismo, para su seguridad.

El poder naval, un tanto eclipsado últimamente por el factor nuclear para las potencias no grandes, se revaloriza ahora más que nunca. Por ello, pensamos que la expresión «ponerse manos a la obra» adquiere en estas circunstancias un realismo extraordinario para ayudar a la seguridad y supervivencia de nuestro viejo pero vital continente.

Y de aquí se deduce una vez más la pervivencia y la preeminencia de ese principio, demostrado por la historia hasta la saciedad, de la inexcusable necesidad de que toda nación marítima, como es España, cuente en todo momento con los elementos materiales precisos, o lo que es igual, con la adecuada fuerza aeronaval, tanto en hombres como en material, para mantener la categoría y condición dinámica marítima en sus parámetros adecuados y posibles.



COLABORACION



ESPECIAL



TREINTA AÑOS...

Eliseo ALVAREZ-ARENAS



A vida humana, al fin y en síntesis burda, es un conjunto de cosas que pasan, de cosas, mejor, que les pasan a los hombres. Esas cosas, al pasar, desfilan a lo lejos unas veces, viendo y siendo vistas, o al menos con posibilidad de ello; otras veces rozan al que vive, a su cuerpo y a su alma, dejando marcas o señales que normalmente duran algo o perduran poco; en ocasiones, no muy frecuentes en verdad, ese roce es fuerte, violento, brusco, con lo que

más que un toque resulta el roce un golpe, choque o colisión, y la marca que dejan entonces al pasar es más bien fractura, herida o conmoción orgánica que perduran de tal manera que el propio tiempo tiene que transcurrir con insistencia y extensión para debilitarlas y borrarlas... si se puede.

El fenómeno, asignado metafóricamente a la vida humana aquí, es lógicamente correspondiente con todo lo que en realidad suscite vida y la tenga; *todo*, ese, en el que se incluyen civilizaciones, culturas, naciones... Marinas de guerra también. La historia de estas entidades viene a ser efectivamente un cuajar o cristalizar de eso que les pasa, de lo que le va pasando —y ellas haciendo, sin duda, como reacción adecuada a la acción, impersonal en mucho, de circunstancias y azar conjuntados— al largo del tiempo. Ese es el origen, brevísimamente condensado, de la historia de algo; de la historia de una Marina de guerra particularizada a lo correspondiente a ser producto del pasar.

Todo este razonar a modo de preámbulo viene a sazón porque a la Armada, a la Marina de Guerra española, le pasó algo suficientemente peculiar hace exactamente treinta años y ese pasar, ese haberle pasado a la Marina,

puede haber acaecido de alguna de las maneras esbozadas arriba, de forma que, si no se atiende debidamente, es factible de resultar en inadvertencia u olvido de algo que es capaz de convertirse en factor útil para completar adecuadamente la historia —la historia de la Marina en este caso; la historia naval de España, aunque pueda sonar ampulosa la exposición—; para escribirla acaso, si es que no lo está, y para interpretarla con mejor conocimiento de causa —y de efecto también— y deducir tras ello convenientes consecuencias.

Lo que pasó hace treinta años —lo que le pasó a España y, naturalmente, a la Armada, entre otros componentes de la nación entera— fue sencillamente *lo de Ifni*. Así se le llamó entre nosotros, con esa familiaridad, tal vez altanera, pero cariñosa, y algo despectiva, pero simpática, con la que el español y en español idioma trata a lo que en el fondo considera de interés y estima dotado de seriedad. A los treinta años de lo de Ifni conviene por lo menos el recuerdo. Pero un recuerdo éste, ha de ser, que no se reduzca simplemente a la anécdota o al ditirambo, sino que sea memoria fructífera si cabe la posibilidad de que lo traído desde el pasado a nuestro ahora entregue cosecha útil si se somete con intención y atención al efecto de la crítica profesional.

Pero ¿qué valor puede haber en lo acontecido hace treinta años —se dirá— máxime cuando eso que ocurrió no presentó, ni siquiera entonces, aspectos verdaderamente trascendentes? La verdad es que en todo lo que ya es historia siempre hay algo de valioso; a veces mucho. Treinta años es un período suficiente de tiempo histórico para intentar sacar de él lo que contenga de bueno y útil, considerarlo, estudiarlo, analizarlo mejor, y traducirlo en deducciones y consecuencias favorables, tiempo suficiente para la historia en general y más que suficiente acaso para la de una Marina, la española, que puede ser que por otras razones —si es que verdaderamente lo son— no haya dedicado al estudio de lo acontecido y sido el esfuerzo y la atención que el caso merece.

Treinta años, además y por coincidencia no del todo irrelevante, vienen a ser dos generaciones de Ortega, dos generaciones, en nuestro caso, de profesionales de la mar que, si empezaban entonces su actividad real en la Armada, andarán ya fuera de ella o a punto de lanzar su emocionado o despectivo adiós —según les haya ido en la feria—, y que, si nacieron por entonces a la vida biológica y se decidieron en su momento a incorporarse profesionalmente a los escalafones marineros, estarán ahora con algo de realidad naval ya en cercana estela y con mucho todavía por la de seguro ilusionada proa.

Puede haber, pues, valor en lo pasado; lo que está por ver es si ha habido de entonces acá y si lo hay ahora y todavía fuerza, voluntad y capacidad intelectual adecuadas para apreciarlo y extraer de él el debido provecho.

Lo de Ifni fue hace treinta años; empezó exactamente para la Armada el 4 de noviembre de 1957. Aquel día... no, no es aún el momento del rememorar nostálgico; tal vez lo sea más tarde. A lo de Ifni, a la sazón y hasta algo después, se le llamó guerra chica —quizá como eco lánguido de desastres colo-

niales—, guerrita, guerra incluso, y quedó al fin en campaña. Hoy queda en lo nuestro la expresión de «Campaña de Ifni», con medalla y todo. Pero ¿quedó? ¡Ah! El verbo «quedar» tiene aquí y ahora exigencias serias, porque si efectivamente y por un lado significa un alojarse algo en la memoria, de la Armada en este caso, para estar ahí con recursos a la anécdota y al recuerdo emotivo o simplemente jocoso —nostálgico siempre y cada vez más, acaso—, por otro lado o en otro aspecto ese quedar no basta, porque lo alojado en el recordar es casi siempre susceptible —y lo es de seguro en nuestro caso— de ofrecer algo más que el agradable recuerdo. El quedar implica o debe implicar además una capacidad latente o en potencia de producir efectos, efectos favorables, consecuencias aprovechables por la utilidad y enjundia que prometen si resultan adecuadamente deducidas. En estrategia —aspecto acaso el primero en importancia de los que para la Armada puede representar el quedar ese—, en estrategia, repito, esos efectos y consecuencias, si son eficaces, han de afectar favorablemente al pensamiento de ese orden, es decir, al *pensamiento estratégico* en general y al pensamiento estratégico-naval en la particularidad de nuestro caso. Si eso no ocurre, si el pensamiento no se conmueve, el hecho, el acontecer, el acto, «pasa», pasa sobre el presente hacia el pasado sin dejar marca profunda, pasa a la historia con la intrascendencia que la frase sugiere en español, pero... no queda.

¿Ha quedado lo de Ifni en nosotros, entre nosotros... y sobre todo en lo nuestro, en la Armada, en el pensamiento naval español? Porque creo efectivamente que sí es por lo que me encuentro a mí mismo escribiendo esto. Me pregunto, no obstante, si no será la nostalgia, más que esa convicción, lo que me mueve a la incómoda faena de pensar primero y de dar luego forma escrita al pensamiento, pero me respondo con relativa honradez que, aunque quepa en la causa algo de lo último, prepondera aún lo primero. Mas antes de asegurar la existente realidad de posibilidades o creencias inténtese una aproximación al caso para un ensayo de ver qué y porqués.

Lo de Ifni, para empezar, fueron *operaciones*; probablemente las primeras operaciones reales para los españoles desde el 39. Si se quiere, consistieron en operaciones de tono menor, sin vibrantes acordes bélicos ni estruendos de algarada, pero operaciones genuinas lo fueron sin duda, en especial para el Ejército. La verdad también es que, en lo que interesa aquí, tuvieron algo, bastante acaso, de operaciones navales. Los textos de siempre ofrecen una definición oficial que se ajusta de buen modo a lo de Ifni en lo a lo naval concerniente: operaciones de *apoyo*, operaciones de apoyo *a tierra*. La causa u origen del conflicto fue claramente terrestre: la pérdida del control, como se dice desde hace tiempo, o del dominio, por parte de la fuerza terrestre propietaria oficial, de una zona, grande en este caso, aunque no realmente importante ni mucho menos vital, de terreno, disputado y ocupado con presencia real por otra fuerza hostil prácticamente a aquélla, calificada por todos, en el lenguaje diplomático de rigor, de hordas incontroladas. Este último matiz no

altera en su fundamento la entidad militar del caso. Otro matiz, en cambio, condicionante y conformante de la entidad esa, es el lado naval, marítimo mejor, del problema en análisis. Ese aspecto es el consistente en el dato de que el terreno, la tierra en litigio, está necesaria e indudablemente, por tanto, calificado de *ultramarino*, es decir, que entre la tierra disputada y la sede del poder estatal o gubernamental que tiene que decidir y actuar en fuerza, en su caso, si desea volver la situación al *status quo ante*, se extiende el mar en dimensión apreciable. El apoyo requerido tiene, pues, sobre el mar uno de sus caminos naturales; en este caso —y puede darse, creo yo, por válida la demostración clásica de la preferencia aquí del mar sobre el aire en cuanto vía logística y estratégica de apoyo— su camino más adecuado.

La figura estratégica de esas operaciones no presentaba por supuesto novedad en 1957 para nadie. A su mismo nivel de importancia —y en algunos aspectos algo más elevados— estuvieron acaso para nosotros españoles las operaciones de la campaña o campañas de Marruecos desde poco más o menos 1913 hasta 1926, aunque conviene señalar a esta sazón una diferencia clara de matiz. En el caso de Marruecos, «lo ultramarino» queda reducido a un mínimo. El Estrecho, sobre todo sin oposición *en* la mar y en cómoda posesión de ambos lados del «puente» sobre el que discurre el apoyo, se salva con facilidad e incluso puede hacerse en lo logístico sin necesidad real de la Armada; con los correos de la «Trasmediterránea» bastaba. Este apoyo, pues, no es problemático en lo logístico; si acaso, se hace conveniente y a veces necesario en lo táctico. El apoyo de fuego desde la mar nunca es de desechar. El caso de Ifni es distinto del de Marruecos por eso. En verdad, Ifni se asemeja más a otras realidades estratégicas idénticas a la suya en lo esencial —en lo de operaciones navales ultramarinas de apoyo a tierra—, aunque tan llamativas en otros aspectos, estratégicos también, que encubren el parecido y no dejan patente la semejanza entre ellas. De esas realidades algunas son históricamente nuestras; otras, claro es, no lo son. Recuerdo, para no remontarme excesivamente en cronología retrospectiva, la guerra de Cuba —la nuestra, la del 98— para nosotros —no tanto para nuestros enemigos los *yankees*—; tal vez la guerra ruso-japonesa para Moscú; las dos guerras serias de este siglo y, muy recientemente aún, la guerra de las Malvinas, para Inglaterra sobre todo. Por eso no creo que sea un flagrante desatino tomar a Ifni como a una Europa en pequeño o como a una Cuba española todavía y no tan distante como la querida y añorada perla aquélla. Todo ello *mutatis mutandis*, claro... Pero hay algo en lo recordado que vierte luz meridiana sobre lo que puede ser un aforismo estratégico indiscutible, todavía no definido —en cuanto tal, y con la letra que se le va a acordar aquí— y aún no reconocido —por lo menos entre nosotros los españoles— con la sinceridad e inteligencia que su intrínseca realidad y consistencia exigen. Ese aforismo es éste: *allí donde está la mar, la tierra no puede pasarse sin él*. Como en todo lo de España —se quiera o no; en especial en lo comercial, lo estratégico y lo político—, la mar está ahí, *ergo*...

Esas operaciones de apoyo a tierra se realizaron desde noviembre del 57 a febrero-mayo del 58, creo recordar, «con naturalidad». La expresión adverbial ésta tal vez no suene con armonía ortodoxa en los jóvenes oídos modernos de siempre, tan dados al academicismo de moda y a la expresión textual establecida, pero la realidad en lo bélico —sea estratégico, táctico o logístico— y en lo político también, valga la equiparación marginal, pero útil siempre, la realidad en lo nuestro profesional es que no siempre se hacen las cosas «reales» —operaciones en este caso— con la naturalidad con la que parece que se ejecutan los ejercicios programados en forma muchas veces de largos, meditados y casi siempre innecesariamente farragosos documentos de operaciones. Lo de Ifni, como se decía en comentario normal posterior de inmediato a lo ocurrido, salió bien; relativamente bien, al menos, cosa que debe anotarse y valorar de modo favorable, ya que en lo naval, en lo militar, aquí, allí, por doquier, entre españoles o entre los poderosos del momento, nada sale absolutamente bien. Y salió bien, con la relatividad permisible apuntada, en lo naval y marinero y en lo militar aéreo, si bien esta apreciación última, personal sin duda como la primera también, no puede tener más valor que el escaso que aporte la opinión de un lego que además observa a lo lejos en lo profesional y en el tiempo. Pero en lo nuestro no sobra, creo, la reiteración, lo de Ifni no salió mal.

En principio nos asombró a nosotros mismos la facilidad con que se ejecutó la que pudiéramos llamar primera fase o fase inicial de las operaciones: la de la dislocación de la fuerza naval para el despliegue inmediato y el embarque subsiguiente y movimiento hacia el objetivo de la fuerza de tierra. Todo fue porque en el ánimo del ejecutante —la Flota— prendió de verdad la sensación de que la cosa iba en serio. He aquí otra expresión de nuestro idioma, poco ortodoxamente bélica también, pero de utilidad real y comprensión fácil. Iba en serio la cosa porque había que mandar con extraordinaria urgencia refuerzos adecuados a Ifni, hombres y material del ejército. La Flota, finalizando casi ya los ejercicios de otoño de aquel año de 1957 que habían empezado el 1 de octubre, estaba amarrada en Palma de Mallorca el 3 de noviembre para realizar al día siguiente algunas de sus unidades tiro de costa sobre la isla de Cabrera, creo recordar. A primeras horas de la mañana —no sé por qué, pero en mi memoria quedan vestigios de que ese día era domingo— llegó un mensaje del Estado Mayor de la Armada, largo y tal vez detallado en exceso como siempre para ser una directiva o todo lo más instrucciones de operaciones para un comandante general de gran unidad como era el caso, en el que se decidía que la Armada se hiciera cargo de aquel transporte. En la anécdota histórica está ya el trajín de aquel día en la capital mallorquina: concepción, redacción y difusión de la necesaria documentación de operaciones concerniente a la organización de la Fuerza y a las misiones correspondientes a cada uno de sus Grupos y Unidades; supresión natural de actividades y ejercicios programados ya para días subsiguientes, lo que obligó al desembarco

apresurado de observadores y oficiales en prácticas —creo recordar que la Escuela de Guerra lo estaba, así como algún agregado naval que otro—, difusión por la radio local y en salones públicos de la conveniencia del inmediato regreso a bordo para salir a la mar... Avanzada la noche, quizá ya en la madrugada del 4, se inició la dislocación de la Fuerza y salían de puerto los buques. Para la Armada estaba empezando «lo de Ifni». Los detalles de las operaciones de entonces y de después corresponden a la historia; puede ser que estén en ésta para solaz de los eruditos.

Mas hay otra cosa que contribuyó sobremanera a que lo de Ifni —en toda su extensión, desde su inicio hasta su conclusión al cabo de unos meses— saliera bien en el sentido que aquí se le está dando a la expresión. Tal cosa fue la labor previa de la Escuela de Guerra Naval en el desempeño de su función primordial. Eso se vio entonces —cuando se vio, que no fue ni siempre ni por todos— de forma algo borrosa y no en su verdadera importancia relacionante de causa a efecto; ahora ya no se ve, creo yo, de forma alguna. Sin embargo, fue. Porque la Escuela de Guerra Naval supo ser ella misma y hacer honor a su nombre, salvando con inteligencia, trabajo e imaginación sobre todo los años difícilísimos para España en lo naval que siguieron a la guerra nuestra y que incrementaron esa dificultad al concluir en el 45 la segunda guerra mundial. Sin acceso útil a la práctica de las armas y de las tácticas nuevas y sin información suficiente referida a las innovaciones orgánicas y logísticas que la conflagración mundial había traído consigo y seguía trayendo en la confusa e inquieta posguerra, la Escuela de Guerra, con aquellas inteligencia, tenacidad e imaginación apuntadas, consiguió configurar un esquema valioso del panorama orgánico-táctico-logístico (en estrategia basta con mirar y saber ver) y ofrecerlo al marino de guerra español para ilustrarle adecuadamente sobre el «qué pasa», en derredor y aquí, y acerca del «qué hay que hacer» en lo profesional para seguir siendo y, mejor, para volver a ser. Después del 53 la cosa fue algo más fácil. Sin embargo, en el 57 no se había hecho aún sino la siembra de las semillas de cuatro años antes, cuando como obligación contractual se acordó oficialmente lo que empezó a conocerse —algo eufemísticamente empero— como «ayuda» americana. Si bien es verdad que en lo material ya había algo de esa ayuda —dos destructores (que, por cierto, creo recordar que estaban también en Palma el 4 de noviembre y que no tomaron parte en las operaciones subsiguientes por sus peculiaridades contractuales recién adquiridas), algunos dragaminas... y hasta un... *el...* calarredes—, la mentalidad naval española que tuvo que afrontar lo de Ifni, la forma de pensar y de decidir de la Armada de entonces, de ese momento peculiar, le debe mucho, para bien más que para mal, a la Escuela de Guerra Naval.



Lo de Ifni puso de manifiesto para la Armada, para la Marina, mejor, una serie —no muy extendida, en efecto, pero sí relevante en su entidad— de *rea-*

lidades que normalmente subyacen cercanas casi al fondo del ser de lo naval. Tales realidades, que podrían con propiedad adherir a ellas el calificativo de «navales», comprenden un sinnúmero de «hechos» y de «sentimientos» —porque tienen carácter material unas y marcada componente emocional o del espíritu otras— que en la vida normal de las Marinas —de la nuestra al menos...; supongo que en las demás se dará algo semejante— no están constantemente a la vista y en contacto con la epidermis de la corporación, porque la rutina de lo ordinario, de los ejercicios superprogramados y encajados en demasiado rígidas coordenadas casi siempre, los mantiene relegados a planos de tercer orden y acaban por ser ignorados en el pensar y en el hacer cotidianos. Cuando llegan las crisis —no digamos ya la guerra— claman, naturalmente, por la atención debida y, tras el también natural asombro inicial, resultan considerados propia y generalmente bien resueltos, si es que, como pasa casi siempre, requieren solución.

Una de esas realidades es que la que podríase denominar «anomalía logística», motivada por la relativamente larga ausencia de los buques de sus bases normales de despliegue. Esta ausencia prolongada, esta separación de la base normal de apoyo logístico... y sentimental, afecta sin duda al material... y a los hombres y a algunas mujeres, según dicen. Quede constancia de una circunstancia que no me atrevo a calificar de dogmática, pero que sí intuyo ser verdad clara, aunque no pueda aportar la demostración matemática. Tal circunstancia es la de que las anomalías logísticas hoy, y más casi de seguro mañana, presentan muchas más y más serias complicaciones que hace treinta años, incluso guardando las debidas proporciones de diferencia concreta tecnológica entre ambas épocas. Desde luego, en lo material, las anomalías logísticas de ese orden se apuntan, y resuelven en lo que merezcan, mediante sucedáneos adecuados. El ortodoxo, y por ello no verdadero sucedáneo, es el de llevar el apoyo logístico hasta la propia zona de operaciones en buques especializados adecuadamente. Naturalmente, esta forma tiene sus limitaciones, pero es de valor francamente aceptable en operaciones de envergadura no exagerada. En el caso de Ifni no pudo ser éste el caso por carencia de medios, de esos buques especializados, pero se hizo mediante la intensificación que admitían las posibilidades de la oficialmente base naval de Las Palmas y con el esfuerzo individual de las unidades, de su personal especialista, que con capacidad, ilusión y con el magnífico complemento de ambas que es la imaginación —y la improvisación desprendida de ésta— fue capaz de no hacer problema oficial grave la relativamente prolongada ausencia de los buques de sus bases.

La logística de aprovisionamiento, la de combustible concretamente, porque de víveres y pertrechos no constituyó en realidad cuestión seria por la proximidad a la zona de operaciones de la base canaria, presentó la innovación, llamémosla así, del petróleo en la mar con medios del todo improvisados —en bombeo y maniobra— para aprovisionar desde el *Canarias* a los des-

tructores. El sucedáneo de la imaginación en este caso proporcionó resultados aceptables. No óptimos, naturalmente, ni siquiera buenos, si se quiere, pero sí suficientes para salvar de buen modo dificultades y limitaciones.

Otra de aquellas realidades surgientes a las claras en el curso de las operaciones de Ifni, aunque no excesivamente relevante en verdad, pero sí digna de recordarse por su sentido y significado probablemente aleccionador, fue la de la parcial inadecuación de ciertos aspectos del adiestramiento en condiciones normales y rutinarias, en ejercicios especializados y en ciertas maniobras maríneas sobre todo, a la ejecución real de las actividades operativas para las que tales ejercicios y maniobras están concebidos. Me refiero concretamente al tiro sobre costa y al desembarco en playas oceánicas abiertas de personal y del material ligero correspondiente. Ciertos aspectos del tiro sobre costa —el de cobertura avanzada de una fuerza de infantería progresando a partir de posiciones propias y previas— resultaron, al ejecutarlos, en fallos y anomalías incomprensibles por deficiencias en la siempre necesaria adaptación de lo hecho en ejercicios rutinarios —batir zonas y objetivos fijos en tierra desde la mar como preparación o apoyo a petición— a la necesidad surgida que se acaba de anotar, tiro en suma que exigía trayectorias no rasantes, con lo que había que haber tirado desde más lejos, aun sin esperada oposición enemiga eficaz para la fuerza naval, y acaso con otro tipo de munición o carga de proyección distintas a la empleada. La novatada se pagó, aunque sin llamativa trascendencia. Se enmendó pronto, y las acciones sucesivas de esa clase se ejecutaron con normalidad en adelante.

Dejé para el final deliberadamente la realidad consistente en el favorable efecto moral de la simple presencia de la fuerza naval, activa o a la espera, sobre los hombres en tierra que la tienen a la vista y sobre todo que la *sienten* cerca y dispuesta. Este, creo, es un aspecto interesante y cargado de importancia de las operaciones navales de apoyo a tierra que no suele considerarse como merece en la ejecución, análisis y estudio de las operaciones conjuntas de este tipo, siempre proclives con claridad, tales ejecución, análisis y estudio, al academicismo y tecnicismo puramente formales que con excesiva frecuencia desplazan a plano ínfimo, si es que no ignoran displicentes las cuestiones que afectan íntimamente al sentir emocional de los hombres. En los tratados de bélica y de las artes naval y militar se daba antaño y tal vez se dé todavía —si se siguieran escribiendo tratados tales, ya que la literatura de ese orden mengua francamente en nuestros tiempos para suerte de unos y desgracia de otros—, en los tratados profesionales, repito, se daba importancia apreciable a la moral. En la práctica de aquellas cosas —tratados y artes aplicados—, la moral diríase estar en nuestro tiempo *demodée*. Ahora son sólo la técnica, el número y la potencia los datos que entran en las ecuaciones de la bélica. La moral, si acaso, es para los hombres de guerra de ahora un coeficiente decimal, de bajos dígitos muy alejados del cero. Le suelen dar muy poca intervención en el valor definitivo que vaya a adoptar o haya adoptado la incóg-

nita decisiva de las ecuaciones aquéllas que es siempre y únicamente la victoria.

Junto a las realidades vistas, Ifni reveló con claridad también importantes *deficiencias*. La principal de éstas fue sin duda la de la escasa e inadecuada capacidad anfibia. Otra fue la precariedad del transporte de personal y material. Los medios de que se disponía a la sazón, aparte de ser pocos en número y en posibilidades, no servían para gran cosa. De momento hubo que proveer al caso con imaginación, improvisación afortunada —no siempre el azar es favorable cuando es obligado el inventar sobre la marcha— y con la requisita y la militarización de buques mercantes. Lo que interesa dejar aquí para la historia y para el recuerdo es que, de lo de Ifni en este aspecto, se tomó debida nota en su momento y se puso lo que empezó a probar muy pronto ser el remedio adecuado a la primera deficiencia de las registradas y en parte también a la segunda. Tal remedio fue en su hora, y es todavía, el Mando Anfibio. El Mando Anfibio nació en realidad así y llegó a ser, a existir, justificado en su *razón* de ser; razón suficiente, como dicen los filósofos. La razón del Mando Anfibio estribó en la estrategia, en la estrategia naval de España. No fue algo creado y organizado por capricho, irracionalmente; no se adoptó el concepto y lo material de él sin más, porque sí, porque lo hacen otros... sino porque a través de la realidad estratégica, táctica y logística al mismo tiempo, con la que tuvo que enfrentarse la estrategia propia, demostró ser necesidad acuciante para lo español... de entonces. Separo del sujeto estratégico el complemento circunstancial de tiempo con los puntos suspensivos siguientes de incertidumbre y duda porque parece interpretarse en esta hora que está sonando aún que a lo anfibio no se le tiene ya en el concepto aquél de ser necesidad acuciante. El que la dinámica anfibia en sus diversos aspectos siga siendo para la Armada y para España la necesidad estratégica que fue hace treinta años es cuestión que no es de aquí, aunque, en sí, es tema que merece y exige estudio detenido que de seguro se estará haciendo sin interrupción temporal, como su esencia requiere.

Pero merece la pena completar, aunque no sea más que con el recuerdo, la historia de esta deficiencia estratégica que hubo que salvar en su momento con algo más de lo que se ha dicho. Además de aportar al caso imaginación, improvisación, requisita y militarización, hubo que solicitar, o al menos aceptar, del amigo —interesado igual o más tal vez que nosotros mismos en la solución de un incómodo problema estratégico en tierra, con serias implicaciones políticas y bastantes también dificultades tácticas— un relevante préstamo de material naval en usufructo temporal. En algún aspecto se repitió en el Sahara, como continuación oportuna y conveniente de lo de Ifni, la colaboración o cooperación hispano-francesa de los años veinte de este siglo en el Marruecos mediterráneo, entendimiento que, bajo su forma más llamativa, cuajó en la cesión temporal a la Marina española de una importante unidad naval anfibia. La coejecución de operaciones combinadas en la mar y en tierra ante el

Sahara y en su territorio, de feliz y provechoso resultado, vino a confirmar la razón de la creación del Mando Anfibio y de la orientación de la trayectoria acordada a las líneas de acción que se aplicaron desde un principio práctico.

Tomo de nuevo el hilo dejado antes suelto. Me preguntaba en síntesis a mí mismo si lo de Ifni había quedado en el pensamiento naval español. Creo lógico contestar, después de lo visto y recordado, simplemente que sí... mas también viene a ser natural y admisible decir y anotar que algo de aquello, en lugar de quedar, ha pasado únicamente. Pero me apresuro a subrayar que lo que ha quedado ha sido de mayor valor intrínseco y de más relevante trascendencia que lo que sin pena ni gloria o con una y otra, como se quiera, pasó... a la historia. Lo que ha quedado ya se ha visto con la premura y la síntesis que la circunstancia exige. Tal vez pueda verse en adelante con detenimiento mejor. Lo que pasó sin arraigar, sin quedar al menos, ¿qué es? Para mí, lo que pasó sin quedar, sin aprovecharse, fue una excelente oportunidad —como varias otras de las acaecidas en la historia de España— de conocernos, de conocernos mejor si se prefiere, el Ejército y la Marina... o la Marina y el Ejército, para no insinuar velados reproches inexistentes en el aparentemente indiferente orden de enumeración. Porque para ese mutuo conocimiento, para que llegue a ser real y no eufemístico, es circunstancia mucho más favorable la verdad de unas operaciones bélicas reales que la apariencia de relaciones, cursos, ejercicios y maniobras desarrollados e incluso llevados a cabo en la siempre tranquila y a veces excesivamente cómoda atmósfera de los tiempos llamados normales.

Treinta años... Treinta años que, para España, tienen origen y consecuencias más que olvidados ya; treinta años que, para las Fuerzas Armadas españolas representan algo, por lo que fueron al principio y por lo que, con vigor suficiente o con menos ímpetu, trajeron consigo en la madre extensa de su curso dilatado; treinta años que, para la Armada, para la Marina de Guerra han sido lo que, visto y recordado —aunque al modo veloz y casi anecdótico a que obliga la circunstancia—, queda en el contexto antecedente; ...treinta años que también han sido para mí, para mi oscura y vulgar historia individual, que no tiene en sí más valor, interés o atractivo que el personal de ser... la mía.

Junto a la individualización de ser esos treinta años historia mía, se dará o podrá darse con posibilidad marcada el hecho de que hayan sido asimismo historia de otros que quieran que lo sea, de algunos de los muchos aquéllos que —extensos en graduación desde el vicealmirante comandante general de la Flota hasta el marinero de segunda circunstancialmente *de* la Armada y *en* la Armada, pero juntos y unos en profesión— salimos en la madrugada del 4 de noviembre de 1957 de Palma de Mallorca con destino mediato a Ifni... Treinta años constituyen toda una carrera. Para unos, toda una carrera en la mar; para otros, una parte de la gran carrera de la vida.

Y ¿qué *son*, para cada uno y en última instancia, esos largos o cortos

treinta años, según se miren? ¿Son una intensa ilusión realizada...; un ansia profesional profunda de llegar a ser? ¿Son —ahora ya en vertiente no tan romántica de la consistencia humana— la medida cronológica de un trabajo realizado sin demérito y remunerado en justicia? ¿Constituyen, por el contrario, decepción inútil y nostálgicamente añorante de otra actualización, de otro poder haber sido distinto? ¿Son un simple haber pasado sin dejar impronta o secuela alguna?... ¡Quién sabe! ¿Quién puede verdaderamente saber? Para cada uno será una cosa...; para mí fue algo, un algo, empero, que...

Pero no sigo, porque no es esta cuestión ni hora para confesiones. En estos marcos, lo íntimo y personal se presenta siempre con ropajes de ridículo... Este es sólo momento de recuerdos. Lo desconcertante es, como siempre, hacer frente a la pregunta de si los recuerdos —que normalmente brotan de los viejos— son de alguna conveniencia o utilidad para quien no los produce. Se dice por ahí que los recuerdos de los viejos pueden servir de acicate para los jóvenes. Quien eso diga o quien en eso crea podrá tal vez ver en lo precedente —en este mal hilvanado recuerdo de lo de Ifni— un resorte de ágil dinamismo que estimule en la profesión elegida, la de la mar para la guerra, a los hombres de pocos años aún que no tengan necesidad de recordar todavía, pero... yo no sé sinceramente si el rememorar, en cuanto didáctica posible, se aviene de verdad con la juventud. ¿Qué joven ha habido en la vida que crea sin ironía a un viejo y que decida tras eso aprender de él? ¿Es que la juventud necesita enseñanzas de alguien y menos de los viejos? Dijo Oscar Wilde algo así como que «los viejos creen en todo; los hombres maduros dudan de todo; los jóvenes lo saben todo».

A mí, por tanto, no me queda más que decir... adiós.



A NUESTROS COLABORADORES

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

LA PROTECCION JURIDICA DEL PATRIMONIO ARQUEOLOGICO SUMERGIDO: EL PAPEL DE LA ARMADA

José CERVERA PERY



MOTIVADAS por el desconocimiento o encubiertas a veces bajo un manto de mala intención, han circulado últimamente noticias o reportajes relacionados con una supuesta y negativa intervención de organismos de la Armada en tareas de extracciones submarinas que pudieran haber incidido peligrosamente en el patrimonio arqueológico sumergido. Sin ánimo polémico, y con el sólo fin de clarificación de posiciones legales, me permito exponer en líneas generales el papel asignado a la Armada—con facultades delegadas del Ministerio de Defensa— en la problemática actual del tema, en el que tiene competencias perfectamente definidas que normalmente aplica con toda corrección, y cuya colaboración con entidades y organismos a los que también afecta la materia no ha sido nunca puesta en entredicho.

Indudablemente, el extraordinario auge de desarrollo alcanzado por la exploración submarina en los últimos tiempos, con un avance de las técnicas más modernas y sofisticadas, junto a una proliferación extraordinaria de centros y clubs acuáticos volcados en estos menesteres, ha motivado la creación de superestructuras técnicas y administrativas con una prolija y a veces compleja reglamentación, en la que pueden entrar en colisión involuntaria diversos organismos. El tema está de moda y distintos intereses, a veces contrapuestos, se mueven a su alrededor. La arqueología submarina, que surge como ciencia, se enmarca en el campo del Derecho cuando entronca con el concepto de patrimonio arqueológico sumergido, y su tutela y protección jurídica se hacen indispensables en un Estado de Derecho.

Evidentemente, el patrimonio histórico-artístico en general y el sumergido en particular, como exponente de una obra cultural que refleja la personalidad de un pueblo, deber ser conservado, ampliado y protegido, para que pueda ser objeto de estudio en los tiempos actuales y de transmisión a las generaciones futuras. En este marco la Constitución Española de 1978, en su artículo 44, 1.º,

establece que “los poderes públicos promoverán y tutelarán el acceso a la cultura, a la que todos tienen derecho”, convirtiéndose así la cultura en una de las finalidades estatales de estos poderes públicos, en los que hay que destacar, junto al Estado, las Comunidades Autónomas, que según lo dispuesto en el artículo 148 de la Constitución pueden asumir competencias sobre el patrimonio monumental sito en su demarcación geográfica: De aquí que en sus respectivos estatutos de autonomía, en términos generales, las Comunidades Autónomas hayan asumido competencias en las siguientes materias:

“Patrimonio histórico, artístico, monumental, arquitectónico, *arqueológico* y científico, sin perjuicio de lo dispuesto en el número 28 del apartado 1 del artículo 149 de la Constitución”.

Pero no hay que olvidar que la Administración del Estado también tiene reconocidas competencias en materia de cultura, precisamente en el punto 28 del artículo 149, 1, que dispone:

“... Defensa del patrimonio cultural, artístico y monumental español contra la exportación y la expoliación (...) sin perjuicio de su gestión por parte de las Comunidades Autónomas”.

Existen, por tanto, unas competencias compartidas entre el Estado y las Comunidades Autónomas que deben ser matizadas convenientemente, pues de una interpretación errónea podrían surgir áreas de conflicto, cuando precisamente el legislador lo que busca es facilitar la comunicación cultural entre el Estado y las Comunidades Autónomas.

Como desarrollo de las normas constitucionales mencionadas se aprobó la Ley del Patrimonio Histórico Español (Ley 16/85, de 25 de junio), en un intento de armonización necesaria y cuyo objeto es la protección, acrecentamiento y transmisión a las generaciones futuras de tal acervo cultural. Esta ley, que adolece de ciertas ambigüedades y que naturalmente deberá ser desarrollada por ulteriores disposiciones, se justifica en la necesidad de conjuntar y completar la abundante y dispersa legislación que desde la primitiva Ley de 13 de mayo de 1933 existía sobre esta materia. Al mismo tiempo, también responde a la creciente preocupación de los poderes públicos y de la comunidad internacional y sus organismos representativos, la cual ha generado nuevos criterios para la protección y enriquecimiento de los bienes históricos y culturales, que se han traducido en Convenios y Recomendaciones que España ha suscrito y observa, pero que en su legislación interna no se adaptaba a los mismos.

No voy a arrogarme el análisis a fondo de la citada Ley —que por otra parte rebasaría límites de espacio y contenido—, sino simplemente detenerme en uno de sus artículos, el V, correspondiente al patrimonio arqueológico, del que forman parte “los bienes muebles o inmuebles de carácter histó-

rico, susceptibles de ser estudiados con metodología arqueológica, hayan sido o no extraídos, y tanto si se encuentran en la superficie o en el subsuelo, en el *mar territorial* o la plataforma continental; y ello nos lleva ya a enfrentarnos a situaciones concretas en las que la Armada tiene fijadas por ley sus propias competencias: *Mar territorial*, cuya vigilancia y salvaguardia en nombre del Estado le compete (Ley de Costas) y *extracciones marítimas* (Ley de Costas, artículos 23 y 26) y Ley 60/62, de 24 de diciembre, sobre salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas. No son leyes clasistas o de privilegio, como a veces quieren presentarse, o dictadas al azar, sino que responden a una filosofía congruente con el espacio que se trata de tutelar, lo que no excluye su compatibilidad o adaptación con otros preceptos de distinto alcance.

Indudablemente, para la mejor defensa de los intereses científicos culturales del patrimonio histórico nacional o de la Comunidad Autónoma que corresponda, nada mejor que el exacto cumplimiento de las disposiciones legales que tiendan a la conservación y protección de este patrimonio, sin interferencias funcionales de organismos improcedentes o sin arrogación de competencias que no estén claramente definidas. Y ello viene al caso, porque determinadas extracciones, como las de restos de galeones o barcos históricos con más de un siglo de hundimiento, pueden presentar en el ámbito del Derecho Administrativo un complejo problema de competencias que es preciso deslindar convenientemente para su análisis y tratamiento legal conforme al vigente ordenamiento jurídico, porque parejo a la regulación de los trabajos de localización en el fondo marino del mar territorial español —cuya autorización corresponde claramente a Defensa (Marina)— surge la razonable posibilidad de que los efectos recuperados posean en la actualidad, en razón de su antigüedad, un alto valor añadido —histórico o artístico— que impide o dificulte la adquisición de los mismos por los particulares españoles o extranjeros en virtud de las limitaciones legales establecidas para la defensa y protección del acervo cultural español, bien corresponda su competencia al Estado o esté transferida a las Comunidades Autónomas; y así como la competencia en materia de extracciones marítimas es otorgada reglamentamente al Ministerio de Marina (hoy Ministerio de Defensa) por la Ley 60/62, de 24 de diciembre, la competencia en todo aquello que atañe a la defensa, conservación y acrecentamiento del patrimonio histórico-artístico nacional, viene regulada en el artículo 2 de la Ley 16/85, cuando dispone que estén sujetos a ella cuantos inmuebles y objetos muebles de interés artístico o histórico haya en España, dictando normas para su protección, y significando que los objetos muebles declarados de interés cultural y los incluidos en el inventario general que estén en posesión de instituciones eclesiásticas, en cualquiera de sus establecimientos o dependencias, no podrán transmitirse por título oneroso o gratuito, ni cederse a los particulares o entidades mercantiles. (Artículo 28 de la citada Ley).

De aquí que con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 60/62, de 24 de diciembre, reguladora de las extracciones marítimas, y en plena vigencia de la Ley de 13 de mayo de 1933 sobre protección del patrimonio histórico-artístico, y en la que en buena parte se ha inspirado la actual del 85, ya se dispusiera por Orden del Ministerio de Marina de 9 de julio de 1947 que al tener los comandantes de Marina noticia de cualquier objeto arqueológico aparecido en hallazgos submarinos dentro de los límites de su provincia marítima, se pondrán en comunicación con la Comisaría Provincial correspondiente de Excavaciones Arqueológicas —después Dirección General del Patrimonio Artístico, Archivos y Museos— con objeto de que tales hallazgos se depositen en el Museo más próximo, evitándose así el deterioro que pudieran sufrir.

Sancionada la Ley 60/62, el artículo 59, párrafo 2.º, de la misma dispone que “quedan exceptuados de la libre disposición y estarán sujetos a las normas especiales que regulen la materia o que se establezcan en el contrato, entre otros, *las cosas de valor arqueológico y artístico*, y aquellas que la Marina, al efectuar la adjudicación, se hubiera reservado, así como todas aquéllas cuyo comercio no sea libre”.

A mayor abundamiento, el Decreto 984/1967, de 20 de abril, que aprueba el reglamento para la aplicación de la tan citada Ley 60/62, dispone en su artículo 77, 1, que “cuando la petición de extracción sea de efectos pertenecientes al Estado, la información que ha de practicarse en la Comandancia Militar de Marina se llevará a efecto con la intervención de la Abogacía del Estado competente y requiriendo el testimonio de personas que puedan tener conocimiento de los hechos y aportándose cuantos datos puedan conducir a determinar si existen propietarios o concesionarios de la extracción.

Ha de admitirse, por tanto —a la vista de todo lo expuesto—, que la actividad de la Marina en materia de extracciones es una actividad reglada y sujeta, por tanto, a las prescripciones que la regulan, y sólo puede ser discrecional —admitiéndose el pacto en aquellos puntos que así lo admita la legislación aplicable—. Sin triunfalismo, pero sin claudicaciones, debe salirse al paso de informaciones malintencionadas o arbitrarias que impugnan o atacan unas competencias de la Armada que en buena parte desconocen.

Hasta la promulgación de la Ley del Patrimonio Histórico Español, la cooperación prevista legalmente en materia de extracciones entre los Ministerios de Defensa (Armada) y Cultura (que asumió las antiguas funciones encomendadas a Educación y Ciencia), se instrumentaba a través de la Delegación Provincial del Ministerio de Cultura, que asumió las competencias de la extinguida Comisaría Provincial de Excavaciones Arqueológicas, y la Comandancia Militar de Marina del lugar correspondiente a la extracción. Es de suponer que el desarrollo de la citada Ley regulará el papel asignado a las Comunidades Autónomas. En todo caso, la Marina no irá más allá de sus propias atribuciones.

Por consiguiente, y en evitación de equívocos, en la actualidad la materia

de extracción marítima es objeto de la siguiente regulación en los respectivos textos legislativos.

1.º Artículos 23 al 28 de la Ley 60/62, de 24 de diciembre, y muy en concreto el artículo 59 de la misma Ley, así como el procedimiento de los expedientes de extracción regulados en los artículos 51 al 52 del mismo texto legal.

2.º Artículos 71 al 81 del Reglamento para la aplicación de la Ley 60/62, aprobado por Decreto de 20 de abril de 1967, que hacen referencia asimismo a aspectos de tramitación de los expedientes de extracción, de los cuales el artículo 77 contempla la extracción de efectos pertenecientes al Estado.

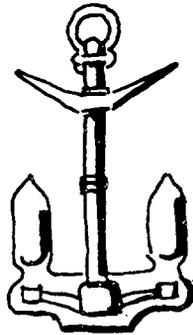
3.º La Ley 16/85, reguladora del Patrimonio Histórico Español, de 29 de junio, desarrollada por Real Decreto de 11 de enero de 1986, si bien este desarrollo es parcial. La citada Ley estudia la materia objeto del análisis en los artículos 40 al 45, que tratan del patrimonio arqueológico y deroga de forma expresa la Ley de 13 de mayo de 1933 del patrimonio histórico-artístico, así como de forma tácita, cuantas disposiciones se opongan a lo establecido en la misma.

De todo ello podemos deducir que aunque desde un punto de vista orgánico la nueva Ley del Patrimonio Histórico Español no determina con absoluta precisión las competencias y pueden surgir conflictos de interpretación con lo establecido en los estatutos de las Comunidades Autónomas, no cabe duda que sí resulta relativamente clarificador que, por una parte, la Ley 60/62 y su Reglamento, en este punto, va a determinar las competencias de las autoridades de Defensa (Marina) en lo referente a los aspectos de autorización de las extracciones, siendo las autoridades y organismos de Cultura, y en particular el Consejo del Patrimonio Histórico Español, el que debe delimitar la oportunidad de los trabajos de extracción en lo que se refiere a los aspectos formalistas de inspección artística, de control y, sobre todo, de reserva y obligación de entrega de los objetos obtenidos, debidamente inventariados y catalogados y con los requisitos determinados en cada caso, al Museo o Centro que se determine, teniendo en cuenta la proximidad al lugar del hallazgo —y aquí puede haber disparidad de criterios de adjudicación con las Comunidades Autónomas—, su conservación y su mejor función cultural y científica.

Tanto estos aspectos, como los hallazgos casuales —donde el proceso de extracción no interviene de forma directa— están contemplados en el artículo 42 de la repetida Ley 16/85, aunque evidentemente habrán de ser tenidas en cuenta las competencias otorgadas a las Comunidades Autónomas en el número 15, entre otros, del artículo 148 de la Constitución Española, cuando hace referencia a las facultades de los órganos de cada Comunidad en determinadas materias.

Lo que es deseable, en bien de todos, es que la cooperación entre las distintas autoridades competentes, en orden a la obtención y aprovechamiento

de los bienes arqueológicos, sea efectiva, siendo la Armada la primera interesada en velar por la correcta investigación y autorización de las extracciones, conforme a las normas conferidas, tanto de las de interés arqueológico general como las que se han venido denominando de valor histórico naval, en las que su adscripción a la Marina puede ser algo más que una exigencia histórica.



EL IVA Y SU APLICACION EN LA ARMADA (y II)

Francisco PEREZ VILLACASTIN



Regímenes especiales.



Se crean para facilitar a los sujetos pasivos la liquidación del IVA. En la mayoría de las ocasiones están dirigidos a la pequeña empresa y persiguen aliviar el cumplimiento de ciertas obligaciones contables o registrales, por cuanto se supone carecen de los medios administrativos correspondientes.

Los más importantes, desde nuestro punto de vista, son los siguientes:

1. Régimen simplificado.
2. Regímenes especiales del comercio minorista.

Tienen carácter opcional, teniendo que presentar declaraciones en la Delegación de Hacienda relativas al comienzo, o, en su caso, modificación de las actividades que determina su sujeción al IVA, y siendo requisito haber solicitado por escrito el derecho de opción de la citada Delegación de Hacienda.

Régimen simplificado.

Tiene por objeto la determinación del importe mínimo de las cuotas del IVA a ingresar por el sujeto pasivo durante cada uno de los años naturales en que dicho régimen especial sea aplicable, mediante estimación objetiva singular, consistente en la imputación a la actividad económica de los índices o módulos que con referencia concreta a cada sector de actividad haya fijado el Ministerio de Economía y Hacienda.

Si llega a efectuarse la correspondiente comprobación, y por aplicación del régimen general resultase una mayor cuota a ingresar, ésta se exigirá sin sanción ni exigencia de intereses de demora.

Podrán optar por este régimen los sujetos pasivos que sean personas físicas, que su volumen de operaciones durante el año natural no hubiera excedido de 50 millones de pesetas, y que realicen actividades económicas descri-

tas en el artículo 97 del Reglamento: servicios de restaurantes, cafeterías, hostelería...

Al ser condición necesaria que el sujeto pasivo sea persona física, no podrán optar por este régimen simplificado las Unidades pertenecientes a la Armada.

Regímenes especiales del comercio de minorista.

Son dos los regímenes especiales del comercio de minorista:

— Régimen de recargo de equivalencia.—Se aplicará a los comerciantes minoristas que sean personas físicas y comercialicen al por menor artículos o productos de cualquier naturaleza no exceptuados en el número 2 del artículo 142 del Reglamento del IVA (aquellos a cuyas entregas o importaciones les resulte aplicable el tipo impositivo incrementado, los objetos de arte, etc.).

La exacción del IVA, exigible a los comerciantes minoristas a quienes resulte aplicable este régimen, se efectuará mediante el Recargo de Equivalencia que deberán liquidar los proveedores de los minoristas y repercutir a estos últimos.

Los sujetos pasivos sometidos a este régimen especial no estarán obligados a efectuar la liquidación ni el pago del impuesto a la Hacienda Pública en relación a las operaciones comerciales por ellos realizadas a los que resulte de aplicación este régimen especial.

Tampoco podrán deducir las cuotas soportadas, si bien repercutirán a sus clientes la cuota resultante de aplicar el tipo tributario del impuesto a la base imponible correspondiente a sus ventas al por menor, sin que en ningún caso puedan incrementar dicho porcentaje en el tipo tributario del Recargo de Equivalencia.

Estarán obligados al pago del Recargo de Equivalencia los sujetos pasivos del IVA que efectúen las entregas sometidas al mismo y los propios comerciantes sometidos a este régimen especial que efectúen las importaciones de bienes.

Los citados sujetos pasivos están obligados a efectuar la repercusión del Recargo de Equivalencia sobre los respectivos adquirentes, debiendo repercutirse en forma distinta y separada del IVA.

La base imponible del Recargo de Equivalencia será la misma que resulte para el IVA, y los tipos tributarios serán: el 3 por 100 con carácter general, y el 1 por 100 tratándose de las entregas de tipo reducido del IVA.

Igual que se hizo constar en el régimen simplificado, el régimen de Recargo de Equivalencia tampoco es aplicable a las Unidades de la Armada, pues como hemos visto es necesario que se trate de una persona física.

— Régimen especial de determinación proporcional de las bases imponi-

bles. Los comerciantes minoristas que realicen habitualmente entregas de bienes a los que corresponde aplicar tipos impositivos diferentes, podrán optar por este régimen especial de determinación proporcional de las bases imponibles.

Los sujetos pasivos acogidos a este régimen especial, a los efectos de cumplir sus declaraciones-liquidaciones por este impuesto, determinarán las bases imponibles globales a las que resulten aplicables cada uno de los tipos de gravamen con arreglo al siguiente procedimiento:

A) Del importe total de las adquisiciones o importaciones de bienes destinados a ser objeto de su actividad comercial acogida al régimen especial realizadas durante el año natural, incluido el IVA soportado o satisfecho, se hallará el porcentaje relativo a cada grupo de las mencionadas operaciones a las que haya resultado aplicable un tipo de gravamen diferente.

B) Los porcentajes resultantes se aplicarán al volumen total de ventas, incluido el IVA repercutido, realizados por el sujeto pasivo durante cada período de liquidación, para determinar las cantidades que, de dicho volumen global, correspondan a cada tipo tributario.

C) Las respectivas bases imponibles globales se hallarán multiplicando por 100 cada una de las cantidades a que se refiere el punto anterior, y dividiendo el producto por 100 más el tipo de gravamen respectivo.

Por ser este régimen de especial interés en Unidades de la Armada, vamos a exponer un ejercicio práctico.

Suministros Diversos de la Armada ha realizado durante el año 1986 las siguientes compras:

Al tipo normal del 12 por 100	700.000.000
Al tipo reducido del 6 por 100	<u>300.000.000</u>
Total compras, IVA incluido	1.000.000.000

Se trata de efectuar la liquidación del primer trimestre de 1987 sabiendo que las ventas, IVA incluido, en este período han ascendido a 300.000.000.

Realizaremos las siguientes operaciones:

Se hallará el porcentaje de acuerdo con lo indicado en el punto A:

$$\frac{700.000.000}{1.000.000.000} \times 100 = 70\% \text{ al } 12\%$$

$$\frac{300.000.000}{1.000.000.000} \times 100 = 30\% \text{ al } 6\%$$

Estos porcentajes se aplicarán a las ventas efectuadas en el primer trimestre de 1987, de acuerdo con lo indicado en el punto B, hallándose la cantidad de las ventas que correspondan a cada tipo:

$$\frac{70}{100} \times 300.000.000 = 210.000.000 \text{ al } 12\%$$

$$\frac{30}{100} \times 300.000.000 = 90.000.000 \text{ al } 6\%$$

Partiendo de estas cantidades vamos a hallar las bases imponibles aplicando la fórmula expuesta en el punto C.

Base imponible que hay que someter al tipo del 12 por 100.

$$210.000.000 \times \frac{100}{112} = 187.500.000$$

Base imponible que hay que someter al tipo del 6 por 100.

$$90.000.000 \times \frac{100}{106} = 84.905.600$$

Para hallar las respectivas cuotas sólo hay que multiplicar las bases imponibles por los tipos impositivos.

$$\text{Cuota al } 12\% = \frac{12}{100} \times 187.500.000 = 22.500.000$$

$$\text{Cuota al } 6\% = \frac{6}{100} \times 84.905.600 = 5.094.300$$

Hay que tener en cuenta que los porcentajes provisionalmente aplicables cada año natural serán los determinados en base a las operaciones del año precedente. En la última declaración-liquidación del Impuesto correspondiente a cada año natural, el sujeto pasivo calculará el porcentaje definitivo a la vista de las adquisiciones o importaciones efectuadas en dicho período y practicará la consiguiente regularización de las declaraciones-liquidaciones referidas a todo el año natural.

Sin perjuicio de las demás obligaciones contables y registrales establecidas con carácter general, y que luego veremos, los sujetos pasivos que se acojan a este régimen especial deberán anotar con la debida separación las adquisiciones o importaciones efectuadas a cada uno de los tipos del IVA, en forma tal que pueda determinarse mensualmente la cuantía de los importes de las adquisiciones o importaciones efectuadas a cada uno de los tipos impositivos.

No podrán acogerse a este régimen los comerciantes minoristas acogidos al régimen especial del Recargo de Equivalencia, ni cuando se comercialicen vehículos, embarcaciones y buques, aviones, avionetas, veleros y demás aeronaves.

Ya tenemos suficientes conocimientos para estudiar las obligaciones de algunos sujetos pasivos dentro de la Armada:

— Suministros Diversos, Farmacias...

Por ser comerciantes minoristas pueden acogerse al régimen especial de determinación proporcional de las bases imponibles o al régimen general; ya que por no ser personas físicas no pueden acogerse al régimen simplificado ni al régimen especial de Recargo de Equivalencia.

— Residencias.

Tendrán que soportar el IVA del proveedor (nunca el recargo de equivalencia), y en cuanto al tipo impositivo a incluir en las facturas por estancias será del 6 por 100 como ya hemos indicado anteriormente.

— Juntas de Enajenaciones.

Por considerarse que la venta de material inútil se realiza de una manera eventual, no está sujeta al IVA la citada operación.

Hay otro argumento más convincente y es el siguiente:

Cuando la Armada compra un material actuando como consumidor final, ya hemos visto que paga el IVA sin poderlo deducir. Si posteriormente la Junta Secundaria de Enajenaciones de la Armada, al vender este material, cargase el IVA a los compradores, se estaría produciendo una doble imposición, ya que la Armada no puede deducir el IVA por ser consumidor final.

Esta doble imposición sería:

- Cuando la Armada lo adquirió como consumidor final y sin poderlo deducir.
- Cuando la Junta Secundaria de Enajenaciones de la Armada lo cargase al vender el material.

Todo ello está de acuerdo con el artículo 13.1.º.25 del Reglamento del IVA, que dispone que se encuentran exentas las entregas de bienes que no hayan generado en su adquisición el derecho a la deducción.

Este mismo razonamiento se puede usar para justificar la exención del IVA en la venta de coches usados.

— Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo, Servicio de Publicaciones, Imprentas, Instituto Hidrográfico...

Están sujetas al IVA y no exentas del mismo la totalidad de las entregas que realicen, incluso la ofrecidas sin contraprestación.

— Residencias, Cantinas...

En cuanto al régimen y al tipo impositivo a aplicar en las residencias, cantinas y hogares del soldado, comedores, bares y cafeterías dentro de la Armada, se considera lo siguiente:

- Hay que descartar el régimen de determinación proporcional de las bases imponibles y el recargo de equivalencia por no tratarse de comerciantes minoristas.

- Igualmente, no se puede aplicar el régimen simplificado por no tratarse de persona física.

El régimen es el general y el tipo impositivo es el 6 por 100, de acuerdo con todo lo expuesto anteriormente.

Ya hemos visto que la Subdirección General de Impuestos Indirectos, en respuesta a la consulta formulada de si los bares, cantinas, cafeterías... de las FAS tenían que pagar IVA, ha contestado afirmativamente y con carácter general, basándose en unos argumentos que son válidos para las cafeterías y bares de cierta importancia, pero que para la mayoría de los bares, cantinas... de los buques y dependencias, yo creo se podría aplicar lo expuesto en los artículos 13.2 y 13.1.6 del Reglamento del IVA y que es lo siguiente en cuanto se refiere a la Armada:

Ante la Delegación de Hacienda correspondiente la Unidad de la Armada que tenga un bar, cantina... de poca importancia, puede pedir la exención del IVA basándose en que están exentos los servicios prestados directamente a sus miembros por entidades que ejerzan esencialmente una actividad exenta cuando concurren las siguientes condiciones:

1. Que tales servicios se utilicen directa y exclusivamente en dicha actividad y sean necesarios para el ejercicio de la misma.

2. Que los miembros se limiten a reembolsar la parte que les corresponde en los gastos hechos en común.

Creo que estas dos condiciones se dan en la mayoría de los bares, cantinas... que existen en los barcos y dependencias de la Armada.

Cuando la explotación de las cafeterías, comedores, bares, residencias, esté a cargo de una empresa, que tendrá su Licencia Fiscal de Actividades Comerciales e Industriales, es a ésta a quien corresponderá la liquidación del IVA ante la Delegación de Hacienda.

Obligaciones de los sujetos pasivos.

Los sujetos pasivos, sin perjuicio de lo establecido en el epígrafe anterior para los regímenes especiales, están obligados a lo siguiente:

1. Presentar declaraciones al comienzo, modificación y cese de las actividades que determinen su sujeción al impuesto: es decir, obligación de figurar en el censo de los contribuyentes del IVA.

2. Expedir y entregar facturas o documentos sustitutivos correspondientes y conservar copia de los mismos.

3. Conservar las facturas y documentos sustitutivos recibidos de los proveedores.

4. Entregar en la Delegación de Hacienda correspondiente a su domicilio fiscal la información relativa a sus operaciones económicas con terceros, cuando ésta se lo requiera.

Si los empresarios o profesionales realizan exclusivamente operaciones que están exentas del IVA, no están naturalmente obligados a lo dispuesto en los tres primeros apartados.

Es lógico que se exija el conservar las facturas, ya que es el documento que da derecho al sujeto pasivo tanto a practicar la deducción de las cuotas soportadas como a repercutirlo.

No obstante la obligación de los empresarios y profesionales de expedir y entregar facturas por cada una de las operaciones que realicen, y conservar copia o matriz de la misma, incluso en los casos de autoconsumo, se permite incluir en una sola factura todas las operaciones realizadas para un mismo destinatario en el plazo máximo de un mes.

Toda factura contendrá al menos los siguientes datos o requisitos:

a) Número y, en su caso, serie. La numeración de las facturas será correlativa.

b) Nombre y apellidos o razón social, número de identificación fiscal (NIF), y domicilio del expedidor y del destinatario.

c) Operación sujeta al IVA con descripción de los bienes o servicios que constituyen el objeto de la misma.

d) Contraprestación total de la operación, así como la base imponible, tipo tributario y cuota. Cuando la cuota se repercuta dentro del precio se hará constar sólo el tipo tributario que se ha aplicado o sólo será necesaria la expresión «IVA incluido» cuando así esté autorizado.

e) Lugar y fecha de emisión.

En las siguientes operaciones, entre otras, las facturas podrán ser sustituidas por talonarios de vales numerados, en su defecto, tickets expedidos por máquinas registradoras:

- Ventas al por menor.
- Suministros de bebidas o comidas para consumir en el acto realizados por bares, chocolaterías, horchaterías y establecimientos similares.
- Ventas o servicios a domicilio del consumidor.

Se exceptúan de lo dicho anteriormente las operaciones realizadas para sujetos pasivos que adquieran bienes o servicios en el ejercicio de sus actividades empresariales, siempre que las cuotas soportadas sean deducibles total o parcialmente.

Además de los documentos antes reseñados, los sujetos pasivos del IVA están obligados a llevar los siguientes documentos contables:

- Libro registro de facturas emitidas.
- Libro registro de facturas recibidas.
- Libro registro de bienes de inversión.

Lo dispuesto anteriormente no será de aplicación respecto a actividades acogidas a los regímenes especiales simplificado y de recargo de equivalencia.

En el primer libro se anotarán las operaciones sujetas al impuesto, incluidas las exentas, y las de autoconsumo, inscribiéndose una por una las facturas o documentos análogos emitidos, reflejando número, fecha, cliente, base imponible, tipo tributario, cuota repercutida y demás operaciones sobre el IVA. Por las facturas emitidas en la misma fecha cuyo importe no exceda de 250.000, IVA incluido, podrán hacerse asientos resúmenes.

En el libro de facturas recibidas los sujetos pasivos del impuesto deberán numerar correlativamente todas las facturas y documentos de Aduanas correspondientes a bienes adquiridos o importados, y de los servicios realizados; y las anotarán, una por una, incluso las de autoconsumo, haciendo constar su número de recepción, fecha, nombre y apellidos o razón social del proveedor, base imponible, tipo tributario y cuota. Cuando las facturas sean de importe inferior a 50.000 pesetas podrá anotarse un asiento resumen global

de los recibidos en la misma fecha, siempre que el importe total conjunto, incluido IVA, no exceda de 250.000 pesetas.

El libro registro de bienes de inversión sólo deberán llevarlo los sujetos pasivos del IVA que tengan que practicar la regularización de las deducciones de bienes de inversión por el procedimiento de prorrata, de acuerdo con lo establecido en los artículos 167 y siguientes del Reglamento.

Estos libros tendrán que tener todas sus páginas numeradas correlativamente, permitiendo, por cada período de liquidación, determinar con exactitud tanto el importe total del IVA soportado como del IVA repercutido.

En cuanto a cómo contabilizar el IVA, podemos indicar lo siguiente:

Si se trata de consumidor final y, por tanto, el IVA soportado no puede deducirse, éste formará parte del precio y su importe se cargará, junto al coste, en la Cuentas del Grupo 2, Inmovilizado; Grupo 4, Anticipos, y del Grupo 6, Gastos (destinados a registrar adquisiciones de bienes que deban figurar en el Grupo 3, Existencias). En consecuencia, no hay que llevar ninguna cuenta que recoja este IVA.

Si se trata de sujetos pasivos, éstos deberán llevar las siguientes cuentas:

473. Hacienda Pública - IVA soportado.—Comprende el IVA soportado de un período impositivo que tenga la condición de deducible.
474. Hacienda Pública - Deudor por IVA.—Comprende el exceso del IVA soportado sobre el IVA repercutido de uno o varios períodos impositivos.
478. Hacienda Pública - IVA repercutido.—Comprende el IVA repercutido, es decir, el IVA que la empresa proveedora carga a su cliente con motivo de la entrega de bienes o de la prestación de servicio.
479. Hacienda Pública - Acreedor por IVA.—Comprende el exceso del IVA repercutido sobre el IVA soportado de un período impositivo. Este exceso se ingresará a la Hacienda Pública en el plazo reglamentario.

Liquidación y recaudación.

Salvo lo establecido en relación con las importaciones, que se liquidan conjuntamente con los derechos arancelarios por la Aduana, y, en su caso, con determinados regímenes especiales del IVA, los sujetos pasivos deberán realizar por sí mismos la determinación de la deuda tributaria mediante declaraciones-liquidaciones que deberán presentarse en la Delegación de Hacienda correspondiente al domicilio fiscal o, en su defecto, al lugar de residencia habitual, establecimiento permanente o sede de la actividad económica del sujeto pasivo.

El Centro de Gestión y Cooperación Tributaria o los delegados especiales de Hacienda podrán señalar otra Delegación de Hacienda diferente de la establecida en el párrafo anterior, para la presentación de las declaraciones-liquidaciones.

Normalmente, el período de liquidación coincidirá con el trimestre natural, presentándose durante los veinte primeros días naturales de los meses de abril, julio, octubre y enero de cada año, con referencia al trimestre inmediato anterior.

No obstante, la Dirección General de Gestión Tributaria podrá autorizar la presentación conjunta de un solo documento, de las declaraciones-liquidaciones correspondientes a diversos sujetos pasivos, en los supuestos y con los requisitos que en cada autorización se establezcan.

Además de las declaraciones-liquidaciones citadas anteriormente, los sujetos pasivos deberán formular una declaración-resumen anual, según el modelo que apruebe el Ministerio de Economía y Hacienda. A esta declaración-resumen anual se adjuntarán ejemplares de las declaraciones-liquidaciones correspondientes a todos los períodos de liquidación del año.

La declaración-liquidación será única para cada empresario o profesional.

Cuando los sujetos incumplan el deber de autoliquidar el IVA en los términos anteriormente explicados y no atiendan el requerimiento para la presentación de la citada declaración-liquidación, las Delegaciones de Hacienda en cuya circunscripción se debían haber presentado practicarán liquidaciones provisionales de oficio, determinando elementos esenciales que ordinariamente deberían contener las autoliquidaciones formuladas por el sujeto pasivo; así como, en su caso, las sanciones procedentes.

De lo dicho anteriormente, y refiriéndonos a la Armada, se deduce que todo barco o dependencia que cuente con cafeterías, comedores, cantinas, bares..., es sujeto pasivo del IVA y, por tanto, debería contar con el NIF, darse de alta en el censo del IVA en la Delegación de Hacienda, presentar trimestralmente sus declaraciones y, para ello, llevar su contabilidad como hemos indicado.

Según el Centro Nacional de Proceso de Datos es prácticamente inviable que a todos los establecimientos de las Fuerzas Armadas (teóricamente casi todos son sujetos pasivos) se les asigne un NIF, requisito indispensable para liquidar el IVA como hemos visto anteriormente.

Para obviar esta dificultad se podría establecer que todos los buques y dependencias remitiesen su liquidación del IVA a la Unidad superior de la Armada de la que dependiesen orgánicamente y que contase con NIF. Esta sería la encargada de relacionarse con las Delegaciones de Hacienda y presentar las correspondientes declaraciones-liquidaciones.

Importaciones.

Hemos expuesto el régimen fiscal de las entregas de bienes y prestaciones de servicio en la Península e islas Baleares. Vamos a tratar ahora sobre las importaciones.

En cuanto al hecho imponible, podemos señalar que están sujetas al IVA las importaciones de bienes, definiéndose éstas como la entrada de bienes en el territorio peninsular español o islas Baleares, cualquiera que sea el fin a que se destinen o la condición del importador. En seguida hay que señalar dos propiedades que diferencian el IVA sobre las importaciones de todo lo expuesto anteriormente:

— El IVA se produce cualquiera que sea la condición del importador; no tiene por qué ser empresario o profesional, como decíamos antes.

— Sólo se refiere a bienes y no a prestaciones de servicios, como expusimos anteriormente.

Hay que hacer constar que se consideran también como importaciones:

— La autorización para el consumo en el territorio peninsular e islas Baleares de los bienes que se encuentren reglamentariamente en dichos territorios, en los regímenes aduaneros de tránsito, importación temporal, admisión temporal, zona franca, depósito franco o depósito aduanero.

— Las entradas de bienes en los citados territorios procedentes de Canarias, Ceuta y Melilla.

En cuanto a las exenciones, hay que señalar que, en la relación que los artículos 35 y siguientes del Reglamento hacen de las importaciones de bienes que están exentas no figuran las destinadas a las Fuerzas Armadas.

No obstante, en la nueva Ley de Dotaciones Presupuestarias para inversiones y sostenimiento de las Fuerzas Armadas número 61/1987, de fecha 14 de mayo («B.O.E.» núm. 119), en el artículo 2.º dice textualmente:

«Artículo 2.º La importación de armamento, munición y material de uso específicamente militar que se requiera para la realización de este programa estará exenta del Impuesto sobre el Valor Añadido. Lo dispuesto en el párrafo anterior será aplicable con efectos desde 1 de enero de 1986».

Esta redacción está basada en la Ley 44/1982 de Dotaciones Presupuestarias para las Fuerzas Armadas que, en su artículo 9.º establecía:

«La importación de maquinaria y material de toda clase que requiera la realización de este programa estará exenta de los derechos establecidos en el Arancel de Aduanas y del impuesto de Compensación de Gravámenes Inte-

riores, observándose, en todo caso, las normas legales aplicables en materia de protección a la industria nacional».

Recordemos que el Impuesto de Compensación de Gravámenes Interiores es uno de los impuestos indirectos que han sido sustituidos por el IVA. Este es el razonamiento que se ha dado para conseguir que en la nueva Ley de Dotaciones Presupuestarias para inversiones y sostenimiento de las Fuerzas Armadas, las importaciones estuvieran exentas del IVA.

Con esta Ley, las cantidades presupuestadas para inversiones y destinadas a importaciones no se verán mermadas por el pago del IVA, como ha sucedido hasta ahora.

El artículo 36 del Reglamento del IVA relaciona las exenciones en las importaciones de bienes por cambio de residencia, que naturalmente comprende a quienes vengán destinados a la Península e islas Baleares procedentes de Canarias, Ceuta y Melilla.

La base imponible en las importaciones de bienes resulta de adicionar al «Valor en Aduanas» los conceptos siguientes:

— Los derechos del arancel aduanero y cualesquiera otros gravámenes o tributos devengados con ocasión de la importación, con excepción, naturalmente, del propio IVA.

— Los gastos accesorios y complementarios, tales como comisiones, embalajes, portes, transportes y seguros que se produzcan desde la entrada en el territorio peninsular o islas Baleares hasta el primer lugar de destino en el interior de dichos territorios.

A estos efectos, se considerará como primer lugar de destino el que figure en el documento de transporte al amparo del cual los bienes son introducidos en el territorio peninsular español o en las islas Baleares y, en su defecto, el primer lugar en que se efectúen las operaciones de desagrupación o separación del cargamento en el interior de dichos territorios.

Vigencia del Impuesto sobre el Valor Añadido.

La entrada en vigor del IVA ha sido, como todos sabemos, en 1 de enero de 1986 y, en este sentido, hay establecimientos de la Armada (Suministros Diversos, Farmacias...) que están cumpliendo desde entonces con sus obligaciones tributarias.

En cuanto se refiere a la liquidación del IVA de las cafeterías, bares, comedores..., las Unidades que tengan que relacionarse con las Delegaciones de Hacienda podrían solicitar de éstas que se estudiase la posibilidad de actualizar la vigencia de la presentación de las declaraciones-liquidaciones, dadas las especiales características de estos establecimientos y que la resolu-

ción del subdirector general de Impuestos Indirectos obligando al IVA es de 2 de diciembre de 1986.

Antes de terminar quiero dejar constancia de que existe un error en la primera parte de este artículo en el epígrafe «Sujeto Pasivo», en el sentido de que el supuesto reseñado debe sustituirse por el siguiente:

- Proveedor vende el producto: $100 + 12$.
- Sujeto pasivo lo compra: 112.
- Si el sujeto pasivo obtiene un beneficio de 25, lo vende:

$$125 + 125 \frac{12}{100} = 125 + 15 = 140$$

Sujeto pasivo tiene que pagar a Hacienda:

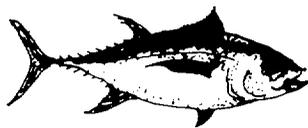
$$\text{IVA repercutido} - \text{IVA soportado} = 15 - 12 = 3$$

— Si los bienes de que se trata están exentos, no puede repercutir el IVA (15) ni tampoco puede deducir el IVA (12). En este caso el sujeto pasivo lo venderá: $112 + 25 = 137$.

— Si una parte de estos bienes estuviera exenta y otra no, se aplicaría la prorata.

Y nada más, los lectores que hayan conseguido llegar hasta aquí comprenderán la necesidad de tener un conocimiento lo más extenso posible de este tema, que, si bien es complejo y complicado, nos afecta a todos, como ciudadanos y como componentes de la Armada en la forma de contribuyentes o consumidores finales, y, algunas veces, de sujetos pasivos.

Para concluir, y como decían antes de bajar el telón al finalizar las antiguas comedias, muchas gracias a los lectores por la atención prestada —hayan terminado o no el artículo—, y a todos les deseo mucha suerte y que les vaya muy bien a pesar del IVA.

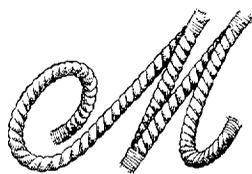




Mural de Armada. Autor: Valentín Cabal Arias.



EL SUBMARINO NUCLEAR Y SU APLICACION A LA ARMADA ESPAÑOLA



UCHO se ha escrito sobre el eterno dilema entre submarinos nucleares y convencionales, pero tan sólo un hecho está hoy día lo suficientemente claro por haber sido adoptado universalmente, y es la utilización de la energía nuclear en los submarinos estratégicos o balísticos SSBN (con la única excepción de los anticuados

GOLF soviéticos, actualmente en trance de extinción).

En lo referente a submarinos de ataque, la unanimidad es más problemática. Las dos Marinas europeas más poderosas, la inglesa y la francesa, mantienen posturas encontradas. La primera, después de construir submarinos de ataque nucleares de elevadas prestaciones, acaba de lanzar el primer 2400, el *Upholder*, de propulsión convencional. Francia, por el contrario, después de proyectar varias series de submarinos convencionales (*Narval*, *Arethuse*, *Daphne*, *Agosta*), ha adoptado con el *Rubis* la propulsión nuclear.

Sobre el factor "costo" tampoco se ponen de acuerdo los franceses e ingleses, pues si bien los primeros mantienen que el precio de un SSN es de 1,4 veces el de un SSK, los segundos mantienen que esa relación es de 2 a 1 (tam-

bién es cierto que un SSN de la clase *Trafalgar* es mucho más grande que el *Rubis*).

Otro dato a tener en cuenta es que hoy en día todas las Marinas que tienen SSN mantienen modernos SSK, con la única excepción de EE.UU., cuya poderosa flota de SSN's (unos 100) se ve desproporcionada frente a los cuatro SSK que aún conserva (tres *Barbel* y el *Tang*), todos ellos construidos antes de 1960 y que irán al desguace sin ser reemplazados, ya que, según la opinión del Departamento de la U.S. Navy, «pedir a los marinos norteamericanos que presten servicio en los submarinos diesel en tiempo de guerra, sería condenarlos a muerte».

La Marina americana cubre el lapsus de adiestramiento de sus fuerzas ASW con los submarinos diesel de sus aliados.

El otro coloso naval, la Marina soviética, actualmente sólo construye un tipo de submarino convencional, el *Kilo*, destinado a patrullas costeras y a mares cerrados como el Báltico; sin embargo, mantiene en producción tres tipos de SSN (*Akula*, *Mike*, *Sierra*).

La táctica soviética de fijar un acompañante del tipo SSN a sus SSBN y SSGN, exige un mayor esfuerzo en la construcción de este tipo de buques, de los que cuenta en la actualidad 80 unidades, en clara desventaja con su oponente americano, desventaja que compensa con la superioridad numérica en SSK's, 240 submarinos, sin contar 80 más en reserva.

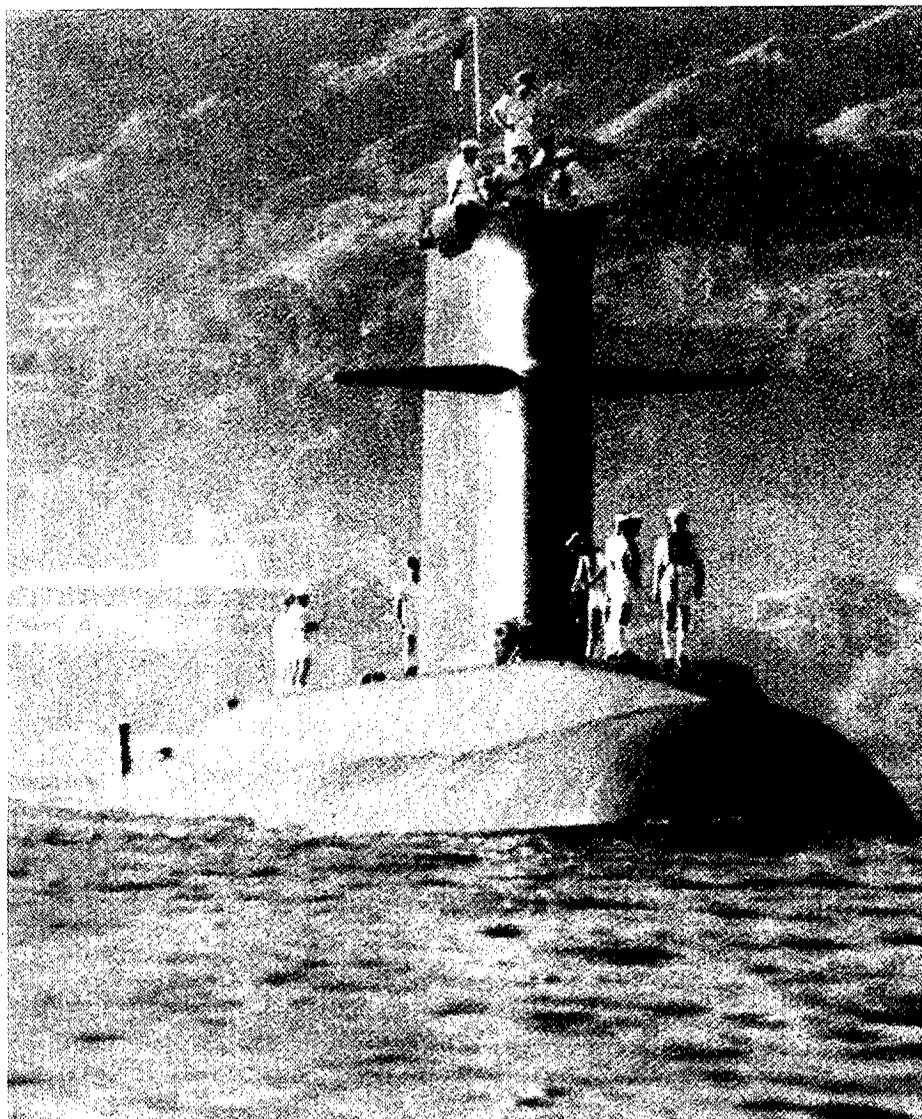
China, el quinto componente del club nuclear, con una flota submarina convencional superior al centenar de unidades, ha pasado a construir los SSN's de la clase *Han*, de diseño occidental, similar al tipo *Albacora* estadounidense, y de unas 5.000 toneladas de desplazamiento.

Con este rápido repaso a la situación actual vemos la decisión de las grandes potencias de seguir construyendo submarinos nucleares de ataque contra viento y marea, investigando y desarrollando submarinos con prestaciones cada vez más avanzadas (*Los Angeles*, *Mike*, *Trafalgar*, *Rubis*, *Han*). Frente a estos modernos diseños, países no tan fuertes económicamente, como Italia, Holanda y Canadá, han hecho estudios para integrarse en el club de los cinco. Otros países con economías mucho más poderosas y tecnología de punta no pueden afiliarse por motivos diferentes; tal es el caso de Alemania y Japón.

En cuanto a España, dado su ritmo actual de reactivación económica, la posibilidad de sustituir a la serie 60 a finales de la década de los 90 por otros tantos SSN, influiría favorablemente en el mercado de trabajo de la construcción naval, así como en la adquisición de tecnología avanzada por parte de la industria española.

La siguiente pregunta sería, ¿cómo afectaría a la defensa de España la posesión de cuatro SSN en el Arma Submarina?

Hace algunos años le oí comentar en tono jocoso a un antiguo director de la Escuela de Guerra Naval la siguiente frase: «si las Malvinas llegan a ser



Submarino francés *Rubis*.

españolas, el único buque que hubiera podido permanecer allí tres meses habría sido el *J. S. de Elcano*».

Como es lógico, no voy a comparar a la Royal Navy con la Armada española, aunque en el fondo de mi corazón me gustaría que esta comparación fuese posible, ya que en épocas pretéritas lo fue.

También quiero sacar a colación que de haber estado el submarino del teniente de navío Peral en Santiago de Cuba, posiblemente el almirante Sampson no se habría dado un paseo militar frente a nuestros mal pertrechados buques; es cierto que enviar a luchar a la Armada española en 1898 contra la poderosa y bien equipada Marina norteamericana no fue un acto de visión naval, sino que, por el contrario, podría constituir un anexo al famoso libro de Mahan, prólogo de la magnífica obra «Vicisitudes de una política naval», del almirante Bordejé y Morencos.

Todo esto viene a colación porque, si bien España no ocupa un papel naval preponderante en el tablero mundial, sí lo ocupa estratégicamente en el escenario europeo, ya que frente a sus costas atlántica y mediterránea discurre todo el tráfico mercante de la Europa occidental, amén de poseer costas en ambas orillas del Estrecho.

El principal enemigo en tiempo de guerra de ese tráfico aliado, no hace falta dicurrir mucho para saber que serían los SSN y SSGN soviéticos, ya que sus buques de superficie, al contar con la superioridad necesaria, se mantendrían fuera de los radios de la aviación aliada basada en tierra.

El papel del Arma Submarina española en tiempo de guerra sería lógicamente el de contrarrestar dicha amenaza por medio de barreras de submarinos establecidas en los accesos atlántico y mediterráneo del estrecho de Gibraltar (fig. 2), de acuerdo con los planteamientos defensivos del eje Canarias-Estrecho-Baleares.

Para estudiar económicamente la rentabilidad del uso de los SSN y SSK en dichas barreras se ha adoptado el método utilizado por el U. S. Naval Institute. En dicho cálculo se van a emplear los datos del «Jane's Fighting Ships», correspondientes a cuatro tipos de submarinos diferentes pero reales: un SSN americano de elevadas prestaciones y precio (*Los Angeles*); un SSN de diseño francés, más económico y de prestaciones más modestas (*Rubis*); un SSK de la década de los 70, diseñado por Francia (*Agosta*), y un SSK de la década de los 80, de avanzada tecnología, diseñado por Alemania (TR 1700).

CARACTERISTICAS DE LOS SUBMARINOS UTILIZADOS

	<i>Los Angeles</i> (US)	<i>Rubis</i> (F)	<i>Galerna</i> (E)	<i>Santa Cruz</i> (A)
Desplazamiento. Toneladas	6.000/6.900	2.400/2.700	1.200/1.450	2.100/2.300
Dimensiones. Metros	11×10, 1×9,9	72×7, 6×6,4	68×6, 8×5,4	66×7, 3×6,5
Dotación	127	66	52	26
Cota. Metros	450	300	300	300
Velocidad máxima nudos	30+	25	20	25
Velocidad Snorkel nudos	-	-	9	12 +
SOA	25+	20	6,5	10
Coefficiente indiscreción SOA	0	0	20 %	20 %
Autonomía millas	54.000	36.000	85.000	15.000
Autonomía a velocidad máxima	64.800	45.000	20	37,5
Autonomía en inmersión total	54.000	36.000	35,0	500
Autonomía en días	90	60	45	70

(TABLA I)

En la tabla II aparecen una serie de datos extraídos de revistas técnicas especializadas y que se van a utilizar en la resolución de las fórmulas utilizadas por el U. S. Naval Institute.

DATOS UTILIZADOS

	<i>Los Angeles</i>	<i>Rubis</i>	<i>Galerna</i>	<i>Santa Cruz</i>
TP duración de la misión (días)	90	60	45	70
TR tiempo alistam. post. misión (días)	40	40	20	30
SOA velocidad avance (nudos)	25	20	6,5	10
TBO duración ciclo operativo (meses)	60	60	60	60
TO duración obras importantes (meses)	16	16	16	12
TS duración pruebas y adiestramiento (meses)	12	12	5	5
CA costo adquisición (millones pesetas)	90.000	40.000	20.000	20.000
CD costo explotación anual (millones pesetas)	2.000	1.700	500	1.000
SI velocidad interceptación (nudos)	20	15	7	10
ST velocidad del blanco (nudos)	15	15	15	15
DD distancia detección (millas) (alt/med.)	20/10	20/10	15/7,5	20/10
D distancia de tránsito (millas) } caso 1		D=950	LB=250	
LB longitud de la barrera (millas) } caso 2		D=190	LB= 90	
		D=200	LB=140	

(TABLA II)

Con los datos de la tabla II procederemos al cálculo de los resultados utilizando las siguientes fórmulas:

$$TT \text{ (tiempo de tránsito en días)} = \frac{D}{SOA \times 24}$$

$$BLF \text{ (Base loss factor)} = \frac{TP + TR}{TP - 2TT}$$

$$NI \text{ (inventory backup)} = \frac{TBO}{TBO - TO - TS}$$

$$T \text{ (tiempo de interceptación en Hs.)} = \frac{DD}{\sqrt{(ST^2 + SI^2)}}$$

$$WP \text{ (amplitud zona patrullas, en millas)} = 2.SI.T$$

$$\text{NB (unidades requeridas en la patrulla)} = \frac{\text{LB}}{\text{WP}}$$

$$\text{N (número total de submarinos)} = \text{BLF} \cdot \text{NI} \cdot \text{NB}$$

$$\text{CT (costo total ciclo vida, en millones pesetas)} = \text{N}(\text{CA} + 25 \cdot \text{CD})$$

Teniendo en cuenta que: el BLF (Base loss factor) es el número de submarinos requerido para mantener una unidad en patrulla permanentemente, teniendo en consideración datos tales como el tiempo de tránsito, duración de la patrulla e intervalo entre las misiones, y el NI (Number of Inventory back up), es el número de buques necesarios para apoyar a cada submarino en su ciclo operativo, incluyendo el mantenimiento, adiestramiento básico y duración del ciclo operativo.

Ahora es necesario calcular el número de unidades necesarias para lograr la cobertura total de las zonas de patrulla asignadas. Se utiliza una relación geométrica (fig. 1),

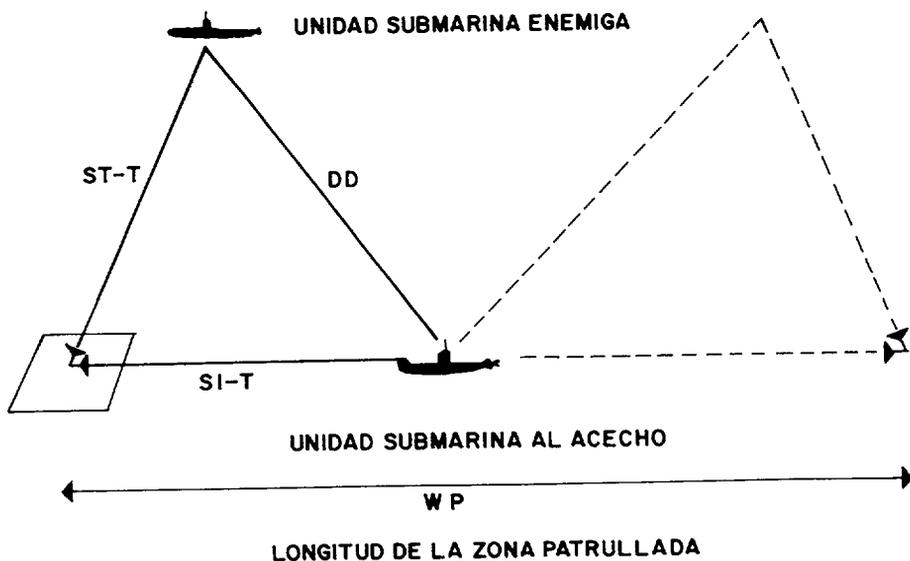


Fig. 1.—Representación geométrica de la interceptación.

entre la distancia máxima de detección (DD) y la velocidad del blanco hipotético (ST) y del submarino propio (SI). Una vez calculada la amplitud de la zona de patrulla (WP), bastará dividir la longitud de la zona a patrullar (LB) por dicho valor, obteniendo así el número de submarinos necesario (NB).

El número total de submarinos será, por consiguiente, igual al producto $BLF \times NI \times NB$.

Si se introduce el costo del ciclo de vida del submarino (costo de adquisición más 25 años de utilización), se obtendrá el valor de las barreras de submarinos consideradas en la hipótesis, y de esa manera el costo comparado de cada uno de los submarinos examinados y adaptados a una misma misión.

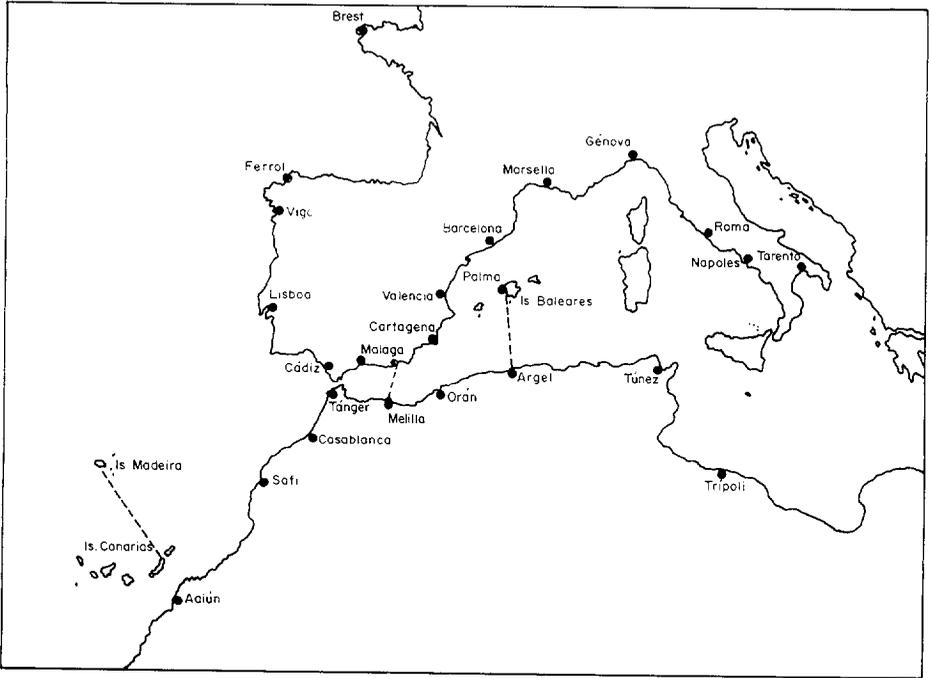


Fig. 2.

En la figura 2 se pueden contemplar tres hipotéticas barreras de submarinos. La primera, entre las islas Canarias y las Madeira (250 millas), con un tránsito desde Cartagena de 1.000 millas.

La segunda, en el mar de Alborán (90 millas), y un tránsito desde la Base de Submarinos de 190 millas.

La tercera y última, cubriendo los accesos orientales del Estrecho, desde el archipiélago balear hasta la costa de Africa (160 millas), con un tránsito desde Cartagena de 200 millas.

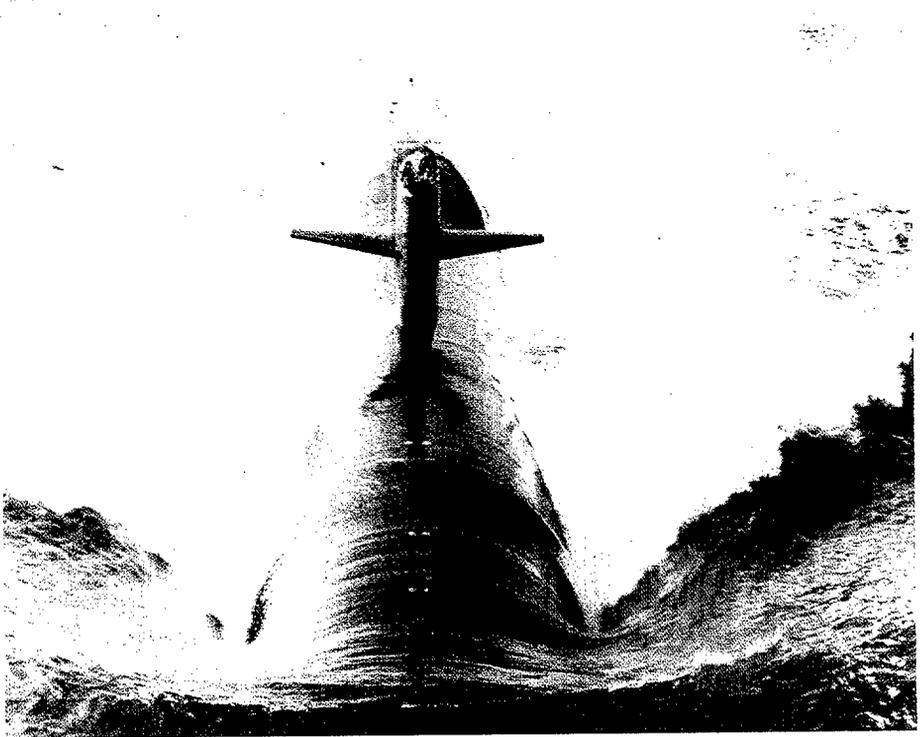
La distancia de detección es otro factor determinante del cálculo, y en él influyen múltiples condicionamientos (condiciones bathy del Atlántico/Mediterráneo, sensores de casco o remolcados, ruidos propios, ruidos del blanco, etc.)

En el estudio se ha supuesto el uso de sonares remolcados en los SSN y en el submarino convencional avanzado.

En el Atlántico, y aprovechando las zonas de convergencia, hemos considerado un alcance de hasta 20 millas sobre SSN's, mientras que en el Mediterráneo hemos considerado la mitad de dicho alcance, ambos obtenidos con el uso de sonares remolcados (TAS).

El sonar de casco permitiría tan sólo alcances de 15 y 7,5 millas, respectivamente, es decir, un 75 por 100 del del sonar remolcado.

En cuanto al intruso o submarino blanco, consideramos que intenta pasar la barrera navegando a una velocidad intermedia para un SSN, es decir, un SOA de 15 nudos.



Para la velocidad de interceptación hemos supuesto que es el SOA de cada tipo de submarino, reflejado en la tabla I.

A partir de todos los datos anteriores se han obtenido los resultados de la tabla III.

Con un simple vistazo se puede sacar la conclusión de que el más barato es el submarino avanzado convencional, en este caso el *Santa Cruz*, y de entre

RESULTADOS DEL CALCULO

Submarino	SSN Los Angeles			SSN Rubis			SSK Galerna			SSK Santa Cruz		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
Caso												
Tiempo de tránsito TT días	1.58	0.317	0.333	1.98	0.396	0.417	6.09	1.22	1.28	3.96	0.79	0.83
BASE LOSS FACTOR BLF	1.497	1.455	1.455	1.784	1.689	1.690	1.980	1.527	1.530	1.611	1.462	1.460
BLACK UP FACTOR NI		1.875		1.875				1.538			1.364	
UNIDADES EN PATRULLA NB	7.81	5.63	8.75	8.83	6.36	9.90	19.72	14.20	22.08	11.26	8.11	12.61
Nº TOTAL SUBMÁRINOS N	21.92	15.36	23.87	29.54	20.14	31.37	60.05	33.35	51.96	24.74	16.17	25.11
COSTO (millones pts.)	3.068.800	2.150.400	3.341.800	2.437.050	1.661.550	2.588.025	1.951.625	1.083.875	1.688.700	1.113.300	727.650	1.129.950
COSTO TOTAL (mill. pts.)		8.561.000		6.686.625			4.724.200			2.970.900		

(TABELA III)

los SSN el que sale favorecido es el *Rubis* francés frente al enorme y costoso *Los Angeles*.

Ahora bien, conviene matizar que éste es un resultado «económico» adaptado a las necesidades defensivas españolas y dentro de un teatro próximo de operaciones.

Que el SSN *Los Angeles* es un submarino magnífico es algo que está fuera de toda duda, capaz de operar en cualquier punto del globo durante tres meses y con unas armas formidables. Que es carísimo para nuestras necesidades está demostrado en este pequeño estudio.

De los dos convencionales el tipo TR 1700 se manifiesta, gracias a sus excelentes cualidades, bastante más económico que el tipo *Agosta*.

No hay que olvidar que el *Santa Cruz* pertenece a la tercera generación de submarinos (SOA 10 nudos o superior), y el *Agosta*, concebido una década antes, está a caballo entre la primera y segunda generación («Proceedings», junio 85).

Los datos aplicados no contemplan las ventajas inherentes a la propulsión nuclear: coeficiente de indiscreción cero, autonomía ilimitada y mayor velocidad. Y de nada nos valdría comprar un magnífico submarino convencional si, por ejemplo, la amenaza de aviones de patrulla marítima enemigos fuese considerable.

Lo que sí nos permite confirmar los resultados de la tabla III, es que el precio de un SSN de la clase *Rubis* es aproximadamente, siempre de acuerdo con las necesidades defensivas del eje Canarias-Estrecho-Baleares, de 2,25 veces el valor de un submarino alemán del tipo TR 1700.

Conclusiones.

— La decisión trascendental de construir submarinos nucleares es un tema que escapa de la visión parcial del submarinista. Las mejores y más poderosas Marinas del mundo se han decidido claramente por este tipo de propulsión.

— EE.UU. no ha construido ningún submarino diesel-eléctrico desde hace 27 años; la URSS ha dejado envejecer su flota de SSK's sin reemplazarla adecuadamente; por el contrario, ha incrementado la producción de SSN's.

— Francia, de momento, ha abandonado la construcción de unidades convencionales, y la Marina británica, si mantiene este tipo de buques es de cara a las «operaciones especiales» de sus SBS y SAS, que tan buen resultado le dieron en recientes conflictos, pero sin abandonar la construcción y desarrollo de los SSN.

— La construcción en Cartagena de cuatro SSN, al objeto de poder tener en permanencia a uno en la mar, equivaldría a una operación de unos 200.000 millones de pesetas, en un plazo de 10/15 años, incluyendo la infraestructura

terrestre, si bien de este gasto se podría deducir los túneles ya existentes en la dársena del Espalmador (Cartagena), capaces de contener, una vez finalizadas las obras de acondicionamiento, a la flotilla nuclear, y en previsión de un ataque aéreo enemigo.

— Al contar con un vector submarino de propulsión nuclear, el brazo defensivo español se extendería desde el casquete polar al cabo de Hornos, sin limitaciones por distancias, meteorología, apoyo logístico, etc.

La defensa de protección del moderno grupo de combate encabezado por el *Príncipe de Asturias* puede ser otro factor determinante en la adquisición de los SSN, posibilidad contemplada en las modernas doctrinas, no olvidemos que en el hipotético caso de un conflicto mundial, habría siempre un SSGN soviético apuntando sus misiles de crucero hacia el portaaviones, SSGN que, inmune a las acciones de patrulla marítima y fuera del alcance de las fuerzas antisubmarinas de superficie, tendría como único oponente al submarino español de propulsión nuclear (SUBESPRON).

José M.^a TREVIÑO RUIZ



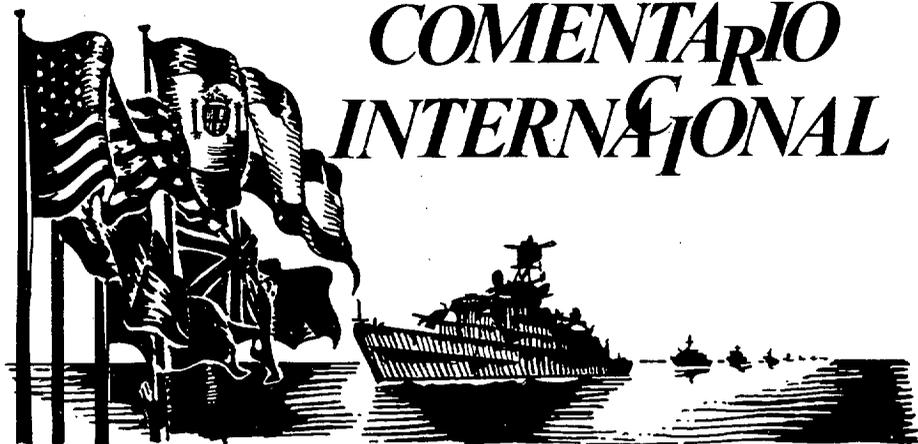
BIBLIOGRAFIA

- «Jane's Defence Weekly» (varios).
- «Jane's Fighting Ships» 85/86.
- «Proceedings» (marzo 84, agosto 85).
- «Rivista Marittima» (marzo 83, septiembre 83, febrero 84, octubre 84).
- «Revista de Publicaciones Navales» (diciembre 84).
- «Naval Forces» 1985.



Autor: José María Jiménez Cisneros.

COMENTARIO INTERNACIONAL



La misión imposible de Pérez de Cuéllar.

Por sabido era cantado. El viaje del animoso secretario general de la ONU, el hombre que tiene al «Quijote» como libro de cabecera, a Irán e Irak, países en litigio armado desde hace más de siete años, no ha podido derribar los molinos de viento alzados a su alrededor por la intolerancia iraní, o los gigantes de la incomprensión que los iraquíes lanzaron a su encuentro. Ante esta coyuntura, ¿qué podía hacer Pérez de Cuéllar que no pudiera hacer el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, forjadora de la resolución 598, que establece una inmediata tregua en el conflicto? Ir y volver, tras las conversaciones, contactos y discusiones de rigor que a poco práctico han conducido.

Ya de entrada, el recibimiento al funcionario internacional se tradujo en una escalada bélica en el Golfo, con ataques de lanchas iraníes a petroleros de otras banderas y bombardeos iraquíes de complejos industriales de su antagonista, con el agravante de las acusaciones de Bagdad a Teherán de la no observancia de la tregua solicitada por el secretario general de la ONU. El clima, por tanto, no era el más adecuado para iniciar conversaciones de paz entre dos países que por cabezonería o cerrazón parecen no estar dispuestos a conceder renuncias o al menos en ser el primero en dar un inicial paso adelante en busca de la estabilidad y la concordia de la conflictiva zona del Golfo.

Los proyectos pacificadores de Pérez de Cuéllar han chocado contra dos posturas ante el conflicto diametralmente dispares, puesto que Irán establece como requisito preliminar la definición de Irak como responsable del conflicto y pide una negociación gradual, mientras que Irak solicita una paz global sin condiciones previas. Ante esas premisas, difícilmente desmontables, la labor de Pérez de Cuéllar como mediador se hacía difícilísima, y su esperado informe al Consejo de Seguridad, en el que ha hecho valer sus habilida-



Pérez de Cuéllar en el Golfo: Las dos caras de la moneda.

des diplomáticas, con sugerencia de posibles acciones para obligar a los contendientes a una aceptación efectiva de la resolución adoptada por el Consejo de Seguridad en el pasado mes de julio.

Se abre, por tanto, un nuevo «compás de espera» de muy difícil predicción. Los norteamericanos, en una inicial postura, propusieron que, si Irán seguía haciendo oídos sordos a la resolución, se impusiera un embargo de armas como único medio de aceptación de un alto el fuego, pero la medida tenía dudosa eficacia, ya que la efectividad del embargo sería mínima y, por otra parte, había nacido sin el apoyo de la Unión Soviética ni de otros miembros permanentes del Consejo, indispensable para la aprobación. Por el contrario, ha sido significativo —y es un factor positivo a tener en cuenta— que tras el viaje de Pérez de Cuéllar se haya producido una aproximación de las posiciones norteamericano-soviéticas para evitar un empeoramiento público de las discrepancias que existen entre ellos sobre la situación en el Golfo.

La idea de que una comisión establezca las responsabilidades del inicio de la guerra cuenta con apoyos importantes, y es un tanto a apuntar al diplomático peruano después de su periplo a dos bandas. El hecho de que Irán no pida ya el relevo del presidente iraquí, Sadam Hussein, como condición previa para la paz es también importante y alentador. De aquí el respaldo del Consejo de Seguridad a una nueva resolución en la que encarga a Pérez de Cuéllar que siga mediando entre los dos beligerantes para intentar lograr la aplicación de ese casi quimérico alto el fuego, que aún la ONU sigue esperando.



El encuentro histórico entre las dos Alemanias.

Unos años atrás hubiera sido impensable. Unos años adelante el tiempo dirá las consecuencias de este encuentro histórico entre Kohl y Honecker, que sin duda marcará un hito en las relaciones entre las dos Alemanias.

El acontecimiento tiene sus antecedentes en la «Ostpolitik» de Willy Brandt, que supuso sin duda el punto de partida de esa política de normalización que culmina con esta visita histórica. En 1970, los jefes de gobierno de los dos Estados, Brandt y Stoph, se reunieron en Efurt y en 1981 Helmut Schmidt viajó a la parte oriental para entrevistarse con Honecker, al que invitó a viajar a la RFA, viaje que fructifica ahora, al cabo de seis años, tras varias suspensiones y aplazamientos, motivadas por muy diversas contingencias políticas o coyunturales.

Es evidente que el viaje de Honecker a Alemania Federal supone un reconocimiento de hecho por parte de Bonn de la existencia de «dos naciones alemanas» y que es un paso más en las relaciones interalemanas posibilitada en buena parte por el nuevo clima de distensión entre las dos superpotencias, pero también tiene otras lecturas. Los sentimientos alemanes han evolucionado



Kohl-Honecker: Dos alemanes entre champán.

nado hacia esquemas mentales que pueden admitir sin acusados traumas la existencia de dos Estados dentro de la comunidad cultural alemana, que en sentido realista y patriótico va más allá de las imposiciones políticas. La unidad cultural, evidentemente, reemplaza espontáneamente al proyecto de unidad estatal, y en estas circunstancias cabe perfectamente la visita de Honecker, constructor material del «muro de Berlín», secretario general del Partido Comunista de la República Democrática Alemana y jefe máximo de toda su armazón estatal, recibido con todos los honores —y en clima de mutuo respeto— por un Gobierno federal de marcado tinte conservador.

Bajo esas premisas es indudable que Kohl y Honecker abren una nueva vía de entendimiento entre las dos Alemanias, aunque el primer bagaje de esta singladura sea algo más que simbólico con la firma de tres acuerdos RFA-RDA, de intercambio de información y experiencias en el campo de la radiactividad, defensa del medio ambiente y cooperación técnico-científica, y el resto haya que encuadrarlo en el capítulo de buenas intenciones, que no se han escatimado en los recíprocos discursos de ambos mandatarios. Así, el invitado manifestó esperar un avance en la mejora de relaciones como es propio entre dos Estados soberanos, enfatizando sobre sus llamamientos a la paz y la distensión y aludiendo a la responsabilidad de los dos Estados alemanes

para que desde su suelo no vuelva a brotar la guerra que significaría también la desaparición de ambos en el marco de una catástrofe nuclear; y el anfitrión mostró por su parte la esperanza de que aun separados en lo fundamental, estos diferentes principios no sean obstáculo para llevar a cabo prácticos casos de cooperación. El canciller, sin embargo, hizo alusión a la unidad alemana, cuestión irrenunciable para la RFA, pero subrayando el reconocimiento de las actuales fronteras de una división alemana, «cuyo final solamente deberá conseguirse por caminos pacíficos».

Como era de esperar, el comunicado final de las conversaciones políticas Kohl-Honecker en Bonn —nada menos que de once folios—, no se concreta sino en una guía de buenas intenciones, sin que fuera por otra parte previsible un contenido de mayor alcance. Quizá lo más destacable, aparte de las buenas palabras, esté en el párrafo final en el que Honecker invita oficialmente a Kohl a visitar la RDA, invitación que ha sido aceptada aunque sin concreción de fecha todavía, por lo que muy posiblemente no vaya a haber nada excepcional en esta visita más allá de la emoción y el pangermanismo, ya que entre las dos Alemanias está aún el muro de Berlín, al que poco a poco se le van abriendo brechas o grietas. Por lo demás, todo entra en el ámbito de la normalización interalemana. La muralla ideológica no se derrumba, pero evidentemente los alemanes occidentales saben buscar sus fisuras. La visita de Honecker a Bonn, enmarcada en los condicionantes de un imperativo histórico, puede ser un paso adelante y con firmeza en este sentido.



Nueva Caledonia y Fiji: Dos posturas dispares.

Tienen puntos de identidad común —su lejanía geográfica y el escenario oceánico— y de disparidad política y emocional, ya que mientras que Nueva Caledonia ha otorgado un sí masivo a su unión con Francia en pacífico y ordenado referéndum, las islas Fiji, a través de un golpe de Estado, se muestran propicias a proclamar la República y romper sus lazos con la Commonwealth, caiga quien caiga. Ambos acontecimientos se encuadran, por tanto, en antagónicas posiciones de acercamiento-alejamiento de sus respectivos medios sustentadores.

Pese a que los partidos independentistas boicotearon el referéndum celebrado en Nueva Caledonia y recomendaron la abstención, el índice de participación fue de un 58 por 100, y más del 95 por 100 de los votantes se mostraron masivamente favorables a la prolongación del actual estatuto de territorio francés de Ultramar. Este sensible fracaso de los independentistas deja en suspenso un enfrentamiento étnico, social, político y cultural entre comunidades de diferentes etnias, que en la metrópoli tiene también diferentes repercusiones y puntos de vista dispares.

No es momento de plantear análisis de fondo sobre cuestiones sociológicas que caen muy lejos de nuestro ámbito. Se trata simplemente de exponer hechos y contrastarlos en lo que puedan tener de disonantes. Desde el rechazo de cualquier tentación independentista, con la aprobación de un estatuto de autonomía regional integrada en el Estado francés (caso de Nueva Caledonia), hasta el golpe de Estado del coronel Rabuka en Fiji, que ha anunciado públicamente que el archipiélago se convertirá en República, tras derogar la constitución y salirse del marco de la Comunidad de Naciones británica. O sea, que las posturas no pueden ser más diferentes y llaman a la reflexión, aunque no haya nada en común entre sus protagonistas.

Con respecto a Nueva Caledonia, las tesis independentistas del Frente de Liberación Nacional Kanako Socialista (FLNKS), quien hizo campaña de abstención activa, fueron superadas ampliamente por los antiindependentistas del Reagrupamiento para una Caledonia en la República (RPCR), pero hay que tener en cuenta que se estima que en el país existe un 20 por 100 de abstencionistas permanentes, por lo que poco después de conocerse los resultados electorales, Jacques Chirac, primer ministro, invitaba a todas las fuerzas políticas francesas y neocaledonias a sacar las consecuencias políticas de una decisión democrática, tras los resultados de una campaña electoral pacífica y moderada que parece empujar los afanes independentistas hacia una vía muerta.

El archipiélago, ahora indisoluble de la presencia francesa en el área del Pacífico Sur, es por otra parte pieza fundamental de la modernización nuclear



Coronel Rabuka: Fiji, más lejos de Londres.

francesa. De ahí la importancia —no disimulada— que cobra el referéndum en el que el voto mayoritario de Nueva Caledonia expresó su deseo de permanecer en la Comunidad francesa a veinte mil kilómetros del corazón de la metrópoli.

En el polo opuesto, cuando cierro este comentario, el teniente coronel Sitiveni Rabuka ya se ha proclamado nuevo jefe de Estado de Fiji, declarando que la representación de la reina Isabel en el archipiélago había dejado de existir. La reacción de la Corona británica ha sido amenazar con la retirada de la ayuda económica a las islas si éstas se separan de su tutela, pero ya ha surgido la oferta del régimen libio de Gaddafi, que asegura estar dispuesto a reemplazar a Londres en su ayuda a las islas. También a más de veinte mil kilómetros de distancia de su antigua metrópoli, puede encenderse una llama de un fuego distinto al de Nueva Caledonia.

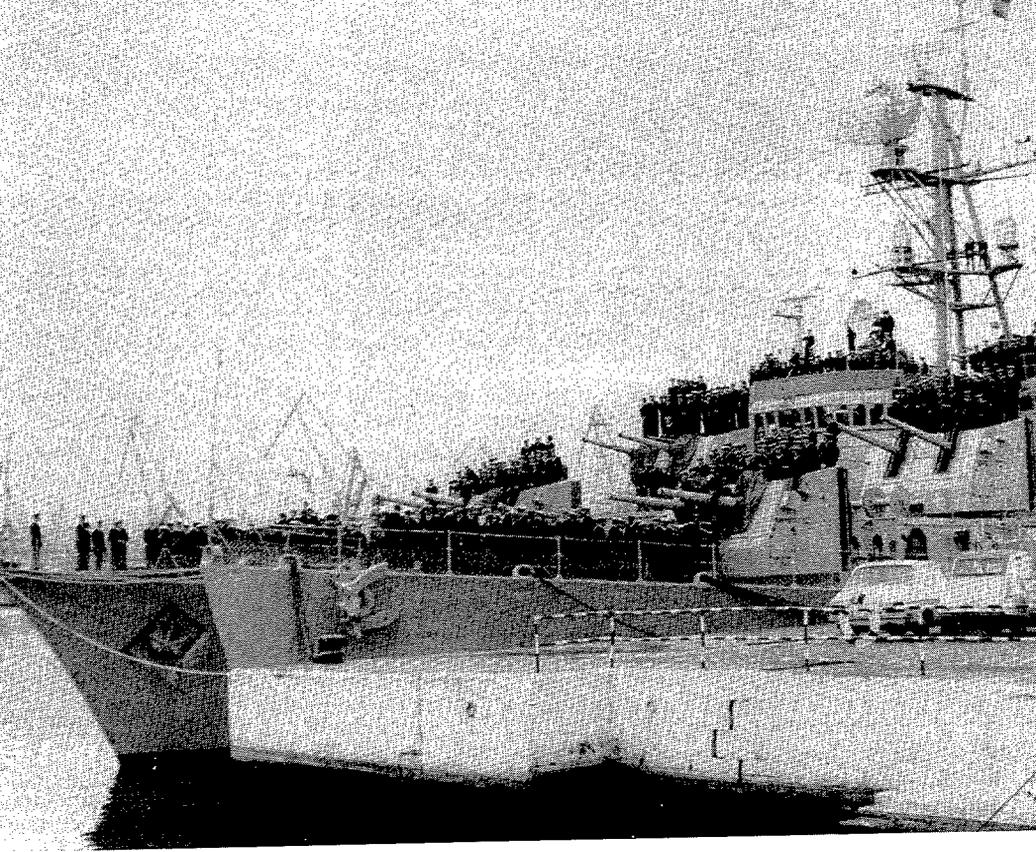


También fueron noticia.

El último intento de golpe de Estado en Filipinas, donde Cory Aquino se ve cada vez más acosada por elementos disidentes con su política... El derrocamiento del coronel Bazaga en Burundi tras un golpe militar de tipo «africano»... El referéndum de Turquía sobre el proceso democratizador, con un ajustado triunfo del «sí»... La victoria conservadora en las elecciones danesas, por mucho mayor margen que el esperado... La visita del vicepresidente norteamericano, Bush, a Polonia y el anuncio de la presentación de su candidatura en las próximas elecciones presidenciales norteamericanas... La ejecución en Irán de un íntimo colaborador del posible sucesor de Jomeini... El apretado reparto de votos entre radicales y peronistas en las elecciones argentinas... La tensión en Túnez tras las condenas a muerte de siete integristas islámicos... La reveladora confesión del director de la CIA, William Casey, poco antes de su muerte... La destitución del vicepresidente yugoslavo acusado de corrupción... y el acuerdo histórico de desarme entre Washington y Moscú, del que nos ocuparemos más ampliamente en nuestro próximo comentario.

J. C. P.





Autor: José Canido Pazos.



RECUERDOS DEL CALVO SOTELO



El *Calvo Sotelo* era un modesto cañonero orientado, casi, «a lo fluvial». Era escaso su calado. Su obra viva puede decirse que alarmaba cuando se le veía en dique seco...

Pero tenía «ansias de alta mar» y vocación no de cañonero sino al menos de fragata, por no decir de crucero.

Así, al *Calvo Sotelo* se le montó artillería de 120 mm y una dirección de tiro con pesado periscopio en el puente alto y ametralladoras pesadas. Los cálculos lo dieron por bueno, después vinieron las pruebas de mar, con un viaje a Canarias con guardias marinas a bordo. Durante el viaje se vio que el buque admitía el armamento artillero... se observaban mucho los balances pero el barco iba portándose bien en la mar rizada por el brisote y con olas largas, debajo olas de océano...

Pero las mares son muy diversas y cambiantes: «tienen guasa», podríamos decir, en términos vulgares andaluces o madrileños: su dirección, altura de ola, rompiendo o no, acción del viento... y un día que se navegaba no muy lejos de Finisterre, cuando todos los barcos lo hacían tranquilamente, hubo de entrarse en El Ferrol, de arribada, previo consejo de oficiales, pues en aquella mar que a los demás parecía «no importarles»... ¡se iba a dar la voltereta!... ¡y muy de veras!

Entramos en el arsenal y empezó a disminuirse el número de piezas de artillería ¡qué desilusión para todos!

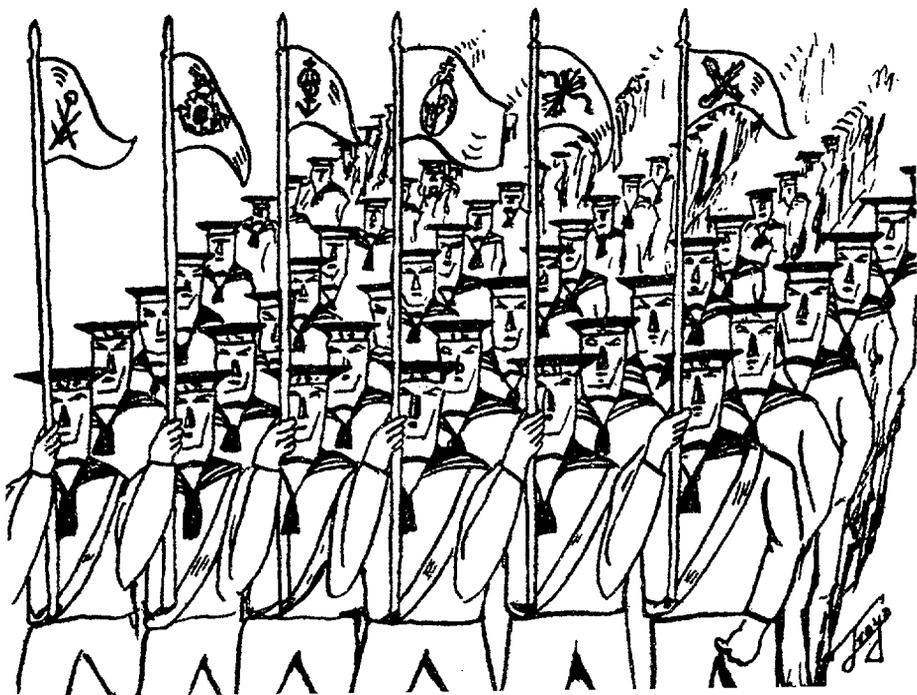
Poco a poco el buque vino a quedar, más o menos, en su primitivo proyecto de pequeño cañonero *Zacatecas*, encargado por Méjico a los astilleros Echevarrieta.

Apto para llevar a bordo un corto destacamento de tropas (tenía hasta una diminuta cuadra para los mulos de las ametralladoras). Pero poco calado, y el pantoque, podemos decir, «escurrido».

El buque disminuyó mucho en poder combativo. Tuvo sin embargo un puesto honroso en la barrera que se estableció en el Estrecho. Barrera de buques lentos, pero de comandantes valerosos. El *Calvo Sotelo* tuvo un puesto de riesgo; lo merecía, su espíritu era grande.

Antes de todo esto, cuando el barco se alistaba, con ansias todos de salir a campaña, ocurrió que en Sevilla hubo un desfile y la dotación del *Calvo Sotelo* fue en representación de la Armada, y de esa ocasión son el dibujo y la poesía que presentamos; el dibujo del marinero Troya y los versos del cabo Núñez, de artillería; muy bueno siempre: como cabo, después como condestable, después como oficial... versos y dibujos fueron publicados en «La Ametralladora», periódico de combatientes, entonces..., con permiso del lector amigo: a mí me parecen buenos. La poesía creo que habla mucho al alma, en el dibujo podemos apreciar facciones fuertes, rasgos hercúleos, de aquellos magníficos «chos» vascos que teníamos a bordo. Como abundaban los altos chicarrones, iban muchos, precisamente en la primera fila, portando los gallardetes que vemos en el dibujo del marinero Troya.

Y ahí van dibujo y un fragmento de los versos.

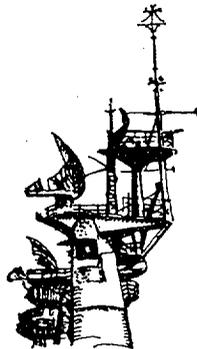


¡Mira! ¡Mira... madre mía!
¡Ahí vienen los marineros!...

... ..
Sobre la tarde de plata
concierto de azul marino.
Las cabezas levantadas
sobre los cuerpos erguidos;
atento siempre el oído;
firme siempre la mirada...
Azul los gorros, ¡derechos!
sobre las frentes morenas.
¡Con qué miradas serenas
vibran a un tiempo los pechos!
Con qué sentida emoción
hieren la atmósfera quieta
los himnos... como saetas.

El ambiente se electriza...
azul de mar y de cielo
se traban en noble duelo
arrullados por la brisa.
Es una mancha borrosa
la varonil procesión.
Va, esfumándose el borrón
tras la tarde vaporosa...
... ..
Se fueron los marineros...
— ¡Ven hijo mío, a jugar!
— Madre, yo quiero... yo quiero...
— ¿Qué quieres, hijo?...
— ¡Yo quiero ser caballero del mar!

C.M.-V.





El Carmen en la Escuela. Autor: Juan Fernández Pidal.

EL CADIZ DEL BLOQUEO INGLES, VISTO POR UN ALEMAN



CHRISTIAN August Fischer nació en Leipzig en 1771. Profesor de Literatura en Wurtzburgo y escritor, viajó por casi toda Europa, fijando durante algún tiempo su residencia en Francia. Fue condenado por la publicación de un folleto político. Entre sus publicaciones se cuentan «Las constituciones, o Francia en Inglaterra», en 1792; «Los reyes que han sido locos»; «Viaje por Madrid y Cádiz», en 1799; «Escritos eróticos», en 1800; «Biblioteca universal y recreativa», en 1806; «Colección general completa de todos los documentos oficiales y secretos que pueden servir para la historia diplomática de Francia», en 1810, y «Cuadros del Brasil», en 1819. En la revista «Allgemeine Geografische Ephemeriden», de 5 de septiembre de 1799, publicó las impresiones de su estancia en Cádiz. Este polémico escritor murió en Maguncia en 1829.

Curiosas y pintorescas son sus observaciones sobre Cádiz y sus habitantes. De ellas extraigo, por su interés, los párrafos que siguen:

«Las inmediaciones de Cádiz desde el lado de tierra muestran a los extraños un escenario tan magnífico como único. La última milla se recorre sobre un camino angosto de arena entre la bahía y el océano. Se reconoce, por delante, la ciudad, en blanco brillante, con sus torres y murallas y se observa, a la izquierda, el dilatado océano, sobre el cual el fuerte de San Sebastián, juntamente con el faro, parecieran flotar, por estar edificadós en angosto arenal que se desprende de la lengua de tierra y que durante la pleamar queda tapada por el agua. A tres cuartos de hora de Cádiz el camino se hace más ancho, pero siempre se tiene la bahía y el océano a la vista. El camino es completamente desierto pero pronto se encuentra una línea de casucas y, al fondo, por ambos lados, muchos jardines bonitos, rodeados de cercos bien trabajados. Se entra al Portón por ambos lados, al fondo de la fortificación; a la derecha la bahía y a la izquierda se agita el océano, y se está en contados minutos en Cádiz. Un hermoso lugar libre, con hermosos edificios, hace simpática la primera impresión, pero el camino de tierra, estrecho, junto a la muralla, disminuiría esa impresión si la Plaza del Mar, en la Puerta del Mar, no existiese. La primera impresión de esta plaza, y de los grupos de personas

que aquí se encuentran, muestra desde muchos puntos de vista un espectáculo totalmente nuevo. Una larga línea de cuartuchos bajos, donde sólo se venden aves vivas, que semanalmente vienen de las costas bereberes, todo en colorida mezcla; una cantidad de mesas altas con una variada selección de pescados, entre los que están representados el pescado de espada; un mujeriego con canastos llenos de los más extraños moluscos y otra población marina; vendedores de limonadas y naranjadas, cuyas piezucas están adornadas con ramas verdes y con limones, entre las cuales hay pequeños surtidores de agua; aguateros con sus carros de empujar, encima de los cuales, en tablones recordados, se encuentran grandes cántaros de piedra con copas de vidrio; un gran número de cuartuchos de frutas, en que los melones, granadas, higos, naranjas, limones dulces y uvas, abreviando, frutas de verano de todas clases, se encuentran expuestos junto a incontables canastos de verduras en la más gran variedad; vendedores de grillos, que ofrecen esos ruidosos animalejos en pequeñas jaulitas de alambre, de bronce o en casuchas de madera pintada, para dejar en el dormitorio de los amantes, en especial de las damas; marroquíes con sus pantalones abullonados, barbas negras y pipas largas, sentados junto a sus canastos de dátiles; mesas con cuadros religiosos y gorras marineras, figones y tabernas en pequeñas casuchas, todas revestidas de tela de lino o con ramaje verde. Agueguen ustedes a estas peculiaridades de Cádiz algo de tumulto y variedad de la plaza madrileña y tendrán entonces un cuadro completo de la Plaza del Mar».

Sobre las calles gaditanas dice lo siguiente: «Tan reducido como sea el perímetro de Cádiz, tantos edificios se han superpuesto en ese angosto espacio superpoblado que se calcula en 78.000 habitantes. En lo referente a edificaciones, pareciera que el clima cimentó para siempre las viejas costumbres moriscas. Techos chatos con pequeñas torrezuelas y pisos bajos floridos; patios empedrados con sillares, y tan pulcros, que sirven como salas aireadas; galerías que recorren todos los pisos alrededor del patio; piezas grandes, cuidadosamente repintadas en blanco y con ventanas reducidas, todo lleva el carácter africano. Por la altura del caserío, las callejuelas son algo lóbregas, pero de noche están bien alumbradas y con su inmejorable empedrado conservadas tan limpias como en Holanda. Sin embargo, tiene, Cádiz, también, algunas calles anchas, entre las que la llamada Calle Ancha es la más hermosa, y además tres plazas grandes y dos pequeñas».

De las murallas dice: «Las murallas gaditanas están entre las más hermosas y largas que yo haya visto; por eso las toman como lugar de paseo. Se tiene, al Oeste, una encantadora impresión de la bahía, de la costa de enfrente, y con el muy frecuentado muelle al fondo; se observa, además, y aún mejor al Sudoeste, la infaltable superficie de la mar, y se descubre muy claro la Flota de bloqueo inglesa. Una pequeña parte, al Oeste, está plantada con cinco hileras de olmos formando dos avenidas. Los árboles son tan pequeños y tan poco frondosos que muestran de inmediato el influjo del suelo pedregoso, del

aire marino y del clima tórrido. Con todo eso es este sector, especialmente al atardecer, el más visitado. El aire marino revivificador, la cantidad de mujeres hermosas y vivaces, la iluminación de las casas cercanas, el canto soñador y la música alegre, todo, hace este paseo en las noches veraniegas realmente encantador, a lo cual contribuye no poco la vista del firmamento, en un cielo diáfano y luminoso. Por lo demás, una gran parte de la muralla, que al mediodía está en parte a la sombra, sirve como lugar cómodo para siesta para las clases más bajas, que hacen pocos cumplidos. En un banco, solamente reclinados en el muro, refrescados por el viento marino frío, acostumbran aguateros, changadores, la soldadesca, marineros, y otros, a dormir aquí muy tranquilos».

En sus comentarios sobre la ciudad dice: «Para el goce de los sentidos y el disfrutar de la vida, no hay ningún lugar mejor que Cádiz. Figones y bodegas se encuentran en gran número. El vino ardiente de Rota, Jerez, Málaga y otros, frutas seleccionadas y todos los comestibles, se encuentran en exceso y se venden a los precios más reducidos. Hay neverías mantenidas por los italianos, donde existen los más delicados manjares, y el lujo de las mesas está también en la clase media muy bien representado. Sin embargo, a Cádiz le falta una importante necesidad de la vida que es el agua fresca, por eso se debe traer sobre la bahía, desde el Puerto de Santa María, de ahí se ven siempre descargando miles de toneladas de determinados botes. El agua es mala, con mucho calcáreo y muy poco oxígeno, el cual, además, por el calor y el transporte se pierde totalmente. Encima de todo eso, tiene sabor al tonel, ya que los últimos restos no se pueden eliminar totalmente. Por eso el agua es el bebestible más insaludable y miserable que se pueda imaginar».

Al referirse a las mujeres exalta la belleza de la mujer andaluza, pero la descalifica al compararla con la de otras poblaciones. Como muestra dice: «Las relaciones hacia el sexo femenino, sin frenos y más disoluto que en otras partes, pues Andalucía lleva todo el carácter del clima tórrido, y todo se exagera hasta el extremo; el disfrutar de la vida es salvaje».

Al mencionar el viento de levante, huésped frecuente de Cádiz, dice: «El solano, que viene de la cercana costa de Africa, es asfixiante cuando cae sobre la ciudad. La atmósfera parece entonces quemar en el real sentido de la palabra, y de tiempo en tiempo se siente una nueva oleada de calor; es la sensación exacta que tendríamos si nos acercásemos a la boca de un gran horno encendido. La atmósfera se cubre con un vaho blancuzco apenas perceptible y el Sol, al mediodía, se cubre de un velo translúcido. Por eso parece que el Sol tiene un disco mayor y una radiación más amortiguada. El mar calmo y tranquilo, como en un lago suizo, y el agua asombrosamente caliente. Los peces suben con frecuencia a la superficie y parecen estar cansados. También los animales terrestres sufren el influjo del solano. Los pájaros vuelan más bajo, los perros se esconden, los gatos parecen volverse furiosos, los mulos jadean incesantemente y toman sólo la mitad de su alimento y los cerdos buscan ente-

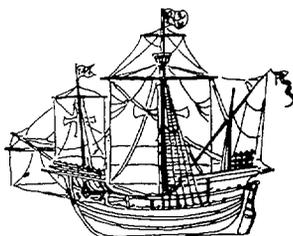
rrarse en la tierra. Sobre las personas el solano actúa según las distintas constituciones, ya más intensa, ya más suavemente, pero en todos parece producir una fuerte tensión de los nervios, fiebres y una precipitada circulación de la sangre».

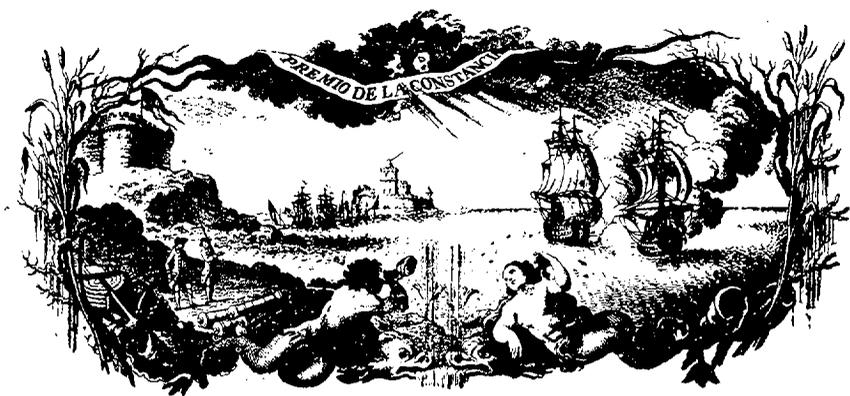
Respecto a los baños, dice: «A los baños de mar acostumbran a ir ambos sexos. Las mujeres se bañan delante del portón, en un determinado lugar de la playa, estando las entradas custodiadas por centinelas de caballería y no es extraño que amantes favorecidos engañen los ojos del custodio bajo una basquiña y una mantilla. Eso vi en el muelle, en bajamar».

Termino el extracto de estas impresiones con el sorprendente comentario que hace del bloqueo británico de la ciudad. Dice así: «Una desastrosa guerra con Francia y una aún peor con Inglaterra, ha destruido casi completamente el comercio de los españoles. Una flota inglesa bloquea sus mejores puertos ya dos años y los corsarios ingleses intranquilizan sin pausa sus costas. Tan estrecho como quiera ser este bloqueo, pronto la astucia encontró la forma de burlarlo, y pronto la política forma de suavizarlo. Además, la aproximación de los Gabinetes inglés y español, ahora (verano de 1798) parece tener un influjo muy importante sobre el bloqueo. Oficiales ingleses vienen disfrazados a Cádiz, para descansar del aburrimiento de la vida a bordo. Botes españoles recogen ropa de los barcos para lavarla y equipan a la Flota con vinos y frutas».

De las impresiones de Fischer sobre la vida del Cádiz de finales del siglo XVIII, cabe decir que aún en los teatros de las guerras más cruentas se representan sainetes.

José María BLANCA CARLIER





MISCELANEA

“Curiosidades que dan las escrituras antiguas, quando hay paciencia para leerlas, que es menester no poca.”

Ortiz de Zúñiga, *Anales de Sevilla*, lib. 2. pág. 90.

21.017.—Hace cien años.

Inicia este cuaderno de noviembre de 1887, tomo XXI, un artículo titulado *Los buques pequeños*, del que es autor el capitán de fragata don Eduardo Trigueros; hace aquí un extenso y documentado estudio crítico sobre este tipo de buques, corbetas, goletas, etc., su empleo y características. Se continúa con el *Soplón eléctrico*, por don Baldomero Sánchez de León, teniente de navío; trata de *este aparatito tan útil a bordo*, describe varios detalles sobre su instalación. Sigue *Embarcaciones de pesca salvavidas. Descripción y manejo de las mismas y de los efectos de que deben ir provistas*, por el segundo piloto de todos mares, etc., don Antonio López de Haro y Ferraté (premiado con medalla de plata en la Exposición aragonesa de 1885); tras una *Introducción*, describe este bote, sus características y elementos de que va dotado, así como da unas instrucciones para su manejo. *El poder naval en Italia*, traducido de la «Revue Militaire»... de París, por don Federico Montaldo, que continuará; documentado estudio sobre el mismo, acerca de las dependencias, buques y personal que lo componen. *Un poco de Geografía política en el año de 1887*, por el teniente de navío de primera clase don Emilio Hediger; es continuación de anteriores cuadernos, estudiando aquí varias naciones, que se continuará. *El canal de Panamá en 1886*, por el ingeniero naval don Nemesio Vicente y el teniente de navío de primera clase don Pedro Sánchez de Toca, continuación

de cuadernos anteriores; hacen aquí unas consideraciones técnicas sobre la navegación por este canal, que se continuará.

En *Noticias Varias* leemos, entre otras: *Nuevo material para la Armada*, se refiere a la construcción y adquisición de varias unidades para ésta. *Cañón Zalinski para disparar dinamita*, tomado de «Iron»; se trata de las pruebas efectuadas en la bahía de Gravesend (Nueva York) con este cañón. *Torpedero «Halcón»*, sobre las pruebas efectuadas por este buque, construido en Inglaterra. *Viaje de los torpederos «Ariete», «Azor» y «Rayo»*; da cuenta de los comentarios hechos acerca de dicho viaje desde Inglaterra a España, *sin tocar en ningún puerto de la costa de Francia, cuya travesía no había hecho hasta hoy ningún buque de su clase. Prueba de los cruceros «Isla de Cuba» e «Isla de Luzón»*, efectuadas entre los días 17 y 24 de septiembre pasado, en Newcastle en Tyne. *Torpedero «Rayo»*, del que se hizo cargo la Comisión de Marina en Londres, quedando el buque en 3.ª situación, saliendo para El Ferrol el día 4 de octubre.

Bibliografía, con la reseña de un libro extranjero. *Artículos pendientes de publicación. Erratas*, con las observadas en el cuaderno anterior. *Apéndice*, con disposiciones relativas a los distintos Cuerpos de la Armada hasta el día 20 de octubre. Gran número de láminas, gráficos y planos acompañan a este cuaderno.

J. F. G.

22.018.—Almirante galante.



En los últimos lustros del siglo XVII hubo un duque de Medina de Rioseco,

don Tomás Enríquez de Cabrera, Almirante de Castilla, a quien los malos tiempos que para la Real Armada corrían permitieron emplear el suyo en otras ocupaciones.

Militar polifacético; capitán de la guardia chamberga, maestro de un tercio en Milán, general de la caballería, virrey de Cataluña; capitán general de Andalucía, Canarias y las costas... terminó como consumado artífice de intrigas y enredos cortesanos.

Rival de don Juan José de Austria, empleó su notable talento, su distinción y su elocuencia como armas políticas, siendo a su vez blanco de la crítica y sátiras de sus enemigos.

Fernández Duro recoge un romance de la colección Salazar de la Academia de la Historia titulado: «Virtudes morales y acciones

heroicas del Almirante y Breve resumen de las gloriosas hazañas de don Juan Tomás, Almirante al presente de Castilla en sus servicios de estos reinos y Rey suyo» y que principia así:

«Mi señor don Juan Tomás
El de la cuchilla intacta,
El Orlando en los jardines
y el Narciso en las campañas;
El de la cara bruñida,
El de los labios de nacar,
y todo junto un retrato
de doña Venus con barbas...»

Por su galantería, modales distinguidos y el alto concepto que de sí mismo tenía, no debería ser muy diferente de aquel otro don Juan que, también de ilustre prosapia y apellido marineros, inmortalizó Zorrilla.

H. O. D.

22.019.—Real orden.



Una de 26 de abril de 1827 determinaba «sobre el número de extranjeros que pueden admitirse en las tripulaciones de los buques corsarios, y de los que se emplean en el tráfico de negros».

L. F. F.

22.020.—Clero.



Por Breve del Papa Inocencio X se estableció la Jurisdicción eclesiástica castrense, en septiembre de 1644, a instancia del Rey Felipe IV, por todo el tiempo que durasen las guerras, para los militares que no se hallasen dentro de su propia diócesis.

A. R. D.

22.021.—Artilleros.



Un decreto de 6 de mayo de 1857 del ministro Francisco Lersundi Ormaechea, teniente general, suprimió las brigadas de Artillería. Los cabos segundos y soldados de ésta ingresaron en los batallones de Marina.

J. M.^a B.

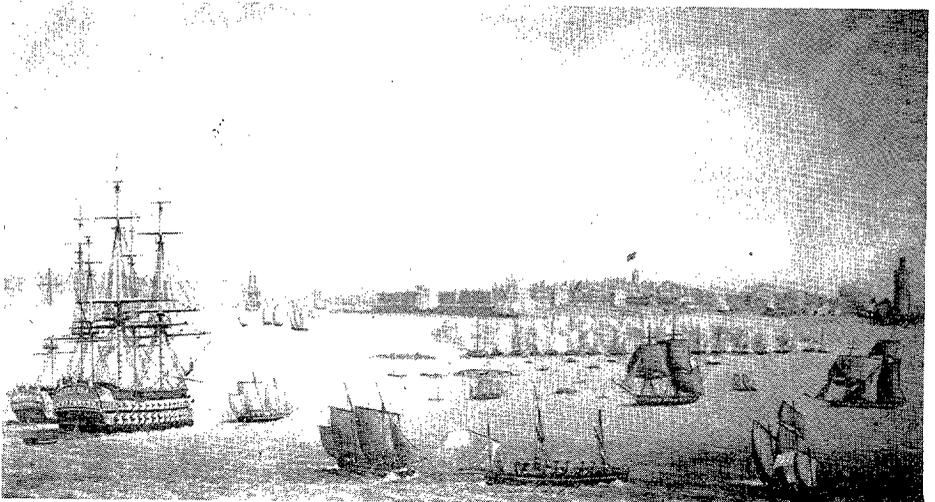
22.022.—Bombardeo.



En el ataque a Cádiz por los absolutistas del duque de Angulema, en 1823, el dominio del mar fue de ellos, no de los defensores como había sido en 1810 cuando el ataque napoleónico. Una de las consecuencias de este dominio fue el bombardeo de la ciudad por la escuadra del almirante Duperré, a la que acompañaba una fuerte flotilla de fuerza sutil hispano-francesa.

En la fotografía del cuadro existente en el Museo Naval, en la sala de Regentes, lo vemos representado. Es un bello óleo. Las fuerzas navales atacantes arbolan banderas blancas, que en modo alguno son de parlamento sino del color de la Casa de Borbón, por la que, en su manifestación absolutista, los atacantes se batían.

En el cuadro vemos sus fuerzas sutiles en vanguardia, haciendo fuego sobre la plaza. La flotilla constitucional sale al contraataque



desde su apostadero de la Puerta de Sevilla. Su brío hizo replegarse a la absolutista, y el mal tiempo que entró hizo que lo hiciese el almirante Duperré con todos sus buques, grandes y chicos.

C. M.-V.

22.023.—Medalla militar.



En 16 de julio de 1921 le fue concedida esta preciada condecoración al alferez de navío don Pedro Pérez de Guzmán y Urzáiz; el hecho que lo motivó fue «durante el ataque a la posición de Sidi Dris, en Melilla, el día 2 del actual, reforzó la posición con un destacamento compuesto de quince marineros del cañonero *Laya*, tomando el mando de la batería por encontrarse herido el teniente de la misma, dirigiendo muy acertadamente sus fuegos, que llegaron a hacerse con espoleta a cero, logrando contener al enemigo, al que produjo numerosas bajas. Por este singular y meritorio hecho, en el que dicho oficial encontró ocasión de demostrar su bizarria, pericia y buen espíritu, puesto con el máximo entusiasmo y eficacia al servicio de sus hermanos de Armas del Ejército».

J. F. G.

22.024.—Soneto.



El 26 de mayo de 1605 llegaba a Madrid el embajador de S. M. Británica, a la sazón Jacobo I, que era además almirante de la Flota inglesa y se llamaba Charles Howard of Effingham, el cual, cosas de su naval profesión, se había distinguido en el ataque y saqueo de Cádiz de 1590, mérito que le acarreó el título de conde de Nottingham.

Como en lo político también acertó, pues fue decidido partidario de la elevación al trono del primer Jacobo, éste, agradecido, lo envió a Madrid al mes y pico del nacimiento

del príncipe Felipe Dominico Víctor, acaecido en Valladolid el 8 de abril anterior, el cual príncipe, llegando el tiempo, inspiraría aquello de:

«Nadie tan caballero ni pulido como nuestro Rey Felipe (IV) que Dios guarde siempre de negro hasta los pies vestido».

Su padre, Felipe III, a pesar de la franca bancarota, organizó tales fiestas que alguien (seguramente Góngora), indignado, satirizó:

«Parió la Reina; el luterano vino con seiscientos herejes y herejías, gastamos un millón en quince días en darles joyas, huéspedes y vino. Hicimos un alarde o desatino y unas fiestas que fueron tropelías al angélico legado y sus espías del que juró la paz sobre Calvino. Bautizamos al niño Dominico que nació para serlo en las Españas hicimos un sarao de encantamento. Quedamos pobres fue Lutero rico mandáronse escribir estas hazañas a Don QUIJOTE, SANCHO y su jumento.»

La paz firmada sobre Calvino fue la de Londres, firmada el año anterior, o sea en 1604, como consecuencia de la muerte de Isabel y del advenimiento al trono de Jacobo. Los negociadores españoles fueron el conde de Villamediana y el Condestable de Castilla.

Los dos últimos versos del soneto en cuestión, aluden al encargo que recibió el ilustre y glorioso Infante de Marina, Don Miguel de Cervantes, de glosar los festejos reales. «El Quijote» acababa de publicarse.

J. B. N.

22.025.—Capitán de fragata.



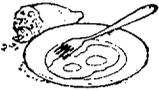
El capitán de fragata don Ciriaco del Llano, demostrando una gran tenacidad y pericia militar, venció a las fuerzas

del famoso insurgente mejicano el Cura Morelos, que acreditaba ser buen guerrero.

Consciente de lo importante que es la reiteración en el esfuerzo, nuestro capitán de fragata persiguió a los enemigos nada menos que 180 leguas, desarticulando completamente su fuerza.

C. M.-V.

22.026.—Tenedor.



El empleo de Tenedor de las Reales Atarazanas de Sevilla fue creado por el Rey Pedro I en el año 1359, siendo sustituido por el de Veedor de Atarazanas por Carlos I, cuando el armamento de las expediciones marítimas a Italia y Túnez en 1529 y 1535, respectivamente. Sus funciones eran las de gestores de la Hacienda, que más tarde fueron desempeñadas por los ordenadores de los Arsenales.

A. R. D.

22.027.—Definición.



De la de *buzo*, el *Diccionario Marítimo Español*, del capitán de fragata don Timoteo O'Scanlan, año 1831, da la siguiente:

«Nadador hábil que por naturaleza o aprendizaje se ha acostumbrado a sufrir el resuello largo tiempo debajo del agua, pudiendo de este modo reconocer los objetos sumergidos y operar sobre ellos. En los arsenales, y bajo la dirección del *Buzo mayor*, hay escuela de este oficio de que se dan plazas efectivas a los ya diestros en él, destinándolos al servicio de los mismos arsenales y de los buques de guerra. Dícese también *buzano*, *somorgujador* y *somormujador*. Algo ha avanzado la profesión.»

J. F. G.

22.028.—Esposa interesada.



Louis Godin, académico y astrónomo de gran prestigio, fue el promotor y jefe de la expedición que entre 1736 y 1744 realizó la medición de unos grados del meridiano de Quito al objeto de determinar la forma de la Tierra, y de la que formaron parte los entonces tenientes de navío don Jorge Juan y don Antonio de Ulloa.

Al regreso a España, Jorge Juan, verdadero «caza-talentos» que haría palidecer al más pintado ejecutivo de multinacional actual, propuso y obtuvo del Rey, en 1752, el puesto de director de la Academia de Guardias Marinas para el francés, quien se apresuró a aceptar complacido.

En la documentación que se conserva en el Museo Naval figura la referencia de una carta de madame Godin a don Jorge pidiéndole «noticias circunstanciadas sobre la clase de empleo, goces y funciones» de su marido, para, caso de parecerle acomodadas en sus aspiraciones, «proceder ella a reunirse en España».

El cumplido Jorge Juan le respondería, probablemente, a vuelta de correo; en todo caso, y 235 años después, vamos a hacerlo nosotros:

Los emolumentos percibidos por los anteriores directores no sobrepasaron jamás los 9.000 francos de renta anual; sin embargo, el contrato con Mr. Godin establece 10.000 francos.

A su llegada a Madrid, el señor marqués de la Ensenada los ha aumentado graciosamente en otros 1.500 más, lo que hace 11.500 francos o 46.000 maravedíes en moneda local.

A más de eso el tesoro español se ha hecho cargo de todas sus deudas contraídas en el Perú, y los gastos de viaje; empezando a percibir su salario desde que ha aceptado el cargo en América.

Mr. Godin deberá por su parte residir en Cádiz para dirigir a todos los maestros de la Academia, ordenarles lo que deben enseñar a los guardias marinas y de qué manera, lo que

corresponde a cada uno de ellos y al mismo tiempo explicar personalmente las disciplinas más dificultosas, como Astronomía, Mecánica, etc.

Por cierto, el ministro de su Católica Majestad tiene intención de otorgarle la graduación de coronel.

J'espère que tout cela vous plaira, Madame...

H. O. D.

22.029.—Récord de duración.



Don Antonio de Ulloa, en su «RELACION HISTORICA DEL VIAGE A LA AMERICA MERIDIONAL» con motivo de la medición del meridiano, relata del modo que a continuación se expone las dificultades que existían en aquella época para la realización del viaje desde el puerto de Paíta al del Callao:

“429 En todos tiempos es penoso por lo largo este viage, pues mediando de uno à otro Puerto distancia tan pequeña como la de 140. leguas en Latitud à corta diferencia, es feliz el Navio, que la hace en 40 ò 50. dias, y no tiene que arribar al cabo de ellos al mismo Puerto de *Payta*, de donde faliò, segun es lo mas frecuente: no fiendo novedad alli el que se vean precisados à executarlos dos, ò tres veces, particularmente quando el Navio se tiene poco à Barlovento, pues en este cafo fuele eftar barallando un año para confeguirlo. De uno se refiere, que estando recién cafo en *Payta* fu Contra-Maestre, y embarcando à fu Muger para llevarla al *Callao*, tuvo en ella un Hijo, que fupo leer, quando el Navio llegó; porque despues de eftar bordeando en la Mar 60, ò 70. dias, y que empezaban à faltar los Viveres, arribaba, y en interin se proveía de ellos, se paffaban dos, ò tres, ò mas meses; y al cabo de otros tantos que batallaba en la Mar, no tenía mejor fortuna que la vez primera: de cuyo modo permaneciò quatro, ò cinco años, y fin

haber dado ninguna utilidad à fu Dueño, lo dexò arruinado. Efto pendia en gran parte de fu mala conftrucción; y no es estraño el fuefco, quando á ello se juntaba el ferle todo contrario.”

E. C. C.-M.

22.030.—Centenario.



Hace más de cien años, el ministro Beránger exponía a la Reina Regente los motivos por los que sometía a su Real aprobación el proyecto de Ordenanza de Arsenales, que seguidamente lo fue por Real Decreto de 7 de mayo de 1886.

En dicha exposición, entre otras muchas cosas, don José María Beránger decía:

«SEÑORA:

La creación de un poder naval es tan precisa para el desarrollo de nuestra riqueza, como para la defensa de nuestro territorio, y no es posible olvidar que la patria, desarmada en los mares, fue grande y respetada cuando poseía potentes y numerosas escuadras...

España, Señora, cuyos principales elementos de riqueza están en los mares en los que conserva aún valiosísimas y ambicionadas provincias y colonias, se encuentra escasa de Marina de Guerra porque accidentes extraordinarios han impedido atender á tan necesario como importante elemento de poder y de fuerza...

La importancia que en general revisten los arsenales se acrece con la excelente situación estratégica de los que poseemos... En el Mediterráneo, teatro de las más terribles luchas, un arsenal, protegido por alturas inexpugnables, nos garantiza la legítima intervención militar y la indispensable protección de las Baleares, así como la importantísima vía comercial del Asia; próximo al estrecho de Gibraltar y al continente africano, en el que todo español mantiene fija la mirada, otro Arsenal, más formidable aún, y que fue la capital invicta de

la patria, sostiene viva la esperanza de una futura expansión civilizadora, y sirve también de baluarte a las ricas y hermosas islas Canarias... y finalmente, al norte de la península, y próximo al mar Cantábrico, existe otro Arsenal, que es uno de los mejores y más importantes del Globo...

Al investigar los defectos orgánicos de nuestros arsenales, ocurre desde luego que la responsabilidad de los fracasos no ha sido exigida en nuestra Marina de una manera directa y perentoria...

En el orden administrativo conviene facilitar las relaciones de los buques con los arsenales, simplificando trámites y documentación...

Con lo expuesto, que constituye la esencia de cuanto en la proyectada Ordenanza de Arsenales se consigna, parece que se llena la necesidad de intentar el mejoramiento y progreso de los establecimientos que son base de la Marina, y cuya perfección y armonía con las

exigencias del siglo tan beneficiosas pueden ser al fomento general de la Armada.»

J. B. N.

22.031.—Vestuario.



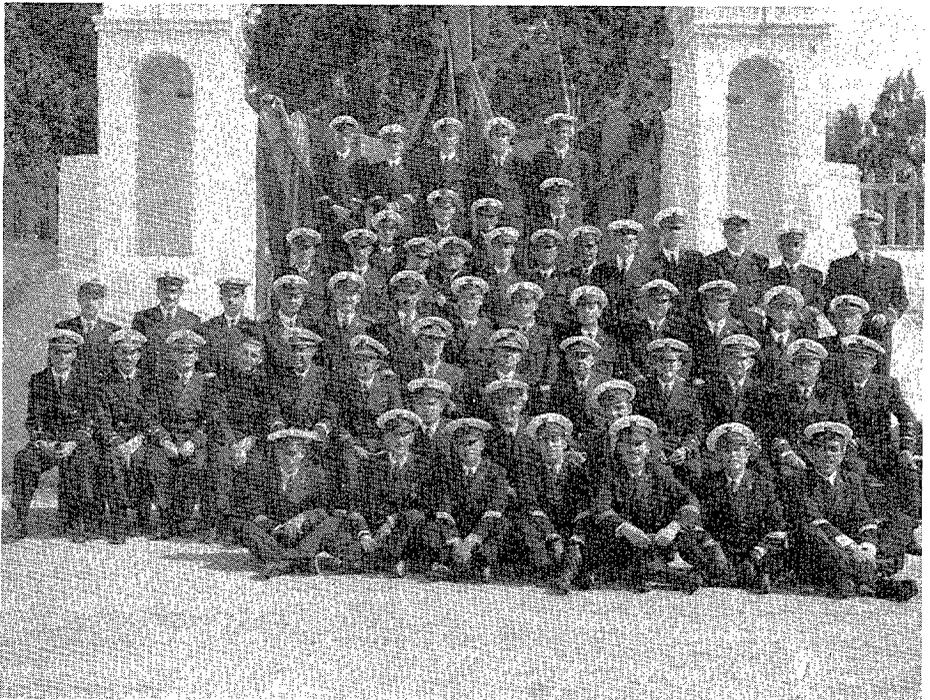
Por una real orden de 8 de julio de 1833 se dispuso que a cada *hombre de mar* (marinero), se le dotase de: *chaqueta y pantalón de paño azul, idem de lienzo, sombrero redondo de suela negra, gorro escocés, camisas y zapatos.*

J. F. G.

22.032.—Vieja foto.



Remitada por don Rafael García Linares, capitán de Intendencia de la Armada (E.E.), publicamos ésta, hecha en la



MARINOGRAMA NUMERO 233

Por DOBLAN

1	E	2	K	3	A	4	H	5	J	6	K	7	E	8	M	9	N	10	H	11	D	12	F			
13	G	14	G	15	D	16	H	17	I	18	D	19	B	20	K	21	D	22	E	23	K					
24	K	25	L		26	E	27	G	28	N	29	N	30	A	31	B	32	F		33	J	34	L	35	D	
36	F	37	J	38	C	39	A	40	H	41	I		42	J	43	G	44	A	45	M	46	F	47	N	48	I
49	B	50	A	51	I		52	C	53	F	54	M		55	L	56	M		57	F	58	J	59	N		
		60	N	61	D	62	L	63	B		64	E		65	B	66	J		67	C	68	N	69	A		
		70	G	71	N		72	K	73	N	74	J	75	D		76	H	77	M		78	A	79	L		
80	N	81	D	82	N	83	E		84	I	85	F		86	G	87	K	88	M	89	G	90	J	91	N	
92	F		93	D	94	C	95	H		96	B	97	D	98	B	99	C	100	O		101	I	102	A		
103	N	104	C	105	J	106	C	107	H		108	I		109	K	110	A		111	O	112	A	113	J		

DEFINICIONES

Palabras

- A.—Pesca.—Se conoce en Baleares un caronal de malla muy clara empleado para la pesca de rayas y otros peces 102 44 30 50 3 78 39 110 69 112
- B.—Mar.—Nombre que se da también al polizón, probablemente a causa de lo brusco de su aparición a bordo, una vez salido el buque a la mar 98 65 49 96 19 31 63
- C.—Mec.—Artificio para aprovechar, dirigir o regular la acción de una fuerza 67 106 52 94 38 104 99
- D.—Pesca.—Semicírculo de red con varas flexibles que se superponen a las nasas utilizadas en la pesca de anguilas en las albuferas 18 81 15 93 75 21 11 97 35 61
- E.—Hidr.—Algaida o duna, montón de arena casi a flor de agua que sobresale en un placer, banco o sonda 22 83 26 64 1 7
- F.—Bot.—Pita o maguey propia de varios países de América empleada en elaborar cabos y telas groseras 57 12 46 85 36 53 32 92
- G.—Mar.—Extremo o punta de un cabo 13 86 43 89 14 70 27
- H.—Plural.—Hilo o cuerda de que pende el anzuelo en la caña de pesca 107 76 4 10 40 16 95
- I.—Naturales de unas islas filipinas 101 48 84 41 108 51 17
- J.—Mar.—Bomba de mano para líquidos 113 66 105 58 33 37 74 90 5 42
- K.—Remero de la fila inferior en las naves antiguas 24 20 6 23 72 87 109 2
- L.—Isla triangular comprendida entre dos de los brazos con que algunos ríos desembocan en el mar 62 25 79 55 34
- M.—Nombre poético de la Luna 8 54 77 56 88 45
- N.—Navegación.—Aumentase la distancia entre un buque y un objeto determinado 60 80 82 68 28 73
- N̄.—Sacase el ejército a combatir en campo raso 47 103 9 29 91 59 71
- O.—Vuestra Señoría 111 100

ANECDOTARIO MARINERO

Salve marinera.—Hace ya veintitantos años el ministro de Marina visitó la E. N. M. de Marín, Escuela a la que estaba entrañablemente ligado, por ser el fundador de su última época.

A los postres de la comida celebrada en el comedor de alumnos con toda la Escuela, se levantó para brindar, y con su apasionada voz no sólo brindó sino arengó a los Caballeros, finalizando más o menos así:

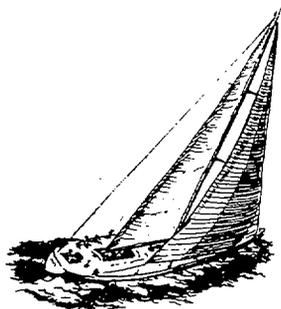
“... y ahora quiero escuchar de vosotros el himno de la Escuela”:

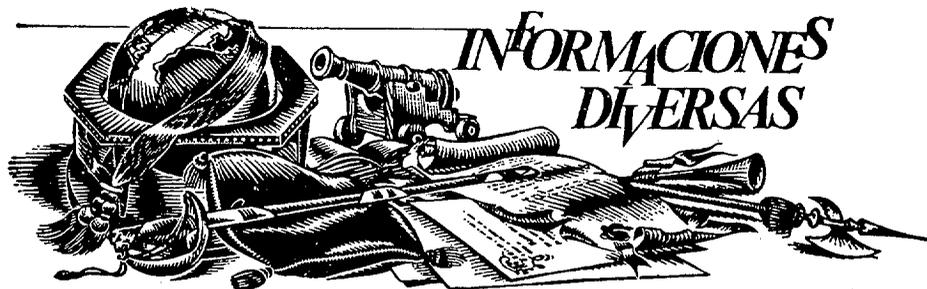
Entonces, el director de la banda, que se encontraba preparada a tal efecto en el patio de Levante, se acercó ceremonioso y serio al centro del comedor y alzando los brazos, para dar la entrada, clamó:

“SALVE...”

Excuso contar la magnitud de la contenida carcajada del almirante y la no tan contenida de la tropa de Caballeros.

ERO CABO



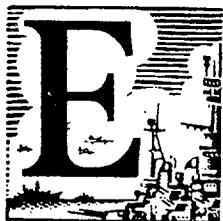


INFORMACIONES DIVERSAS

LAS JOYAS DE NUESTRO MUSEO

Otro globo de Coronelli

Introducción.



N el número de esta REVISTA correspondiente al pasado mes de febrero hablábamos en esta sección del globo terráqueo de Vincenzo Coronelli, y con este motivo dábamos una pequeña reseña de su vida, su entorno y su obra.

Una feliz circunstancia nos trae de nuevo sobre el tema: La compra de otra obra del cosmógrafo, última de las adquisiciones realizadas por el Museo Naval. Se trata, una vez más; de una esfera o globo, aunque no terráqueo sino celeste; y de similar tamaño.

Con motivo de un programa televisado sobre viajes y descubrimientos, en el que el presentador exponía sus disquisiciones en el marco del Museo y apoyado sobre el globo terrestre, se recibió una llamada telefónica de un caballero catalán, don José María de Quadras y de Caralt, conde de San Llorens del Munt, que manifestaba poseer otra esfera del mismo autor, probablemente la pareja celeste de la nuestra.

Como quiera que era costumbre de la época la fábrica de estas obras por parejas, el hallazgo de la correspondiente y su adquisición podría suponer no sólo una notable revalorización de la nuestra, sino un complemento oportuno por carecerse de esferas de este tipo.

Destacado un representante del Museo a Barcelona, pudo comprobar la belleza y excelente estado de conservación de la pieza, aunque no fuese la deseada, ya que nuestro globo tiene una fecha de realización de 1688 y la catalana de 1693.

La excelente disposición del señor Quadras, su cariño y vinculación a la Armada y su interés porque esta obra de ciencia y de arte figurase en el Museo Naval, han permitido su adquisición de acuerdo con nuestras posibilidades.

Deseamos tributarle desde estas líneas un cariñoso homenaje de gratitud.

Las esferas celestes.

Son globos en cuya superficie, cruzada de meridianos y paralelos, además de un círculo máximo representativo de la eclíptica están señalados, según las correspondientes coordenadas, un número variable de estrellas de diferentes magnitudes, ilustradas con la figura del dios, animal u objeto con que los clásicos representaban las constelaciones. El pie sustentador suele presentar un aro metálico horizontal, graduado, que actúa de horizonte, y otro aro, que gira sobre los polos de la esfera y actúa de meridiano.

En la antigüedad es fama que Eudoxio (S. IV. a. C.) construyó una esfera celeste, y Estrabón, en su «Res geographicae», habla de un globo estrellado del que fue autor Crates (130 a. C.).

Los árabes continuaron esta tradición; a estas esferas sucedieron las europeas de los siglos XVI y XVII, muchas de las cuales, como la que nos ocupa, constituyen documentos científicos de gran importancia y verdaderas obras de arte.

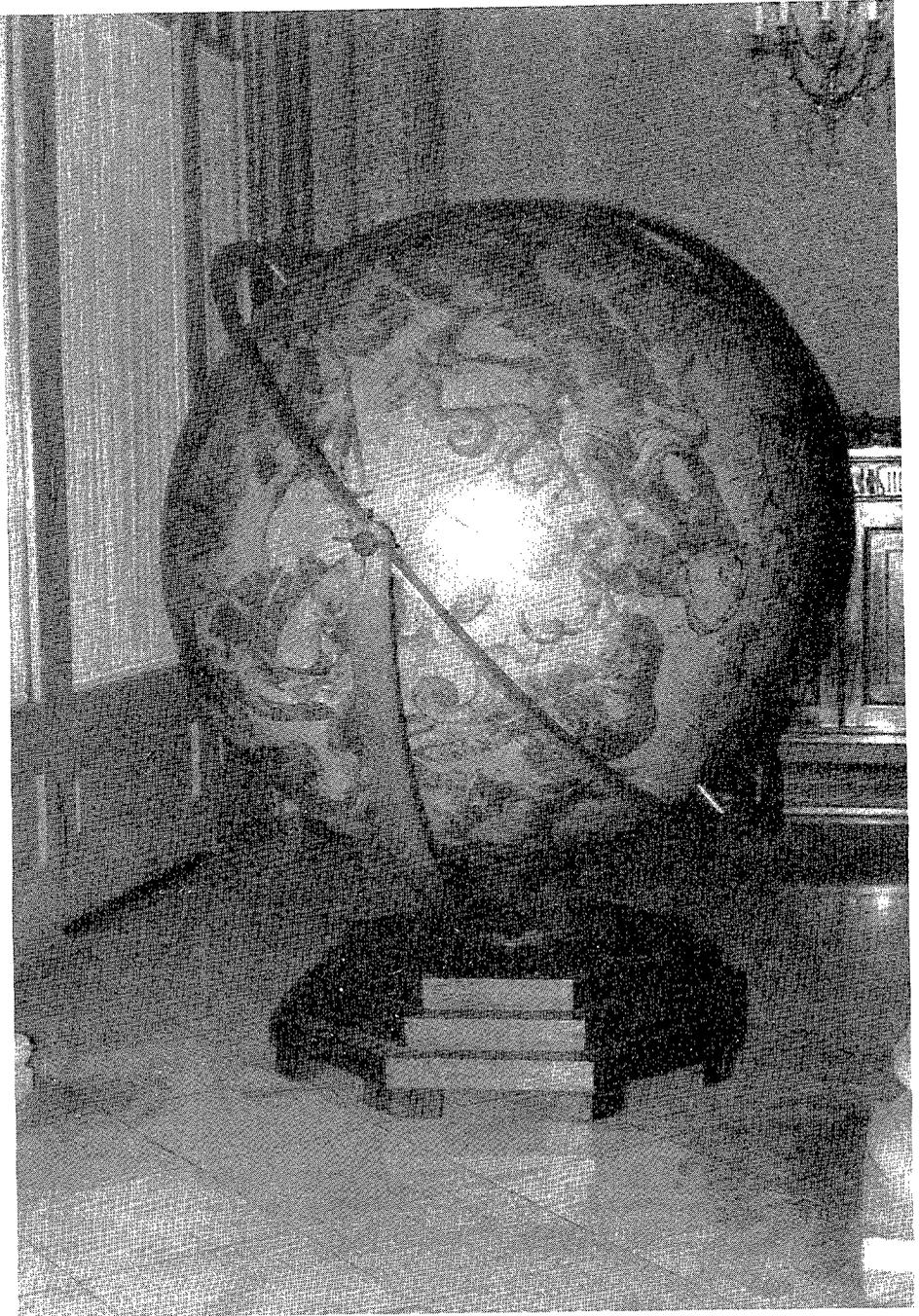
Nuestra nueva pieza.

Se trata de una edición diseñada por el pintor Arnaldo Deuvez y esculpida por el calcógrafo Jean Baptiste Nolin, que fue publicada en París en 1693.

A ella se alude en una introducción de la «Accademia degli Argonauti» del libro X del «Atlante Veneto» del padre Coronelli.

Mide 1,20 m de diámetro ecuatorial y no es perfectamente esférica, ya que su eje polar es sensiblemente más corto que el ecuatorial. ¿Se conocía en el siglo XVII la no esferoidad de la Tierra?

En medio de las figuras de las constelaciones hay un óvalo que contiene el título, bajo la siguiente inscripción latina: «ORBIS COELESTIS TYPUS//opus P. CORONELLI Min. Conventli//Serenissimaeque Reipub. Venetae Cosmographo//Inchoatum//LUTITIAE PARISIORUM//ANNO R. S. MDCXCIII//Delin. Arnoldus Deuvez//Regiae Acad. Pictor//Sculp. I. B. Nolin//Reg. Chr. Calcographus». Cuya traducción es: «Figura del mundo celeste, obra de P. Coronelli, Mínimo Conventual, cosmógrafo de la Serenísima República de Venecia, comenzado a costas de la Sociedad Francesa, acabado en Lutecia de los Parisienses en el año de la Redención 1693. Dibujado por Arnaldo Deuvez, Pintor de la Academia Real, esculpido por I. B. Nolin, calcógrafo del Rey Cristianísimo».



Las constelaciones representadas por las figuras clásicas están dibujadas con notable maestría, y como es corriente en esta clase de globos la orientación de las estrellas es inversa, en el sentido de E a W a lo que se ve desde el exterior de la esfera celeste.

Faltan, naturalmente, las figuras creadas con posterioridad a 1693 como máquina Neumática, Compás, Butil, Horno Químico...

Figuran, sin embargo, otras que están en desuso como Antinoo (al S del Aguila), la Flor de Lis (entre el Carnero y Cefao), el río Jordán (al S de la Osa Mayor y al N del Cangrejo).

En cuanto a las constelaciones australes hay una explicación, en italiano, dentro de otro óvalo que dice: «Se observaron muchas estrellas en el vecindario del Polo Antártico, desconocidas no solamente por los egipcios y griegos, sino también por Tico Brahe. Federico Houtman, en la isla de Sumatra, observó igualmente muchas estrellas vecinas al mismo polo, las cuales, habiendo sido desconocidas por los citados autores, las redujo a trece constelaciones, a saber: Fénix, Paloma, Mosca, Pez Volador, Camaleón. Triángulo Austral, Pájaro Indio, Pavo, Hombre Indio, Grulla, Tucán, Hidra Macho y el Dorado. Otros, después, han añadido la Nube Grande, la Pequeña y el Romboide. Nosotros hemos enriquecido este globo con el mayor número de estrellas descubiertas por Halley, inglés que se trasladó a tal efecto a la isla de Santa Elena, con añadidura de otras observaciones tanto de éstos como de otros escritores».

Cada constelación lleva el nombre escrito en varios idiomas: italiano, francés y latín, en mayúsculas, y a su derecha el nombre abreviado de la lengua en caracteres menores y cursivos. A continuación varios nombres latinos por los que también es conocida cada una, seguido de uno o varios árabes, terminando la rotulación con el nombre griego en mayúsculas.

Por ejemplo: la Ballena va señalada con los siguientes nombres:

BALENA, Ital.

LA BALEINE, Fran.

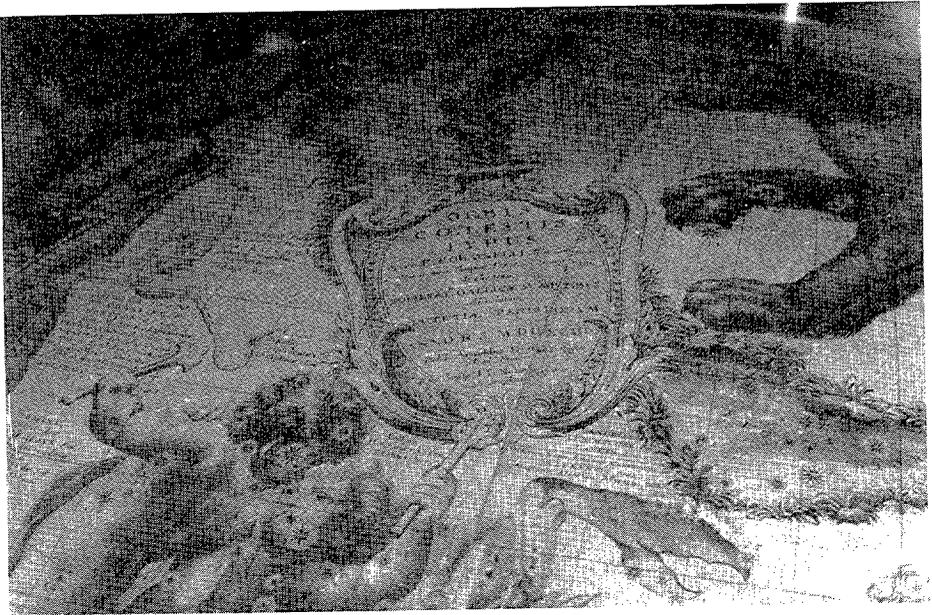
CETUS, Lat.

Cete, Balaena, Pistrix, Léo Marinus, Monstrum a Perseo Interemptum; monstrum Marinum, Ursus Marinus, Bellua, Orphus, Orphas, lat.

El Kaitos, El Kitos, arab.

KHTON, graec.

En los nombres se observan varias equivocaciones, principalmente en los griegos. La lambda y la ro mayúsculas aparecen algunas veces en forma de ele y ere latinas. En otra ocasión la pi está sustituida por una eta. Se conoce que el autor material de tales escritos desconocía la lengua griega, pues de lo contrario no hubiera incurrido en errores tan elementales.



Hay alguna constelación que va sin nombre; en el hemisferio boreal son Andrómeda y Perseo, a pesar de que en esta última figuran los nombres de Cabeza de Medusa y de la espada del héroe; en el hemisferio sur el Tucán, que se conoce gracias a su enorme pico.

En la constelación de las balanzas se hace constar su creación con el siguiente escrito en italiano: «Los egipcios y caldeos contaban en el zodíaco sólo once constelaciones; aquéllos enseñaron, como Virgilio en las Geórgicas, a confundir las balanzas con el Escorpión; después se añadieron especialmente aquéllas en la mitad del vasto dominio ocupado por el Escorpión, en honor a Julio César».

No parece acertada, sin embargo, esta versión, ya que en el siglo III antes de Cristo, es decir, mucho antes que Julio César, Mabethon mencionó que los sacerdotes egipcios cambiaron las garras del Escorpión en platillos de la Balanza «porque ellas se extienden a un lado y otro como platos suspendidos en un yugo».

Probablemente esta denominación cayó en desuso, ya que Ptolomeo en su Almagesto denomina a esta figura «pinzas del Escorpión», en cuyo caso es muy posible que con motivo de honrar a César se volviera a la designación egipcia.

Aunque cita estrellas hasta de 7.^a magnitud, sólo hay una cuarentena que tenga asignado nombre. Por toda la superficie del globo hay indicaciones de conjunciones de planetas y algunas de la presencia de estrellas temporarias o «novae» y de cometas.

Cerca del Cisne se lee lo siguiente: «Tico fue el primero que en 18 de agosto de 1600 observó una estrella nueva de 3.^a magnitud en el Cisne, en el lugar señalado 370, donde en 1621 quedó muy diminuta; finalmente desapareció, pero no se sabe cuándo, si bien Riccioli afirmó que en 1650 no se veía más». (En italiano.)

Los cometas cuya descripción y curso figuran en el globo de Coronelli son el de 1531, observado por Appiano en Ingolstadt, entre las patas de la Osa Mayor; el de 1558, observado por Guillermo Landgrave de Hesse, al N de la Cabellera de Berenice, y el de 1607, observado por Kepler en Praga, y cuyo curso va desde el muslo trasero de la Osa Mayor hasta la axila del Boyero.

Estado de la pieza.

Su estado de conservación es excelente, con la impresión muy viva y las condiciones generales de la esfera buenas, aunque con una ligera depresión en el casquete polar sur debida a haber cedido el material interno un poco. Los casquetes tienen unas arandelas de refuerzo puestas en tiempos actuales para mantener la posición del globo fija respecto del eje, debido a la tendencia a descolgarse.

El montaje sobre arco grueso con palometas de fijación, aunque no es de época sino moderno, permite un fácil giro no sólo en torno al eje sino también N-S, que facilita la observación de todas las constelaciones.

La peana de madera sobre la que se ajusta el arco sustentador tampoco es de época, pero está diseñada modernamente para no interferir en la cómoda observación total y parcial del globo.

La esfera celeste se halla rodeada por su propio arco metálico graduado.

El acoplamiento de los husos esféricos impresos en la esfera propiamente dicha es bueno, aunque algunas conjunciones de figuras no resultan perfectas.

Las condiciones generales de la obra son muy superiores a las normales, produciendo una excelente impresión por su belleza de composición.

Una buena prueba del éxito y oportunidad de la adquisición nos la están dando nuestros visitantes, que dedican varios minutos de su tiempo a la contemplación en conjunto y en detalle de esta interesantísima novedad.

Hugo O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA



NOTICARIO



MARINAS MILITARES

NACIONAL

Adiestramiento de la Fuerza.

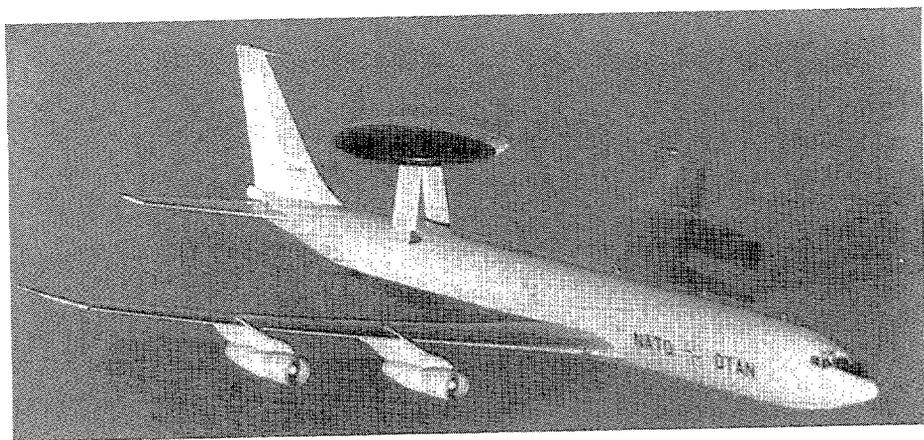
Ejercicio OCEAN SAFARI-87.— Durante el pasado mes de septiembre se ha efectuado, en aguas del Atlántico Norte, uno de los ejercicios aeronavales de mayor entidad de los programados por la OTAN, el OCEAN SAFARI-87, dirigido y coordinado por SACLANT. En él han participado unidades de superficie, buques logísticos, submarinos y aeronaves de EE.UU., Canadá, Reino Unido, Alemania, Holanda, Bélgica, Noruega, Francia, Portugal y España. Ha sido ésta la primera vez en que nuestros buques intervienen en un ejercicio de tal envergadura.

El ejercicio se desarrolló en un marco de crisis creciente entre los bloques azul y naranja, conducente a una situación de alerta general en toda el área atlántica de la Alianza, propiciada por el incremento de la presión y las hostilidades del bando naranja.

Entre los objetivos propuestos en el planeamiento del ejercicio destaca el de asegurar el dominio del mar y la seguridad del tráfico marítimo, protegiendo las principales rutas de abastecimiento; y posibilitar el refuerzo, por vía marítima, de los flancos de la Alianza más expuestos a ataques terrestres. En el aspecto operativo se incidió en la necesidad de incrementar el adiestramiento y la coordinación tanto de las unidades como de los Estados Mayores participantes, precisamente para garantizar las líneas de comunicaciones.

El ejercicio se inició el 31 de agosto, finalizando el 18 de septiembre, desarrollándose en varios escenarios. Un grupo de combate antisubmarino realizó, en los primeros días, operaciones en el canal de la Mancha y al SW de Gran Bretaña; mientras un portaviones americano con sus escoltas zarpó de Norfolk en ruta al mar de Noruega, uniéndose en su tránsito a unidades canadienses. Entre los días 9 y 11 estas dos agrupaciones, junto con unidades holandesas y alemanas, realizaron operaciones en un área libre de ejercicios, situada entre las costas del NW de Escocia e Islandia, para dirigirse con posterioridad al norte de Noruega. Allí se opondrían a una agrupación anfibia naranja que pretendía desembarcar en Vestjord, y proporcionaron apoyo a las fuerzas estacionadas en esa zona oponiéndose a la penetración enemiga, enlazando así con las maniobras "Botany Bay" que se están desarrollando actualmente en dicha área.

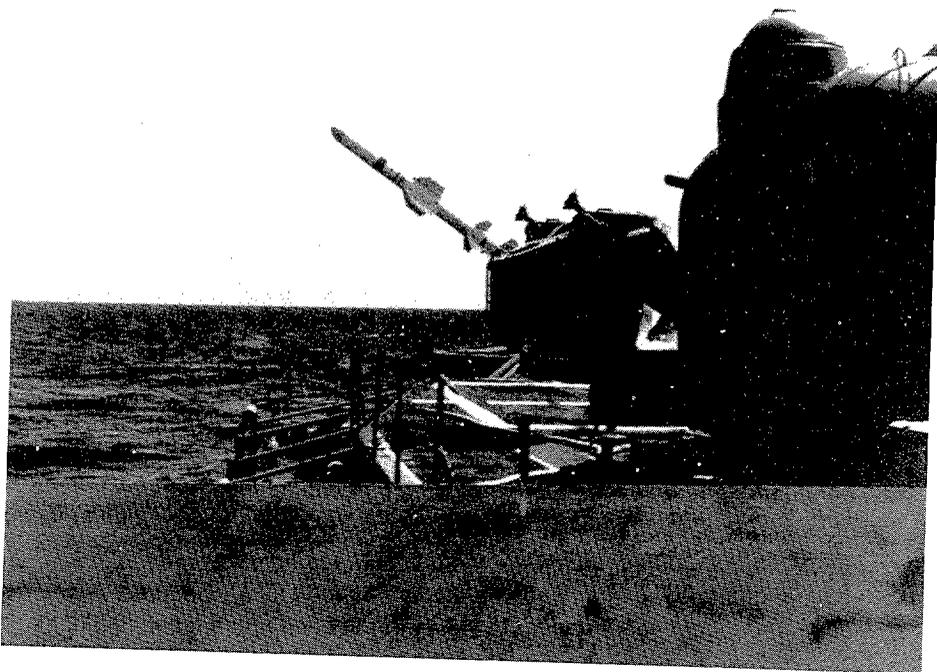
Por otra parte, y para asegurar la protección al tráfico marítimo, se organizaron cuatro convoyes escoltados por unidades de combate, que durante todo el ejercicio transitaron entre el canal de la Mancha y las costas de IBER-LANT.



Por último, dragaminas ingleses y franceses realizaron operaciones de minado y contraminado en áreas de los canales de la Mancha y de Bristol, así como en las proximidades de algunos puertos.

Durante todo el ejercicio las unidades participantes estuvieron bajo triple amenaza de superficie, submarina y aérea.

La participación española se centró especialmente en proporcionar protección a los convoyes transitando por nuestra zona de interés. Así, una agrupación compuesta exclusivamente por buques de nuestra Flota: las fragatas *Extremadura*, *Asturias* y *Baleares* y los destructores *Gravina* y *Méndez Núñez*, escoltó —entre el 31 de agosto y el 4 de septiembre cuando fue relevado por una agrupación holandesa— a un convoy que transitó entre un



punto 120 millas al norte de Canarias y el sur de Inglaterra. Aviones de patrulla marítima del Ala 22 del Ejército del Aire, con base en Jerez, proporcionaron cobertura aérea. En esta fase actuó también —fuerza naranja—, entre el 2 y el 7 de septiembre, el submarino *Tramontana*, con la misión de efectuar ataques al convoy durante su tránsito por IBERLANT.

Las corbetas *Cazadora* y *Descubierta*, así como el submarino *Marsopa*, participaron en la última fase del ejercicio —el “Linkage” efectuado por el “Display Determination”— desarrollado a finales de septiembre y principios de octubre en el Mediterráneo. Las corbetas, del 14 al 17, integradas en una fuerza de escoltas que proporcionó protección a un convoy con destino a La Spezia a su paso por nuestras aguas, y el *Marsopa*, como fuerza naranja, del 15 al 17, estableció una zona de patrulla a la salida del mar de Alborán para tratar de interceptar el convoy.

Actividades en el extranjero.

—El patrullero *Ulla* efectuó escala en Cowes (Reino Unido) para asistir a la Semana Naval celebrada en dicha ciudad, y posteriormente asistió en Arcahon (Francia) a las Fiestas del Mar.

NOTICIARIO

—El patrullero *Bergantín* estuvo presente, asimismo, en Saint Nazaire (Francia) en las también denominadas Fiestas del Mar que se celebraron en aquel importante puerto francés.

Comisiones y auxilios.

La mayor parte de las actividades de distintas unidades de la Armada durante el verano pasado correspondieron a su colaboración en el desarrollo de las diversas regatas celebradas en Marín, Barcelona, Baleares, Algeciras y Puerto de Santa María.

Igualmente, los patrulleros *Barceló* y *Bonifaz* participaron en las fiestas de exaltación del río Guadalquivir.

En cuanto a auxilios, caben destacar los prestados a diversas embarcaciones, principalmente de recreo, a lo largo de nuestras aguas peninsulares e insulares.

Conmemoraciones.

El vuelo 2.000.—El primer avión de la 8.^a escuadrilla de aeronaves, cuya numeral es 01-803, realizó su vuelo número 2.000. En la fotografía que ilustra estas líneas vemos al teniente de navío Ruibérriz de Torres, segundo jefe de dicha escuadrilla, felicitando al teniente de navío Galiana, piloto del avión, a la finalización de dicho vuelo.



Bodas de plata de la promoción de 1962.—El pasado día 12 de septiembre se reunieron en la Escuela Naval Militar los componentes de las promociones de la Armada que fueron promovidos a oficiales en el año de 1962, con objeto de conmemorar el XXV aniversario de tan señalada efemérides. Actualmente ostentan los empleos de capitanes de fragata y teniente coroneles, pertenecientes a las promociones 362 del Cuerpo General, 93 de Infantería de Marina, 14 de Máquinas y 38 de Intendencia, así como la correspondiente al Cuerpo de Sanidad.

Dicha conmemoración comenzó con la celebración de la Santa Misa en la explanada de la Escuela, terminada la cual se hizo la ofrenda al pie del altar de una corona de laurel en memoria de los compañeros fallecidos, y seguidamente, los componentes de estas promociones, acompañados por sus esposas, efectuaron el homenaje a la bandera, besándola como renovación del juramento prestado hace treinta años, siendo aspirantes de primer curso.

El capitán de navío Laencina, comandante-director de la ENM, les dirigió unas palabras de felicitación, y les agradeció que celebrasen este acto en la Escuela Naval Militar, por lo que supone de ejemplo ante los aspirantes y guardiamarinas que lo presenciaron, formando en el batallón de alumnos presente en dicha conmemoración.

Deportes.

Regatas: VI Copa del Rey.— La edición que acaba de terminar de la cada vez más importante Copa del Rey introducía entre otras la novedad de establecer una clasificación por equipos de tres barcos, otorgándose un premio al mejor clasificado. La Armada, siempre receptiva a este tipo de ideas, acometió con ilusión la formación de un equipo que pudiera representarla en las distintas pruebas, escogiendo tres barcos de regata pura, pero pertenecientes a diversas clases, con la tripulación idónea para cada uno de ellos. Los elegidos fueron el *Sirius IV*, ONE TON de clase II, patroneado por el capitán de corbeta don Juan Carlos Rodríguez-Toubes; el *Sirius III*, 3/4 de clase IV, patroneado por el contralmirante Marcial Sánchez-Barcáiztegui y el 1/2 TON, *Aifos*, de clase V, patroneado por S.A.R. el Príncipe de Asturias. Los dos primeros pertenecen a la Comisión Naval de Regatas de Baleares y el tercero a la de la Escuela Naval Militar.

La semana anterior al comienzo de las pruebas se dedicó a un intenso plan de entrenamiento, preparación de los barcos y compenetración de las dotaciones con objeto de conseguir el máximo rendimiento, intentando superar las dificultades derivadas de los continuos cambios de tripulaciones debidos a los traslados de destinos de los oficiales y al licenciamiento de los marineros que cumplen su servicio militar, así como a la necesidad de no entorpecer la preparación del *Sirius IV* para su participación en el Mundial de Kiel, hacia donde salió al día siguiente de terminar la Copa del Rey.



Sobre la base del planteamiento expuesto, dieron comienzo las regatas con uno de los triángulos en la bahía de Palma, de los cuatro que en total había, de 22 millas teóricas, aunque en la práctica fueron muchas más como consecuencia de las cuatro ceñidas de que constaban, lo que beneficiaba claramente a los barcos más grandes, pues los tiempos compensados se calculaban sobre las 22 millas teóricas. No obstante, ya en esta primera prueba se puso de relieve la buena preparación de los barcos de la Armada, pues consiguieron colocarse entre los nueve primeros puestos de la clasificación de entre los 64 barcos participantes, comandando todos sus respectivas clases y alzándose el *Sirius IV* con el segundo puesto de la general.

En el segundo triángulo celebrado al día siguiente, con viento flojo, nuevamente consiguieron situarse los barcos de la Armada entre los nueve primeros, consiguiendo el *Sirius IV* la cabeza de la clasificación general provisional.

Fue en la regata larga de Palma a Tagomago y vuelta donde se produjo la sorpresa, en cierto modo esperada por los que conocen las cualidades del *Sirius III*, pues cuando virtualmente se daba por vencedores a los "Maxis" debido a las condiciones de mar y viento favorables para ellos y a la rapidez con que habían cubierto el recorrido, con una media de 11 nudos, resultó, una vez compensados los tiempos, que el vencedor fue el $\frac{3}{4}$ TON de la Armada, que llegó a sacar más de cuatro minutos al segundo clasificado y uno de los favoritos, *Il Moro Di Venezia III*. Unicamente hubo que lamentar en esta regata la lesión del patrón, contralmirante Sánchez-Barcáiztegui, que se produjo una fisura de costilla al clavársele en el costado una maneta de un "Winche", en una de las numerosas bordadas del barco a lo largo de la dura prueba. Mala suerte tuvo el *Aifos*, que tras una extraordinaria regata se vio plena-

mente afectado por la típica encalmada de la bahía de Palma al amanecer, cuando ya los barcos grandes habían entrado, lo que le hizo bajar puestos en la general, no obstante aumentar su diferencia de puntos a la cabeza de su clase. El *Sirius IV* tampoco tuvo suerte a la entrada de la bahía, viéndose superado por el *Inespal Calanova*, que pasaba a ocupar el primer puesto de la clasificación general provisional, colocándose el primero en segunda posición, y el *Sirius III* en cuarta.

Tras un breve descanso, quedaban por disputar dos nuevos triángulos, que serían los decisivos en la conformación de la clasificación general. El primero, debido a los continuos roles del escasísimo viento existente, dio lugar a sorpresas en la clasificación del día, ocupando los "Maxis" los primeros puestos, consiguiendo *Il Moro di Venezia* el primer puesto de la clasificación general, con grave pinchazo del *Sirius III* debido a la apertura de la hélice en mitad de la regata, mientras que el *Sirius IV* y el *Aifos* lograban buenos puestos, manteniendo el primero el segundo puesto en la clasificación.

El último triángulo se caracterizó por el fuerte viento, con rachas de 30 nudos, que motivó diversas roturas en la flota. Los de la Armada consiguieron mantener sus buenas posiciones sin grandes problemas.

El resultado definitivo fue que el *Sirius IV*, el *Sirius III* y el *Aifos* ganaron sus respectivas clases, consiguiendo los puestos segundo, quinto y duodécimo en la general, respectivamente, y lograr su primer objetivo de alzarse con la victoria total por equipos.

F. M. C.

Visitas.

La Escuela Superior del Aire, en la ENM.—Han visitado la Escuela Naval Militar los componentes de la XLI promoción de la Escuela Superior del Ejército del Aire, al mando del director de la misma, general de división Gómez Bayo. Esta promoción está formada por 30 coroneles, y la visita a la ENM formaba parte del viaje de estudios que han realizado por la Zona Marítima del Cantábrico.

Después de ser recibidos por el capitán de navío comandante-director, se reunieron con los jefes de servicios y se les explicó el desarrollo de los planes de estudios y las actividades de los alumnos en la Escuela.

EXTRANJERO

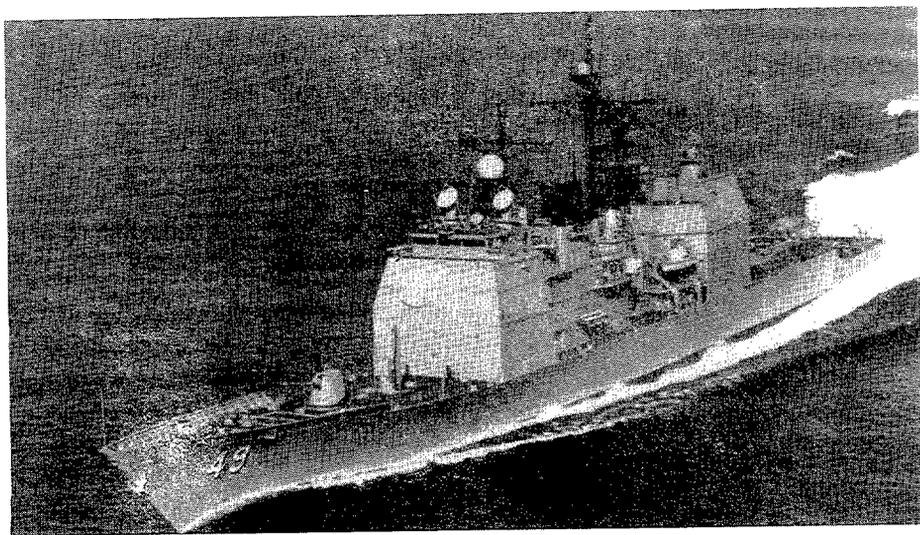
Brasil.

Flota submarina.—Próximamente entrará en servicio el nuevo submarino brasileño *Tupi*, del tipo 209/1400, construido en los astilleros HDW, en Kiel,

República Federal de Alemania. Asimismo se encuentran en construcción otras dos unidades de este tipo, *Tibyra* y *Tamoya*, cuyas secciones, cuando estén terminadas, se enviarán al arsenal naval de Río de Janeiro para su ensamblaje definitivo. En la actualidad, la Armada brasileña cuenta con tres submarinos de la clase británica *Oberon*, construidos en astilleros ingleses, y cuatro unidades de la clase norteamericana *Guppy*.

Estados Unidos.

Nuevos cruceros AEGIS.—La Marina norteamericana ha decidido la construcción de dos cruceros más de la clase *Ticonderoga*, con lo que el número total de estas unidades se elevará a quince. Actualmente ya se encuentran en servicio operativo siete, y dos más serán entregadas antes de final de año. Como es sabido, la misión fundamental de estos buques es la defensa de los grupos de combate de portaviones contra diversas amenazas. Para ello van equipados con el sistema de combate AEGIS, que comprende un completísimo sistema de radar de defensa aérea, único en el mundo. Las nuevas unidades estarán también dotadas con los sistemas de lanzamiento vertical de misiles, mediante los cuales se pueden disparar desde debajo de la cubierta una mezcla o combinación de misiles contra blancos aéreos y de superficie.



Buque de asalto anfibio.—Está previsto que el *Wasp*, primer buque de la serie LHD-1 de buques de asalto anfibio, entre en servicio operativo a finales del año actual. La principal misión de este tipo de buques de 40.500 toneladas

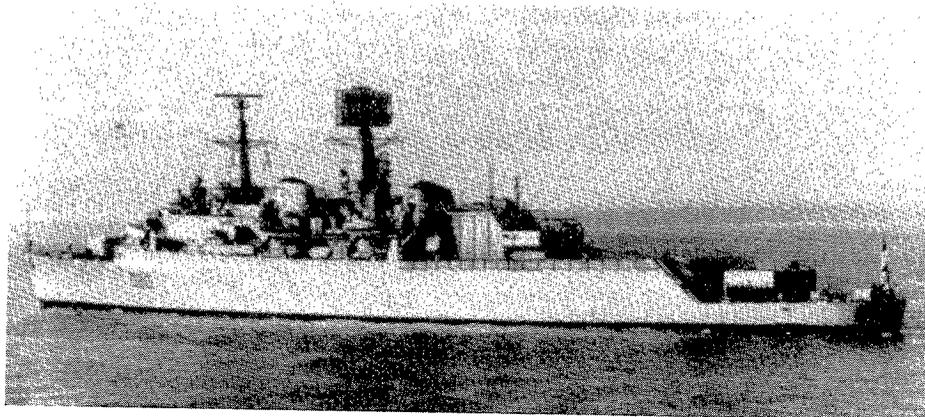
radica en el embarque, despliegue, desembarco y apoyo de una fuerza de desembarco de Infantería de Marina. Para llevarla a cabo, va dotado de helicópteros de asalto y vehículos anfibios en varias combinaciones de los mismos, siendo estas unidades LHD las primeras que han sido específicamente designadas para transportar las embarcaciones a colchón de aire (LCAC) y los aviones AV-8B *Harrier II*, lo que permitirá un apoyo aéreo cercano a la fuerza de asalto. Asimismo, está preparado para un amplio y completo mantenimiento de sus aeronaves y embarcaciones de desembarco.

Según los datos de los astilleros constructores, cuenta con más de 22.000 pies cuadrados como espacio destinado a vehículos, así como 100.000 pies cúbicos para carga. Puede transportar a unos 3.000 hombres, aparte de su dotación de unos 1.000 hombres. Su propulsión sobre dos ejes con plantas de vapor, con 70.000 HP, le permite desarrollar una velocidad superior a los 20 nudos.

Ha sido dada ya la orden de ejecución de la segunda unidad de este tipo, que llevará el nombre de *Essex*.

Gran Bretaña.

Venta de buques.—El Gobierno del Reino Unido continúa su política de venta de unidades de la Armada que han alcanzado cierta edad o que por sus características no encajan en la actual planificación operativa británica. Ahora le ha tocado el turno al destructor lanzamisiles *Fife* (D-20), la última unidad de la clase *County* que aún se encontraba en servicio, la cual ha sido vendida a la Armada chilena por 18 millones de libras esterlinas y rebautizada con el nombre de *Blanco Encalada*. Como se puede apreciar en la fotografía, le ha sido desmontado el sistema de misiles su-ai *Seaslug*. Con la adquisición de este buque, los chilenos cuentan en la actualidad con cuatro destructores

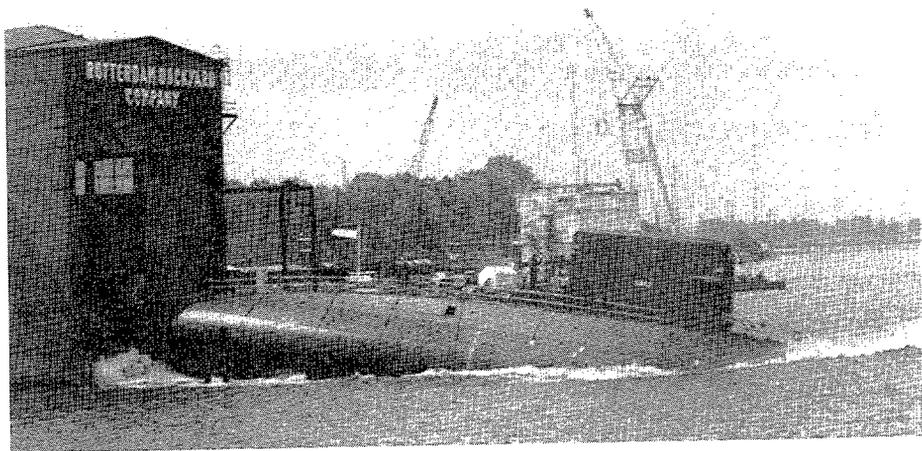


NOTICIARIO

de esta clase *County*, el *Prat* (ex-*Norfolk*), el *Cochrane* (ex-*Antrim*), el *Latorre* (ex-*Glamorgan*) y ahora el *Blanco Encalada*, al que nos estamos refiriendo.

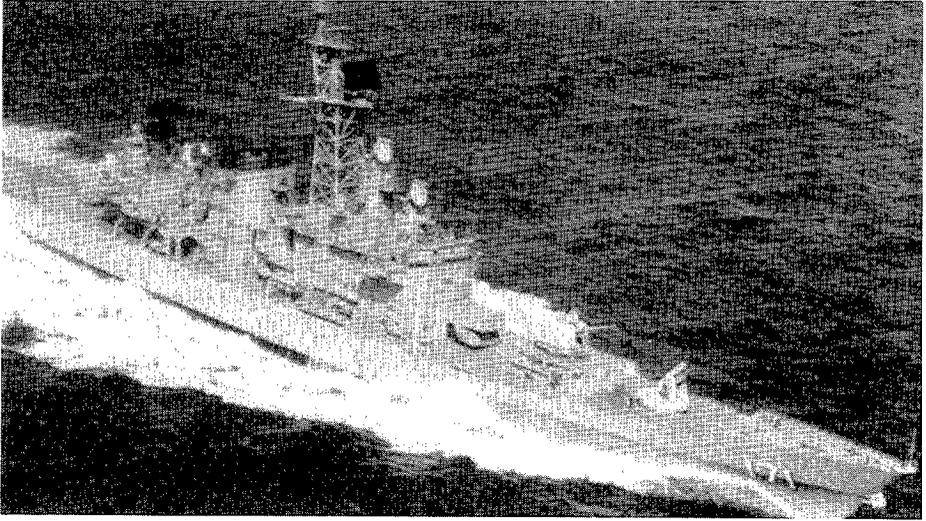
Holanda.

Nuevo submarino.—El *Zeeleeuw*, segunda unidad de la serie de submarinos *Walrus*, ha sido botado al agua en los astilleros de Rotterdam, momento que recoge la fotografía. Aunque se trata de la segunda unidad, en realidad ha sido el primero en ponerse a flote, ya que el *Walrus*, cabeza de serie, quedó seriamente averiado antes de ser lanzado al agua, debido a las consecuencias de un incendio acaecido hace once meses, que le destruyó prácticamente todas las instalaciones electrónicas ya montadas a su bordo y el cableado de proa a popa. El *Zeeleeuw* comenzará sus pruebas de mar a mediados del año próximo. Se encuentran también en construcción las otras dos unidades que completarán esta serie, el *Delfin* y el *Bruinvis*.



Japón.

Nuevo destructor.—Ha entrado en servicio operativo el destructor *Hata-kaze* (DDG-171), primero de una serie de dos de la llamada Fuerza Japonesa Marítima de Autodefensa. Este buque tiene un desplazamiento de 4.600 toneladas y va armado con una rampa sencilla para misiles *Standard*, dos cañones en montajes sencillos de 127/54 mm., dos montajes *Vulcan* para defensa de punto, ocho misiles *Harpoon*, un lanzador ASROC y dos montajes triples lanzatorpedos. Su propulsión responde al tipo COCAG, con turbinas de gas británicas "Olympus" TM3B y "Spey" SM1A.



Unión Soviética.

Flota de submarinos.—Según un informe anual que publica el Ministerio de Defensa de la República Federal de Alemania, la flota de submarinos soviéticos comprende actualmente unas 362 unidades, en las que no se incluyen los buques —unas cien unidades— de las clases “Whiskey”, “Zulú”, “Echo I/II” y “November”. Se clasifican por sus edades en el cuadro que presentamos a nuestros lectores, del que se desprende que aproximadamente una cuarta parte de las unidades pueden ser consideradas como modernas, un tercio como suficientemente modernas y un poco menos de la mitad como ya superadas técnicamente, a pesar de que se encuentren todavía en servicio, y dado que ha subido de forma notable el costo de las inversiones tecnológicas, será muy difícil, durante un largo período de tiempo, sustituir las unidades más antiguas por otras de nueva construcción. Otra consecuencia de ello sería que se reduciría el número de clases actualmente existentes.

TIPO DE SUBMARINOS	AÑOS DE SERVICIO			TOTAL UNIDADES
	Menos de 12	Entre 12 y 20	Más de 20	
SS. ESTRATEGICOS NUCLEARES				
Propulsión nuclear	25	37	1	63
Propulsión convencional.	—	—	14	14

TIPO DE SUBMARINOS	AÑOS DE SERVICIO			TOTAL UNIDADES
	Menos de 12	Entre 12 y 20	Más de 20	
SS. TACTICOS				
Propulsión nuclear	7	41	—	48
Propulsión convencional.	—	—	15	15
SS. DE ATAQUE DE GRAN RADIO DE ACCION				
Propulsión nuclear	37	28	7	72
Propulsión convencional.	18	10	40	68
SS. DE ATAQUE DE RADIO DE ACCION MEDIO				
Propulsión nuclear	—	—	—	—
Propulsión convencional.	—	—	66	66
SS. ESPECIALES				
Propulsión nuclear	2	—	—	2
Propulsión convencional.	3	—	11	14
TOTALES	92	116	154	362

Novedades industriales y tecnológicas.

Aviones AV-8B.—La Marina norteamericana ha autorizado el desarrollo de un nuevo motor para incorporarlo a los aviones AV-8B *Harrier II* a partir de 1990. Las principales ventajas que ofrecerá este motor (Rolls Royce *Pegasus* 11-61) sobre las actuales versiones con las que cuenta este tipo de avión AV-8B II estriban en que se duplica el tiempo de vida útil del motor, en un incremento de unas 3.000 libras de su capacidad de empuje estático en el despegue y en unos menores costos de mantenimiento.

Al parecer, la incorporación del nuevo motor se podrá realizar de forma sencilla y con pequeños cambios en el fuselaje. Está previsto que los aparatos actualmente en servicio en la Infantería de Marina de los Estados Unidos podrán recibir el nuevo *Pegasus* 11-61 dentro de un futuro programa de reacondicionamiento.



Defensa de punto.—El primer sistema de defensa de punto *Seagurd* para su empleo naval ha sido instalado en la fragata turca *Yavuz*, una vez superadas las pruebas de esta versión naval. Estas comprobaciones comprendieron los tiempos de reacción, exactitud del sistema y su compatibilidad con los radares y demás sistemas de armas instalados a bordo.

La fragata *Yavuz*, primera de una serie de cuatro unidades de este tipo, ha sido entregada a la Marina turca el pasado verano.



Exposiciones.—La nación indonesia, compuesta por más de 13.000 islas, sigue adquiriendo una potencialidad industrial de gran envergadura en todo el entorno asiático, con crecientes volúmenes de exportación a todos los países de aquella amplísima zona geográfica. Recordemos, a título de ejemplo, la pujanza de sus factorías NURTANO, que en asociación con nuestras Construcciones Aeronáuticas, S. A. (CASA) producen a elevado ritmo los aviones ligeros de transporte C-202, de aceptación a escala mundial y el nuevo modelo CN-235.

Pero debido a la condición marítima-insular de Indonesia, su Gobierno continúa patrocinando la industria naval en general, desde la construcción de toda clase de buques a la de puertos y sus instalaciones. Para ello ha establecido unos planes quinquenales de inversiones específicas denominados *Maritime*, cuya cuarta edición finalizará en 1989, momento en el que el Gobierno

de Yakarta ha decidido organizar una Exhibición o Feria de Muestras, coincidiendo con el comienzo de un nuevo plan de inversiones. En esta Feria Naval ocuparán un lugar destacado las aplicaciones de los equipos electrónicos de comunicaciones y otros importantes aspectos de la defensa. Dicha exhibición tendrá lugar en la capital, Yakarta, en abril de 1989, y podrá dar una idea de cuál es realmente el peso específico de Indonesia en este campo de la defensa, en su proyección marítima.

Y.

MARINA MERCANTE

La "Trasmediterránea", "viento en popa".

La compañía "Trasmediterránea" registró unos beneficios de 1.160 millones de pesetas durante el primer semestre de este año, un 117,6 por 100 más que los obtenidos en el mismo período del año anterior.

La naviera que preside Carlos San Basilio registró en agosto la cotización más alta de sus acciones en la Bolsa de Madrid, al 423 por 100, en posición de dinero sin operaciones, y el más bajo el pasado 12 de enero, al 200 por 100.

Las subvenciones a la explotación que ingresó "Trasmediterránea" en la primera mitad del año fueron de 2.671 millones de pesetas, 1.601 millones menos que los recibidos en igual período del año anterior.

La compañía, que tiene un capital social de 3.022 millones de pesetas, destinó a reservas en los seis primeros meses del ejercicio 12.639, 800 millones más que los colocados para este fin en junio de 1986.

La guerra del golfo Pérsico.

Las primas de seguro marítimo por riesgo de guerra para los cargamentos asegurados por "Lloyd's of London" y el "Instituto de Aseguradores" de Londres han sido elevadas con vigor inmediato para todos los barcos que hacen uso del área del Golfo.

La subida en cuestión afecta a todos los puertos de Irán y otros puertos del golfo Pérsico, incluidos los de Irak y Kuwait, así como a las terminales marítimas situadas a 51º de longitud, es decir, excluyendo a la terminal de la isla de Kharg, y supone una elevación de los actuales tipos de 1/8 por 100 a 3/8 por 100.

En el curso de una conferencia organizada por "Lloyd's of London Press" en la capital británica, el presidente del "First International Capital Group", Paul Slater, ha solicitado el boicot de la navegación mercante y el respeto de la navegación por las aguas internacionales.

Mientras, en Londres, en círculos de la industria de la navegación, se destacaba que a pesar de los numerosos ataques de que están siendo objeto los petroleros en el Golfo, está aumentando el número de fletamientos de grandes petroleros, siendo muy posible que comiencen a aplicarse tarifas de flete más elevadas y nuevas subidas en las primas de seguro.

En relación con tales fuentes se destaca el hecho de que aunque cada vez es mayor el temor de los armadores no es de esperar que se produzca una paralización del tráfico por el Golfo, afirmándose, incluso, que Japón, que ha suspendido el paso de sus petroleros por dicha zona, pueda en breve reanudar.

Pabellón europeo para la Marina Mercante.

La bandera azul con doce estrellas de oro de la Comunidad Europea ondea ya en algunos edificios oficiales, pero quizá se vea también en los mares de un extremo al otro del globo. El comisario europeo para los transportes, Stanley Clinton Davis, propuso recientemente que los navíos mercantes matriculados en un país de la Europa de los "doce" enarboles un pabellón europeo. Claro está que no se trata simplemente de una bandera. La idea de un pabellón europeo implica la creación de una especie de reglamentación de la Marina Mercante. Según Clinton Davis, una reglamentación de este tipo debería recoger lo mejor de los diferentes sistemas nacionales. La futura legislación debería atraer a los armadores europeos, a menudo tentados por los pabellones de conveniencia, y no escatimar en materia de normas relativas a las condiciones de trabajo, a la seguridad y al medio ambiente.

J. S. A.

MARINA DE PESCA

La normativa pesquera comunitaria.

Los resultados conseguidos por el sector pesquero español durante 1986, por los proyectos aprobados en la Comunidad, fueron calificados como positivos, si tenemos en cuenta que se trataba de nuestro primer año. En ese período, España logró aproximadamente el 30 por 100 de las ayudas dispuestas por la Comunidad. En 1987, según señala el director general de Ordenación Pesquera, el objetivo es llegar hasta el 40 por 100. En 1986, los proyectos no aprobados lo fueron, no tanto por fallos en sus planteamientos como por falta de recursos económicos en Bruselas para esos fines.

El plan de trabajo previsto para este año responde a los mismos plantea-

mientos que los aplicados en el período anterior. La Secretaría General de Pesca lleva a cabo una política de diálogo y concertación con las fuerzas representativas del sector.

El Reglamento 4.028/86 del Consejo, por el que se establecían las directrices para las estructuras pesqueras de la Comunidad en los próximos diez años, tenía una asignación presupuestaria para cinco años. Respondiendo a esas disponibilidades, cada uno de estos Estados miembros debe elaborar y remitir a Bruselas, antes del 30 de abril, una serie de programas de carácter quinquenal, aunque luego sea posible su adaptación año a año, según la evolución del sector. En estos programas están trabajando en estos momentos los responsables de la Secretaría General de Pesca.

Sin embargo, para este año, con el fin de acogerse a las ayudas dispuestas ya por la Comunidad, el sector pesquero debe proceder a presentar los proyectos individuales sobre los que deben decidir las autoridades comunitarias.

El Canadá, paraíso pesquero.

Pese a ser un país prácticamente vacío, Canadá acoge a pescadores de todo el mundo, gracias a que posee uno de los mayores y más tradicionales bancos de pesca: el mítico de Terranova. Esta nación es la patria de 25 millones de habitantes, que viven esparcidos a lo largo de 9.970.000 kilómetros cuadrados; lo que se traduce en una densidad de 2,42 habitantes por kilómetro cuadrado. La costa canadiense se extiende a lo largo de 53.200 kilómetros, la segunda en extensión detrás de la URSS.

Referente al año 1985 no existen estadísticas completas de la flota pesquera canadiense. Únicamente está el dato del número total de barcos de pesca, que alcanza las 37.748 unidades, sin que se conozca su valor en toneladas de registro bruto.

La mayoría de estas embarcaciones (36.655) son pequeñas, comprendidas entre las 10 y 49,9 TRB. Hay otras 623 cuyo tonelaje oscila de 50 a 99,9 y se reducen a 114 las que alcanzan más de las 149,9 TRB. Los barcos de tipo medio, entre 150 y 499,9, que son 321, son los últimos registrados en la flota pesquera de Canadá, puesto que carece de censo de buques superiores a 500 toneladas.

En cuanto a la plantilla de 1984, que fue superior en un 3 por 100 a la del año anterior, la mayoría —que se compone de 84.267 personas— faena en las costas atlánticas del Canadá: en concreto, 59.152, mientras que otros 17.187 lo hacen en las del Pacífico (donde el total, por el contrario, disminuyó respecto al año anterior). En las provincias del interior, en los ríos y lagos canadienses, el número de pescadores fue de 7.928.

Los datos relativos a la producción en 1985 reflejan incrementos sobre el año anterior. La pesca desembarcada en Canadá llegó a 1.400.000 toneladas,

por un valor de 1.400 millones de dólares canadienses, frente a 1.300.000 toneladas y 901 del año precedente.

J. S. A.

CONSTRUCCION NAVAL

No habrá una nueva reconversión naval

Según declaraciones efectuadas el verano pasado, en Cádiz, por el ministro de Trabajo, carece de sentido el rumor, propagado insistentemente en dicha ciudad, de que el Gobierno vaya a desmantelar la factoría de Puerto Real. Igualmente, negó que se estuviese estudiando una segunda reconversión en el sector naval para ponerla en práctica durante el próximo año.

Respecto a los excedentes de empleo de dicha factoría de Astilleros Españoles, S. A. (AES A), dijo que los que se produzcan se efectuarán sin traumatismos, mediante jubilaciones o bajas incentivadas.

El ministro aseguró también que no se pueden construir barcos para tenerlos parados hasta que salgan compradores, sobre todo porque un tercio de la más moderna flota del mundo, de avanzada tecnología, no puede trabajar "porque no hay fletes".

Posteriormente a estas declaraciones, y según noticias de prensa, AES A ha firmado un contrato en Estados Unidos para la construcción de seis buques frigoríficos de avanzado diseño tecnológico en sus factorías de Sevilla y Puerto Real, para la compañía norteamericana "Del Monte Tropical Fruit", filial de la multinacional "R. J. R. Nabisco Inc."

Los buques serán utilizados para el transporte paletizado de frutas tropicales desde las plantaciones de la compañía en América Central hasta los puertos de la costa Este de EE.UU.

Este contrato fue obtenido por Astilleros Españoles, de la División Naval del INI, en reñida competencia con veintidós astilleros de todo el mundo, incluidos los líderes en Extremo Oriente, Japón y Corea del Sur, además de astilleros germano-occidentales.

Hacia la automatización integral de los buques.

De acuerdo con un interesante reportaje de J. L. Centurión aparecido en el diario "ABC" y titulado "Los buques del futuro serán programados para navegar sin necesidad de tripulación", la automatización facilitada por los grandes avances de la microelectrónica en los últimos años ha alcanzado a todos los sectores de la actividad humana, y entre ellos a uno de los más anti-

guos: la navegación. Ya son corrientes las cámaras de máquinas sin personal en muchos barcos, en los que sus centrales energéticas están vigiladas continuamente en todos sus parámetros por ordenadores, que ponen sobre aviso a los encargados de mantenimiento al producirse la menor anomalía.

Pero aunque es un considerable avance tecnológico, este sistema sólo supone un paso más hacia el objetivo que tiene marcada la tecnología naval para dentro de unas décadas: convertir a los barcos en colosales autómatas sin tripulación, dirigidos a distancia mediante una red de ordenadores.

En estos momentos son muchos los países que tienen programas de investigación sobre navegación automatizada; pero entre ellos destaca Japón, con una de las mayores flotas mercantes del mundo, de la que depende totalmente una economía basada en la importación de casi todo lo que consume, por lo que no es de extrañar la importancia que tiene para el gigante asiático el mejoramiento de su tráfico marítimo. En el campo de la automatización parcial, ya navegan en este momento barcos japoneses movidos "a la voz". La empresa "Sumitono Heavy Industries" tiene en servicio desde 1984 un barco de tercera generación con control automático por voz de la máquina.

También de la misma empresa, y empleando el mismo procedimiento, es el gigantesco "bullkarrier" *Kinokawa Maru*, de 179.618 toneladas de desplazamiento. Por último, el *Tshukuba Maru* tiene control por voz a la máquina principal y a las tres maquinillas de amarre a popa.

Continuando con sus investigaciones para el desarrollo de un barco totalmente automático, el Gobierno japonés ha invertido el año pasado 10.000 millones de pesetas en el programa de un mercante sin tripulación que, por la elevada sofisticación técnica de sus medios, resulta menos expuesta a siniestros y averías que los buques convencionales. Se le cursarán órdenes desde una estación terrestre, y aunque al principio irán en él algunas personas, para cuestiones de seguridad a bordo, se irá reduciendo paulatinamente su número hasta que el barco navegue completamente solo. La entrada en servicio de esta primera unidad naval, totalmente automática, obligará previamente a llenar el vacío legal que actualmente existe sobre este punto en las legislaciones de todo el mundo.

J. S. A.



CULTURA NAVAL

Brillante exposición histórico-naval en Cartagena.

Coincidiendo con la celebración de las “Aulas de Mar”, que se desarrollaron en septiembre pasado en Cartagena, y que tuvieron resonancia nacional e, incluso, internacional, la Delegación del Instituto de Historia y Cultura Naval en Cartagena organizó una brillante y muy visitada exposición, con el loable propósito de “fomentar la conciencia marítima y el culto a las tradiciones de la Armada”.

En la sala de exposiciones, situada en la segunda planta del edificio de la CAAM de la calle Mayor, se mostraron las últimas donaciones del Museo Naval, entre las que destacan, según el capitán de navío don Alvaro de la Piñera, delegado del Instituto de Historia y Cultura Naval, el retrato realizado por el pintor catalán Borrel, del almirante Concas, comandante del crucero *María Teresa* en Santiago de Cuba, cuya maqueta, donada por la CAAM, también figura en la exposición.

Además de otras donaciones, el Instituto ha adquirido recientemente varios cuadros, que se incluyen en la muestra, como la reproducción del cuadro de Wsell de Guimbará “El hundimiento del crucero *Reina Regente*”,



realizada por el artista Juan de Cruz, así como dos retratos: el marqués de Casa Tilly y el marqués de Camachos, capitanes generales del departamento marítimo, a finales del siglo XVIII, principios del XIX.

La exposición incluye además objetos de la Armada que tienen relación con Cartagena, como charreteras que pertenecieron al vicealmirante Luis Pasquín Reinoso; publicaciones históricas de gran valor procedentes del Archivo Histórico de la Zona; las banderas coronelas de los batallones de Marina del siglo XVIII, y la reproducción de un fanal de las galeras del siglo XVII. Igualmente hay cuadros de intendentes como Sanz de Andino; Arróniz, que fue alcalde, y Carlos Roca.

La exposición fue muy visitada por el público cartagenero, especialmente jóvenes. He aquí un buen ejemplo a seguir. En la fotografía aparece un ángulo de la exposición dedicado a la gran figura de Isaac Peral.

La Oceanología, ciencia del futuro.

La Oceanología es la ciencia que trata de los recursos de todo tipo existentes en la masa líquida de los mares y océanos, así como en los fondos y subfondos marinos.

En la última década, el progresivo agotamiento de los recursos mineros terrestres ha obligado a la Humanidad a volver a considerar la posibilidad de poder explotar intensivamente los enormes yacimientos de los océanos, cuando el encarecimiento de las materias primas y el mejoramiento de la tecnología submarina han hecho más rentable y asequible la extracción de minerales del lecho marino. En 1990 se necesitará para la industria dos veces más mineral que en 1975 y al problema económico se sumará el estratégico, ya que del mar se obtienen una gran parte de los minerales considerados críticos, básicos para el mantenimiento de la industria y para el desarrollo tecnológico y armamentista.

Es el caso concreto de una de las dos superpotencias, Estados Unidos, que se ve obligado a importar, total o parcialmente, sesenta y nueve de los setenta y un minerales considerados críticos. De ahí los grandes esfuerzos realizados por este país en las últimas décadas para autoabastecerse de estos preciados elementos del medio marino y el espectacular desarrollo tecnológico de la Oceanografía —aunque mínimo comparado con la astronáutica— para la exploración del no menos desconocido “espacio interior”, seguramente el campo que más sorpresas proporcionará al ser humano en el futuro más próximo.

El océano, con unos 50 billones de toneladas de sales disueltas, procedentes de los 6.500 millones de toneladas de minerales y materias orgánicas que el viento y los ríos arrastran anualmente al mar, supone un enorme potencial de materias primas en continua renovación. Cada milla cúbica de agua marina

contiene 166 millones de toneladas de sales y el total de las 300 millas cúbicas del planeta contiene 20.000 millones de toneladas de uranio, 15.000 millones de toneladas de cobre, la misma cantidad de manganeso, siete billones de toneladas de boro, 500 millones de toneladas de plata y 10 millones de toneladas de oro, pero al encontrarse tan diluidas, su extracción hasta el momento no resulta rentable, lo que no será impedimento para que el próximo siglo sea una industria plenamente competitiva.

J. S. A.



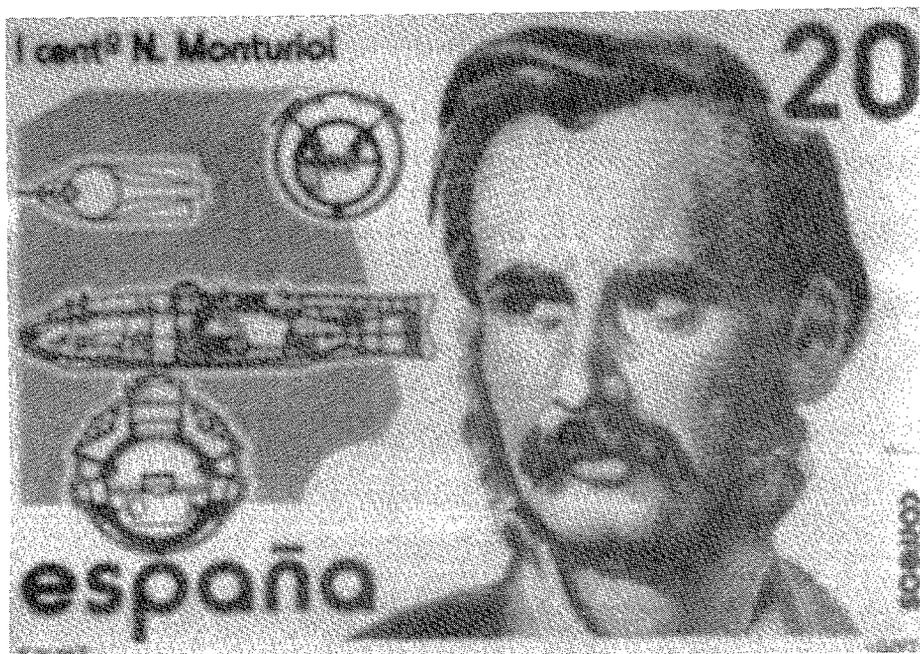
FILATELIA NAVAL

Narciso Monturiol.

Sin la menor duda, junto con los barcos de la epopeya del Descubrimiento, el buque que más veces ha figurado en los sellos españoles ha sido el submarino. Ahí están para atestiguarlo los seis efectos más una hoja bloque, emitidos con fecha 11 de agosto de 1938, por la Segunda República; y muchos años más tarde el sello correspondiente a la serie aparecida el día 16 de julio de 1964, denominada Homenaje a la Marina Española, referido al submarino de Isaac Peral.

Ahora, con ocasión del primer centenario de la muerte de Narciso Monturiol, se ha hecho un sello de valor 20 pesetas. La realidad es que dicho centenario se conmemora con este sello con un cierto retraso, dado que Monturiol falleció el día 6 de septiembre de 1885. Pero a pesar de este lapso, bienvenido sea este sello, pues así las dos personalidades españolas que ingeniaron un buque sumergible, Isaac Peral y Narciso Monturiol, tienen sus respectivos sellos.

Este signo del correo ha tenido como primer día de emisión el 6 de septiembre pasado, y en dicha fecha se han empleado cuatro matasellos especia-



les: los dos que usualmente se usan en Madrid y Barcelona; un tercero en Figueras, población en donde nació el 29 de septiembre de 1819 Narciso Monturiol, y el cuarto, puesto en el Museo Marítimo de Barcelona. La tirada de este ejemplar es de 4.000.000 de unidades, estampados en calcografía, figurando la efigie de esta personalidad, más unos planos del *Ictíneo II*, tomados del catálogo editado por el Ayuntamiento de Figueras en 1985, cuando tuvo lugar una exposición conmemorativa dedicada a Narciso Monturiol.

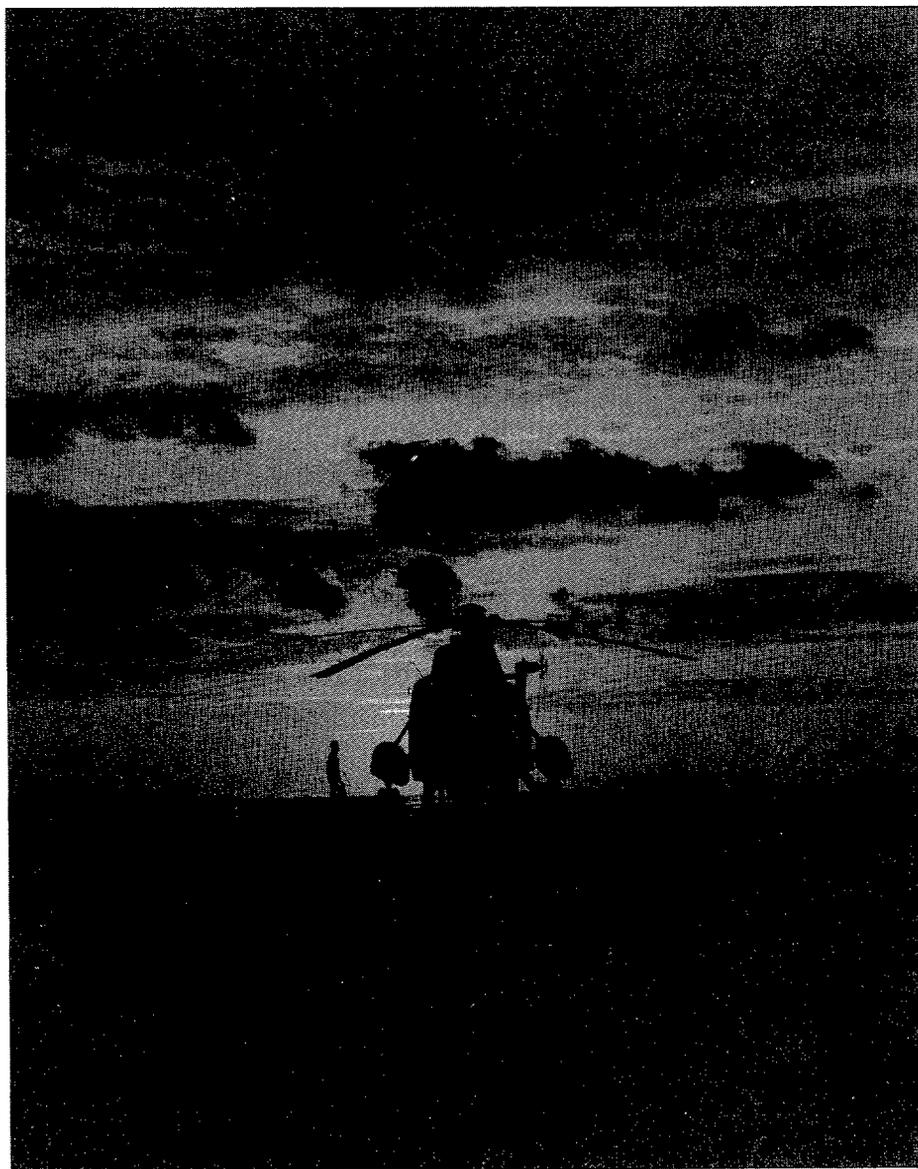
Piratas del Caribe.

Los motivos para hacer los dibujos de los sellos es de lo mas amplio que pueda darse y, por ello, no extraña que las islas Bahamas hayan hecho una serie dedicada a los piratas del Caribe. Esta emisión se forma con los valores de 10, 40, 45 y 50 centavos de dólar (de la zona del Caribe), y en los dibujos de cada uno de ellos figuran piratas que se hicieron famosos por sus fechorías. Hay además una hoja bloque con un sello de 1,25 dólares, donde figura el escudo de las Bahamas, el cual lleva una inscripción que dice: *Expulsis Piratis Restitutia Commercia* (Cuando han sido expulsados los piratas, renació el comercio), labor que realizó a fines del siglo XVII el capitán de navío Woodes Rogers, que no se anduvo por las ramas para acabar con esta lacra, ya que nada más llegado con sus buques al puerto de Nassau, mandó colgar a ocho piratas que acababa de capturar.

Otra serie de tipo naval de la Comunidad británica es la realizada por la isla de Pitcairn, emitida con ocasión del centenario de la presencia de la Iglesia Adventista del Séptimo Día. Es composición de 6, 20, 35 centavos y 2 dólares (moneda en uso en la zona del Pacífico por países de mentalidad británica). Interesa el efecto de 20 centavos, ya que en el mismo figura el velero *Pitcairn*, barco misionero que realizó viajes en los años 1890 y 1900, así como el de 2 dólares, desde el momento que figura en su dibujo un barco mercante.

A su vez, Kenya, en serie de 1, 3, 5 y 10 chelines (moneda nacional), muestra embarcaciones que navegan por sus lagos, desde unas que sirven para la pesca, como otras que se utilizan para el transporte de pasaje y mercancías. Además, hay una hoja bloque de valor 25 chelines.

Y para completar esta información, han de mencionarse dos sellos emitidos por el Sultanato de Omán: uno es de 50 baizas, y hace referencia a la travesía que hizo el buque de la Real Marina británica, denominado *Sulthana*, desde Mascate hasta Nueva York, en mayo del año 1840; el otro es de 10 baizas, y a su vez hace referencia a otro buque que hizo la misma ruta, en julio de 1985, y es la barca *Shabah Oman*.



Flotilla de Aeronaves. Autor: José F. Meifrén Moya.



LIBROS

Almirante BARBUDO DUARTE, Enrique: **Apresamiento de la Escuadra francesa del almirante Rosily en la bahía de Cádiz, el 14 de junio de 1808.**— Colección Fragata. Cádiz, 1987.

Si con Trafalgar se eclipsó nuestro poderío naval, no sólo por la acción de los navíos de Nelson, sino más bien por la ineptitud de un almirante francés, Villeneuve, los hados y el buen hacer y decisión españolas tomaron, en cierto modo, cumplida revancha precisamente en los buques franceses que quedaron de aquella batalla, y que ahora, fondeados y sitiados en la luminosa bahía de Cádiz por la fuerza naval de Collingwood, habían recibido instrucciones para que las cañas se volvieran lanzas ante la ambiciosa e irrealizable decisión napoleónica de invadir y conquistar la irreductible península Ibérica. Por eso decimos los hados, que ni siquiera perdonaron la reconocida valía de Rosily, sucesor de Villeneuve, al que ningún historiador le puede negar excelentes dotes de inteligencia, habilidad política y saber profesional, pero es que a los hados se unió, como hemos dicho, el buen hacer español, porque aun carentes de medios, de víveres y de pólvora, en aquel nefasto año de 1808, la heterogénea guarnición española de Cádiz, bajo el mando único y coordinación del general Morla, logró rendir, con denuedo, valor, imaginación y astucia a la escuadra francesa surta en la bahía, compuesta por cinco navíos, pertrechados al completo, y por una fragata.

Y esta breve historia de unos acontecimientos aislados es la que refiere el

almirante Barbudo Duarte en el libro que comentamos, en el que con una prosa sencilla pero vívida, nos relata los hechos de tal manera que más que estar leyéndolos nos parece verlos fuera de sus páginas, en plena realidad del teatro de acción, los accesos a La Carraca, y es que con su lectura, que según se avanza se hace más ávida, aparecen ante nuestros ojos Puntales o la Casería de Osio, Matagorda o Torre Tavira, y todos los rincones de aquella bahía, testigo de excepción de tantos y tantos acontecimientos marineros.

Esta historia se fundamenta en interesantes documentos que se reproducen como apéndices en el libro, y que avalan su autenticidad escrupulosa. Documentos éstos que se custodian en parte en el Museo Naval, ya que algunos de ellos quedaron destruidos tras el incendio que sufrió en 1976 el archivo del Departamento Marítimo de Cádiz, pero cuya copia íntegra nos ofrece el autor, y todo ello constituye, además de un regalo para nuestra profesionalidad y orgullo marinero, una aportación documental de muy elevado valor para la historia de Cádiz, nuestra trimilenaria pero siempre joven y alegre ciudad atlántica, depositaria de una importantísima parte de nuestra tradición y sentir marineros.

J. L. T.



HAYMAN, Bernard: **Yates y Puertos**.—Editorial Paraninfo. Madrid, 1987.

El número y tipo de los barcos que frecuentan los puertos ha cambiado muchísimo, y hasta tal punto que ya se afirma que en casi todo el mundo hay bastantes más yates que buques mercantes. Esta afirmación podrá ser cierta o no, pero la realidad es que en los últimos años ha nacido un arte nuevo: el de entorpecer lo menos posible las operaciones comerciales en los puertos y en sus accesos. Es éste un arte que ha de desarrollarse, y de no ser así, correría peligro nuestra libertad de entrar, salir y moverse en los puertos.

Este libro pretende, y pensamos que lo consigue plenamente, contar lo que sucede al navegar y maniobrar en los puertos y sus inmediaciones. El tema principal lo constituye el empleo de la radio en VHF, tanto en las costas como dentro de los llamados Servicios de Tráfico de Buques en los puertos y el Reglamento de Abordajes, así como las ordenanzas portuarias vigentes, porque todavía no hace falta permiso para que un yate salga o entre en un puerto comercial—salvo raras excepciones—, pero cada día es más necesario controlar rigurosamente lo que está ocurriendo en los puertos en cada momento. Han pasado los tiempos en que se podía entrar o salir por las buenas y preguntar las cosas después. Aquello se acabó para siempre, y este libro proporciona toda la información para obtener, valga la redundancia, una información necesaria en este aspecto que nos permita actuar de forma responsable.

Y.

DE SALAS LOPEZ, Fernando: **Español, conoce a tus Fuerzas Armadas.** (8.^a edición). Madrid, 1987; 216 págs.

El interés manifiesto de este manual, que en su octava edición acaba de ser declarado de utilidad en la Armada, se evidencia desde la lectura de sus primeras páginas. Concebido como un vínculo directo de aproximación «Fuerzas Armadas/Pueblo», cumple perfectamente su objetivo, estando plenamente lograda, a través de esa intercomunicación, la impronta de la dimensión humana del soldado o marinero, esenciales destinatarios de su alcance.

Trazados desde un esquema donde conjugan y armonizan coherentemente amenidad y utilidad, el libro debe ser compañero indispensable no sólo del soldado y marinero que presta sus servicios a su patria, sino también de sus superiores, que pueden encontrar en él un valioso auxiliar para una mejor exposición de ideas o ampliación de datos.

De la simple lectura de su índice se desprende que aunque sencillo en su programática es ambicioso en su contenido, lo que lo hace plenamente válido en el marco elegido y aun más allá de sus propios planteamientos.

En la presente edición se dan a conocer también las actuales características del servicio militar, del nuevo Código Penal Militar y del Régimen Disciplinario de las Fuerzas Armadas, por lo que puede afirmarse sin reparos que estamos en presencia del más completo y sugestivo tratamiento para conocer sencilla y llanamente cómo son y cómo funcionan los Ejércitos españoles de Tierra, Mar y Aire.



J. C. P.

IVARS PERELLO, Juan, y RODRIGUEZ CUEVAS, Tomás: **Historia del Buceo: su desarrollo en España.**—Ediciones Mediterráneo. Barcelona, 1987; 396 págs.

El extraordinario auge y desarrollo que en los últimos tiempos han experimentado las actividades subacuáticas, y que han motivado la proliferación de centros de buceo y estamentos deportivos relacionados con el mismo, hacen del libro que reseñamos una valiosa aportación al conocimiento y difusión de una materia de la que poco se conoce en sus aspectos históricos u orgánicos.

Juan Ivars Perelló y Tomás Rodríguez Cuevas, verdaderos especialistas en el tema, que además de conocer a fondo practican, exponen a través de catorce capítulos una auténtica e inédita historia del buceo en España, llena de interesantes matices y con rigurosidad de datos contrastada, que hacen del libro el mejor auxiliar tanto para el aficionado como el profesional, así como para el estudioso que desee conseguir valiosas referencias.

La presentación de la obra, de lectura fácil y amena en todo momento, no obstante la excelente calidad científica de que va investida, constituye otro

acierto y la profusión de ilustraciones y extensa bibliografía de que hace gala la sitúa, sin lugar a dudas, como la más completa obra, hasta ahora, de su género.

J. R.

REVISTAS



MARINE RUNDSCHAU. Núm. 5/87.

SUMARIO: La Marina sudafricana: visión general. Actividades y limitaciones de la defensa antimisiles a bordo de buques de guerra. Submarinos más pequeños, ¿por qué no? SDI: posibles repercusiones en los conceptos marítimos de ambas superpotencias. Demanda en el campo de los sensores para las futuras unidades navales. De última actualidad: las deficiencias en las medidas contraminas americanas. Semana de Kiel 1987: retrospectiva. Incidente en el golfo Pérsico.

COMENTARIO: El vicealmirante Glen Syndercombe, comandante en jefe de la Marina sudafricana, informa sobre la historia de la Marina alemana durante el desarrollo de Sudáfrica, señalando la importancia estratégica de la región para el mundo occidental. En otro interesante artículo se expone la amplia problemática actual del campo de los sensores, que indudablemente deberán mejorar para que las futuras unidades navales puedan cumplir mejor sus cometidos.



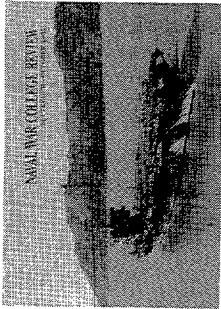
REVISTA DE HISTORIA NAVAL. Instituto de Historia y Cultura Naval. Segundo trimestre, 1987. Número 17; 104 págs.

SUMARIO: *Los viajes de Colón y las nuevas investigaciones realizadas por la National Geographic Society*, por don Juan Carlos Sidders, capitán de navío, director del Museo Naval de la Nación (Argentina).—*Ciencia geográfica y naves en los viajes colombinos*, por don Héctor José Tanzi, del Museo Naval de la Nación, Buenos Aires.—*Escuela Naval y Cuartel de Guardias Marinas*, por don Juan Soler Cantón, teniente coronel médico.—*Los cruceros Post-Jutlandia (II)*, por don

José Manuel Gutiérrez de la Cámara, capitán de corbeta.—*Intercambios y tolerancias: Las villas marineras de la fachada atlántica y el conflicto anglo-español (1559-1604)*, por don Juan B. Gelabert, del Departamento de Historia Moderna, Universidad de Santiago.—*El viaje de la fragata «Astrea» (1768-1788). Antecedente de la gran expedición científica de Alejandro Malaspina*, por don Darío Manfredi, director del Centro Alejandro Malaspina. La Spezia, Italia.—*Documento*: Se trata de una inscripción en catalán, año 1561, existente en la portada de una vieja iglesia del pueblo de Pineda (Barcelona); se refiere al ataque y saqueo sufrido por este pueblo el 1 de agosto de 1561, por piratas turcos.

Noticias Generales; Concursos y otras Noticias Varias: da cuenta de varios congresos, simposios, etc., celebrados en varias capitales. *Recensiones*: de dos libros extranjeros de gran interés.

F.



NAVAL WAR COLLEGE. Septiembre-octubre/85.

SUMARIO: La estrategia marítima y la disuasión en la OTAN. Reformas en la Junta de Jefes de Estado Mayor: una defensa del sistema actual. Decisiones en crisis. Satélites para la Marina. ¿En qué consisten los juegos de la guerra? Opiniones. Lecturas profesionales. Buscando en el Museo de Historia Naval: regalos y adquisiciones.

COMENTARIO: Presenta este número varios artículos referentes al estudio de las reformas que se encuentran en proceso de realización en el seno de la Junta de Jefes de Estado Mayor de los Estados Unidos. La importancia de la estrategia marítima norteamericana en la política disuaria de la OTAN es analizada en un interesante trabajo de Mr. F. J. West, miembro del Hudson Institute.



ESTRATEGIA. Núm. 3/87.

SUMARIO: Portugal y los Estados Unidos, relaciones en materia de defensa. El complejo sebastianista en el comportamiento político. Bibliografía militar. El Atlántico Norte y los desafíos del Sur: perspectiva histórica. La Alianza occidental, el Atlántico Sur y el desafío soviético. Geoestrategia del Atlántico: una visión del Sur, la OTAN y la inseguridad fuera de área. Brasil y la cooperación entre el Atlántico Norte y Sur. Análisis estratégico del Atlántico Sur. Los medios de comunicaciones y el terrorismo.

COMENTARIO: Con este número la revista portuguesa del Instituto de Estudios Estratégicos e Internacionais cumple su primer año de existencia. En su contenido se intercalan artículos en distintos idiomas, respetándose de esta forma textualmente los trabajos de los colaboradores. Junto al portugués, inglés e italiano aparece en esta ocasión, en castellano, el artículo "Análisis estratégico del Atlántico Sur", del almirante Salgado Alba. Acompaña a la revista una separata dedicada a las conclusiones sobre el "Futuro de la cooperación europea".



ANECDOTARIO MARINERO

El Arca de Noé.—Recuerdo con añoranza un día en que un piloto me pidió la relación del personal que iba en su helicóptero y yo se lo copié a máquina:

Subteniente (ER) Conejo.

Subteniente (MC) Cordero.

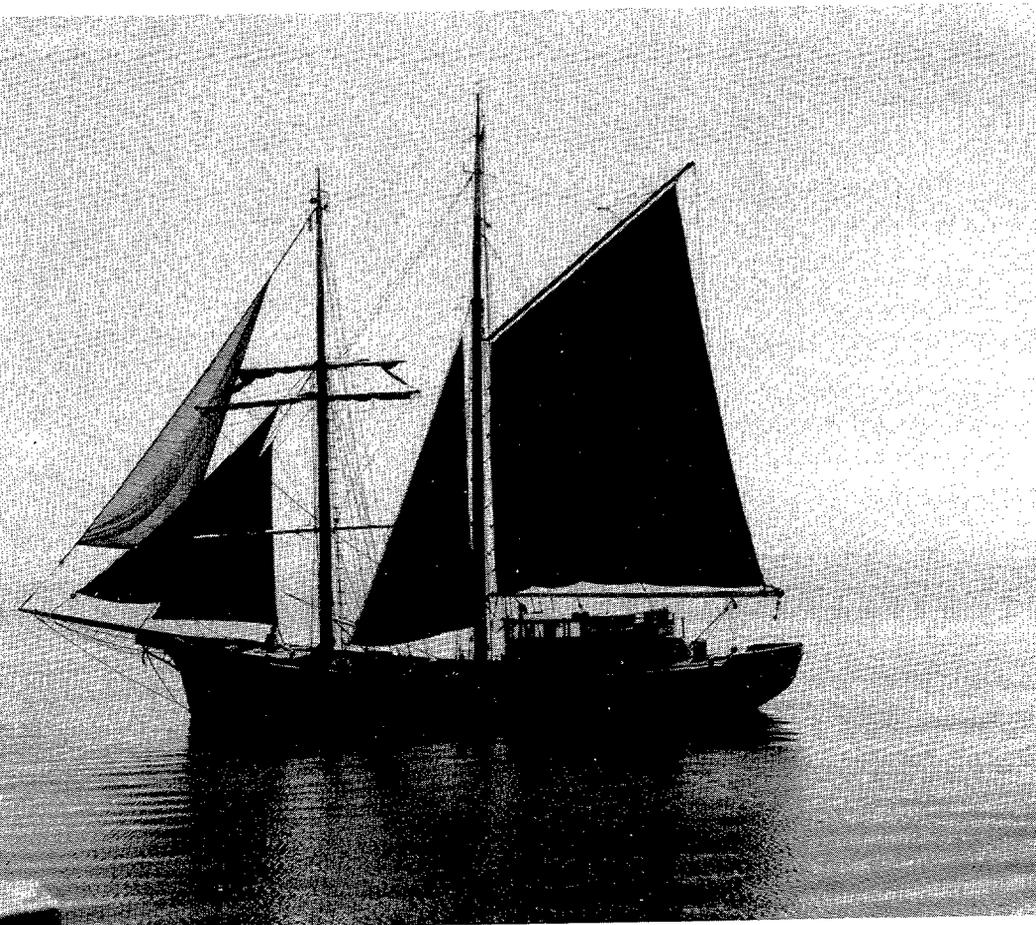
Sargento primero (SO) Borrego.

Marinero de segunda Vaca.

Se la entregué y me dijo muy serio: «Le he pedido el personal del helicóptero, no el del Arca de Noé.»

E. R. M.



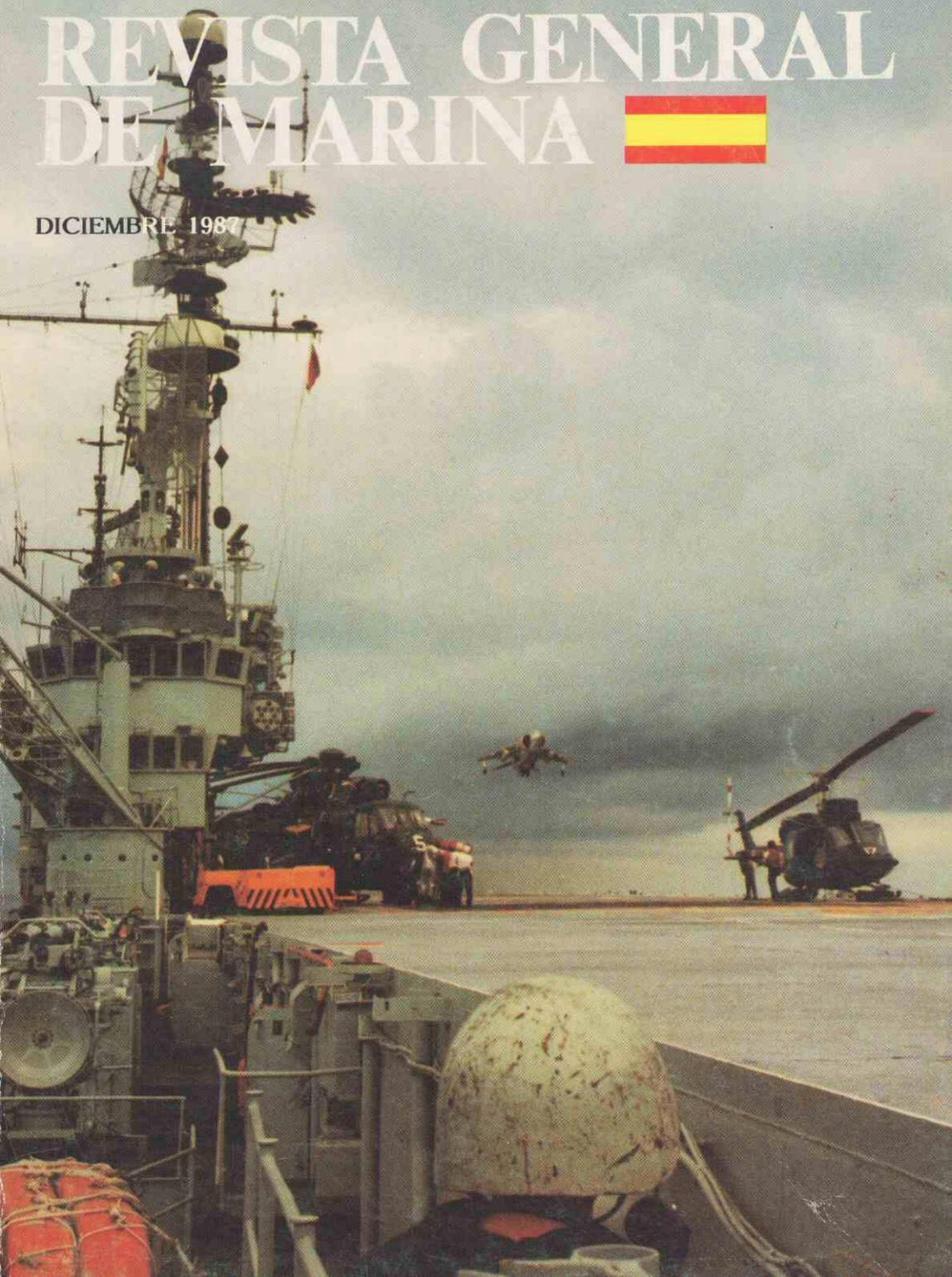


Añoranza. Autor: José Luis de Cea Cuenca.

REVISTA GENERAL DE MARINA



DICIEMBRE 1987



EDITORIAL NAVAL

COLECCION «HOMBRES, HECHOS E IDEAS»

HIGIENE Y SANIDAD A BORDO Vincent B. Lamoureux	600 ptas.	<input type="checkbox"/>
HISTORIA DE LA INFANTERIA DE MARINA DE ESPAÑA José Enrique Rivas Faval	(Agotado.)	<input type="checkbox"/>
DEL MAR EN LA HISTORIA DE ESPAÑA Eliseo Alvarez-Arenas	700 ptas.	<input type="checkbox"/>
FILOSOFIA DEL MANDO Pedro Recacho	(Agotado.)	<input type="checkbox"/>
DE LA GUERRA Y DE SUS HOMBRES Eliseo Alvarez-Arenas	400 ptas.	<input type="checkbox"/>
HISTORIA NAVAL DE LA GRAN GUERRA Mateo Mille	(Agotado.)	<input type="checkbox"/>
LA DIVERSION DE TOLON (dos tomos) Indalecio Núñez y José María Blanco	950 ptas.	<input type="checkbox"/>
IDEA DE LA GUERRA Eliseo Alvarez-Arenas	600 ptas.	<input type="checkbox"/>
LA GUERRA AERONAVAL EN EL MEDITERRANEO (1939-1945)		
LA GUERRA AERONAVAL EN EL ATLANTICO (1939- 1945)		
LA GUERRA AERONAVAL EN EL PACIFICO (1941-1945) Raimond de Belot (los tres tomos)	1.500 ptas.	<input type="checkbox"/>
LOS CORSARIOS DEL KAISER Luis López Palancar	600 ptas.	<input type="checkbox"/>
INVESTIGACIONES ESTRATEGICAS Eliseo Alvarez-Arenas	600 ptas.	<input type="checkbox"/>
EL MARQUES DE LA ENSENADA: SU VIDA Y SU OBRA (dos tomos) Felipe Abad León	1.200 ptas.	<input type="checkbox"/>
COMO FUE HUNDIDO EL MAINE H. G. Rickover	800 ptas.	<input type="checkbox"/>
NAPOLEON, LOS MIL DIAS DE EGIPTO Indalecio Núñez y Antonio de Ugarte	600 ptas.	<input type="checkbox"/>
REALES ORDENANZAS DE LA ARMADA	400 ptas.	<input type="checkbox"/>
DEL PODER NAVAL EN ESPAÑA Joaquín Sánchez de Toca	800 ptas.	<input type="checkbox"/>
LA V VUELTA AL MUNDO DEL JUAN SEBASTIAN DE ELCANO Angel Luis Díaz del Río	1.000 ptas.	<input type="checkbox"/>
ESCUADRA DE OPERACIONES DE LAS ANTILLAS (Documentos) Almirante Cervera	600 ptas.	<input type="checkbox"/>
INTEGRIDAD TACTICA DE ZONA Eliseo Alvarez-Arenas	400 ptas.	<input type="checkbox"/>

LA EDITORIAL NAVAL

Ofrece al personal de las FAS, tanto militar como civil, su colección

HOMBRES, HECHOS E IDEAS

Como verá el lector, todos los títulos son muy interesantes desde el punto de vista profesional. Algunos incluso son casi pertenecientes al mundo de las aventuras, tal y como están brillantemente narrados, con toda clase de detalles y aportando una información minuciosa y veraz.

Hay títulos que ya están agotados; si usted nos los marca, sin compromiso alguno, podremos saber el grado de aceptación que tendrían en el caso de una reedición. Muchas gracias.

A la vuelta, puede usted marcar con una X los títulos que quiere recibir. El precio para el personal de las FAS tiene una bonificación, a fondo perdido, del 50 % del precio marcado. Este precio incluye el IVA.

El envío lo puede hacer a:

Don

Empleo

Habilitación

Dirección

Población

Señale con una X la modalidad de pago que desea:

Al contado, contra reembolso

A plazos

Enviar el pedido a la: EDITORIAL NAVAL.
CUARTEL GENERAL DE LA ARMADA.
MONTALBAN, 2.
28014 MADRID.

REVISTA
GENERAL
DE
MARINA

AÑO 1987

TOMO 213

DICIEMBRE



EDITORIAL 501

TEMAS GENERALES

Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada
Fernando Nárdiz Vial

PERSPECTIVAS DE LA ARMADA 503

Capitán de Navío José M. Vallarino Seris-Granier

UN ANIVERSARIO EN LA HISTORIA DE LA
NAVEGACION ASTRONOMICA 509

Alférez de Navío (IAN) Juan F. López Merenciano
GASES DE GUERRA 515

TEMAS PROFESIONALES

Teniente de Navío Agustín E. González Morales
EL R.A.S.T., UNA NUEVA FORMA DE TOMAR 523

Capitán de Infantería de Marina Juan Feal Vázquez
LA PREPARACION FISICA 529

COMENTARIO INTERNACIONAL

LEXICOGRAFIA

Coronel Auditor de la Armada Amancio Landín
Carrasco
DE MENDES PINTO Y SU «PEREGRINAÇÃO» 541

HISTORIAS DE LA MAR

Ero Cabo
EL YATE IMPERIAL RUSO *LIVADIA*, EN
FERROL 547

MISCELANEA

INFORMACIONES DIVERSAS

J. R.

ENTREGA EN PALENCIA DE LOS PREMIOS
DEL PATRONATO «VIRGEN DEL CAR-
MEN», CORRESPONDIENTES A 1987 563

Nuestra portada:
«Tomando cubierta.»
Autor: Rafael Martínez-
Cañavate Alarcón.

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
NIPO 098-87-010-2

VENTA EN ESTABLECIMIENTOS

- MADRID.—Librería Náutica *Robinsón*. Fernando el Católico, 63.
 Librería *Moya*. Carretas, 29.
- 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. Valdés Villamarín, 27, bajo.
- PALMA DE MALLORCA.—Librería *Ereso*. Palaires, 1.
- TARRAGONA.—Librería Náutica *Cal Matias*.

PRECIO POR EJEMPLAR

	PRECIO (ptas.)	I.V.A. (ptas.)	TOTAL (ptas.)
<i>Venta a particulares:</i>			
Nacional	142	8	150
Extranjero	189	11	200

DIRECCION Y ADMINISTRACION:

Montalbán, 2 - Cuartel General de la Armada - 28071 MADRID.

EDITORIAL



ESTE número de la REVISTA GENERAL DE MARINA —último del año— se inicia, y se honra con ello, con la aportación magistral y realista del Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada en unas «Perspectivas de la Armada» que son, valga la redundancia, unas auténticas perspectivas en las tres proyecciones fundamentales del quehacer humano en cualquier actividad: la perspectiva

del pasado, aleccionadora en este caso, pues nos ha generado una tradición plena de experiencia y sabiduría, fruto, ambas características, de una entrega total generacional que, a diferencia de otros aspectos en esta proyección hacia atrás, no se pierde en la lejanía en los tiempos, como vulgarmente se dice, ya que ha sido una continua y limpia línea positiva por el trabajo, la profesionalidad, la abnegación y el heroísmo —también se puede ser héroe en la paz— de nuestros antecesores, próximos y lejanos, cuyo legado, en el momento o perspectiva actual, nos servirá de modo decisivo como acicate para afrontar con energía e imaginación las incertidumbres en que hoy, en este presente, nos toca vivir, en un entorno de cambios y evoluciones muchas veces totalmente inesperados por la incidencia de una serie de factores de continua variación, hijos de situaciones no bien definidas.

Pero, indudablemente, estas incertidumbres pueden ser superadas apoyando nuestra ejecutoria en la más firme honestidad profesional, que si miramos hacia ese pasado haga que nos sintamos dignos de aquellos que otrora, en situaciones análogas o peores que las actuales, las vencieron y superaron con su acendrada profesionalidad, y si pensamos en la tercera perspectiva, que es el futuro, no importa a qué plazo, nos colme de un hondo sentimiento de responsabilidad, para que en el cumplimiento exacto, y aún más, del deber cotidiano, permita que los que nos sucedan también se puedan sentir orgullosos de nuestra actuación profesional, para vivir en forma continua en función de ese fin superior, dinámico y constitucional, que nos alienta y nos «estimula a obrar siempre bien» ... «a hablar con frecuencia de nuestra profesión».

Estamos hablando reiteradamente de profesión y profesionalidad. En deontología militar se define, en términos generales, el concepto de profesión como la aceptación de una fe al servicio de los valores que no deben perecer, pues forman en su conjunto la Patria. Así, pues, y según esta idea, que lo es ética y moral, la profesión está constituida, en sus elementos esenciales, por la actividad propia en bien de los demás, por vocación o propia elección, y en los elementos complementarios, por la honradez y la estabilidad.

La profesionalidad, nacida de la vocación, es consiguientemente el deseo de asumir plenamente un deber con todas sus consecuencias, que se elige por propio, y para esta entrega voluntaria es precisa, como ya hemos dicho antes,

una gran dosis de imaginación, llena a su vez de entusiasmo, virtud o cualidad ésta inherente a la condición militar, que ha de tener un continuo dinamismo que desemboca irremisible y necesariamente en la forja de la capacidad de decisión, audacia y valor, que a su vez son el revulsivo que contrarresta el desasosiego que originan las mutaciones, sobre todo cuando son frecuentes y en gran medida sorpresivas, y solamente contrarrestables cuando también se da la circunstancia cualitativa de la juventud del espíritu, que permite con prontitud la correcta y adecuada reacción hacia el rumbo verdadero. Por ello, para salir con bien en toda circunstancia, y especialmente en momentos difíciles, tenemos que ejercitarnos continuamente en la fe, el coraje y la ilusión vocacionales, o lo que es lo mismo, en el continuo ejercicio de nuestra profesionalidad naval, para poder enfocar nuestras vidas en modo íntimo y directo hacia ese fin superior que, para ser logrado en toda su extensión, requiere la eficacia permanente, eficacia que ha de comenzar por el propio «yo» precisamente, para poder extenderse a continuación, a través de él, a los demás elementos materiales —la fuerza y los servicios— en su desarrollo y funcionalidad específica, adecuada y oportuna.

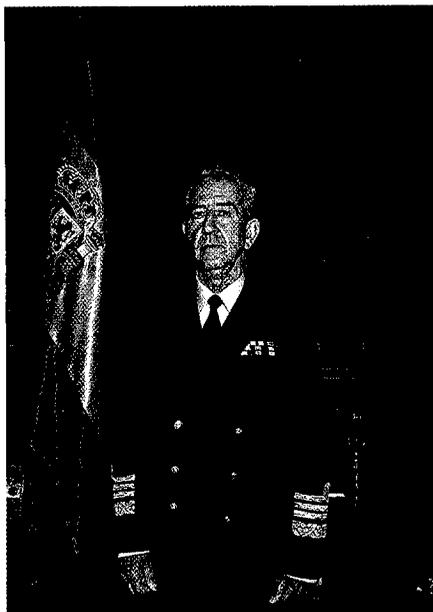
Pero antes de terminar estas breves líneas reflexivas queremos enviar el testimonio sincero y entrañable de compañerismo y afecto a todos aquellos que en cumplimiento del deber se encuentran en la mar o en el puesto asignado —*vigilia pretium libertatis*—, lejos de sus familias en estas fechas tan significativas, pero llenos, eso sí —por la satisfacción del deber cumplido—, del espíritu navideño, que, como la brisa apacible, a todos nos vigoriza. A todos los hombres de la mar —que por el mero hecho de serlo son ya hombres de buena voluntad— queremos enviar desde estas páginas, que están a su servicio, nuestros mejores deseos de venturas y felicidad en estas Navidades y en el nuevo año que ahora comienza.



PERSPECTIVAS DE LA ARMADA



Fernando NARDIZ VIAL
Almirante Jefe del Estado Mayor
de la Armada



DIJE al principio de mis primeras singladuras como Jefe del Estado Mayor de la Armada que nos encontrábamos en una época de incertidumbre en la que cabía esperar cambios y evoluciones como consecuencia de unos factores de la situación todavía no bien definidos.

Pero en cualquier caso, la Armada —cuyos inicios se pueden situar en los albores del siglo XII, cuando los Reyes de Castilla y de Aragón comienzan a percatarse de la influencia del poder naval— existe, y existe sin solución de continuidad desde hace más de ochocientos años, lo que la hace ser depositaria de un notable cúmulo de experiencia y, como consecuencia, de sabiduría. Es cierto también que tal bagaje intelectual no es imputable por extensión a la individualidad de

sus miembros, ni hay que suponer que todos ellos hayan dispuesto de manantiales en los que mitigar su sed de conocer.

En todo caso, de estos ochocientos años de experiencia derivan tradiciones, las cuales constituyen un conjunto de conocimientos seculares transmitidos de generación en generación, que depurados, afinados y enriquecidos por sucesivas vivencias individuales y colectivas, ayudan poderosamente a vivir en función de un fin superior.

De acuerdo con este fin superior, en el que radica la razón de ser de la Armada, la eficacia de la Fuerza Naval para alcanzarlo ha sido siempre el centro de todos los esfuerzos y de todos los desvelos de nuestra Corporación.

A este respecto es clara la línea directriz de la Armada. La eficacia de la Fuerza Naval es la primera meta a conseguir en tiempo de paz, pues ello permitirá alcanzar los objetivos marítimos de la Defensa Nacional, que son su principal responsabilidad; esta primera meta requiere a su vez la eficacia del mando y de los servicios como premisa indispensable.

Sin embargo, esta formulación de aparente simplicidad encierra problemas que es necesario resolver de acuerdo con factores de situación no siempre fáciles de concretar.

Se enfrenta a opciones con las que es necesario contemporizar. Tropieza con circunstancias de carácter esencialmente humanas, ante las cuales la lógica se muestra a veces incapaz de encontrar soluciones.

Mas el divagar acerca de cuantos problemas han surgido en el acaecer de la Marina a lo largo de los años, no es el principal motivo de estas líneas en las que el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada trata de comentar los rumbos seguidos a lo largo del año que se acaba y de señalar aquéllos a los que pretendemos arrumbar en el próximo futuro.



Siguiendo las directrices programáticas del nivel político se debaten temas para el conjunto de las Fuerzas Armadas que significan una evolución en lo orgánico. Temas, entre otros, como la Ley de la Profesión Militar o la Reorganización de los Cuarteles Generales, ambos en proceso de definición.

En lo que atañe particularmente a la Armada hay un tema que merece comentario propio: la reorganización de la Flota. Extraño concepto que parece apuntar a volver a organizar lo que ya estaba organizado.

Exacto; pero no por un afán inmoderado de innovar, ni menos de trastornar, sino simplemente por una necesidad de sucesivos ajustes a nuevas realidades; unas veces, como consecuencia de experiencias; otras, como retorno a organizaciones anteriores que fueron modificadas experimentalmente, pero que no obtuvieron los resultados apetecidos. El tejer impone algunas veces la necesidad de destejer, mediante un esfuerzo bien arduo.

También es sabido que deshacer nudos gordianos es siempre empresa difi-

cil pero que suele dar lugar a libertad de acción, en el más amplio sentido de la estrategia. Nudo gordiano supuso en la Armada un concepto importado de allende los mares. El mando tipo.

Durante largos años, una estructura del mando bien adaptada a necesidades y medios muy distintos de los de la Armada fue soportada aunque bien es verdad que no sufrida, porque en la realidad de las operaciones fue unánimemente soslayada, y sin duda en gracia al olvido real conservada fielmente en teoría orgánica.

Ha llegado el momento de su abandono, tanto práctico como teórico, para volver al mando íntegro, a la vez operativo, orgánico y logístico.

Una segunda idea básica que preside la reorganización de la Flota consiste en llevar a sus últimas consecuencias el antiguo pensamiento de la Armada según el cual la Flota debe estar integrada por todas las fuerzas navales de combate disponibles.

Como primera consecuencia se integrarán en la Flota las flotillas de submarinos y de aeronaves.

Y además, teniendo en cuenta la importancia de la Infantería de Marina como fuerza de combate, se ha estimado necesario fijar claramente sus misiones de acuerdo con las tradicionales que siempre ha tenido y con aquéllas para las que previsiblemente debe estar preparada y adiestrada.

La Infantería de Marina debe estar capacitada para desempeñar difíciles y arriesgadas misiones, para continuar, en caso inevitable, su historia de audacia y de valor, e integrarse en las fuerzas navales de combate pertenecientes a la Flota.

Sus operaciones se deben orientar hacia las de una fuerza de intervención rápida, en similitud con las Infanterías de Marina de las naciones aliadas europeas.

Como segunda consecuencia también dependerán del almirante de la Flota los centros de adiestramiento, por la sencilla razón de que el comandante de una fuerza, que es responsable directo de su buen adiestramiento, debe disponer de los medios adecuados para conseguirlo.

Y como tercera consecuencia se deduce que el comandante de la Flota debe ostentar el rango superior entre los existentes en la Armada, es decir, el empleo de almirante.



Pero de poco ha de servir reorganizar la Fuerza si no se renuevan las unidades. Antes que nada la Flota debe estar siempre en constante esfuerzo de renovación. Sus buques llegan al fin de su vida y es preciso reemplazarlos por otros que hay que definir, proyectar, construir y dotar tras un largo proceso en el que intervienen de algún modo todos los hombres y organismos de la Armada.

En este sentido hay que evitar el conformismo con las solas apariencias externas de fuerza naval y cuidar más la eficacia real que se debe esperar de sus

características operativas en combate; sentencia, por otro lado, nada innovadora pues fue pronunciada por Silvela en términos parecidos en el año 1900.

Están entrando en servicio las nuevas fragatas FFG clase Santa María, aviones AV-8B Harrier y helicópteros LAMPS, y está a punto de hacerlo el portaviones Príncipe de Asturias.

Y es necesario pensar en nuevas construcciones —buque de apoyo logístico, patrulleros, cazaminas y dragaminas, submarinos y fragatas— que cubran las necesidades más apremiantes de la Flota y permitan retirar las ya antiguas unidades que han sobrepasado su último tercio de vida.

Es en este largo proceso en donde han de intervenir hombres y organismos, en una labor conjunta, coordinada y acorde como medio indispensable para alcanzar buenos resultados.

Labor que requiere diferente y notable preparación técnica profesional, capacidad de trabajo y esfuero intelectual, imaginación, capacidad de decisión y coraje para llevar adelante las decisiones y planes previstos, a pesar de cuantas dificultades se presentan continuamente.

En los últimos años, y debido a circunstancias políticas determinadas de todos conocidas, el pensamiento y la acción naval española han girado alrededor de la influencia norteamericana en este aspecto naval de la Defensa.

Esta situación de preponderante dependencia de los EE.UU. y de su Marina de guerra fue una oportunidad única en su momento para modernizar las fuerzas navales españolas y por consiguiente tuvo grandes ventajas, pero a costa de soportar grandes inconvenientes. Entre estos últimos, quizá el más destacado haya sido que acostumbró a la Armada a navegar sin rumbos propios.

Pero las circunstancias han evolucionado paulatinamente y, sin duda, hace años la Armada estableció entre sus directivas logísticas dar prioridad a las industrias nacionales y a la diversificación de proveedores extranjeros de material naval. En los momentos actuales es criterio decidido del Gobierno y naturalmente de la Armada conceder la máxima prioridad a la industria nacional y, en segundo lugar, a la cooperación con las industrias navales de las naciones europeas occidentales, no solamente por razones políticas claras, sino también por consideraciones de afinidades económicas, técnicas, operativas y logísticas, además de las geográficas e históricas.

En consecuencia, esta orientación decidida —en la que la Armada fue pionera al poner en práctica el Programa Naval de 1965— exigirá grandes esfuerzos a la Marina y a las industrias relacionadas con la construcción naval para alcanzar por nuestros propios medios un nivel superior homologable al del resto de las naciones europeas.

Problema esencial de esa cooperación naval con otras naciones, tanto en lo industrial como en lo operativo, es el dominio del idioma actual de la mar y de la Alianza Atlántica.

La necesidad de un conocimiento profundo del idioma inglés se ha hecho

patente a lo largo del último año merced a la incorporación de España a la Alianza Atlántica y, sobre todo, a la cada vez mayor presencia de nuestros buques en puertos extranjeros.

Además del tradicional viaje de instrucción del Juan Sebastián de Elcano, en el que visitó seis puertos extranjeros, treinta buques de guerra españoles han hecho escala en un total de veintitrés puertos de Alemania Federal, Holanda, Gran Bretaña, Francia, Portugal, Italia, Grecia, Marruecos y Argelia.

Durante este período de noviembre del 86 al del 87 se han realizado 29 ejercicios de oportunidad (PASSEX) con unidades navales —de superficie, aéreas y submarinas— de nueve naciones pertenecientes a la Alianza, así como seis ejercicios bilaterales con la Marina norteamericana, uno con Marruecos y otros con Portugal. También se ha participado en ocho ejercicios multinacionales en cooperación con naciones aliadas.



En la presente etapa de evolución que hoy vivimos, difícil porque toda mutación trae consigo desasosiego, hemos de permanecer unidos y confiados sin ceder terreno al desánimo, a sabiendas de que existe algo más en la vida de los hombres y en el quehacer de las corporaciones que las contingencias temporales. Este algo que algunos grandes filósofos españoles han definido como calidad de vida. Algo que todos sabemos y hasta tenemos conciencia en nosotros mismos.

Todo hombre conoce o debe conocer hacia dónde encamina su propia vida; porque no se puede navegar sin norte y sin rumbo, y el rumbo se determina en función del punto al que se desea recalar.

Esto que para un profesional de la mar es tan evidente, no lo es tanto para el hombre sedentario, inmóvil en el espacio y con frecuencia en el tiempo.

Tampoco lo es para el adolescente, quien cual paloma mensajera da vueltas antes de emprender vuelo decidido y rectilíneo. Y la adolescencia espiritual es más duradera que la biológica; hay casos, frecuentes, en que puede durar toda una vida.

Muestra de calidad humana, la más alta, es el pensamiento. Meterse en divagaciones por estos difíciles derroteros no es asunto recomendable para los no iniciados. Aun así, estimo conveniente señalar la necesidad para todo miembro de la Armada de pensar en su profesión, en su destino, en su porvenir. Y sobre todo pensar en los intereses de la Patria, de las Fuerzas Armadas y de la propia Armada.

Los campos necesitados de pensamientos son innumerables, porque todos los problemas que de continuo se le presentan a la Armada no solamente deben ser resueltos por quienes tienen la misión de hacerlo, sino que deben ser resueltos con acierto por la corporación, porque más que de pensamientos individuales capaces de solucionar los problemas se trata de ideas previas corporativas necesarias para que las acciones consiguientes alcancen toda su eficacia.

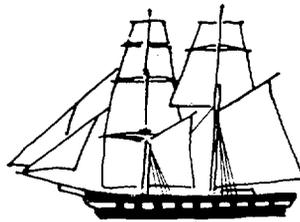
Porque toda acción requiere un pensamiento previo.

Porque toda acción corporativa requiere un pensamiento común; es decir, aceptado por toda la corporación.

Y para conseguir estos objetivos, para encontrar nuevas ideas, es preciso el concurso de todos los miembros de la Armada en un esfuerzo unánime de imaginación, búsqueda, análisis, desarrollo, discusión, síntesis y aceptación.

Pues todas estas actividades, en mayor o menor grado de acuerdo con sus circunstancias, son las que han de adquirir y cultivar todos los hombres de la Armada durante su vida profesional para poder desempeñar sus misiones dentro del conjunto único de la misión de preparación de la Armada en tiempo de paz, sin olvidar nunca que esta preparación tiene una única finalidad: las eficacia de la fuerza naval en paz, crisis o guerra.

En definitiva, y como siempre ha sucedido y seguirá sucediendo, la eficacia de toda agrupación humana radica en aunar esfuerzos y en la calidad humana de sus componentes. Calidad que ni es innata ni brota por generación espontánea. Es el resultado de un duro y constante esfuerzo individual y colectivo de perfeccionamiento.



UN ANIVERSARIO EN LA HISTORIA DE LA NAVEGACION ASTRONOMICA

José M. VALLARINO SERIS-GRANIER



E cumplen en este mes de diciembre ciento cincuenta años del descubrimiento de la Recta de Altura (Secante Sumner) por el capitán de la Marina Mercante de los Estados Unidos Thomas Hubbar Sumner. Tal acontecimiento ocurrió en la mañana del 17 de diciembre de 1837, en un viaje a Inglaterra (Greenock) desde Charleston, al encontrarse su buque en una situación comprometida, al sur de la costa de Irlanda, por no haber podido situarse después de navegar con mal tiempo unas 700 millas. En estas circunstancias, en la mañana de ese día 17 de diciembre, pudo, en una clara entre nubes, observar una altura de sol.

Con su latitud de estima, naturalmente bastante errónea, halló la longitud, y suponiendo que ésta sería también bastante errónea, se le ocurrió dar incrementos a la latitud de estima y hallar las correspondientes longitudes con la misma altura. Anotó estas situaciones obtenidas en la carta para hacer un juicio crítico de la zona de recalada, observando que éstas formaban una línea recta y con una gran *intuición* y acierto dedujo que también sobre ella tenía que encontrarse su buque y fijándose que esta línea recta pasaba también por el faro Small, *decidió* arrumbar convenientemente para seguirla; al poco tiempo tuvo la satisfacción de divisar al mencionado faro por su proa. Había logrado descubrir que con una sola observación podía deducirse un lugar geométrico de la posición del buque y que este lugar era una recta, o sea, el lugar geométrico más fácil de trazar.

Todos los detalles y consideraciones de este descubrimiento fueron expuestos por el capitán Sumner en un libro titulado «A new and accurate method of finding a ship's position at sea», que fue publicado en Boston en 1843. En este libro nos cuenta el mismo Sumner cómo ocurrió todo aquella mañana del 17 de diciembre de 1837:

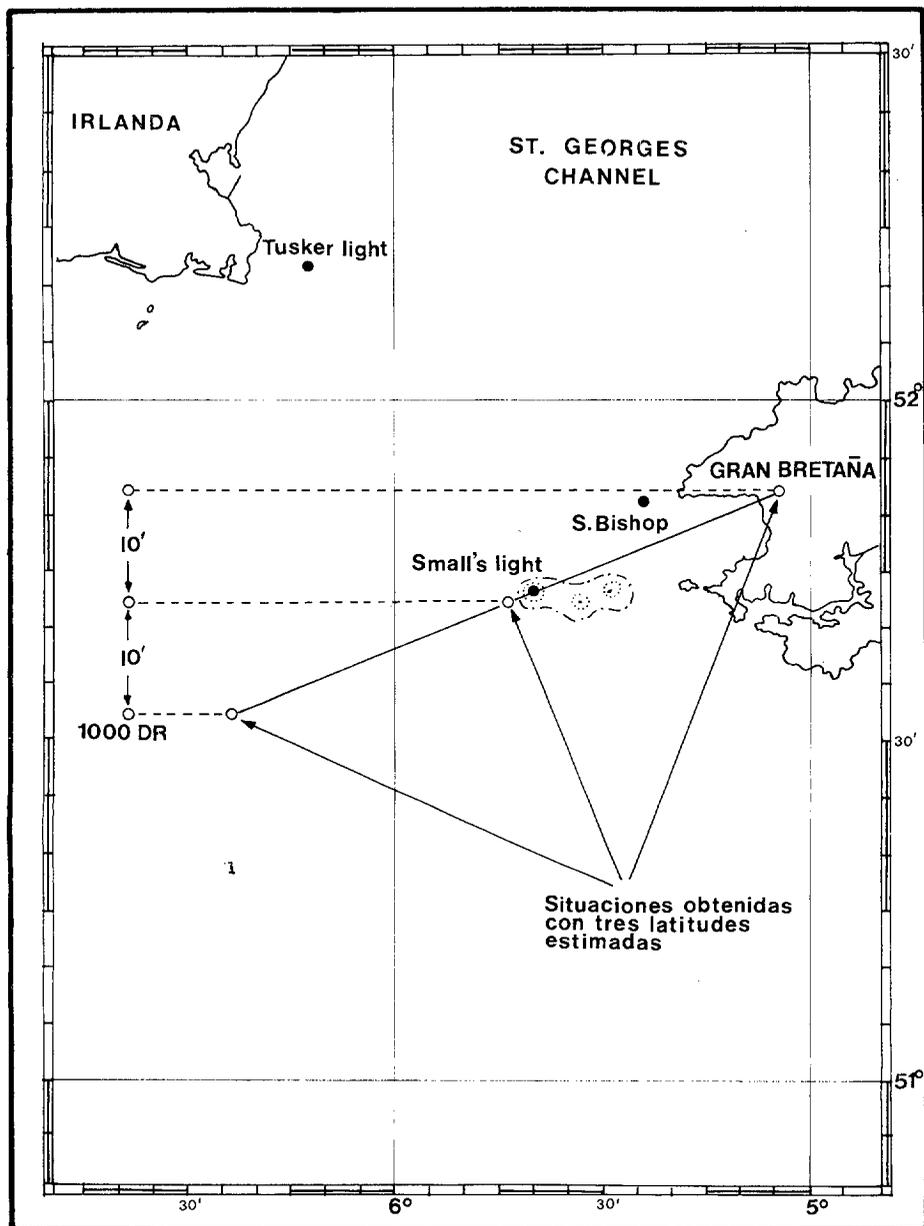
... «Habiendo salido del puerto de Charleston S.C. el 25 de noviembre de 1837, con destino a Greenock (Escocia), una serie de fuertes temporales del W prometían una rápida navegación. Al sobrepasar las

Azores el viento se mantuvo de SW, pero con un tiempo muy duro, de forma que a partir del meridiano de 21° W no pude hacer ninguna observación para la recalada. Mi proximidad a tierra la confirmé por las sondas, situándome por estima pasada la media noche, 17 de diciembre, dentro de las 40 millas del faro Tusker (Irlanda), con un tiempo que seguía muy duro y cerrado; poco después el viento roló al SE, quedando la costa de Irlanda a sotavento y manteniendo el barco a rumbo mediante frecuentes bordadas en espera de la amanecida. Al amanecer y no divisarse nada arrumbé al ENE capeando el temporal y alrededor de las diez horas de la mañana pude observar una altura de sol y la hora de cronómetro. La longitud de estima obtenida no me pareció muy de fiar dado que la latitud de estima empleada en el cálculo era bastante errónea por llevar mucho tiempo sin ninguna situación observada.

De todas formas empleando esta latitud calculé por cronómetro una longitud que tan sólo se diferenciaba de la estimada en quince minutos más al E, lo que suponía tan sólo 9 millas de apartamiento al E en el paralelo en que me encontraba de 52° N. Todo esto era tolerable dada mi posición de estima, pero al seguir pensando que mi latitud de estima era muy errónea incrementé ésta en diez minutos más al N; repitiendo los cálculos obtuve una situación 27 millas al NE de la anterior; volví a repetir los cálculos incrementando ahora la latitud en veinte minutos más al N, obteniendo una nueva situación también 27 millas al NE de la anterior. Estas tres situaciones quedaban en línea recta, recta que pasaba por el faro Small. De repente me di cuenta que lo sucedido era como si la altura observada de sol hubiese sido tomada en el mismo instante en cada una de estas tres situaciones halladas, en el faro Small y en mi buque, y convencido de esta verdad me mantuve arrumbado al ENE, dirección en que se encontraba el faro Small y en menos de una hora, casi por la proa, al ENE $1/2$ E, apareció la luz de este faro...»

Aunque su libro tuvo bastante éxito y para los centros científicos e ilustres hombres de ciencia supuso un claro reto para investigar las razones de tan importante hecho, mediante el estudio científico de los círculos de altura, curvas de altura y su sustitución por rectas tangentes o secantes, la realidad fue que el empleo del método Sumner tuvo que vencer un innato conservadurismo en la náutica de aquella época antes de que fuera completamente aceptada por los navegantes.

En este sentido, y en orden a convencer a los navegantes de sus ideas, no resulta extraño que Sumner, en su libro, incluyera bajo la denominación de «Recomendaciones» el informe que fue redactado por una Comisión nombrada por el Naval Library and Institute que examinó detenidamente el texto; en este informe se expresaba que el Método del capitán Sumner estaba con-



forme con la aplicación de los principios de la Astronomía Náutica y que su conocimiento sería de útil auxilio a los navegantes, recomendando su empleo para todos los interesados en el perfeccionamiento y desarrollo de la Ciencia Náutica; esta recomendación aparece firmada por el secretario del mencionado Instituto, en Boston, el 9 de mayo de 1843.

No obstante, relativamente pronto, dada aquella época, el descubrimiento de Sumner va abriéndose paso y dando frutos, pues en 1875, no muchos años después de la publicación de su libro, el comandante Adolphe-Laurent-Anatole Marq de Saint-Hilaire, de la Armada francesa, da a conocer su «Método de Diferencia de Alturas», o más vulgarmente conocido como «Punto Aproximado», basado ya en un profundo conocimiento de las curvas de altura, de su sustitución por rectas tangentes y de la gran longitud que de estas tangentes podría utilizar el navegante como lugar geométrico de la posición del buque con errores inferiores a una milla.

Casi simultáneamente, alrededor de 1875, el A. C. Johnson, de la Armada británica, publica su libro «On Finding the Latitude and Longitude in Cloudy Weather» y da a conocer su método, conocido como «Tangente Johnson», que es algo similar al de Sumner, pero empleando una tangente a la curva en lugar de una secante.

Así van apareciendo hasta nuestros días multitud de tablas para facilitar el cálculo del determinante de la Recta de Altura, la mayoría basadas en el método de Marq de Saint-Hilaire y que resuelven el triángulo de posición de formas diversas, buscando todas el proporcionar al navegante un cálculo simple y rápido.

La lista de estas tablas es interminable y las aparecidas en las pasadas décadas se siguen utilizando a bordo, aunque a medida que pasa el tiempo van siendo sustituidas con ventaja por calculadoras «programadas» o «programables».

Sean con tablas o con calculadoras el hecho es que las Rectas de Altura, pienso, seguirán utilizándose aunque se disponga a bordo de un sistema de navegación por satélite, pues el navegante querrá, siempre que pueda, calcular su situación por muy buena que sea la dada por un satélite. Sobre todo porque al navegante le va a ser cada vez más fácil el obtener los determinantes de las Rectas de Altura con la ayuda de las calculadoras; es más, no falta mucho para introducir automáticamente en las calculadoras las alturas tomadas con el sextante, con lo que la duración en la obtención de una situación se reducirá casi tan sólo al tiempo de observación. Con esta perspectiva, evidentemente, bien podemos decir que las Rectas de Altura seguirán teniendo futuro y su descubridor continuará siendo recordado durante tiempo por muchos navegantes.

El capitán Thomas Hubbar Sumner nació en Boston el 20 de marzo de 1807. Sus padres fueron el matrimonio formado por Thomas Waldron y Elizabeth Hubbar Sumner, que tuvieron once hijos. Su padre fue arquitecto y con-

A

NEW AND ACCURATE METHOD

OF

FINDING A SHIP'S POSITION AT SEA,

BY PROJECTION ON MERCATOR'S CHART.

WHEN THE LATITUDE, LONGITUDE, AND APPARENT TIME AT THE SHIP ARE
UNCERTAIN; ONE ALTITUDE OF THE SUN, WITH THE TRUE
GREENWICH TIME, DETERMINES,

FIRST,

THE TRUE BEARING OF THE LAND;

SECONDLY,

THE ERRORS OF LONGITUDE BY CHRONOMETER,
CONSEQUENT TO ANY ERROR IN THE LATITUDE;

THIRDLY,

THE SUN'S TRUE AZIMUTH.

WHEN TWO ALTITUDES ARE OBSERVED, AND THE ELAPSED TIME NOTED, THE
TRUE LATITUDE IS PROJECTED; AND IF THE TIMES BE NOTED BY
CHRONOMETER, THE TRUE LONGITUDE IS ALSO
PROJECTED AT THE SAME OPERATION.

The Principles of the Method being fully explained and illustrated
by Problems, Examples, and Plates,

WITH RULES FOR PRACTICE AND EXAMPLES FROM ACTUAL OBSERVATION.

BY CAPT. THOMAS H. SUMNER.

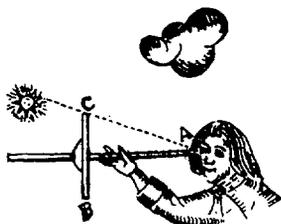
BOSTON:

PUBLISHED BY THOMAS GROOM & CO., 82 STATE STREET.

1843.

gresista por Massachusetts. El capitán Sumner se graduó en la Universidad de Harvard en 1826. Según consta en los archivos de Harvard se embarcó de marinero para Cantón, llegando a capitán en 1837, haciéndose mención de un «trabajo en navegación hecho por él, de gran valor». En marzo de 1834 contrajo matrimonio con Selina Christiana Malcolm y tuvieron cuatro hijos. Su final fue triste, pues en 1850 perdió la razón, siendo confinado en el asilo McLean, próximo a Boston, donde al parecer terminó sus días.

Quisiera que esta breve reseña en el 150 aniversario del descubrimiento por el capitán Sumner de aquella primera Recta de Altura, que trazó en la mar con la estela de su buque, sirviera de alguna manera como modesto homenaje a su memoria; en otros tiempos, como se dice en el «Tratado de Navegación», de Ribera y Uruburu, su memoria y su gloria hubieran bastado para que en el faro Small hubiese sido escrito su nombre con letras de oro.



BIBLIOGRAFIA

- Bowditch, Nathaniel: «American Practical Navigation», 1962, U. S. Navy Hydrographic Office, H. O. Pub. núm. 9.
- Dutton, Benjamin; Commander U. S. Navy: «Navigation and Nautical Astronomy», tenth edition, 1951, U. S. Naval Institute.
- Mixter, George W.: «Primer of Navigation», third edition, 1952, Nueva York.
- Weems, P. V. H.; LCR U. S. Navy: «Captain T. H. Sumner», U. S. Naval Institute Proceeding, January 1938.

GASES DE GUERRA

Juan F. LOPEZ MERENCIANO



Aspectos generales y breve reseña.



ABITUALMENTE encuadrados bajo el epígrafe de «agentes de guerra química», se les suele llamar gases de guerra, ya que aunque en su mayoría no son gaseosos a temperatura ambiente, sino líquido de presión de vapor elevada, su forma de actuación es, en definitiva, la de un gas en la mayoría de los casos.

Este tipo de armas, aparte de presentar los requisitos fundamentales de cualquier arma, capacidad de destrucción y facilidad para hacerla llegar al enemigo, tiene la ventaja adicional de que sus efectos han de contemplarse no tan sólo como los de su influencia en el fuego y el avance enemigo, dificultando sus movimientos por la contaminación del terreno o por los incómodos trajes de protección, sino también su efecto sobre la moral de las tropas que se mueven en un ámbito en que el peligro está en el suelo o en el aire que se respira y que observa la producción de bajas sin causa aparente.

A pesar de que los franceses utilizaron gases lacrimógenos en 1914, la fecha oficial del inicio de la guerra de gases fue durante la primera guerra mundial, y más concretamente el 22 de abril de 1915, día en que los soldados alemanes abrieron los grifos de grandes depósitos de cloro cuando el viento soplabla en dirección a las tropas rusas del frente polaco.

A partir de esta fecha, muchas han sido las veces que se ha hecho uso de este tipo de arma, y como ejemplos más recientes podemos citar el empleo por parte de los americanos de agentes defoliantes en Vietnam y más recientemente, en 1984, el empleo por parte de Irak de gas mostaza sobre las tropas de Irán.

No es lógico pensar en la utilización de este arma sobre buques, ya que éstos pueden hacerse estancos con el medio exterior y además rápidamente alejarse a zonas de menor concentración; sin embargo, las noticias que nos depara últimamente la prensa sobre la utilización de misiles con agentes químicos en la guerra irano-iraquí nos induce a pensar que los daños que puede causar un ataque de este tipo a una base naval o sobre el desembarco de una fuerza anfibia son de tal categoría que hace necesario conocer las últimas técnicas que sobre guerra química desarrollan las principales potencias.

La «batalla binaria» constituye la última innovación en el campo del armamento químico. Uno de los componentes químicos de esta relación binaria se

incluye en la munición, mientras que el otro agente se introduce en el campo de batalla. Ambos componentes dentro del proyectil van separados por un diafragma, los cuales se mezclan homogéneamente durante el vuelo gracias al giro del proyectil. Con todo ello facilitamos su manejo y transporte.

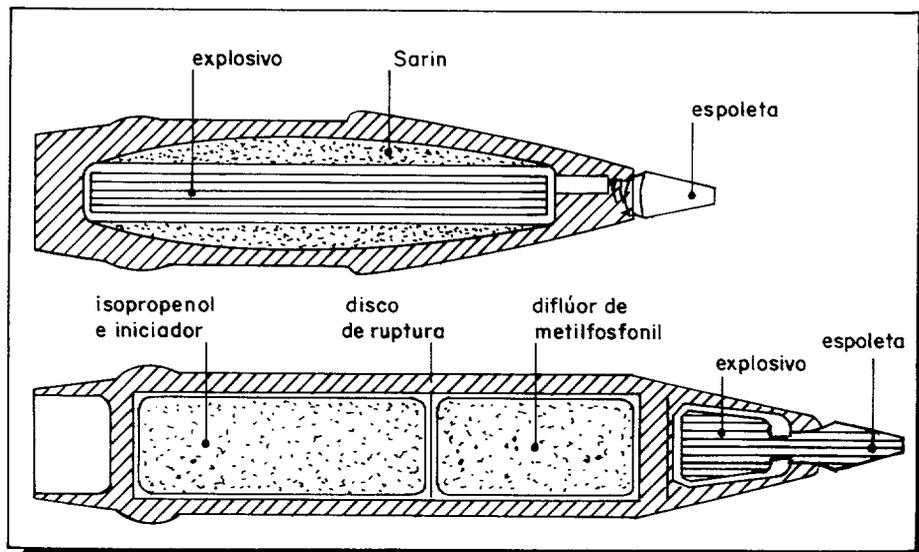


Figura 1.—Estos dos obuses de artillería norteamericanos de 155 milímetros están diseñados para transportar el gas neurotóxico llamado sarin. El primero es una munición convencional, mientras que el segundo es la nueva arma binaria. Está compuesta por dos sustancias poco nocivas, aisladas en dos compartimientos diferentes. Cuando se produce la explosión, el opérculo que las separa se rompe, los dos compuestos se ponen en contacto y su mezcla produce el gas neurotóxico. El transporte y el almacenamiento de las armas binarias procede en dos tiempos: por una parte, uno de los compartimientos y, por otra, el resto del arma, evitándose así el lanzamiento accidental en la naturaleza de un producto nocivo, en caso de manipulación errónea.

Clasificación.

Según la acción fisiológica principal.

- Lacrimógenos.
- Sofocantes.
- Vesificantes.
- Estornudógenos.
- Tóxicos.
- Neurotóxicos.
- Psicodrogas.
- Defoliantes.

Según el tiempo que permanece sobre el terreno.

- Fugaces.
- Semipersistentes.
- Persistentes.

Según el tiempo que tardan en aparecer los síntomas.

- Acción inmediata.
- Acción a corto plazo.
- Acción diferida.

Características generales según la acción fisiológica.

Lacrimógenos.—Bien conocidos por su utilización policíaca como controladores de multitudes.

Son sustancias sólidas o líquidas que actúan en pequeñas concentraciones produciendo picor sobre los ojos y lagrimeo abundante. En altas concentraciones producen irritaciones en las vías respiratorias altas y la piel.

Son poco persistentes, ya que suelen permanecer en el aire tan sólo unos diez o quince minutos.

Entre los más utilizados podemos citar:

- La cloroacetofenona ($C_6H_5COCH_2Cl$) y otros derivados halogenados de compuestos aromáticos.
- El gas CS (2-clorobenzal malonitrilo), descubierto por los británicos en 1950, se dispersa en forma de aerosol (mediante un cartucho explosivo) o se le pulveriza en el suelo. Al contacto con este gas el individuo tiene sensación de quemaduras, así como problemas respiratorios y náuseas, acompañado todo ello de secreciones lacrimógenas. Cuando se utiliza en un espacio reducido, o en un medio cerrado este gas puede resultar mortal.

Sofocantes.—Afectan al sistema respiratorio produciendo irritaciones, atacan al tejido interior de los pulmones y pueden ocasionar intensas lesiones y hasta la muerte (inicialmente provocan un ataque de tos al intentar el organismo expulsar el gas de los pulmones, y al acumular el fluido en los tejidos para eliminarlo se forma un edema que ocasiona la muerte por asfixia). De esta manera actúan: el cloro, el fosgeno ($COCl_2$) y algunos derivados de este último como la cloropicrina (NO_2CCl_3) y el difosgeno ($ClCOCOCl$).

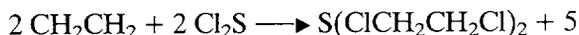
El fosfogeno se forma por reacción del Cl_2 y el CO, catalizada por la luz y el carbón vegetal. Gaseoso a temperatura ambiente, licúa en torno a los 8 °C,

fue utilizado en cantidades masivas en la primera guerra mundial. Es estable en almacenamiento y frente a la detonación; tiene el inconveniente de que es fácilmente detectable por el olor y su detención por máscaras.

Vesificantes.—Son corrosivos de la piel y las mucosas. Producen la necrosis irreversible de las células atacadas, atravesando la piel para extender sus efectos a otras zonas del organismo a través de la sangre (afectan además a la vista y disminuyen el nivel de hemoglobina, ocasionan derrames en los riñones, intestinos y cerebro), así como la muerte por asfixia al obstruir la tráquea o bronquios por inflamación, hemorragia o neumonía gangrenosa.

Los más conocidos son:

- La iperita o gas mostaza, su componente principal es el sulfuro de dicloroetilo $S(\text{ClCH}_2\text{CH}_2\text{Cl})_2$, que se obtiene al pasar etileno sobre cloruro de azufre.



- Lewisita es la clorovinildicloroarsina (ClCHCHAsCl_2) . Ambos son líquidos de evaporación lenta.

Estornudógenos.—Producen irritaciones violentas de las mucosas y vías respiratorias, sin ser retenidos por los filtros de las máscaras de gases, provocando un intensísimo ataque de estornudos que obliga a la víctima a desprenderse de la máscara. Se emplean en conjunción con otros agresivos, asfixiantes o vesificantes, para aumentar la efectividad de estos últimos. Entre los más empleados se encuentran la difenilcloroarsina $(\text{C}_6\text{H}_5)_2\text{AsCl}$, la difenilaminocloroarsina o adamsita $[(\text{C}_6\text{H}_4)_2\text{NHAsCl}]$.

Tóxicos.—Estos gases, tales como el ácido cianhídrico (CNH) y el monóxido de carbono (CO), no tienen mucho interés militar, ya que no es posible obtener concentraciones eficaces al aire libre.

Son sustancias que no actúan sobre la zona de contacto sino que pasan a la sangre perdiendo los tejidos la capacidad de utilizar el oxígeno de la sangre, siendo las células nerviosas las más sensibles a este efecto. Producen pérdida del conocimiento y la muerte.

A este grupo pertenece el Cyclon-B, utilizado por los nazis en los campos de exterminio, por lo que puede considerarse que es el producto químico causante de más muertes en la historia de los gases.

Neurotóxicos.—Son extremadamente peligrosos por sus efectos sobre la transmisión de las informaciones de ciertas partes del sistema nervioso (en particular, en lo referente al paso del impulso nervioso que rige la contracción muscular), puesto que inhiben de manera irreversible la producción del enzima acetilcolinesterasa. Los primeros síntomas observables son la excesiva sudación acompañada de vómitos. La pérdida del control muscular provoca una sensación de opresión en el interior de la caja torácica seguida de convulsiones y, en el último estado, la muerte por asfixia.

Este tipo de gases se encuentra entre los más nocivos, pues cantidades de orden de un miligramo, e incluso menores, son letales.

Los gases neurotóxicos son compuestos organofosfatados de fórmula general muy parecida a los compuestos contenidos en los insectidas actuales, como el DDT. Los más conocidos son:

- El tabun, conocido militarmente como GA, es el óxido de cianodimetilamonatofosfina.
- El sarin, conocido también como GB, es el monoisopropilmetilfluorofosfato.
- El soman, conocido también como GD, es el monopinacolmetilfluorofosfato.
- Agente VX, es el ortoetilidicopropilaminoetil metilforfonotiolato, fue descubierto en los años cincuenta por científicos británicos. Por ser un líquido de volatilidad parecida a los lubricantes, su dispersión se efectúa por medio de aerosoles o por contacto directo. Con unos 300 kg de VX se podría contaminar un kilómetro cuadrado durante semanas, cualquier persona que tocara un objeto o caminara por esta zona sin protección adecuada perecería en cuestión de horas.

Los tres compuestos primeramente citados fueron descubiertos por los alemanes, disponiendo de grandes cantidades almacenadas durante la segunda guerra mundial, sin embargo nunca llegaron a hacer uso de ellos. Estos gases tienen la ventaja adicional de ser incoloros, generalmente inodoros y de difícil detección, entre sus inconvenientes principales hay que citar su excesiva facilidad de dispersión, lo cual puede originar un retorno contra el usuario, y la de que no atraviesa muchos tipos de máscaras.

Psicotóxicos.—La primera aparición de estas sustancias data de los años 1950. Como resultado de investigaciones sobre el mecanismo cerebral, se descubrió que la transmisión intercelular de la información utiliza ciertas sustancias químicas. Efectivamente, ciertos compuestos, tanto si son naturales como sintéticos, estimulan o por el contrario inhiben partes del sistema nervioso. Entre estos otros podemos citar la mescalina, la dietilamida del ácido lisérgico (LSD) y el éster bencílico del quinuclidinol (BZ).

Las investigaciones sobre este tipo de sustancias se centran en conseguir un «gas benigno» que no cause daño permanente en sus víctimas, dejándolas tan sólo fuera de combate «Knock down». Estos provocan vértigos, pérdida del sentido de la orientación y amnesia.

Defoliantes.—Son poderosos herbicidas que despejan las zonas de densa vegetación donde se suelen ocultar los guerrilleros.

Durante la guerra del Vietnam fueron pulverizados en concentraciones diversas los agentes 2, 4-D y 2, 4, 5-T (correspondientes respectivamente a los ácidos 2, 4 - diclorofenoxiacético y 2, 4, 5 - triclorofenoxiacético) también conocidos con los nombres de agentes «Azul» y «Naranja».

Investigaciones posteriores han determinado que estas sustancias contienen dioxina en diferentes dosis. La dioxina es una de las sustancias tóxicas más grandes conocidas y responsable de numerosas muertes de cáncer y deformaciones congénitas.

Características según el tiempo que permanecen en el terreno.

Fugaces.—Son aquellos que en corto espacio de tiempo la concentración se hace lo suficientemente pequeña para que no tenga acción fisiológica alguna.

Por lo general, su acción dura entre los diez minutos en terreno despejado a tres horas en zona boscosa.

Semipersistentes.—La acción dura de tres horas en terreno despejado a doce horas en bosque.

Persistentes.—Estas sustancias, en estado sólido pulverulento, se adhieren a los objetos y terreno desprendiendo vapores durante un largo período de tiempo. Por lo general, su acción es superior a los tres días.

Características según el tiempo que tardan en aparecer los síntomas.

De acción inmediata.—La acción se manifiesta de forma general rápida impidiendo la actuación del combatiente a los pocos minutos.

De acción a corto plazo.—Tardan algunas horas en aparecer los síntomas.

De acción diferida.—Tardan más de doce horas en aparecer los síntomas.

Consideraciones finales.

Se han omitido voluntariamente ciertos compuestos productores de gases que producen acciones fisiológicas en los individuos, por no ser ésta su misión principal, tal es el caso de los productos fumígenos empleados para la producción de nubes de ocultación.

Las investigaciones giran en torno a cinco ejes principales: estudio de los agentes químicos de guerra, detección, protección, descontaminación, profilaxis y terapéutica.

No sólo es necesario que los productos sean tóxicos, sino que deben reunir otras propiedades como son: eficacia a pequeñas dosis, facilidad de producción, facilidad de dispersión, difícil protección. Por todo ello muchas son las ciencias implicadas en la investigación de nuevos productos, aparte de la química y la biología, pilares básicos en este campo, también se investiga en la física de los aerosoles, la meteorología, la topología de los suelos, etc.

En cuanto a detección, lo que se pretende es lograr aparatos automáticos de detección a distancia, como es la técnica de retrodifusión de un haz láser sobre partículas que están en suspensión en la atmósfera, y así dar a tiempo la alerta para que los interesados se puedan proteger adecuadamente.

Principalmente, en tres aspectos se está investigando en cuanto a protección: creación de nuevos materiales de protección, estudios antropométricos para optimizar la adaptación de la máscara a la cara y estudios ergonómicos que permitan elegir una vestimenta de protección que produzca molestias mínimas y, por tanto, consiga mejorar la eficacia del soldado.



TEMAS PROFESIONALES



EL R.A.S.T. UNA NUEVA FORMA DE TOMAR

Introducción.



EVANTE en el Estrecho. Treinta nudos de viento absoluto. Fuerte marejada.

El Grupo de Combate navega rumbo a la Base Naval de Rota, cuando por los altavoces de órdenes generales de la fragata *Numancia* se oye una orden: «Zafarrancho de vuelo.» «Prepararse para recibir al helicóptero.»

En esos instantes, el LSO —Oficial de Seguridad de Tomas— ocupa su puesto delante de la consola de un nuevo sistema de apoyo al helicóptero, capaz de ayudarlo a tomar en condiciones de mar bastantes duras: El R.A.S.T.

La situación anterior, ficticia de momento, podría ser en un futuro no muy lejano algo habitual en nuestra Armada.

Con estas líneas intentaré esbozar la tarjeta de presentación de este equipo, de diseño canadiense, instalado a bordo de las fragatas FFG-7 clase *Santa María*.

Una definición.

Para comenzar, ¿qué significa R.A.S.T.?, ¿qué es el sistema R.A.S.T.?

R.A.S.T. es el acrónimo de RECOVERY ASSIST, SECURING AND TRAVERSING. Así, el «Sistema R.A.S.T.» podríamos definirlo como:

«Un sistema capaz de asistir en la toma, fijar a cubierta y trasladar desde o al hangar al helicóptero LAMPS SH-60B, a bordo de las fragatas clase *Santa María*.»

A lo largo de estos párrafos iremos diseccionando la definición anterior. Ello nos permitirá delimitar las capacidades del equipo.

Buque-helicóptero.

Llevándole la contraria a la lógica, voy a empezar por el final..., y allí decíamos «helicóptero LAMPS SH-60B, a bordo de las fragatas clase *Santa María*».

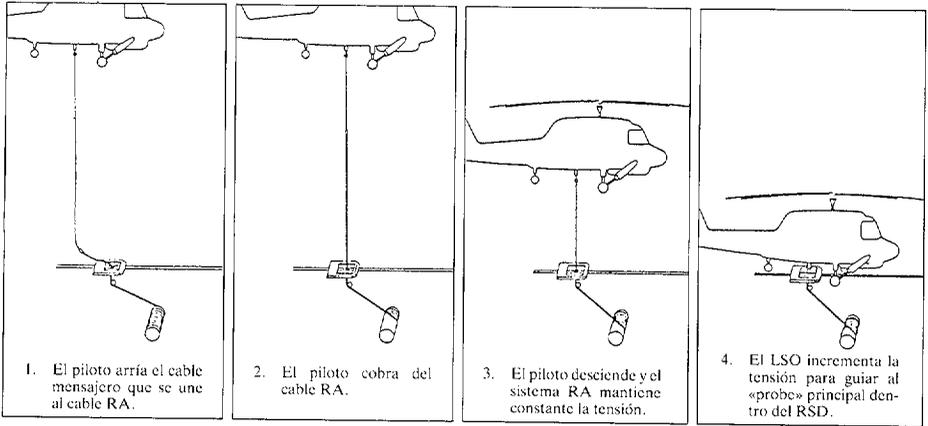
En efecto, este sistema, como si de un imán se tratase, precisa de dos polos: el helicóptero y el buque. Al igual que el polo norte de un imán tiene su complemento en el sur, el sistema R.A.S.T., montado a bordo de buque, forma un conjunto con los componentes de éste instalados en el helicóptero.

De esta forma, los componentes del R.A.S.T. instalados en el helicóptero son:

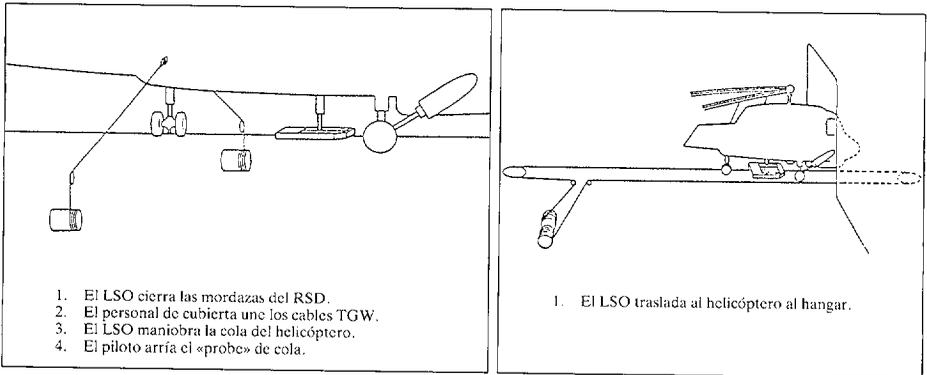
- a) El mecanismo de trinca principal —«main probe»—, situado en la parte más baja del fuselaje, a popa de las ruedas principales. En él se fija el extremo del cable RA (Recovery Assist) que ayuda al piloto durante la maniobra de descenso. También sirve para que el helicóptero, una vez en cubierta, tenga un primer punto firme al buque.
- b) El mecanismo de trinca de cola —«tail probe»— está situado en el tren de popa del helicóptero. Puede ser arriado/izado a voluntad por el piloto. Proporciona el segundo punto firme a bordo.
- c) El panel de control. Manejado por el piloto, permite arriar el cable mensajero que se unirá al cable RA del buque. También desde él se iza/arría el mecanismo de trinca de cola.

Y los componentes del R.A.S.T. instalados en el buque son:

- a) La Consola de Control (CC), situada a popa del complejo de oficinas, en un compartimiento desde el que se ve la cubierta de vuelo. Permite el manejo operativo de todos los subsistemas del R.A.S.T. instalados en el buque.
- b) La Unidad de Potencia Hidráulica WHPU —«Winch Hydraulic Power Unit»—, que proporciona la potencia hidráulica necesaria para mover los chigres del sistema. Está formada por un motor eléctrico que acciona tres bombas hidráulicas del tipo copa oscilante.



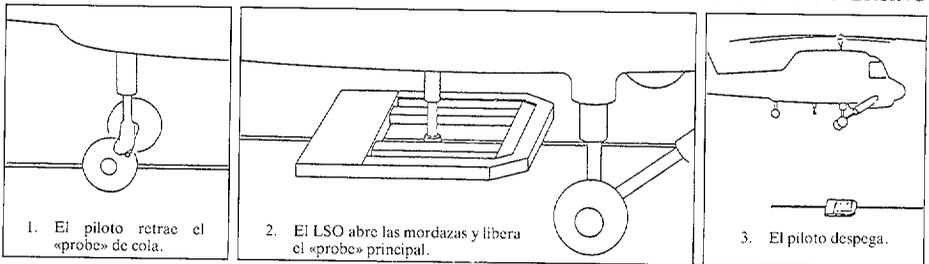
FUNCION RECOVERY ASSIST



FUNCION SECURING

DESPEGUE

FUNCION TRAVERSING



- c) El chigre RA, que suministra el medio motriz para cobrar del cable RA y asistir al piloto en la maniobra del descenso y toma.
- d) Dos chigres de movimiento de cola, que permiten enderezar al helicóptero una vez a bordo, para alinearlo con los raíles que a tal efecto hay en la cubierta de vuelo, y que lo conducen al hangar.

- e) Dos chigres de traslado, que se utilizan para transportar al helicóptero desde o a los hangares, previa selección del raíl conveniente.
- f) Los mecanismos de fijación rápida RSD's —«Rapid Securing Devices»— que, situados en cada raíl, proporcionan el medio de fijación del mecanismo de trinca principal del helicóptero. Antes de que el helicóptero tome, es preciso seleccionar el RSD que se va a utilizar.

Pero estoy seguro que entenderemos mejor estos conceptos si buscamos un nuevo rumbo y apuntamos con nuestra proa a la definición que antes citábamos. Procedamos, bisturí en mano, a la disección.

Asistir en toma.

Fijémonos en las dos primeras letras de R.A.S.T.: R de «Recovery», A de «Assist». Pues bien, héte aquí el primer subsistema del R.A.S.T.: El subsistema RA.

Este subsistema asiste al helicóptero para que tome con seguridad en la cubierta de vuelo, hasta que el mecanismo de trinca principal se encuentre entre las mordazas del RSD.

Tan pronto como el helicóptero esté a punto para tomar, el piloto arría el cable mensajero. El personal de cubierta une el cable mensajero al cable RA, y el piloto cobra del mensajero hasta que el extremo del cable RA se fije en el mecanismo de trinca principal situado en la parte más baja del fuselaje. Y el piloto solicita del LSO —Oficial de Seguridad de Tomas— situado delante de la consola del R.A.S.T., que aplique tensión al cable RA mediante el chigre que se maneja con la palanca derecha de la consola. La tensión del cable RA, gracias a un acumulador cargado con nitrógeno, se mantiene constante de acuerdo con la posición de la palanca, aunque los movimientos relativos buque-helicóptero debidos al balance del barco, tienden a incrementarla o disminuirla.

A título anecdótico diremos que el R.A.S.T. está capacitado para maniobrar el helicóptero con mar hasta fuerza cinco.

Pero, ¿qué ocurre si en esta maniobra se produce una situación peligrosa?, el piloto siempre tiene el control, es más, el R.A.S.T. en modo RA no aterriza al helicóptero, sólo lo guía hasta el punto de toma. Y para que el piloto no se sienta «atado» al buque dispone de un medio de zafado rápido —accionado eléctrica o manualmente—, que libera el cable RA de su mecanismo de trinca al helicóptero. Además, el cable RA tiene en su extremo un pasador cizallable diseñado para partir a una tensión de 5.500-6.500 libras: Unas 1.500-2.500 libras más que la tensión normal de funcionamiento del subsistema.

Y mientras desciende, ¿hay algún equipo a bordo del buque que señale al

piloto el horizonte verdadero, incluso de noche? Sí, el «HORIZON REFERENCE SET», que no es más que una barra, situada encima del hangar, de unos tres metros de longitud, que se mueve de acuerdo con una señal de giroscópica y que marca el horizonte verdadero con un error de más/menos dos grados.

Pues bien, el helicóptero se ha posado en cubierta con la ayuda del subsistema RA. Cojamos de nuevo el bisturí y apliquemos un nuevo corte a nuestra definición del R.A.S.T.

Fijar a cubierta.

Extraigamos la S de R.A.S.T., S de «Securing». Aquí tenemos un nuevo subsistema. Subsistema Securing.

Inmediatamente después de la toma, el LSO acciona un interruptor en su consola, que cierra dos mordazas en el mecanismo de fijación rápida RSD. Las dos mordazas atenazan al «main probe». Es el primer punto de fijación al buque.

Pero lógicamente, en la mayoría de los casos, el helicóptero no estará alineado para entrar en el hangar. Para ello, el LSO ordena al personal de cubierta que enganche los cables de movimiento de cola a las argollas que para tal fin dispone la cola del helicóptero. Entonces, girando a babor o estribor el mango de la palanca izquierda de la consola, el LSO acciona los dos chigres de cola para enderezar al helicóptero..., que, por cierto, entra bastante justo dentro del hangar. Una vez que el helicóptero está centrado, el piloto arría el «tail probe», mecanismo de trinca situado en el tren de cola, que se introduce dentro de la ranura del raíl. Aquí tenemos el segundo punto de fijación del helicóptero, que impide que esté expuesto a movimientos laterales producidos por el balance del buque.

Por fin, el helicóptero está en cubierta, con un punto fijo en el RSD, y el otro introducido en la ranura del raíl que lo conduce al hangar. Volvamos a la cirugía y extraigamos un nuevo órgano de muestra.

Trasladar desde o al hangar.

La última letra. La T de R.A.S.T., T de «Traversing». Entramos de lleno en el último subsistema.

El subsistema «Traversing» proporciona un modo seguro de traslado al hangar o, desde el hangar, hasta la cubierta de vuelo. El R.A.S.T. está capacitado para realizar esta maniobra con balances del buque de hasta 30 grados.

Cada cable de traslado está «enganchado» a su correspondiente RSD. Los chigres de traslado cobran de sus respectivos cables cada vez que el LSO

mueve a proa o a popa la palanca situada a la izquierda de su consola, desplazando al RSD y con él al helicóptero.

El subsistema «Traversing» dispone de dos velocidades: 3 ó 12 pulgadas por segundo. Cuando el helicóptero está a punto de entrar en el hangar, el LSO lo pierde de vista (debido a la posición de la consola a bordo), entonces, por seguridad, mueve el RSD en baja velocidad. También necesita esta baja velocidad para enderezar al helicóptero en la maniobra de fijación.

Tenemos ya el helicóptero dentro del hangar. ¿Cómo sacarlo para que pueda despegar y realizar su misión?

No hay más que efectuar el proceso inverso: trasladarlo a la cubierta de vuelo, retirar el mecanismo de trinca de cola y liberar las mordazas del RSD. El piloto previamente habrá arrancado sus turbinas y estará listo para despegar.

A modo de resumen.

Creo que el mejor resumen es la propia definición que hemos analizado y el título que da nombre a este artículo: «Una nueva forma de tomar».

El R.A.S.T. es una poderosa máquina hidráulica, maniobrada desde una consola a través de un conjunto de componentes electrónicos —ECA— que proporciona una forma muy fiable y segura de tomar y despegar.

Agustín E. GONZALEZ MORALES



LA PREPARACION FISICA

Introducción.



ESDE que terminé el curso de profesor de Educación Física hasta ahora, hace ya más de tres años, he venido observando ciertas deficiencias que se cometen, tanto haciendo gimnasia como intentando enseñar unas personas a otras sin tener los suficientes conocimientos para ello, con el gran peligro que ello conlleva, pues pueden acarrear un sinnúmero de problemas secundarios, tanto físicos como psicológicos, en las personas que lo padecen.

Por eso he redactado el presente trabajo relacionado con la preparación física, para despejar una serie de lagunas que existen básicamente, debido a cierto desconocimiento de la *teoría* de esta preparación física.

Y sin más introducción quiero empezar con unas nociones básicas, que muchas veces nos preguntamos qué son, referentes a la preparación física.

Objetivos de la preparación física.

1. Ayudar al desarrollo y mejoramiento en las cualidades motrices:
 - Resistencia.
 - Fuerza.
 - Velocidad.
 - Coordinación.
 - Agilidad.
 - Relajación.
 - Equilibrio.
2. Ayudar a la puesta en forma deportiva.
3. Ayudar a la puesta a punto para las competiciones más importantes.

Medios de la preparación física.

Son los ejercicios corporales, para desarrollar y mejorar la:

- Resistencia.
- Fuerza.
- Velocidad (agilidad).
- Flexibilidad.

Las demás cualidades se ven desarrolladas y mejoradas por estos ejercicios.

Los ejercicios son variados:

- A manos libres (individual, pareja, grupo).
- Con balones medicinales.
- Con aparatos de gimnasio.
- Con pesas, sobrecargas, etc.

Aplicación de la preparación física.

Planificar el trabajo del año.

Las cualidades no se desarrollan y mejoran una por una por razón de tiempo. Hay que realizar un trabajo multifacético, donde semanalmente se incluyan ejercicios para:

- Resistencia.
- Fuerza.
- Flexibilidad.
- Potencia.

Las sesiones pueden ser:

- Aparte del entrenamiento técnico (lo ideal).
- Junto al entrenamiento técnico.

Control de la preparación física.

Es necesario establecer un control sencillo y eficaz que permita:

- Conocer la evolución física.
- Evaluar la preparación física.

Un test de aptitud física, el análisis periódico de la orina y las pulsaciones, ofrecen un control fiable de la preparación física.

1. Test (3 veces al año).

<u>1.ª SESION</u>	<u>2.ª SESION</u>
Abdominales.	Salto vertical.
Fondos.	40 m.
Carrera agilidad.	800 m.

2. Análisis de orina después de los entrenamientos fuertes.
3. Toma de pulso en reposo cada 15 días.

Fundamentos de la preparación física.

Necesidad de la preparación física.—Cualquier deporte puede practicarse sin entrenamiento técnico alguno y también sin preparación física; pero los resultados nunca estarán dentro de las posibilidades físicas del jugador (deportista).

Cuando el organismo se somete a cierto número de entrenamientos semanales, su rendimiento deportivo aumenta, y si además lo sometemos a una preparación física apoyada en ejercicios ajenos a la especialidad deportiva, su rendimiento aumenta más, lo cual siempre es deseable por el jugador y por el entrenador.

El entrenamiento técnico de un jugador y su preparación física no son intercambiables. Uno no puede sustituir al otro, sino que se complementan. Uno y otro se dirigen a mejorar el rendimiento del jugador.

Los ejercicios de la preparación física se unen a los técnicos del deporte para entrenar al jugador.

Podemos considerar que un jugador está entrenado cuando domina los gestos técnicos del juego, al mismo tiempo que participa en los partidos o en las pruebas haciendo el máximo uso de sus cualidades, tanto físicas (motrices) como psíquicas. En una palabra, *cuando posee un estado físico óptimo*.

Este estado físico-técnico óptimo sólo se alcanza cuando el organismo es sometido a un entrenamiento racional y duradero para desarrollarle todas sus cualidades y habilidades. Por tanto, un organismo entrenado se caracteriza porque:

1. Posee una excelente coordinación motora, órdenes emitidas y movimientos.
2. Posee mayores reservas energéticas, las usa económicamente.
3. Neutraliza y resiste mejor la intoxicación producida por el esfuerzo físico, combatiendo la fatiga.
4. Asimila mentalmente los síntomas de la fatiga.

¿Qué es la preparación física?—Es la aplicación de un conjunto de ejercicios corporales (*ajenos a los que se utilizan en la práctica del deporte*) dirigidos racionalmente a desarrollar y mejorar las cualidades motrices del jugador o deportista, para obtener un mayor rendimiento deportivo.

Bases biológicas de la preparación física.—Ha habido muchos entrenadores que al plantear la planificación y aplicarla a un entrenamiento lo han hecho bajo un aspecto anatómico o funcional del sistema muscular. Esto es un error de base, puesto que impide el progreso óptimo del deportista. (Saltador de altura, piernas). Al principio del entrenamiento actual hay que plantear un entrenamiento de condición de base, que es lo que se llama *entrenamiento genérico o preparatorio*.

El aumento del rendimiento deportivo no se produce rápidamente, lleva su tiempo y depende del dominio técnico del deporte, del buen uso de las palancas humanas, pero, sobre todo, del entrenamiento gradual de todas las funciones orgánicas y de las estructuras biomecánicas. El logro de una buena condición para el rendimiento deportivo tiene carácter acumulativo en el tiempo.

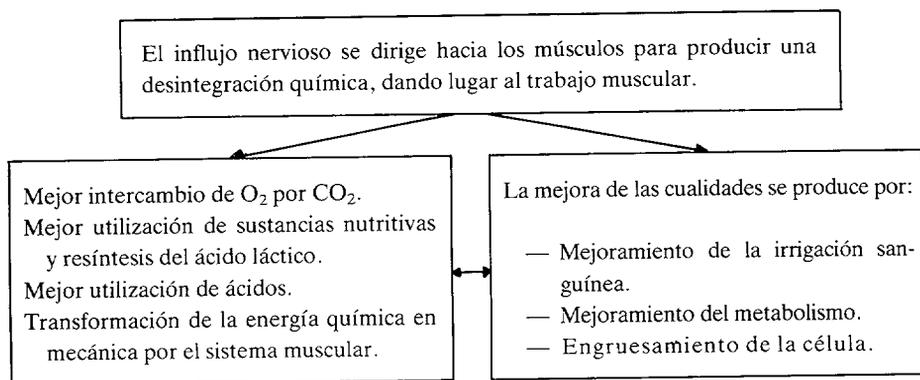
Durante el entrenamiento, el organismo no hace más que adaptarse a los estímulos constituidos por los ejercicios, pero lo hace de forma que afecta al todo biológico y no sólo a una sola de sus partes.

En la planificación y aplicación del entrenamiento hay que distinguir claramente los objetivos a alcanzar y los medios a utilizar para conseguirlos.

Los medios son los ejercicios seleccionados, que nunca pueden estar en desacuerdo con el funcionamiento orgánico.

En nuestro siglo, las investigaciones deportivas han demostrado la importancia que tiene dentro del rendimiento deportivo al desarrollo y mejoramiento de los sistemas: «circulatorio», «respiratorio», «endocrino» y «nervioso», por medio de ejercicios racionales y científicamente aplicados.

Fundamento biológico del entrenamiento.



Efectos generales de la preparación física.—La preparación física se aplica para mejorar las cualidades motrices del deportista y elevar su rendimiento. Si se aplica correctamente produce transformaciones beneficiosas que ayudan a conseguir la forma física óptima, pero si se aplica mal, sus efectos son destructivos.

Cuando el trabajo físico es *constante, metódico y progresivo*, el organismo reacciona adaptándose y mejorando su capacidad mediante las siguientes transformaciones:

1. Aumenta la cavidad del corazón, se engrosa y fortalece su miocardio, disminuye su frecuencia de contracciones y aumenta el chorro sistólico. Mejora el retorno rápido de la frecuencia.

2. Se forman nuevos capilares y se ponen en funcionamiento los dormidos.
3. Mejora la constitución de la sangre.
4. Aumenta la capacidad vital pulmonar.
5. Mejora la irrigación sanguínea y el metabolismo, lo que alimenta la fibra muscular, aumentando su grosor y, consecuentemente, la masa muscular.
6. Se fortalecen las membranas musculares (las que envuelven al músculo, sarcolema, perimio, epimio), así como tendones y ligamentos.
7. El crecimiento de la masa muscular viene acompañado de modificaciones bioquímicas (aumento de glucógeno, creatina, actina, calcio, magnesio y del aumento de los vasos).
8. El músculo se vuelve más sensible al influjo nervioso.
9. El hígado alcanza una mejor capacidad de destrucción de los productos de desecho del metabolismo (ácido láctico y pirúvico).
10. Aumentan las secreciones endocrinas relacionadas con el esfuerzo (adrenalina, cortisona).

Estas transformaciones orgánicas, positivas y necesarias para el mejoramiento del rendimiento deportivo, dependen de:

- Cantidad de entrenamiento.
- Calidad de entrenamiento.
- Factores endógenos (edad, sexo, constitución).
- Factores exógenos (alimentación, tiempo, temperatura, humedad, estación del año y medio social).

Conclusión.

Después de repasar brevemente algunas definiciones que considero básicas para empezar a adentrarnos un poco más en la preparación física, desearía que éste fuera el primero de una serie de artículos relacionados con el tema, y que, por supuesto, espero que sean del agrado de todos los lectores.

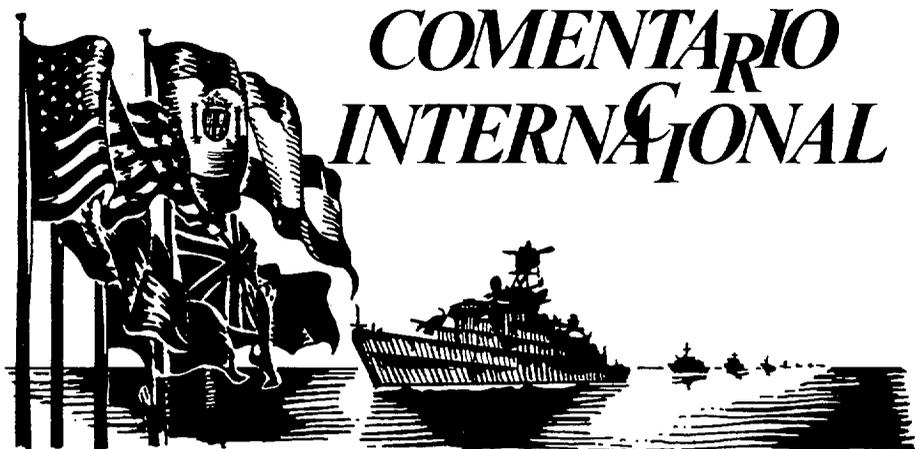
Me gustaría escribir acerca de temas tan importantes y desconocidos como la fatiga, la puesta a punto, la puesta en forma, qué es un test, calentamiento y vuelta a la calma, entrenamiento invisible, etc., y otros que, seguro, serán de gran ayuda para todos aquellos que practican y aman la educación física.

Juan FEAL VAZQUEZ



A NUESTROS COLABORADORES

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



COMENTARIO INTERNACIONAL

USA-URSS: Preparativos para la «cumbre».

La visita del secretario de Estado norteamericano, George Shultz, a Moscú, con la peregrinación de tren incluido, en lugar del tradicional viaje aéreo, no concitó demasiadas esperanzas sobre la agradable y sorprendente perspectiva de un acuerdo de desarme global entre las dos superpotencias. Que el clima de las conversaciones fue distendido dan cuenta los teletipos de las agencias de prensa, pero que los resultados no fueron los previstos también se recoge en los distintos medios de opinión. Lo cierto es que el viaje de Shultz a Moscú no puede ser considerado como un fracaso, aunque no haya sido un éxito político «decantado» en algunas esferas de influencia norteamericana. Digamos que quedaba en tablas, pues si no se había podido fijar una fecha para la visita de Gorbachov a Washington, quedaba como contrapartida el éxito del acuerdo sobre un futuro tratado sobre la eliminación de los misiles de alcance corto e intermedio (INF) en Europa.

Pero, una semana más tarde, la devolución de visita de Shevardnadze a Washington ha conseguido mejores frutos. En sólo cuatro horas, un período de tiempo considerado récord si se tiene en cuenta la densidad y peso específico de la materia tratada, el ministro de Exteriores soviético cerraba con el propio Shultz y con Reagan el acuerdo para el desmantelamiento de los misiles de alcance medio y para la visita de Gorbachov a Washington, prevista para el próximo diciembre (precisamente cuando esta REVISTA esté a punto de salir a la luz). Ha sido, por tanto —opinión recogida de ilustres comentaristas—, uno de los vuelcos más sorprendentes de los últimos tiempos.

Las reacciones son moderadas: La Administración norteamericana se muestra cauta y no quiere arrogarse el triunfalismo de una «cumbre» de la que podría beneficiarse la, en otros aspectos deteriorada, imagen política de Reagan, pero, si se firma un acuerdo de desarme, la ocasión será histórica para un



Shevardnadze, 1; Shultz, 0. Rompió alguna quiniela.

Reagan que puede ya esperar pocos éxitos de su gestión política, aunque no sea muy imaginable que la Unión Soviética esté dispuesta a hacer este favor al líder norteamericano si no va acompañado de alguna ventaja para ella misma. Comentaristas militares soviéticos proclaman ante la opinión pública que el despliegue de sistemas defensivos con antimisiles norteamericanos, unidos a un acuerdo de partir por la mitad las armas nucleares de largo alcance, podría dar a los Estados Unidos la supremacía militar, cosa que en absoluto desean. De manera que en la «cumbre» los negociadores soviéticos lucharán denodadamente por obtener sus ventajas o, al menos, para no proporcionárselas al adversario.

Se entiende a dos bandas que la «cumbre» puede ser la ocasión para que ambos líderes adopten un acuerdo para eliminar los misiles con un alcance de 500 a 5.000 kilómetros y comiencen a hablar sobre los misiles de más largo alcance y el programa norteamericano de la «guerra de las galaxias», al propio tiempo que puedan perfilarse las líneas maestras de un viaje de Reagan a Moscú en el año próximo.

Pero, ¿hay todavía posibilidades de alcanzar un acuerdo sobre los misiles intercontinentales? La opinión al respecto no es demasiado optimista. Sobre la mesa está la propuesta de cortar su número por la mitad; pero Gorbachov quiere a cambio un alto en el programa de armas espaciales norteamericano, lo que no es negociable para Reagan, aunque haya dejado abierta una rendija al decir que está dispuesto a hablar de su despliegue. Tal vez por ahí se llegue a un nuevo compromiso y tengamos nueva «cumbre» en Moscú el verano próximo, aunque nadie se haga de todas formas demasiadas ilusiones y el realismo se imponga sobre la utopía.

De momento, la atención está fijada en esta «cumbre» decembrina, en la que, tras unos preparativos de comienzo no muy afortunados, ha cambiado la situación diametralmente, en un gesto que se interpreta como rectificación del número uno del Kremlin. Lo cual no es poco, aunque tampoco sea demasiado.



China: La muralla, abierta.

El XIII Congreso del Partido Comunista Chino ha significado evidentemente un paso adelante en los cambios que está experimentando el inmenso país asiático. No se trata ya de que haya modernizado su atuendo personal y los chinos vistan ahora trajes y corbatas occidentales en vez del monótono uniforme verde bosque y gorra campesina al que nos tenían acostumbrados, o de que el ejército vuelva a lucir galones y bocamangas o distintivos en las hombreras; el impacto es mucho mayor. Los cambios políticos, económicos y sociales de un país que se busca a sí mismo son fácilmente advertibles, y China parece querer entrar aceleradamente en el mundo industrial, tras un pasado campesino, con capacidad y potencialidad que pueden hacer desbordar todas las previsiones.

Un total de más de cinco mil delegados, que representan a los cuarenta y cuatro millones de miembros que tiene el Partido (el más numeroso del mundo), se han reunido en Pekín en una hora política extremadamente delicada



La China que vuelve y la China que va.

y en la que desde meses atrás los viejos líderes venían negociando, intrigando en «capillitas» y disputándose enconadamente parcelas de poder. Pero las reformas parecían cantadas: La dirección del Partido se ha rejuvenecido, y Deng Xiaoping —como un Jenofonte de grandes retiradas— ha situado al frente de la misma a algunos de sus partidarios reformistas. El hermetismo en que han transcurrido la mayor parte de las sesiones permitió, sin embargo, algunas filtraciones, y tras el mutis de Deng —que no significa que el veterano dirigente haya perdido totalmente el poder o se aleje de los centros de decisión—, Zhao Ziyang se ha convertido en el nuevo hombre fuerte de la China Popular al ser elegido secretario general del Partido Comunista Chino y donde va a estar rodeado por un Comité Central mucho más joven del que ha presidido el viejo Deng y mucho más resueltamente reformista. Este Comité, elegido en votación secreta por primera vez en la historia de la China comunista, ha reducido también sus miembros, con lo que al rejuvenecimiento de cuadros se ha unido también el de su disminución.

¿Quiénes van a ser los hombres fuertes de la situación? Aunque todavía es prematuro el sacar consecuencias o establecer presunciones, Ling Pen se ocupará de las funciones de primer ministro y Yao Yilin será uno de los primeros vices. Ambos son dos economistas partidarios de un sistema menos liberal que el instaurado tras la llegada al poder de Deng Xiaoping, y pueden aportar fórmulas más conservadoras. Por su parte, los otros dos miembros del Comité permanente, Hu Qili y Quiao Shi, se muestran partidarios de las reformas económicas emprendidas, y en su conjunto todos los partícipes del renovado Comité están mentalizados para poner en marcha un nuevo proyecto de reformas políticas tendentes a separar el papel del Partido Comunista Chino del Gobierno, tal y como ha sido decidido en el Congreso.

También el nuevo equipo en el poder consagra una nueva e importante reducción del papel del Ejército, que en el buró político sólo está representado por dos generales, y del que su presupuesto se ha reducido también en beneficio de la modernización económica del país; y aunque las fuerzas armadas de la China han jugado tradicionalmente un papel de primera línea tras la subida al poder de los comunistas en 1949 y durante los casi treinta años del reinado de Mao, su prestigio ha ido disminuyendo desde la vuelta al poder como hombre fuerte de Deng Xiaoping en 1977. El que Deng sea hoy presidente de la Comisión Militar, a pesar de no formar parte del Comité Central del Partido, le permitirá seguir controlando a los tres millones largos de componentes de las fuerzas armadas, y ello no deja de tener su importancia.

Pese a todo, y tras esta simbólica apertura de la muralla más allá de límites previstos, la lucha por el poder continuará en China en opinión de los observadores. A pesar de la consolidación de las posturas del sector reformista y de que Deng mantenga los hilos de la política desde su semi-retiro. Como se ha observado agudamente desde un importante medio de comunicación, el anciano emperador Deng y su delfín Zhao son un ejemplo excelente de prac-

ticar el baile de avances con retrocesos, y Zhao seguirá necesitando a Deng como avalista para la buena marcha de la empresa...



Gorbachov, la “perestroika” y el 70 aniversario de la revolución soviética.

La especial conmemoración del setenta aniversario de la revolución soviética, en la que han estado representados todos los partidos comunistas que en el mundo han sido, ha tenido una señalada significación al coincidir con la anunciada línea reformista “perestroika” introducida por Gorbachov. Su largo discurso ante toda la “nomenklatura” —casi tres horas— tuvo por tanto un carácter decisivo respecto de la orientación fundamental de la consagración del centrismo, ya que el líder soviético dejó bien claro que las históricas alas de izquierda y derecha del comunismo ruso —Trotsky y Bujarin, respectivamente— serán rehabilitadas. Gorbachov repartió elogios y críticas respecto de las figuras de Stalin y Kruschev; advirtió contra las fuerzas conservadoras que obstaculizan la “perestroika”, pero también arremetió contra los impacientes.

Gorbachov —que lógicamente tiene que estar al caldo y a las tajadas con su actividad repartida en varios frentes— habló muy claro. La “perestroika”, o despliegue del régimen soviético en busca de la democratización en profundidad, pasa por su inscripción en el leninismo histórico. Fuera de ello no hay nada. Gorbachov se considera un reformista, pero no un heterodoxo y no está dispuesto a caer en los errores de quienes le precedieron. Por ello, no ha dudado en seguir condenando el papel jugado por Trotsky en la revolución, matizando su reproche también a Bujarin, justificando la colectivización de la tierra y acentuando la denuncia de la represión estalinista. Gorbachov no ha olvidado detalle alguno, y “aún más” acaba de publicar un libro que lo puede convertir rápidamente en millonario en rublos... o en dólares, dado el nivel de venta que también se prevé en los Estados Unidos.

Pero la oposición —según el autor de “Perestroika” (que así se llama el libro)— viene no sólo de la vieja guardia o de una población desalentada por los hechos. Hay también vivencias actuales. Recientemente, Boris Yeltsin, miembro del Politburó y jefe del Partido en Moscú, reprochó ante el Comité Central el “culto a la personalidad” que está desarrollando Gorbachov y que puede dar al traste con el tan cacareado programa de reformas, y eso es algo que el número uno soviético no puede permitirse el lujo de consentir. Su obra —ha expuesto— llama al diálogo y a la comprensión, y sólo la realización práctica de la “perestroika” permitirá la continuación del libro, hoy tan solicitado y requerido.

Gorbachov, después de su distanciamiento de izquierdistas y derechistas, ha formulado una orientación clave para señalar que sin democratización de

la vida soviética no habrá resultado positivos de la “perestroika”. Es más, el líder del Kremlin atribuyó el fracaso de la experiencia kruscheviana (en Stalin no cabía hablar de tales medidas) a la incapacidad del propio Krushev de apoyarse fundamentalmente en el consenso de las masas. Y esta democratización pasa por reactivar a los soviets y no sólo al Partido Comunista, ya que los primeros y no el segundo serían el escenario de la autogestión, nueva fórmula definida por el secretario general para precisar el nuevo modelo social que quiere construir en la URSS.

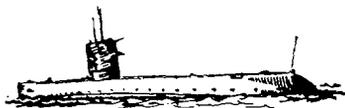
Quizá como un resalte del paralelismo que Gorbachov quiere encontrarse a sí mismo con Lenin —y que no pocos dudan que sea efectivamente real— quepa la coincidencia de que Lenin, en 1917, permaneció oculto durante unos meses para escribir “El Estado y la Revolución”, su obra programática, y Gorbachov también permaneció ausente el último verano para redactar su “Perestroika”. Pero desde 1917 a 1987 ha llovido mucho, y los condicionantes y motivaciones que han enmarcado este setenta aniversario del octubre rojo pueden estar también difusamente desteñidos...



También fueron noticia...

La clausura en clima triunfal por Margaret Thatcher de la Conferencia de los Conservadores en Blackpool, en la senda de la continuidad... Los preparativos bélicos que se advierten para una nueva confrontación en el sur de Angola... La jubilación de Deng Xiaoping y su renuncia a crear una dinastía familiar... El ataque de Irán a la principal plataforma petrolífera de Kuwait como respuesta a los Estados Unidos... El referéndum en Corea del Sur para la aceptación de una nueva constitución, que logró un apoyo masivo... El golpe militar en Burkina Faso (antiguo Alto Volta) con rebelión sofocada y confusa, como todas... El relevo de Nakasone por Takeshita, nuevo hombre fuerte del Japón... La constante caída del dólar en los mercados de valores y el alza de otras monedas como el marco y el yen...

J. C. P.



LEXICOGRAFIA



DE MENDES PINTO Y SU “PEREGRINAÇÃO”



O es ningún desatino considerar a Fernão Mendes Pinto como un humanista y moralista que supo situarse en la cumbre de la literatura europea del siglo XVI. Su larga vida aventurera (más de veinte años en Arabia, la India, Indochina, Indonesia, China y Japón) tiene amenísimo marco en los 226 capítulos de su *Peregrinação*, caldera donde se mezclan atrocidades y virtudes, intrepidez y santidad, miseria y opulencia.

Mendes Pinto, nacido hacia 1510 en un humilde hogar de Montemor-o-Velho (entre Figueira da Foz y Coimbra), pasó siendo rapaz a Lisboa y luego a Setúbal, desde donde embarcó para la India en marzo de 1537. En Asia buscó cómo servir y servirse, ver mundo y enriquecerse, y en el transcurso de cuatro lustros no se privó de naufragios, éxitos, cautiverios, heridas, enfermedades y hasta arrebatos espirituales, porque en los últimos tiempos de su trajín ultramarino, después de haber sido pirata, esclavo y hasta embajador, ingresó como hermano lego en un convento jesuita de Goa, capital de la India portuguesa.

En la exuberancia de su prosa no faltan referencias a expediciones castellanas, como la de Ruy López de Villalobos de 1542, a través del Pacífico, ni el recuerdo para jesuitas españoles, unidos a los lusitanos en la evangelización

asiática, como el padre Cosme de Torres y San Francisco Javier, al último de los cuales acompañó en un viaje a Japón y del que nos deja una semblanza muy palpitante. Volvió Mendes Pinto a Lisboa en septiembre de 1558 y, después de lamentar la ingratitude de la corona lusa hacia sus muchos trabajos, murió en julio de 1583. Su obra magna no vio la luz hasta 1614.

Cualquier lector avisado podrá advertir bastantes inexactitudes cronológicas en la *Peregrinação*, e incluso sospechar no pocas hipótesis en el gratísimo relato. Tal recelo dio lugar en Portugal a un conocido juego de palabras («trocadilho», dicen con gracia nuestros vecinos ibéricos) en que el nombre de Fernão Mendes Pinto se convertiría en malicioso diálogo: *Fernão, mentes? Minto!* La moderna historiografía, sin embargo, trata de situar las cosas en su punto; no niega fantasías, lapsos, distorsiones ni semiverdades, pero estima que la obra, más que historia rigurosa, es un libro de memorias escrito mucho después del regreso de su autor a Portugal. Una de sus más recientes comentaristas, Neves Águas, entiende que aquellos deslices tal vez se expliquen por el deseo de hacer del relato una obra de arte en la que el drama alcance una belleza apasionante e inusitada. Y en verdad que el autor lo consiguió.

Pero glosemos ya algunos aspectos de la *Peregrinação*, comenzando por unas cuantas particularidades filológicas. La proximidad y el paralelismo de las dos grandes lenguas ibéricas hacen no sólo que en nuestra parla marinera haya lusitanismos indudables (como ollao, vigía, chumacera, propao y chubasco), sino muchas coincidencias que ya aparecen en esta obra del siglo XVI. Así: Fusta (entendida como embarcación menor), abalroar (por abarloar), espalmar (limpiar y dar sebo a las embarcaciones), convés (por combés), esquipazón (conjunto de marineros y efectos con que se esquila un bote), esgarrón (quizá por cascarrón, o viento fuerte), chusma (conjunto de forzados y gente de servicio), quilha (por quilla), ponteiro (por puntero o piquero, viento de proa), árbol seco (o palo seco, sin vela alguna), paiol (por pañol), voga arrancada (por boga), verga (palo en que se enverga una vela), arrumar (por arrumbar), quarto da prima y quarto da modorra (por cuarto de prima y cuarto de la modorra, aunque éste sea término más militar que marinero), velejar (por velejejar) y otras muchas voces prodigadas en el texto. Si mediterráneo es lo que está rodeado de tierra, el autor usa muy correctamente el vocablo en frases como ésta: «Le hablé del descubrimiento de los ríos, puertos y ensenadas que recientemente hallara en la isla de Sumatra, tanto de la parte del mar Mediterráneo como del Océano.»

Los alardes de religiosidad de Mendes Pinto son constantes, si bien en ocasiones resulten paradójicos. Cuenta, por ejemplo, que apresaron a un capitán judío, «mallorquín de nación, natural de Cerdeña», cristiano renegado; y «viendo los capitanes apresores cuan ciego y desatinado estaba este desventurado en el conocimiento de la santa y católica verdad, siendo aún reciente su conversión, se encolerizaron y, con santo celo de la honra de Dios,

lo mandaron atar de pies y manos y fue lanzado vivo al mar, con una bala de cañón al pescuezo, donde el diablo lo llevó a participar de los tormentos de Mahoma, en quien tanto creía». Sin embargo, también supo Mendes sufrir por su fe, y cuenta que, al caer en manos de corsarios moros, «la gente del pueblo, viéndonos venir presos y sabiendo que éramos cristianos cautivos, nos dieron tantas bofetadas que jamás creí que escapásemos de allí con vida, porque, según el caíd decía, estaban convencidos de que al maltratarnos y vituperarnos ganaban indulgencia plenaria. De esta forma fuimos llevados por toda la ciudad a modo de triunfo, con grandes tañidos y gritos, y hasta las mujeres encerradas, los mozos y los niños nos arrojaban desde las ventanas muchos pucheros de orina, por vituperio y desprecio del nombre cristiano». Curiosamente, y al menos en dos lugares distintos, el autor cuenta que los portugueses, al entrar en liza, lo hacían al grito de ¡Santiago!, reminiscencia acaso de los tiempos de reconquista, que también nuestros vecinos peninsulares llevaron a cabo en su suelo.

La actual capacidad nipona para reproducir los prototipos occidentales, así como el estallido industrial japonés de la posguerra, estaban ya pronosticados en la crónica de Mendes Pinto, quien en 1541 formó parte del primer grupo europeo que conoció las islas del viejo Cipango. Cuenta el aventurero lusitano que, habiendo desembarcado en la meridional Tanegashima, su compatriota Diogo Zeimoto cazó con una espingarda varias docenas de patos. Desconocedores de las armas de fuego, los isleños quedaron admirados de la novedad, por lo que Zeimoto regaló su escopeta al pasmado y hospitalario reyezuelo. Los artesanos de la isla, viendo la habilidad venatoria de su jefe, reprodujeron el arma y a los pocos meses contaban ya con 600 ejemplares. «Y la última vez que me mandó allá el virrey D. Afonso de Noronha, con un presente para el rey del Bungo, que fue en el año de 1556, me dijeron los japoneses que en la ciudad de Fucheu, metrópoli de este reino, había más de treinta mil. Y espantándome yo de ello, por parecerme imposible tal multiplicación, me dijeron algunos mercaderes nobles y respetables, y me lo aseguraron con muchas palabras, que en toda la isla del Japón había más de trescientas mil espingardas.»

Cuenta el autor ciertas desavenencias entre ocho lusitanos que aportaron a una ciudad china, y en este pasaje deja ver el individualismo y la pasión tan comunes a los dos pueblos ibéricos: «Como la naturaleza de esta nuestra nación portuguesa es ser muy aferrados a nuestros pareceres, hubo aquí entre todos nosotros tanta diferencia y disconformidad de opiniones, sobre cosa que exigía mucha paz y concordia, que casi estuvimos a punto de matarnos unos a otros, de manera que, por ser vergonzoso el contar lo que pasó, de momento prefiero no decir más.» Por cierto que, al hablar de las costumbres chinas, nos ofrece este precedente de la moderna acuicultura: «Hay otros que se dedican a vender pescado vivo, que tienen en grandes tanques o charcos de agua, del cual cargan muchas embarcaciones de remo, en cuyos pañoles

estancos lo transportan en vivero para diversas tierras muy lejanas.» Y si tratamos de fauna, aunque ahora con referencia a Indonesia, he aquí un *flash* sobre el inocente cocodrilo sumatrin: «En todo este río, que no era muy largo, había gran cantidad de lagartos, que más propiamente podría llamar serpientes por superar el tamaño de una almadía, escamado por encima del lomo, con la boca de más de dos palmos, y tan atrevidos en su acometida, según cuentan los naturales de esta tierra, que muchas veces arremeten contra una almadía o canoa cuando no lleva más de tres o cuatro hombres, la hacen zozobrar de un coletazo y, uno a uno, se comen a todos, sin despedazarlos y engulléndolos enteros.»

Las muestras de crueldad de ciertos pueblos resultan espeluznantes. Cuando Mendes Pinto llega a un puerto de Malaca, «estaba el rey celebrando, con gran aparato y pompa fúnebre de tañidos, bailes y griterío, las exequias de su padre, que él había matado a puñaladas para casarse con su madre, a la que había el mismo hijo dejado embarazada. Y por evitar las murmuraciones que sobre este horrendo y nefandísimo caso había en el pueblo, mandó pregonar que nadie hablase de lo que ya estaba hecho, so pena de gravísimas muertes». Y cosa muy distinta es lo que cuenta de unos naufragos portugueses, salvados en una balsilla, que en catorce días de infortunio sólo se comieron «un café que nos falleció, con lo que nos sustentamos durante ocho días; y aunque murieron también dos portugueses, no los quisimos comer». Una discriminación dietética que a nadie puede escandalizar.

Lo de las exageraciones de Mendes Pinto puede responder a una suspicacia excesiva. Juzgue el lector a la vista de algunos botones de muestra, correspondientes a su testimonio sobre las guerritas sostenidas entre régulos chinos e indochinos: «pasados doce días del término, el rey partió con un ejército de 400.000 hombres, en que entraban 70.000 extranjeros de diversas naciones», y aplazó por una semana la batalla «esperando por cuatro mil elefantes que le enviaban por tierra». Aun ignorando todo lo que sea logística, no deja uno de pensar en los cientos de kilos de alfalfa que diariamente engulle cada proboscido. Leemos más adelante que el brahmán Chaumigrén organizó un ejército que ocupaba legua y media de formación, con siete mil hombres de a caballo, doscientos treinta mil de a pie, seis mil elefantes de pelea y casi otros tantos de carga.

Es casi inimaginable el panorama consecuente a un encontronazo frontal de semejantes masas bélicas. Algunos retazos del propio cronista pueden acercarnos a la realidad: «Se encendió la lucha con mucho más ardor, y no me atrevo a narrar lo que allí ocurrió durante media hora; porque por la tierra corrían ríos de sangre, el aire se abrasaba en fuego vivo; la gritería y la revuelta eran de tal magnitud que parecían fundir la tierra; el desabrimiento y la disonancia de los bárbaros instrumentos, de los escarnios, campanas, tambores y sistros, el estruendo de artillería y arcabucería, así como los barritos de los cinco mil elefantes provocaban tal pavor que casi hacían perder el

sentido.» Y menos mal que el mandamás de los siameses «ordenó hacer alarde de la gente que tenía, para saber cuánta había perdido en el combate, y vio que sólo le faltaban cincuenta mil hombres, la mayor parte de los cuales pertenecía a la canalla», esto es, gente que iba forzada y sin armas defensivas.

El cronista portugués, lo hemos dicho ya, sufrió prisión y largos cautiverios en tierra asiática. Del trato entonces recibido hay ejemplos muy sustanciosos en su prosa: «Nos persiguieron a pedradas y garrotazos, causándonos heridas, de las cuales murió uno de los tres mozos que llevábamos; y cogiéndonos a todos, nos ataron con las manos atrás, por la parte más ancha de los brazos, y nos llevaron presos al lugar; y después de ser recibidos con muchos palos y bofetadas, nos metieron en una cisterna de agua empantanada que nos daba por la cintura, en la cual había infinidad de sanguijuelas, en donde estuvimos dos días que nos parecieron cien años de infierno, sin tener durante este tiempo una sola hora de reposo, ni darnos de comer cosa alguna (...) y cuando nos sacaron estábamos tan ensopados en agua como en sangre, de las muchas sanguijuelas que se habían alimentado de nuestras venas; y en verdad que de haber estado allí un día más nos hubiésemos muerto todos.» En otra ocasión pasó veintiséis días en una mazmorra china, «los cuales nos parecieron veintiséis mil años, porque nos veíamos morir sin remedio; uno de nuestros compañeros, por nombre João Rodrigues Bravo, murió allí comido de piojos, sin que pudiéramos valerle».

No sería nada fácil recopilar las fórmulas de la cortesía oriental, algo así como un reglamento de honores y saludos vigente en aquellos años, porque el barroquismo, la fantasía y el lirismo alcanzan cumbres inefables. Muestras de ello son los encabezamientos de algunas cartas reproducidas por el historiador luso. Agárrese el lector y diga si conoce finezas como ésta: «Perla santa, congelada en la ostra mayor del seno más profundo de las aguas, estrella esmaltada de rayos de fuego, madeja de cabellos dorados trenzada en guirnalda de rosas, la grandeza de cuyos pies se aposenta en lo más delicado de nuestras cabezas, como rubí de joya prodigiosa, nosotros, despreciables hormigas de tu despensa, aposentadas en el último rincón de sus migajas...» Lo cual no impide cierta contundencia verbal cuando se trata, por ejemplo, de recordar con afrenta al moro enemigo, «feriante y cuatrero que no pone la salvación del alma, sino el lavar sus partes traseras, abstenerse de puerco y casarse con siete mujeres».

Veintiún años de notables y penosas andanzas por mar y tierra orientales, «en los cuales fui trece veces cautivo y dieciséis vendido», más un sugestivo y apasionante libro de memorias. Tal fue el legado de Fernão Mendes Pinto.

Amancio LANDIN CARRASCO





Autor: Ramón Suanzes.



EL YATE IMPERIAL RUSO *LIVADIA*, EN FERROL (6 septiembre 1880)



LOTA en la leyenda ferrolana la creencia de que el cono-
cidísimo compositor ruso Nicolás Andreievich Rimsky
Korsakov estuvo en este pueblo, y así, en forma oral
como la británica constitución, se transmite de padres a
hijos. Arranca la leyenda, parece ser, de la escala que en
la ferrolana ría efectuó el yate imperial *Livadia*, que era
una verdadera «Poposka», pues fue diseñado por el céle-
bre almirante Popoff y no aquella curiosa *Pasajes* de
nuestra Escuela Naval, que sabe Dios de quién era; también se apoyan, los
más eruditos, en que ciertos compases del «Capricho Español» de Rimsky son
una especie de alborada que el ex teniente de navío ruso habría escuchado a
cierta banda pueblerina en el habitual paseo que lleva el nombre del tantas
veces ministro de Marina, señor marqués de Molíns. Animados por un
comentario del cultísimo general del Departamento (a la sazón así se decía y
no parece el título más feo que el de CAPGECANT) nos enfrascamos en la
investigación, sin salir del ámbito local, de tal evento y lo que pudimos averi-
guar salió, en primer lugar, de las páginas de esta querida REVISTA GENERAL
DE MARINA, en cuyo tomo del año 1880 encontramos dos artículos relativos
al *Livadia*; en el de 1942 hay otro del capitán de fragata don Juan Navarro
Dagnino, de una divertida crónica de la «Ilustración Gallega y Asturiana»
(tomo II, núm. 31, Madrid, 8 de noviembre de 1880) que nos facilitó la viuda
del llorado cronista ferrolano Ricardo Nores (q.e.p.d.) y de las enciclopedias
de rigor.

El *Livadia* fue botado al agua en los astilleros de Elder y Cía. en Govan, cerca de Glasgow, y decía el «Times»: «Es la concepción más reciente que quizá esté destinada a perturbar los preceptos que rigen en el día en la arquitectura naval, de cuya concepción los acorazados circulares del almirante Popoff son los primeros ensayos efectuados hasta la época presente.»

El barco era un rodaballo, porque Popoff, para su diseño, consideró las buenas disposiciones de los peces para nadar en su elemento, pero, repetimos, escogió el rodaballo en vez de la no menos rica merluza o la vulgar aunque deliciosa sardina. En la mencionada R.G.M., o en la «Revista Marítima Italiana» del año 1880, pueden contemplar los planos de tan singular plataforma.

Sus dimensiones principales eran:

Eslora: 260 pies. Manga: 150 pies. Puntal: 50 pies. Desplazamiento: 4.000 toneladas. Las ventajas del rodaballo de acero se cifraban en el espacio disponible en cubierta para construir el verdadero palacio flotante que el buque era, en su resistencia al posible abordaje con otro buque, lo que redundaba en seguridad para el zar y su augusta familia y, por fin, en su elevada estabilidad.

Tenía una planta propulsora compuesta por tres máquinas alternativas de a tres cilindros cada una, acopladas a tres ejes que a su vez movían hélices de bronce al manganeso. Se consideraba entonces a esta planta como la más potente del mundo en relación a su peso; tenía 10.500 caballos de fuerza indicados y se esperaba alcanzar con ellos una velocidad de 14 nudos.

Sin embargo, en las pruebas efectuadas el 8 y 9 de septiembre del mencionado año 1880, se obtuvieron 16 nudos con 12.383 caballos indicados. Las pruebas consistieron en recorrer una distancia sin intermisión durante seis horas en la mar a toda máquina.

Popoff escribió una carta al «Times» explicando las pruebas y recalcando que se habían efectuado en condiciones desfavorables para el buque, el cual, desde su botadura, había permanecido tres meses en la dársena del astillero de Fairfield, por cuya razón deberían haberse limpiado los fondos para las pruebas, para lo cual sólo había dique en Sebastopol; por tanto, cuando llegase el *Livadia* al mar Negro se repetirían.

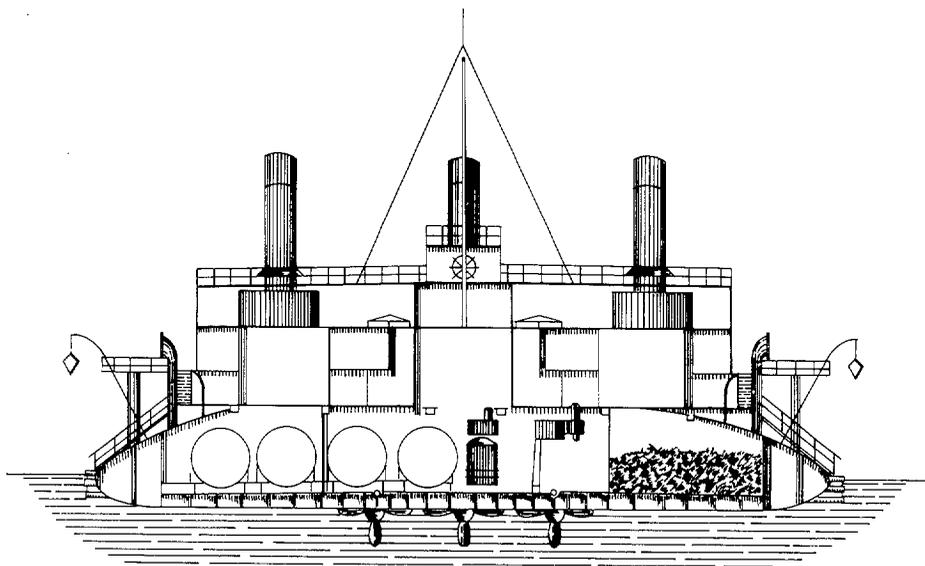
Tras las pruebas, el barco salió para el mar Negro, entrando en Brest el 17, en cuya base embarcó el gran duque y almirante Constantino, y ya tenemos interrogación en marcha: ¿Estaba entre su séquito el ex oficial de Marina Rimsky como director que era, en ese momento, del Instituto de la Escuela Gratuita de Música? Creemos que no, pero es sólo una creencia, pues también en ese momento era el flamante inspector de las bandas de música de la Escuadra rusa y... ¿quién sabe? Las crónicas de que disponemos no lo citan.

Las condiciones marineras del yate se consideraron excelentes, pues habiendo sufrido, a su salida de Brest, un furioso temporal del sudoeste, lo aguantó a 12 y 13 nudos con 4.500 caballos de fuerza, y los balances, en lo más

recio del temporal, que hubiera sido prudente correr, no pasaron de 4 grados y la cabezada de 5. El gran duque decidió no arribar para probar el barco severamente, proa a la mar, y aprovechar la experiencia.

Dice la crónica que el ingeniero de la garantía inglesa, sir E. J. Reed, envió al «Times», que el buque aguantó el tiempo sin la menor avería, a excepción de una inundación sufrida en uno de los pequeños compartimientos de proa a resultas de una perforación sufrida por la plancha debido a un objeto que chocó con ella; que mostró ser limpio, pues sólo los rociones llegaron a la galería alta sobre cubierta en lo más duro del temporal, en cuya ocasión no dejó de ponerse la mesa con sus candelabros.

Y el 22 de septiembre de 1880, el yate imperial entra en la departamental capital del norte de España.



El *Livadia*.

Yo he oído contar a viejos del lugar que si las hijas del almirante fulano bailaron con Rimsky en el teatro, que si el gran duque se enamoró en Ferrol... acudamos a la crónica.

«A bordo del yate imperial *Livadia* ha dado un banquete el gran duque Constantino de Rusia, con el séquito de los jefes superiores del Departamento y plaza de Ferrol, donde se halla fondeado dicho buque.

El yate estaba profusamente iluminado, contándose en todas sus dependencias más de 30 luces eléctricas y miles de bujías...

A las siete dio principio la comida; la mesa, de figura oblonga, ocupa el

centro del salón regio, donde se veían los retratos de la familia imperial. El príncipe Constantino vestía el uniforme de la Marina rusa con charreteras negras en señal de luto por la muerte de la zarina (luego si estaba de luto, y teniendo en cuenta la época, raro sería que hubiese habido bailes o saraos); los demás jefes lucían vistosos uniformes y los de la Armada española invitados a la comida, vestían de gala. El capitán general del Departamento se excusó por tener gravemente enfermo a uno de sus hijos (lo era el almirante don Jacobo Mac-Mahón). Presidía la mesa el gran duque Constantino, teniendo a su derecha e izquierda a los señores Ochoa y Brandariz, al gobernador militar y al comandante general del arsenal.

En frente del príncipe se sentaron el almirante Popoff y los ingenieros señores Roel y Bona. Los demás puestos fueron ocupados por los comandantes de las fragatas *Victoria*, *Numancia*, *Asturias*, cónsul de Rusia, jefes del buque, ayudantes del príncipe y el constructor del buque.

A la hora del champagne se levantó el gran duque, y en correcto francés brindó por el Rey de España y por la hidalga nación española.

El comandante del arsenal de Ferrol brindó por el zar (en aquella época nuestros cronistas escribían: CZARD) y el imperio ruso.

El príncipe brindó nuevamente por la Marina española; el señor Carballo por la Marina rusa y por su gran almirante.

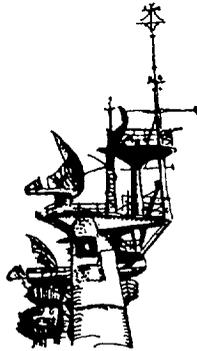
El banquete terminó a las nueve. La música de Infantería de Marina (no específica de qué nacionalidad, pero por la forma del escrito creemos es la del Tercio del Norte), colocada en uno de los salones bajos del «yate», verdadero palacio flotante, ejecutó durante la comida varios aires españoles (¿sería el capricho mencionado?). Al oír el Canto Nacional ruso y la Marcha Real española, tanto los oficiales rusos como los marinos (léase marineros) que estaban en las escotillas (léase cubierta) se descubrieron (¡afrancesados!) hasta que la banda dejó de tocar. Todos los comensales conservan gratos recuerdos de la fiesta y de la amabilidad del gran duque y de los oficiales del *Livadia*.»

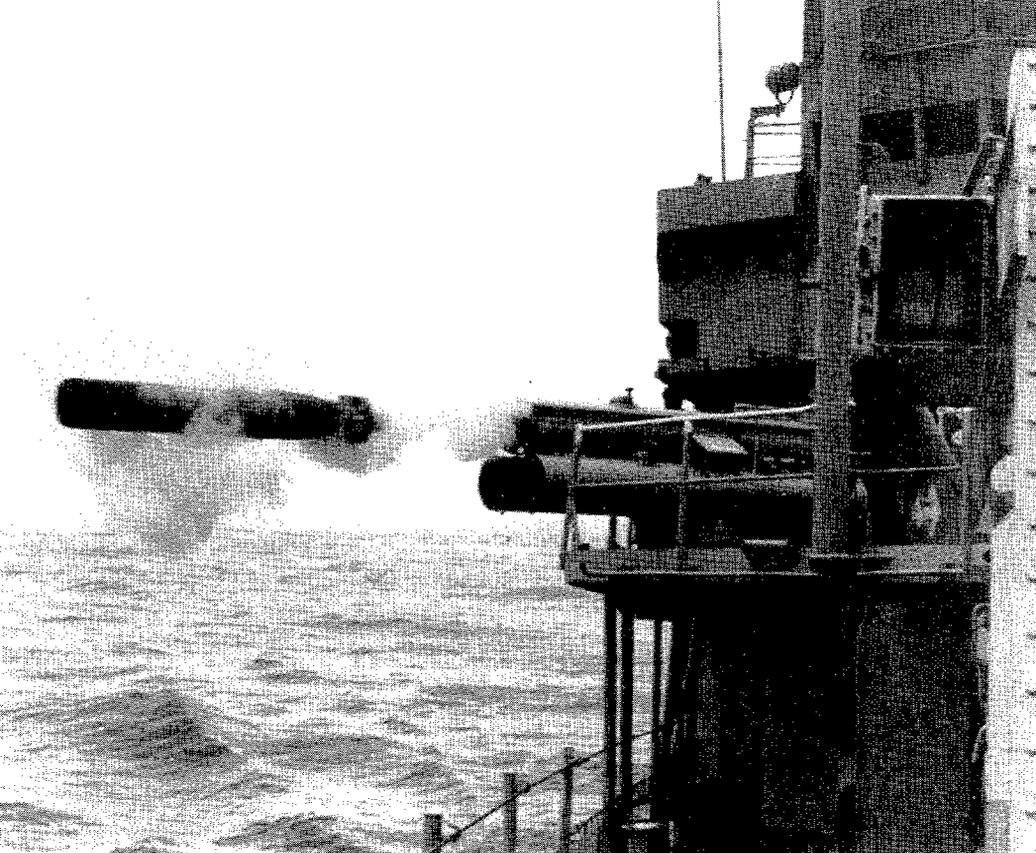
Según don Juan Navarro, la leyenda de la estancia en Ferrol de Rimsky nació en 1925, a raíz de una actuación de la Orquesta Sinfónica de Madrid en el teatro «Jofre». Con tal motivo, la profesora de piano doña Consuelo Pato publicó un artículo «recordando» la visita del famoso músico, cuarenta y seis años antes, a Ferrol a bordo del *Livadia*.

También explicaba lo del “Capricho Español”. Según ella: «... el marqués de Campo Sagrado, cuyo palacio solar existe en Avilés, fue embajador de España en San Petersburgo, y en cierta ocasión el famoso músico le pidió le proporcionara temas españoles para poder escribir su “Capricho”. El embajador trasladó este deseo a don Avelino González del Valle, en Oviedo, personalidad destacada en aquellos tiempos, quien lo satisfizo. Se aprecia que no es precisa la visita material a España de Rimsky Korsakov para explicar la composición de su “Capricho”».

Concluyamos: O Rimsky era totalmente desconocido en España en los días que cronicamos, o los periodistas estaban en la higuera, o en Ferrol se inventaron la historia o, lo que es más probable, en ocasión de la escala accidental en Ferrol del yate imperial ruso *Livadia*, con el gran duque Constantino a bordo, el inspector de músicas militares de la Flota, ex teniente de navío N. A. Rimsky Korsakov, no estuvo en Ferrol, ni bailó con nadie, ni escuchó ninguna alborada, ni gritó ¡ay carballeira!, porque, además, en Ferrol, casi nunca se habló gallego.

ERO CABO





Destino: Destruir. Autor: Alfonso Zaplana Giménez.



M I S C E L A N E A

“Curiosidades que dan las escrituras antiguas, quando hay paciencia para leerlas, que es menester no poca.”

Ortiz de Zúñiga, *Anales de Sevilla*, lib. 2, pág. 90.

22.035.—Hace cien años.

Comienza este cuaderno sexto, de diciembre de 1887, tomo XXI, con el artículo titulado *El cañonero “Filipinas”*, por el alférez de navío don Senén García y Caveda; estudio extenso y documentado sobre este buque, botado al agua el 5 de febrero de dicho año en el astillero de Kouloon, de la compañía “Hong-Kong and Whampon Docks”, describe en él sus características, señalando algunos defectos observados en el mismo. Sigue *Puentes salva-vidas. Ganchos á voluntad*, es su autor el teniente de navío don Baldomero Sánchez de León; da una idea acerca de las condiciones y colocación de estos puentes, así como en qué consisten. Se continúa con *Medios de prevenir las colisiones marítimas, señales de niebla*, extracto de un artículo publicado en “El Cosmos”, del capitán de fragata de la Marina francesa A. Riondel, traducido por don Federico Montaldo; estudio de las que se han de emplear para evitar estas colisiones. Sigue, *Torpedero de 2.^a clase, construido para servir de tipo en la Marina inglesa*, es su autor el capitán de fragata don Víctor M.^a Concas y Palau; hace una descripción de éste. *Experiencias de torpederos en el Báltico*, tomado de “El Messenger de Cronstadt”, traducido por el capitán de fragata Vallarino; da cuenta de estas experiencias comparativas que, en septiembre, tuvieron lugar en este mar, con cuatro torpederos ante una comisión especial. *El poder naval en Italia*, es continuación del cuaderno anterior; se refiere aquí

a la división en tres departamentos marítimos, desde 1878, del litoral italiano y cuáles son, con la descripción de los mismos, es su autor don Federico Montaldo. Sigue, *Un poco de Geografía política en el año 1887*, por el teniente de navío de primera clase don Emilio Hediger, continúa con el estudio de varias naciones en este aspecto, y que continuará. Sigue, *El canal de Panamá en 1886*, por el ingeniero naval don Nemesio Vicente y el teniente de navío de primera clase don Pedro Sánchez de Toca, continuación de cuadernos anteriores, concluyendo aquí; se refiere a las facilidades y probabilidades para la ejecución de dicho canal, otros canales importantes en proyecto y conveniencia de prepararse para su *próxima apertura*.

En *Noticias Varias* leemos, entre otras: *Pruebas del crucero "Reina Regente"*, este buque, que está construyéndose en los astilleros de los Sres. Thompson, de Glasgow, ha hecho sus pruebas en los primeros días del pasado octubre. *Instalación del alumbrado eléctrico en la Escuela de torpedos de Cartagena*, dicha instalación ha sido montada por el teniente de navío de primera clase don Joaquín Bustamante, el cual envía un croquis con la explicación de ésta. *Fusiles modernos*, es un estudio sobre éstos en relación con el "Martini-Henri", que usa el ejército inglés; se toman varios datos a fin de sustituir el "Remington", usado en España, por otro; trae nota acerca de los fusiles reglamentarios en varias naciones. *Buques nuevos de nuestra Marina de guerra*, relación de los que *actualmente se arman*, los que *están en construcción* y *las quillas que pronto se pondrán en los tres arsenales de la Península*. *Alojamiento de los Guardias Marinas ingleses*, tomado del "Times"; dice que los buques del tipo *Admiral*, que *están todos repartidos para ser buques insignia*, llevarán en lo sucesivo camareta de guardias marinas, considerándose esta innovación muy significativa, ya que, hasta ahora, estos caballeros sólo embarcaban en buques provistos de aparejo. *Centenario de D. Alvaro de Bazán*, es una relación de los componentes de la Junta directiva para la conmemoración de éste.

Bibliografía, con la reseña del interesante libro *África tropical*, del que es autor don Manuel Iradier, famoso explorador español. *Artículos pendientes de publicación*. *Índice general alfabético por autores y materias del tomo XXI*, de la REVISTA. *Apéndice*, con las disposiciones relativas al personal de los distintos Cuerpos de la Armada hasta el día 22 de noviembre.

Gran número de planos, croquis, mapas y figuras ilustran el cuaderno.

J. F. G.

22.036.—Sabias recomendaciones.



Ellas fueron las que el duque de Alba envió a Don Juan de Austria,

con respecto a la dirección de los consejos de

guerra que habría de reunir antes de Lepanto. Esperaba fuesen muy difíciles. Esas recomendaciones son de las que no tienen desperdicio. Valederas igualmente para los tiempos modernos.

Le decía que antes de reunir el consejo

hablase aparte con los que habían de formarle. Ellos le agradecerían la deferencia y se mostrarían sinceros. Así obtendría un adelantado sobre su modo de pensar y ello le serviría para basar mejor sus propias opiniones y razones consiguientes.

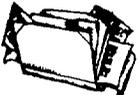
“Muchas veces —dice— acontece que en los consejos quieren ganar honra unos sobre otros”. Habiéndole dado al general previamente su opinión, han de mostrarse por fuerza más sinceros. A veces, alguno, por mala voluntad que tiene a otro, le lleva sistemáticamente la contra. “Es treta muy usada”, dice.

Aconseja el duque, con su gran experiencia, que en los contactos previos no dé él, en cambio, su opinión; excepto “a aquellos con quien S. M. hubiese ordenado a V. E. (tratamiento oficial de Don Juan) tome resolución, ó V. E. se sirva tomarla...”. Le recomienda que no tolere en el consejo porfías particulares; muy diferente es “debatir las materias...”. Esas porfías, dice, “desacreditan mucho la autoridad del General en Jefe...”. Le recomienda que también llame a consejo a caballeros de menor categoría: Maestres de Campo, Coroneles y algunos Capitanes, cuya opinión crea deba ser conocida. “Ello les dará gran contentamiento...” con ventaja para el Real Servicio.

Todo ello demuestra lo que sabía el “Gran Duque de Alba” de lo que es mandar en Jefe. En este caso de Lepanto, rigiendo a Generales de opiniones tan diversas y representando los propios intereses, contrapuestos, de sus naciones de origen. Son recomendaciones muy útiles para situaciones que puedan presentarse aun hoy en día.

C. M.-V.

22.037.—Cultura.



En el cuarto viaje de Colón, en 1502, llegó a la costa de Veragua, a un lugar en el que los indígenas tenían las orejas tan horadadas que por sus agujeros podían pasarse fácilmente huevos de gallina; por ello, el almirante la denominó costa de Oreja. Envío a su hermano, el Adelantado, a tierra para tomar posesión en nombre de los reyes católicos, “Nuestros Señores”. Concurrieron a la playa más de cien indígenas cargados con

bastimentos. El Adelantado mandó que les diesen cascabeles, avemarías y otras cosillas. Quedamos inmersos en un mundo de confusión. ¿Qué harían aquellos indígenas rezando avemarías?, ¿quién les había enseñado tal oración?. Hasta que recurrimos al Diccionario de la Real Academia de la Lengua, el cual nos llamó ignorantes. La segunda acepción de la voz avemaría dice: “cada una de las cuentas pequeñas del rosario, llamada así porque al pasarle se reza aquella oración”.

R. B.-M.

22.038.—Inventos.



El 10 de octubre de 1884 el segundo Médico de la Armada (teniente) en situación de licenciado, don Francisco García Díaz, presentó en el Gobierno Civil de Cádiz el proyecto de una tienda portátil para campamentos sanitarios —que según el autor se podía instalar en veinte minutos—, al precio más económico conocido hasta el día. Los planos de las tiendas portátiles fueron enviados a la Dirección General de Beneficencia para que ésta los presentara a la Real Academia de Medicina y Cirugía, en Madrid, al objeto de efectuar el correspondiente estudio. Este médico fue el inventor del sillón-camilla automático, utilizado en nuestra Marina.

J. M.^a B.

22.039.—Flema.



Es sabido que el encuentro entre los cruceros de batalla alemanes y británicos en la primera fase de la batalla de Jutlandia fue francamente desfavorable para estos últimos: en poco más de media hora volaron, yéndose a pique con casi toda su dotación, el *Indefatigable*, y el *Queen Mary*, y el *Lion* no corrió la misma suerte porque pudo inundar a tiempo sus pañoles de municiones, mientras que los alemanes, a pesar de su inferioridad numérica, apenas habían sufrido todavía daños apreciables.

Pues en tan crítico momento se dice que el almirante inglés sir David Beatty, se limitó a

comentar mientras ordenaba cerrar distancias:

Parece que hoy algo anda mal en nuestros malditos barcos... Se non è vero...

J. G. S.

22.040.—Proyecto curioso.



Nuestra REVISTA, en su cuaderno de mayo de 1882, y en su sección de *Noticias Varias*, daba a conocer uno, concebido por varios ingenieros americanos, de establecer una gran línea férrea que comunicara Europa con América, con una sola interrupción de un corto transporte por mar, que se recorrería en dos horas. Su trazado era: "Parte de Nueva York, atraviesa el Canadá, la Nueva Georgia y la Alaska hasta el cabo Príncipe de Gales, desde donde cruzaría el estrecho de Behring desembarcando en el cabo Este (esta distancia es de unas 10 millas). Desde este punto, el ferrocarril proyectado atravesaría el territorio ruso hasta empalmar con la red de Siberia, cuyos caminos están ya en contacto, por la vía de Moscú y San Petersburgo, con las capitales europeas."

"Se calcula que de realizarse esto, se podrá ir de Nueva York á París en cinco días y medio."

Parece ser que el tal *proyecto curioso* se quedó en eso... en *curioso*.

J. F. G.

22.041.—Prohibición.



Un real decreto de 7 de septiembre de 1815 prohibió se diese el tratamiento de *Don*, ni de palabra ni por escrito, a persona a la que no le correspondiera por su graduación militar o calidad de noble.

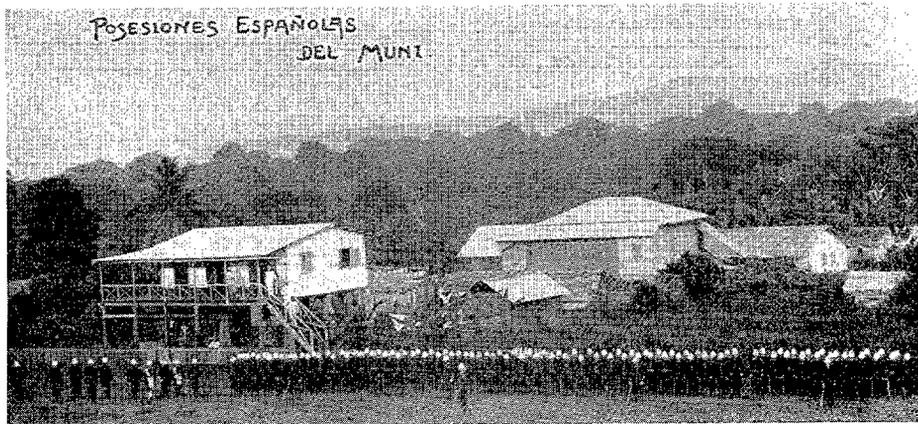
L. F. F.

22.042.—Guarnición.



En 1901 guarnecía la isla de Fernando Poo, en funciones de Infantería Colonial, una compañía muy nutrida de Infantería de Marina, mandada por el capitán don Adolfo Albarracín, con siete tenientes, un sargento primero, doce segundos, dieciséis cabos y doscientos quince soldados. Al llegar a Fernando Poo los comisionados encargados de hacerse cargo del territorio del Muni, la compañía les rindió honores. Un destacamento les acompañó para hacérselos a la Bandera Nacional, que debía ser izada en sustitución de la bandera francesa, que es la que allí ondeaba hasta la firma del convenio suscrito entre ambas naciones el 27 de julio de 1900. El destacamento de infantes de Marina quedó guarneciendo el territorio del Muni.

C. M.-V.



La guarnición de Fernando Poo tributando honores a la Comisión del Muni.

22.043.—Toponimia.



Numerosas veces hemos leído, e incluso escrito, islas Lucayas, y llamado a sus habitantes lucayos, sin pararnos a estudiar su origen; con seguridad que lo hemos leído varias veces, pero al fin de nuestra lectura era la fecha y situación. El padre Las Casas, en su historia, nos lo dice con toda claridad:

“Todas estas tierras de este orbe, y mayormente todas estas islas de los lucayos, porque así se llamaban las gentes de estas islas pequeñas, que quiere decir, cuasi moradores de cayos, porque cayos en esta lengua son islas.”

Ya estamos en lo de siempre: ¿Quién fue primero, el huevo o la gallina?, ¿el nombre de lucayos se lo pusieron los españoles o la palabra cayo la incorporó el Diccionario de la Lengua de los lucayos?

R. B.-M.

22.044.—Precaución.



En 18 de enero de 1917 un brillantísimo oficial de Marina, cuyo nombre ha sido dado a uno de los colegios que la Armada tiene en Ferrol, escribía a un compañero suyo solicitando cierta información histórica, aprovechando una escala del último en Las Palmas. Al final de la carta le hacía este precavido encargo:

“Hazme el favor de comprarme y traerme dos gruesas de cajas de cerillas, que llevan marca italiana, son extralargas, y tenía cada caja 150 cerillas delgadas. Ten cuidado con el doble fondo que llevan algunas con objeto de timar la mitad de las cerillas; las legítimas, como te digo, tienen 150 cerillas cada caja; estas cerillas son delgadas, las del timo son gruesas.”

Así resulta que el sabio oficial, además de eso, era algo desconfiado.

J. B. N.

22.045.—Distintivo.



Con fecha 25 de abril de 1770 el capitán general del Departamento Marítimo de Cartagena comunicaba lo siguiente:

“Habiendo resuelto S. M. que los Guardias Marinas Abilitados de Ofiz.^s de 1.^a y de 2.^a Clase por su R.¹ Orden se distingan por algún signo que los haga conocidos de la Tropa y Marinería: Ha dispuesto q.^e estos husen del Baston con su propio uniforme para cuyo efecto y cumplim.^{to} lo prevengo á los Comand.^s de los Cuerpos Militares de la R.¹ Arm.^{da} existentes en este Departam.^{to} de mi mando y á los que estuviesen Agregados los expresados Guardias Marinas que gozan de esta circunstancia para q.^e los Ynteligencien de esta R.¹ Probidencia Yntimando la para los fines a que combenga á los demas Yndividuos de Sumando la q.^e Ygualm.^{te} tendran atendida los demas Ofiz.^s del Cuerpo Gen.¹ de la Arm.^{da} y el de la Dirección de Pilotos en la Parte q.^e le compete.”

Como verá el lector, la ortografía no era precisamente el fuerte del escritor de esta comunicación.

J. F. G.

22.046.—Optimismo.



Entre las amenísimas descripciones que nos hace Colón en su diario, nos dice de la tercera isla que descubrió, a la que llamó “Fernandina” en homenaje al Rey Fernando el Católico y que los naturales llamaban Yumay, hoy isla Larga, dice:

“Aseguro a los Reyes, que esta tierra es la mejor e mas fertil y temperada y llana y buena que aya en el mundo”.

Lo que hizo exclamar a uno de los mejores historiadores sobre Colón, en 1944.

“Pobre isla Larga. Nadie te ha halagado tanto desde 1492; la mayoría de tus visitantes en la actualidad se alegran al dejar tus bajas bahías, tu árido suelo, tus praderas empobrecidas y tu raquítica vegetación.”

En defensa de Colón diremos que este juicio de Morison está hecho 457 años después del de Colón, y las Lucayas, al descubrirse Cuba y la Española, fueron abandonadas.

R. B.-M.

22.047.—Galeotes, monumento.



¿Monumento a ellos?—No; en modo alguno. El monumento es a Fernando de Médicis, Gran Duque de Florencia y de Toscana. Se alza en Livorno (o Liorna) y está dedicado a sus victorias navales contra el Turco.

Pero el hecho es que la gente llama al monumento: “Monumento ai quattro mori”, y así dice la estampa, la postal que reproducimos.

Sobre el pedestal está el Duque Fernando, con su bengala de Capitán General. En cada esquina una hermosa figura de bronce (el Duque está en mármol blanco), representando sendos galeotes, con su clásica tonsura, para poder ser llevados, agarrándoles por ella, al Paraíso “de Mahoma”.

Mucho “dicen” estas bellas figuras al turista y al transeúnte, en general, para que en el título de las susodichas postales se olvide el

motivo principalísimo del monumento. El Gran Duque, aparte de sus hazañas guerreras en la mar, fue el que mandó construir tan importante puerto de Italia.

(La postal no es de “tiempos libertarios”, es de cuando gobernaba Mussolini)

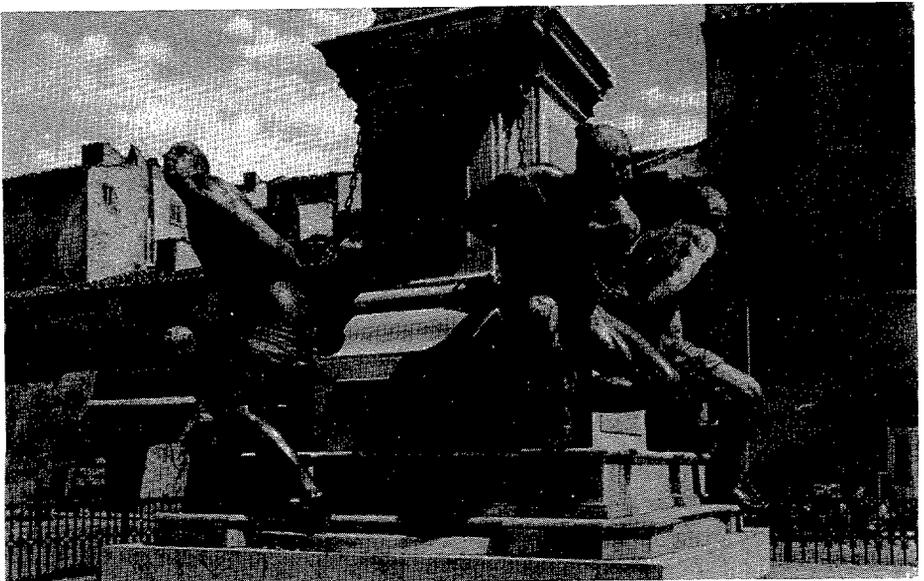
C. M.-V.

22.048.—Colegio de Huérfanos.



El Colegio de Huérfanos de la Armada fue creado por un decreto de 8 de julio de 1910. En marzo de 1911 se adquirieron en los altos de la Ciudad Lineal 12.061 metros cuadrados para su edificación. Los pinares y montículos de Chamartín sirvieron para instalar más tarde otros centros urbanos, abriéndose nuevas vías de comunicación con la capital. Verificó las obras la Compañía Madrileña de Urbanización.

El 13 de febrero de 1913 se colocó la primera piedra, que fue bendecida por el obispo de Sión, don Jaime Cardona y Tur. Asistieron a la ceremonia los Reyes de España; el ministro de Marina, don Amalio Gimeno; el capitán General de la Armada, don Juan Bautista Viniegra y Mendoza, conde de Villamar, y



una comisión de generales, jefes y oficiales de la Armada destinados en Madrid.

J. M.^a B.

22.049.—Vieja foto.



En los primeros meses de la guerra civil, el popular “Abuelo” sirvió de fondo a estos marineros voluntarios del *Velasco* que hemos identificado así:

- 1.—El más tarde coronel Auditor, don Juan Ignacio Núñez Iglesias.
- 2.—El más tarde almirante, don José Moreno Aznar.
- 3.—El más tarde capitán de Infantería de Marina, don Eduardo Núñez Rodríguez.

J. B. N.



22.050.—Lirismo.



Don Pedro Manuel Cedillo, director de la Real Academia de los Caballeros Guardias marinas de la ciudad de Cádiz, en su obra *Compendio de la Arte de la Navegación de 1730*, nos dice en su introducción esta práctica definición de la navegación:

“La Arte de Navegar, que en griego latinizado se dice Náutica, es la que enseña a diri-

gir, í llevar ordenadamente las naves de unos puertos a otros por la superficie del agua. Divídese esta en Theórica y Práctica. Theórica es la que enseña preceptos Astronómicos de Hidrográphicos, como también la demostración, para construir los instrumentos náuticos. Práctica es la que enseña el uso de tales instrumentos, i la aplicación de dichos preceptos a la acertada consecución de los viajes.”

Es que no podemos añadir nada a esta sabia lección.

R. B.-M.

22.051.—Piraguas.



Piraguas se han llamado, en general, a las embarcaciones de los indígenas de muchos lugares de ultramar: embarcacio-

nes largas, de remos; a veces fabricadas vaciando troncos de árbol...

Pero un género especial fue el ideado por los nuestros en el siglo XVII, en las Antillas, para con ellas hacer frente a las incursiones de los filibusteros y poderlos perseguir por caños, esteros y ríos.

Eran embarcaciones grandotas, si bien afiladas; tenían 90 pies de eslora y 18 de manga, en el centro; y se estrechaban más por la popa que por la proa. De puntal tenían 4 ó 5 pies. Iban artilladas con una pieza, a proa, de 4 ó 6

libras. En la popa llevaban hasta cuatro pedreiros. Arbolaban dos palos, con entenas para velas latinas. Armaban de 36 a 44 remos.

Cargadas con su artillería y 120 hombres armados, tan sólo calaban pie y medio, podían pues meterse entre bajos y lugares de poca agua.

C. M.-V.

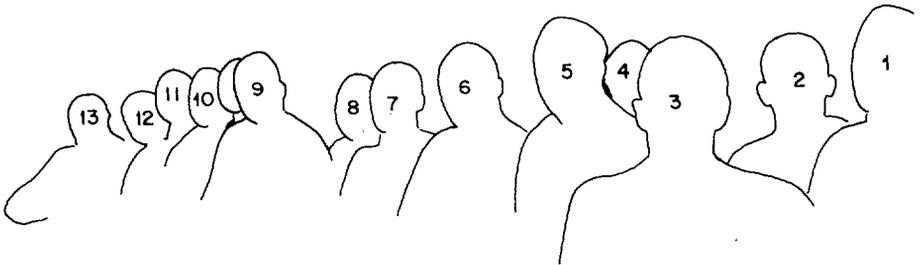
22.052.—Vieja foto.



La que pueden contemplar, no demasiado vieja, está tomada en una misa de campaña celebrada en El Ferrol, en el monumento a los Caídos de las Guerras de

Africa, allá por los años 50. En ella aparecen los Jefes de la Armada siguientes:

- 1.— Capitán de navío don Manuel Antón Rozas.
- 2.— Capitán de fragata don Pedro Núñez Iglesias.
- 3.— Capitán de navío don Alejandro Molíns Soto.
- 4.— Coronel Médico don Rafael Cáceres.
- 5.— Coronel Auditor don Eduardo Viscasillas y Navarrol de Ituren.
- 6.— Teniente coronel de Máquinas don Manuel Rivera Pita.
- 7.— Coronel de Infantería de Marina don José Enrique Rivas Fabal.



8.— Comandante Auditor don Juan Ignacio Núñez Iglesias.

9.— Comandante de Ingenieros de Armas Navales don Manuel Parga Rapa.

10.— Comandante de Infantería de Marina don Ramón Calderón Ahumada.

11.— Sin identificar.

12.— Teniente Vicario don Antonio Castro.

13.— Teniente Vicario don Luis Rodríguez Sanz.

J. B. N.

MARINOGRAMA NUMERO 233

DE S D E L O S M A L E
 C O N E S M I A L M A
 T E D E S P I D E B A R
 Q U I L L A S I L E N C I
 O S A Q U E T E H A S
 D A D O A L A M A R
 T E M E C E E L O L
 E A J E S E H I N C H A
 N T U S V E L A S B L
 A N C A S Y T E V A S



MARINOGRAMA NUMERO 234

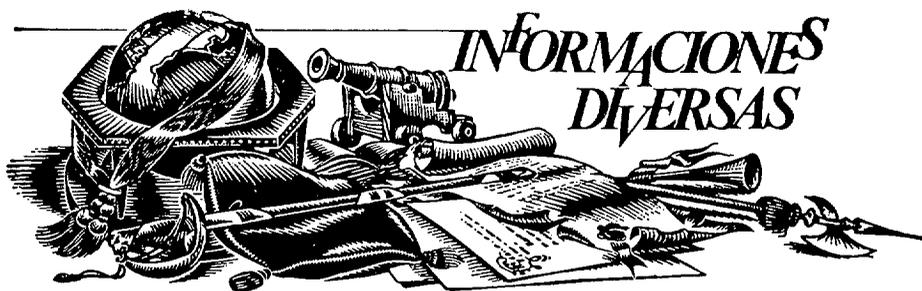
Por DOBLAN

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

DEFINICIONES

Palabras

A.—Medir el contorno de una isla, cabo o porción saliendo de la costa	56 47 51 94 31
B.—Nombre de uno de los brazos occidentales del delta del Níger (Africa, colonia de Nigeria meridional)	59 15 89 54
C.—Monte o peñasco escarpado que sirve de marca a los navegantes en la costa	85 18 8 72 32
D.—Parte casi plana del casco de un barco, que forma el fondo junto a la quilla	91 30 79 49 20 11 27 68
E.—Marina.—Uniese los cordones de un cabo, torciéndolos uno sobre otro	76 24 36 73 83 74 55 13
F.—Red de pesca parecida al sardinal	71 82 86 37 41 88 26 12 28
G.—Almirante norteamericano (1809-1877). Promovido a guardiamarina en 1862, tomó parte en la guerra con México. En 1862 toma el mando del <i>Alabama</i>	25 90 44 22 52 3
H.—Cara superior de la curvatura de cualquier pieza empleada en la construcción naval	29 9 92 10 57
I.—Se dice del fondo del mar cuando forma escalones	16 63 45 75 35 23 43 34 67 78
J.—Nombre genérico de todo cañón o poste fijo en los muelles para amarrar las embarcaciones.	33 93 87 66 39
K.—Pez fluvial y marino, malacoptergio, abdominal, de carne algo rojiza y muy apreciada.	6 42 53 40 5 62
L.—Boca de un puerto	2 38 7 64 60 46
M.—Almirante norteamericano (1858-1936). Ingresó en la Armada, saliendo oficial en 1880. Fue agregado naval en París y en San Petersburgo	48 41 70 21
N.—Fijé deliberadamente la vista en el horizonte	65 77 58 61
Ñ.—Arq. Naval.—Antiguamente, timón	1 81 17 50
O.—Com. y Nav.—Sociedad que da reglas para construir y clasificar los buques para la seguridad de los fletadores y aseguradores	19 69 84 14 80



INFORMACIONES DIVERSAS

ENTREGA EN PALENCIA DE LOS PREMIOS DEL PATRONATO «VIRGEN DEL CARMEN» CORRESPONDIENTES A 1987



AJO la presidencia del jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante Nárdiz Vial, a quien acompañaban el jefe de la Jurisdicción Central, vicealmirante Domínguez Aguado, y las primeras autoridades palentinas, tuvo lugar el pasado 24 de octubre, en dicha ciudad, el acto académico de la entrega de premios del Patronato «Virgen del Carmen» correspondientes a 1987.

El presidente del Patronato, contralmirante Boado Endeiza, expuso en líneas generales los fundamentos y razón de ser del Patronato, que anualmente celebra la entrega de sus premios en ciudades alejadas del litoral español, como queriendo llevar un mensaje del mar a tierra adentro; a continuación, el profesor don Javier Serna pronunció una documentada conferencia sobre «Palencia y el mar», largamente aplaudida.

Se procedió seguidamente a la entrega de premios, que recayeron en las siguientes personas: El premio «Doce de Octubre», para libros, fue declarado desierto, concediéndose un accésit de 250.000 pesetas a don Pablo Emilio Pérez Mallaina Bueno y don Bibiano Torres Ramírez, por su libro «La Armada en el Mar del Sur»; el premio «Del Mar», también para libros y en la cuantía de 500.000 pesetas, se otorgó a don Antonio Lafuente García y a don Manuel Sellés García, por su obra «El Observatorio de Cádiz», concediéndosele también un accésit de 200.000 pesetas a don Antonio de la Vega Blasco, por su trabajo «La propulsión mecánica en la Armada».

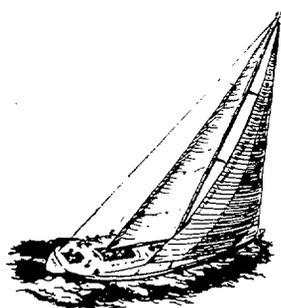
Los premios «Elcano», de periodismo audiovisual, y «Universidad» fueron

declarados desiertos, y el de «Alforjas para la Poesía» se concedió conjuntamente a don Francisco José Súnico Varela y doña Paloma Sainz de la Maza, en una cuantía de 50.000 pesetas a cada premiado. Igualmente fue declarado desierto el premio de la Asociación de Navieros Españoles, adjudicándose el de «Juventud Marinera» al alumno del Instituto de Bachillerato Mixto de Ceuta Carlos Mercader Pérez de Busto, por su trabajo «La Marina».

Se concedieron dos diplomas de honor, a don José María Martínez Hidalgo y a don Juan Garcés Espinosa, por sus obras «La mar, los buques y el arte» y «Garcés visto por Garcés», respectivamente.

Por último, el escritor y académico don Pedro de Lorenzo pronunció el pregón de «Alforjas para la Poesía», y junto con los premiados recitaron poemas los poetas José García Nieto, José Javier Alexandre, Manuel Fernández Pombo y Conrado Blanco, bajo cuyo patrocinio y aliento se constituyen estas poéticas «Alforjas».

J. R.



NOTICARIO



MARINAS MILITARES

NACIONAL

Entrega a la Armada de la fragata «Victoria» F-82.

El jueves día 29 de octubre tuvo lugar la entrega a la Armada de la fragata *Victoria*, construida por la factoría ferrolana de la Empresa Nacional «Bazán».

Esta unidad es la segunda de la serie FFG, que consta de cuatro unidades, la primera de las cuales, la fragata *Santa María*, ya se encuentra navegando; la tercera, la *Numancia*, se encuentra en construcción a flote, y la cuarta, *Reina Sofía*, iniciando su construcción en grada.

La fragata *Victoria*, y las tres restantes unidades de la serie, corresponden al tipo norteamericano denominado FFG-7, de las que hay en servicio un gran número de unidades. En la fragata española se han introducido importantes modificaciones en los equipos de guerra electrónica para lograr mayores prestaciones y una mayor compatibilidad con los elementos instalados en el portaerones *Príncipe de Asturias*, con el que constituirán el denominado Grupo de Combate, concebido como un sistema de armas único, en el que fragatas y portaerones se complementan, sirviéndose de los sensores y armas de las aeronaves como elementos de su propio sistema de armas.

La nueva configuración de la fragata presenta dos importantes novedades respecto a la primitiva serie americana: la incorporación del sistema antisubmarino LAMPS-III (Light Airborne Multipurpose System) con el nuevo heli-

cóptero SH-60B (*Sea Hawk*) y el TACTASS (Tactical Towed Array Sonar System), sonar pasivo remolcado, versión muy mejorada del instalado en las primitivas FFG. Asimismo, es de destacar entre las modificaciones introducidas la incorporación del sistema *Meroka*, de defensa de punto, de diseño y fabricación española, en sustitución del *Vulcan Phalanx*, y el montaje de un radar de navegación y un sistema integrador desarrollado por el Real Observatorio de Marina de San Fernando.

Todas estas modificaciones, además de las introducidas en los espacios habitables para adaptarlos a la dotación española del barco, han obligado a modificar la disposición inicial del C.I.C. (Centro de Información y Combate), y a resolver los problemas de compatibilidad electromagnética en antenas, modificar el puente de gobierno y cambiar la distribución de alojamientos.

Sus características principales son:

Eslora total	137,7 m
Manga	14,30 m
Calado	7,6 m
Desplazamiento a plena carga	4.017 tons.

La propulsión está encomendada a dos turbinas de gas General Electric LM-2500, que desarrollan una potencia conjunta de 40.000 CV y actúan sobre un único eje, lográndose una velocidad del orden de los 29 nudos.

El armamento comprende: un lanzador simple para misiles SSM-*Harpoon* y SAM-*Standard*, con una capacidad de almacenamiento de ocho de los primeros y 32 de los segundos, un cañón automático y polivalente OTOMELARA-BAZAN de 76/62 mm, un montaje antimisil *Meroka*, dos montajes triples lanzatorpedos y dos helicópteros LAMPS-III, alojados en sendos hangares ubicados en la popa del barco.

La electrónica incluye: un radar de exploración aérea, un radar de superficie, un radar de control de tiro de misiles, un radar de tiro artillero, un sonar de casco y el sistema LAMPS-III integrado con el TACTASS. El barco también está dotado de un sofisticado sistema de contramedidas y guerra electrónica, así como de un sistema de comunicaciones vía satélite.

La dotación prevista para estas modernas unidades es de 200 hombres.

El acto de la entrega fue presidido por el ministro de Defensa, don Narciso Serra Serra, y asistieron a él, además del almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, diversas autoridades y representaciones de la Armada y de la Empresa Nacional «Bazán».

Adiestramiento de la Fuerza.

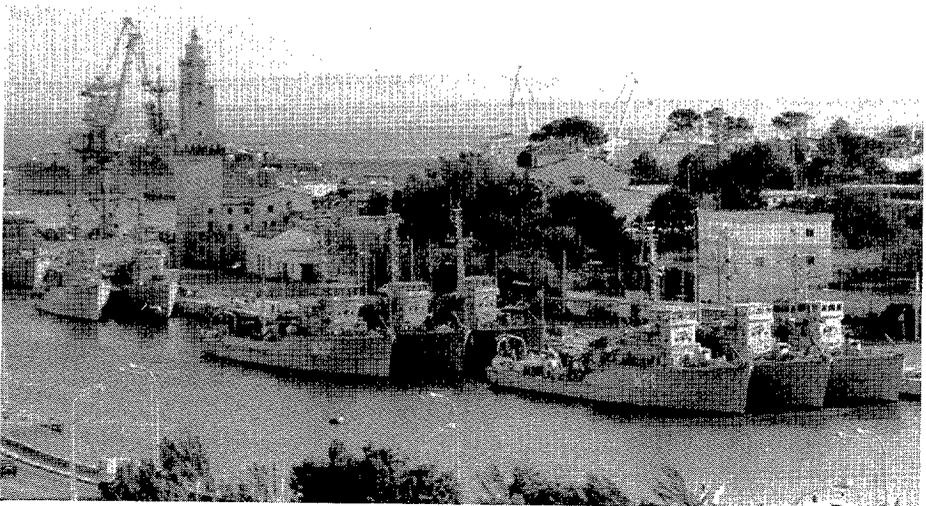
Ejercicio GANEX-06/87.—Tuvo lugar en aguas de la Zona Marítima del Estrecho para el adiestramiento de las distintas unidades que componen el Grupo Aeronaval, con el que colaboraron otras unidades navales y aéreas.

GRUPO AERONAVAL	UNIDADES COLABORADORAS
PA <i>Dédalo</i> , con UNAEMB. F <i>Extremadura</i> . D <i>Lángara</i> . C <i>Diana</i> . C <i>Vencedora</i> .	S <i>Siroco</i> . Patrulleros de la Zona Marítima. Aviones de la FLOAN. Aviones de PM del E. del Aire.



Ejercicio de MCM «MAR ESTRECHO».—Se efectuó en aguas del Estrecho para el adiestramiento en operaciones MCM, operando desde los puertos de Algeciras y Ceuta, y posteriormente con escala en Sevilla. Las unidades participantes en este importante ejercicio fueron:

- Tres dragaminas MSO: *Guadiana*, *Guadalete* y *Guadalmedina*.
- Ocho dragaminas MSC: *Júcar*, *Ebro*, *Duero*, *Tajo*, *Genil*, *Odiel*, *Sil* y *Miño*.
- Unidad de Buceadores de MCM.



Ejercicio ADELFI BEX.—Se realizó en aguas de la Zona Marítima del Estrecho (sierra del Retín) para el adiestramiento elemental anfíbio de las unidades del Grupo Anfíbio y TEAR, con una escala en Málaga, participando las siguientes unidades:

GRUPO ANFIBIO	UNIDADES COLABORADORAS
TA <i>Galicia</i> . LST <i>Martín Alvarez</i> LST <i>Velasco</i> . LST <i>Conde del Venadito</i> . LCT-6. Unidades del TEAR.	Un patrullero y buque de vigilancia HC's y aviones de la FLOAN.



Ejercicio MAR-31.—Este ejercicio tuvo lugar, asimismo, en aguas de la Zona Marítima del Estrecho, y en el tránsito Cádiz-Ferrol efectuaron escala en Lisboa las fragatas *Baleares* y *Andalucía*, tomando parte con este motivo en un ejercicio PASSEX a la salida de la capital lusitana, con la participación portuguesa de una fragata y un submarino. Este ejercicio está programado para el adiestramiento de los Escoltas de la Flota a nivel de Escuadrilla mediante la realización de diversos ejercicios aeronavales, antisubmarinos, de superficie y de armas, con la participación de las siguientes unidades:

ESCOLTAS	UNIDADES COLABORADORAS
F <i>Andalucía</i> . F <i>Baleares</i> . F <i>Extremadura</i> . D <i>Lángara</i> .	Submarino <i>Marsopa</i> . BP <i>Teide</i> . Unidades auxiliares y patrulleros. Aviones de la FLOAN. Aviones del MACOM y MATAAC.



Ejercicio COMANFES.—Se desarrolló en aguas del Estrecho para el adiestramiento en operaciones especiales del COMANFES del TEAR, con la colaboración del submarino *Delfín* y patrulleros de la Zona Marítima del Estrecho.



Lanzamiento de misiles.—Se efectuaron en el polígono de lanzamiento de la Zona Marítima del Estrecho para la comprobación periódica de los sistemas de lanzamiento, elevar el nivel de adiestramiento del buque y personal del servicio de armas. Participaron:

BUQUES LANZADORES	UNIDADES COLABORADORAS
F <i>Andalucía.</i>	Un patrullero y buque de vigilancia.
F <i>Baleares.</i>	Aeronaves de la FLOAN.
C <i>Vencedora.</i>	Agrupación de blancos CHUKAR.
C <i>Descubierta.</i>	Buceadores de la Zona Marítima.
C <i>Cazadora.</i>	

Colaboración con otros Ejércitos.

Ejército de Tierra.—Además de las colaboraciones con el Ejército de Tierra en transporte de personal y ejercicios de tiro de baterías de costa, varios patrulleros, helicópteros, buceadores y blancos CHUKAR colaboraron en el lanzamiento de misiles *Hawk* por el grupo de misiles su-ai del Regimiento de Artillería A/A numero 74, en el polígono de lanzamiento de la Zona Marítima del Estrecho.

Entrega de los premios «General Fernández-Chicarro».

El subsecretario de Defensa, señor Suárez Pertierra, ha presidido la entrega de los premios de Investigación Operativa «General Fernández-Chicarro» correspondientes al año 1986, premios éstos con los que se desea intensificar, difundir y premiar el esfuerzo investigador, tanto individual como de equipo o constitucional, en los campos estratégico, táctico y logístico de la Defensa Nacional.

El primero de ellos fue declarado desierto, y el segundo, de forma compartida, fue otorgado a los trabajos «Actualización del Método Caza Minas», presentado por un equipo dirigido por el comandante de Infantería de Marina Díez de Tejada, y «Algoritmos de Control de Lanzachaff», realizado por un equipo bajo la dirección del capitán de corbeta Fernández Benzo.

Asimismo, se concedieron dos accésit, igualmente de forma compartida, a los estudios «Un Modelo de Control Optimo para la Planificación de Plantillas de Personal» y «Asignación Semestral Optima de la Flota», de los que son

autores, respectivamente, DMA Goberna y el comandante ingeniero aeronáutico Cabezas Castillo.

Regatas.

XXXI Campeonato de Vela de la Armada, celebrado en Ferrol.—Del 9 al 12 de octubre se celebraron en la bahía de Ferrol los XXXI Campeonatos de Vela de la Armada, en los que participaron 26 «snipes» y siete cruceros tipo *Toxo*. A pesar de las condiciones meteorológicas adversas de un otoño duro, se pudo celebrar la regata de cruceros y las cinco pruebas de la regata de «snipes». En alguna de las pruebas se llegó al 70 por 100 de embarcaciones que pusieron la quilla al sol, lo que no impidió que las adrizaran y continuaran en regata, siendo el número de retirados muy bajo, lo que indicó el grado de adiestramiento de las dotaciones.

El día 9, tras el izado de los guiones de las siete Comisiones de Regatas participantes, el almirante capitán general de la Zona Marítima, don Eliseo Alvarez-Arenas y Pacheco, declaró inaugurados los XXXI Campeonatos de Vela de la Armada.

Durante este acto, el capitán general impuso la Cruz del Mérito Naval al arquitecto y juez de regatas don Ignacio Bescansa, y al comodoro de esta Comisión capitán de Intendencia don Carlos Pardo Suárez.



Por la tarde se celebró la regata para cruceros Trofeo «Memorial Federico Sánchez-Barcáiztegui». Las dotaciones eran las mismas que las de los «snipes». A cada Comisión se le adjudicó un crucero para participar en la misma.

Los días 10, 11 y 12 se celebraron las cinco pruebas de la regata de «snipes». Todas ellas con vientos frescos del N que sometieron a prueba hombres y barcos.

El día 12 por la tarde, en los salones del Club Naval de Oficiales, tuvo lugar la entrega de premios con asistencia de todas las autoridades, presididas por el capitán general. El capitán de navío Vierna, presidente de la Comisión Naval organizadora de este XXXI Campeonato de Vela, felicitó a las dotaciones por su buen hacer marinero, especialmente dadas las condiciones adversas del mar con que se desarrollaron las pruebas, así como a los alumnos de la Escuela Naval, que consiguieron los primeros premios por equipos.

El capitán general clausuró estos Campeonatos con unas palabras destacando la importancia que tiene el deporte de vela en la formación del personal de la Armada, felicitando a todos los participantes.

Las clasificaciones de este XXXI Campeonato de Vela de la Armada quedó establecida como sigue:

Trofeo «Memorial Federico Sánchez-Barcáiztegui».—C. Cruceros.

- 1.º *Prioriño*.—Cra. Ferrol.—Patrón CI Pardo Suárez.
- 2.º *Ciclón*.—Cra. Madrid y Canarias.—Patrón CN Ayesta.
- 3.º *Coitelada*.—Cra. Baleares.—Patrón CA Sánchez-Barcáiztegui.
- 4.º *Prior*.—Cra. Escuelas (DIENA).—Patrón CI López Díaz.
- 5.º *Ríos*.—Cra. Cádiz.—Patrón CF Pita da Veiga.
- 6.º *Moura*.—Cra. Cartagena.—Patrón CI Aldegunde.
- 7.º *Picamillo*.—EN Marín.—Patrón CC Torrente.

Trofeo «Marqués de la Victoria».—C. «Snipes».

- 1.º *Xacarandaina*.—Cra. Ferrol.—Patrón-P. CI López Díaz y M.º Quiroga.
- 2.º *Ventoso*.—Cra. ENM.—Patrón-P. CC Lanza y GM Quintela.
- 3.º *Tifón*.—Cra. ENM.—Patrón-P. GM Pueyo y GM Cuerda.
- 4.º *Alderabán*.—Cra. ENM.—Patrón-P. Asp. Villalonga y Asp. Guerra.
- 5.º *Polux*.—Cra. Baleares.—Patrón-P. CC. R-Toubes y M.º Rivero.
- 6.º *Mirfak*.—Cra. Ferrol.—Patrón-P. CI Pardo Suárez y M.º Alvarez.
- 7.º *Norta*.—Cra. Cartagena.—Patrón-P. Sgto. Terol y M.º Corral.
- 8.º *Sureste*.—Cnr. Cádiz.—Patrón-P. CF Pita da Veiga y Sgto. Grosso.
- 9.º *Terral*.—Cnr. ENM.—Patrón P. GM Meca y GM Moreu.
- 10.º *Fresco*.—Cnr. Cartagena.—Patrón-P. AF Fra y M.º A. López.

Hasta un total de 26 barcos que participaron en esta regata, clasificatoria también para:

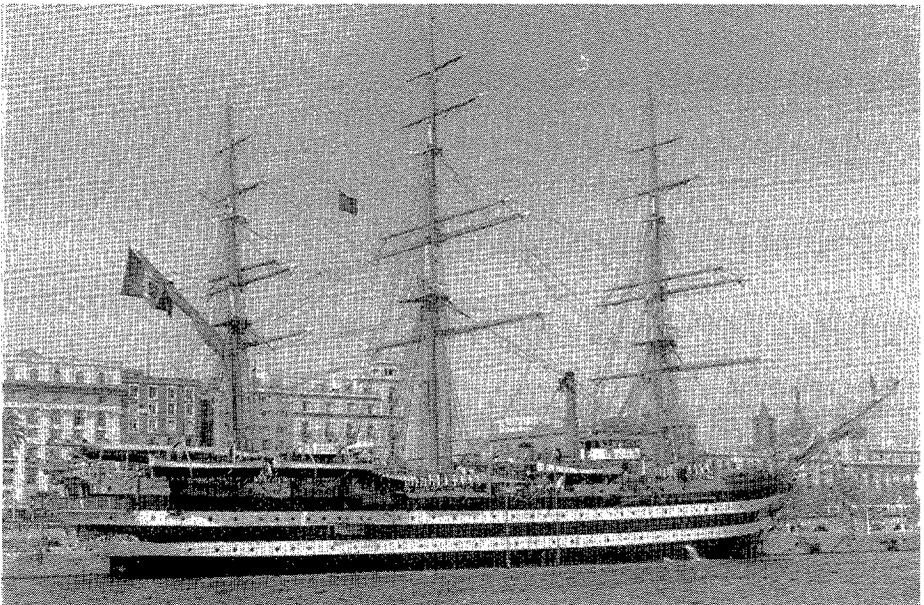
- Trofeo «Memorial Alvaro de Urzáiz».
- Trofeo «Eduardo Velarde».

Por equipos: Vencedor, EN Militar.—«Snipes»: *Ventoso, Tifón, Aldebarán*.

Como es tradicional, durante estos campeonatos, se celebró la Junta anual de Vela, presidida por el contralmirante (H) don Marcial Sánchez-Barcáiztegui, que representaba a DIENA, dando información de los éxitos logrados por las diferentes Comisiones, y directrices para la próxima temporada.

Visitas.

El buque-escuela italiano «Americo Vespucci», en el puerto de Barcelona.—Después de tres meses de navegación —había salido de Livorno el 7 de julio— llegó a Barcelona el 13 de octubre el buque-escuela de la Marina italiana *Americo Vespucci*, al mando del capitán de navío Tullio Dequal, en una de sus últimas escalas tras un crucero que le ha conducido a 32 puertos pertenecientes a países de la Comunidad Económica Europea. Este viaje ha for-



mado parte de una Campaña Ecológica con motivo del Año Europeo del Medio Ambiente en la que la Marina italiana ha empleado otras cuatro unidades: el buque-escuela de suboficiales *Polinuro* y los hidrográficos *Nagnaghi*, *Mirto* y *Poppo*.

Atracado en el «moll de la fusta» de Barcelona, el 20 de octubre se celebró a bordo un acto en el que el alcalde de Barcelona, señor Maragall, agradeció la visita y ofreció la ciudad como lugar de encuentro de todas las iniciativas ecológicas que surjan en Europa; le respondieron el comandante del buque y el catedrático de Ecología de la Universidad Autónoma de Barcelona, don Jaime Terradas. Como final de este acto, un oficial, un guardiamarina y un marinero entregaron al representante de la CEE la bandera del Año Europeo del Medio Ambiente que había ondeado en el palo mayor del barco durante todo el viaje.

Este buque fue construido en Castellamare en 1930-31 como buque-escuela, sufriendo una extensa reconstrucción en La Spezia en 1964. Desplaza 3.534 toneladas «standard» y tiene unas dimensiones de 82,4 (70,7 p.p.) × 15,5 × 6,7 metros. Está dotado de dos motores Fiat Diesel y dos Marelli, sobre una hélice que le proporcionan una velocidad de 10,5 nudos. Su superficie vélica es de 22.600 pies cuadrados.

J. L. INFIESTA PEREZ

EXTRANJERO

Canadá.

Nueva política de Defensa.—Tras dieciséis años de diversas tentativas en este sentido, el actual Gobierno canadiense ha plasmado en un Libro Blanco las líneas generales de la política de Defensa de la nación hasta fin de este siglo. Este documento, que consta de 90 páginas, constituye una ambiciosa y hasta cierto punto controvertida mezcla de reorganización y renovación, tendente a garantizar y fortalecer la soberanía canadiense, tratando de llenar debidamente el espacio que va desde los compromisos contraídos para la defensa hasta las disponibilidades actuales militares para este objeto. Uno de estos compromisos, en el que se reafirma el «White Paper» aludido, es el contraído con la OTAN, lo que materialmente se traduce, en el aspecto naval, en la necesidad, entre otras, de adquirir de 10 a 12 submarinos nucleares de ataque. Asimismo, este documento, denominado *Challenge and Commitment*, contempla una reorganización profunda del Ejército, y el duplicar el potencial de las fuerzas de reserva.

Pero es de destacar la atención especial que este documento dedica a la vertiente naval, lo cual, por otra parte, no resulta sorprendente teniendo en cuenta, por ejemplo, la vejez de su flota antisubmarina, constituida en su

mayor parte por un considerable número de fragatas de más de 30 años de edad. Y en el aspecto estratégico, el *Challenge and Commitment* entra de lleno en la *Three-Ocean Navy* o Armada para los tres océanos que dan carácter marítimo a una nación también continental como lo es Canadá: Atlántico, Pacífico y Artico, lo cual requiere tres flotas para la defensa de los intereses marítimos correspondientes a cada uno de estos océanos, y unos elementos primordiales en esa potenciación trioceánica los constituyen precisamente los submarinos nucleares de ataque —con armas convencionales— antes mencionados, ya que estas unidades serían —según reza textualmente el documento que comentamos— «el mejor camino para alcanzar las necesarias capacidades operativas en los vastos océanos Pacífico y Atlántico, y además, el SSN es el único buque capaz de realizar misiones de vigilancia y control en las aguas cubiertas de hielo del norte de Canadá». Los nuevos submarinos «complementarán a los aviones, destructores y fragatas, en una auténtica demostración de la determinación canadiense de hacer frente a los retos que se le puedan presentar en estos tres océanos». Se espera que la primera unidad pueda entrar en servicio en 1997, y la última, en el año 2015.

Estados Unidos.

Helicópteros de MCM.—Existe cierta preocupación en los medios navales de Washington ante la eventualidad que se disminuyan sensiblemente las asignaciones presupuestarias para el desarrollo de los programas AMCM (Airborne Mine-Counter Measures) actualmente en curso, ya que además de sus programas clásicos AMCM, la Marina americana está en vías de aumentar su potencial de helicópteros de dragado. A este respecto cabe señalar el programa NOMAD (Naval Operations and Maintenance Aviation Deck) que contempla la distribución de las unidades AMCM en determinados buques mercantes. En ciertos puntos costeros se podrían disponer, asimismo, plataformas de despegue con sus sistemas de apoyo para afrontar situaciones de emergencia.

Las unidades destinadas al dragado de minas están esencialmente constituidas por los helicópteros MH-53E y RH-53D *Sea Dragon*, con una capacidad mayor que sus predecesores, como resultado de la instalación de un tercer turbomotor y de un depósito de combustible de mayor capacidad, además de un dispositivo de abastecimiento en vuelo, lo cual ha mejorado notablemente su movilidad estratégica. Los equipos utilizados para el rastreo son los Mk-103, 104, 105 y 106, así como el SPU-1W «Magnetic Orange Pipe». En la fotografía que ilustra estas líneas se puede apreciar un *Sea Dragon* remolcando un dispositivo Mk-105, consistente en un trineo que lleva un turbogenerador que alimenta a un rastreador de dos electrodos, los cuales originan un campo magnético análogo al producido por un buque, con lo que se hace



explotar la mina. Este «trineo» es transferible a otro HC de refresco, con lo cual es posible aumentar la autonomía en la zona de operaciones. Finalmente, cuenta con la posibilidad de acoplar un rastreador Mk-104 a uno de los electrodos del Mk-105, obteniéndose entonces el equipo denominado Mk-106 que puede actuar indistintamente contra las minas de doble influencia acústicas y magnéticas. De los otros equipos citados, el Mk-103 tiene por misión seccionar los orinques de las minas de este tipo, y el Mk-104 comprende un disco de cavitación dispuesto en un tubo de Venturi, que accionado por el flujo acuático simula la irradiación acústica de un buque.

MARINA MERCANTE

Los piratas atacan de nuevo.

La noticia, en principio, es insólita: Piratas asaltan un buque español en aguas del mar de la China. El télex enviado a la naviera Antares por el capitán Palacios no puede ser más concreto: "Hemos sido asaltados por piratas hoy a 05:00 horas navegando a toda máquina en posición 3° 32' latitud N, 105° 40' longitud E, a 30 millas de las islas Anambas".

"Me desperté —continúa el cable— con cinco hombres armados en el camarote, quienes se llevaron el dinero de la caja fuerte y mi cartera. Posteriormente me ataron de pies y manos y me arrollaron con la ropa de la cama, de tal manera que tardé veinte minutos en soltarme. Nadie, excepto yo, se enteró del asalto y estamos todos perfectamente".

La segunda parte del télex dice: "Importe del robo: Caja, 2.200 dólares USA y 90.000 pesetas. Particular: 350 dólares USA y 25.000 pesetas. A modo de despedida me quitaron el reloj, la billetera, calculadora y un jersey. El asalto se ha efectuado a doce horas de Singapur, quince nudos de velocidad con un franco bordo de siete metros. Ha sido un acto de piratería en toda regla. Saludos. Palacios."

En un reportaje que publicó el diario "ABC" sobre este tema se informa que, según manifestó el capitán Palacios: "El tiempo era claro. Había algo de luna. Muy lejos de la zona de piratas y, en el radar, no se advertía embarcación alguna, ni en las escalas de costa, a excepción de algunos barcos que sabíamos iban por la misma ruta... A las cinco de la mañana, muy cansado, me fui a acostar. El barco es muy grande, por lo que había mucha gente de guardia. Se necesitaba estar al tanto, pues también grandes navíos cruzaban nuestra derrota.

Esto no es un caso aislado, sino que los ataques de piratas son más corrientes de lo que se cree en varias zonas de los océanos, principalmente en los estrechos de Malaca, donde es preciso tomar precauciones ante esta nueva y viejísima amenaza. Una compañía norteamericana ha ordenado a sus barcos que "ante los actos de piratería en los estrechos de Malaca y particularmente alrededor de las islas conocidas como Anambas deben tomarse las siguientes precauciones: Pasar por la zona durante el día, siempre que sea posible. Mantener guardias adicionales en cubierta y en el radar, particularmente durante las horas nocturnas, y por la popa del buque. Encender las luces de costados de cubierta y de popa. Tener dispuestas las mangueras contra incendios en cubierta. Procurar que todos los puestos estén cerrados con llave".

Otras zonas de piratería son el golfo de Guinea, mar de la China y costas del Vietnam, donde casi la mitad de las 500 embarcaciones que zarpan mensualmente de Vietnam con refugiados son atacadas por los piratas. Los bandi-

dos matan a muchos pasajeros, violan a las mujeres y secuestran a las jóvenes. Además, les arrebatan todos sus ahorros. La piratería en el golfo de Vietnam se ha convertido en negocio próspero que no parece acabar.

Nuevos oleoductos en el golfo Pérsico.

En los últimos meses, y particularmente en las últimas semanas, varios de los países ribereños del golfo Pérsico, concretamente Irak, Turquía, y Arabia Saudí, han acelerado sus proyectos de construcción de oleoductos en esta zona, algunos de los cuales incluso ya han entrado en funcionamiento, todo ello con vistas a reducir en lo posible el tráfico de petroleros por esa conflictiva zona.

Con estos oleoductos se trata de reducir en un 50 por 100 la cantidad de petróleo que pasa por el estrecho de Ormuz, disminuyendo así el riesgo que existe para tal paso a causa de la guerra irano-iraquí.

Por estos oleoductos, se transportan hasta cuatro millones de barriles diarios de crudo, que de otro modo tendrían que ser transportados por vía marítima. Esta capacidad de transporte podrá alcanzar este mismo año los cinco millones de barriles, y cuando esté terminada la red se podrán alcanzar los seis millones y medio de barriles al mar Rojo, a través del puerto saudí de Yanbu y al mar Mediterráneo en el puerto de Ceyhan.

Una nueva política naval.

En opinión de ANAVE, la Administración española está iniciando una nueva política naval, después de que, tal y como sus responsables reconocen, la que se ha llevado a cabo desde el pasado año se ha mostrado ineficaz para conseguir que la Marina Mercante supere su profunda crisis.

El Gobierno tiene previsto aprobar un nuevo proyecto de financiación naval, aprobación que no presenta problemas, ya que recibió antes del verano el "placet" de la Comisión Delegada para Asuntos Económicos.

Las líneas maestras de esta nueva política serían una mayor disponibilidad de medios económicos para las ayudas, combinada con un diseño financiero destinado a que el principal afectado público de la crisis naval, el BCI (Banco de Crédito Industrial), tenga una aceptable cobertura de sus riesgos.

Por lo que respecta a la financiación de proyectos navales, una de las decisiones tomadas es mantener el tipo de interés en los créditos a conceder, es decir, el 8 por 100. Sin embargo, el BCI recibirá, mediante subvención, el diferencial existente entre este "tipo de interés público" y el que se tome como referencia, más acorde con la situación del mercado.

J. S. A.

MARINA DE PESCA

Se reduce la tensión entre Canadá y la CEE.

La grave tensión existente entre Canadá y la CEE en materia de pesca puede verse considerablemente reducida como consecuencia del último acuerdo de los ministros de Pesca de la Comunidad, que implica un nuevo sistema de control para los barcos de pesca, predominantemente españoles y portugueses, que operan en el área de pesca de la Organización de Pesca del Atlántico Norte, es decir, en un espacio de 200 millas entre Canadá, EE.UU. y Groenlandia.

Hasta el pasado mes de junio, la CEE participaba en un plan conjunto de los países miembros de la citada organización que incluye, además, a la URSS, Cuba, Noruega y Canadá, pero la CEE decidió abandonarlo debido a los abusos por parte de Canadá en sus inspecciones de los barcos de pesca que dieron lugar a incidentes con barcos españoles.

Nuevo director general del Instituto Social de la Marina.

El nuevo director general del Instituto Social de la Marina, don Jesús Muela Megino, es licenciado en Ciencias Económicas, de 44 años. Forma parte del Cuerpo Técnico de la Seguridad Social desde 1972, fecha en la que se incorporó al Instituto Social de la Marina. La mayor parte de su labor profesional se ha desarrollado precisamente dentro del Instituto Social de la Marina, donde ha desempeñado, entre otras funciones de responsabilidad, la de inspector de Servicios y Jefe de Servicios. En septiembre del 85 fue nombrado subdirector general de Entidades Colaboradoras, dependiente de la Dirección General de Régimen Económico de la Seguridad Social, puesto que desempeñó hasta su nombramiento para la Dirección General del Instituto Social de la Marina.

La estrecha vinculación que durante doce años mantuvo el hoy director general del Instituto Social de la Marina con este organismo le convierte en un buen conocedor del mismo y de las particularidades que presentan sus funciones específicas al servicio del colectivo social del mar, lo que facilita la realización de las tareas que le han sido encomendadas.

Constantino Méndez Martínez, director general del Instituto Social de la Marina en la etapa anterior, fue nombrado, en el mismo Consejo de Ministros, director general del Instituto Nacional de la Seguridad Social. Durante el tiempo de su permanencia en el puesto de director general del Instituto Social de la Marina, iniciado en 1983, Constantino Méndez realizó una

ingente labor de puesta al día del Instituto, labor que ahora será asumida e impulsada por el nuevo director general.

La CEE negocia acuerdos pesqueros con éxito.

La Comunidad Económica Europea ha suscrito acuerdos con Angola, Mauritania, en el seno de la NAFO, y con Noruega, a efectos de las pesquerías en las islas Svalbard. Como estaba previsto en el tratado de adhesión, la Comunidad asumió el papel de negociador de los compromisos en este sector; en unos casos, renovando acuerdos y, en otros, procediendo a la firma de otros nuevos.

El balance de estas primeras actuaciones ha sido valorado positivamente por las autoridades españolas, al haberse logrado aumentos de los volúmenes de capturas en los correspondientes caladeros.

En el momento de nuestro ingreso en la Comunidad, el sector pesquero español mantenía más de 20 acuerdos de pesca con otros tantos países y organizaciones. Ello suponía el reconocimiento de nuestra fuerte dependencia exterior en materia de capturas y suscitó algunos temores en medios pesqueros sobre los resultados que pudiera lograr la Administración comunitaria para, al menos, mantener nuestra presencia en esas aguas fuera de la CEE.

En este aspecto, el caso de mayor interés para nosotros ha sido el de Marruecos. La CEE y Marruecos llegaron a un compromiso para prorrogar por un período de cinco meses el acuerdo pesquero existente entre España y el país africano. Los 700 barcos, sobre todo canarios y andaluces, que faenan en esas aguas podrán continuar su actividad en las mismas condiciones que tenían hasta el pasado 31 de julio. Marruecos y la CEE se han dado de plazo hasta el 31 de diciembre para llegar a un acuerdo definitivo, no solamente en materia pesquera, sino también en otros aspectos económicos que interesan especialmente al Gobierno de Rabat.

La flota de pesca asturiana.

Según un muy documentado trabajo de Javier Ortiz publicado en la "Hoja del Mar", órgano del Instituto Social de la Marina, si hay algo en lo que todos los pescadores asturianos se muestran inevitablemente de acuerdo, tal cosa es la conciencia de su abandono. No hay en ello nada de derrotismo, se limitan a constatar hechos. Y los hechos, en esta ocasión, se miden en metros de eslora.

En efecto, Asturias cuenta con una flota en la que las pequeñas embarcaciones de menos de nueve metros representan aproximadamente el 60 por 100 del total. ¿Qué quiere decir eso? Quiere decir que el objetivo está en la pro-

gresiva industrialización de las flotas pesqueras nacionales, y ello sólo se puede hacer a costa de reconvertir las actuales flotas.

Los pescadores asturianos reconocen el esfuerzo realizado por la Administración española para suavizar la actitud comunitaria, esfuerzo que se ha traducido en apoyos económicos para las embarcaciones cuya eslora oscila entre los seis y los ocho metros. No obstante, saben que fuera de esas medidas protectoras quedan las no pocas embarcaciones de menos de seis metros.

Asturias constituye, desde el punto de vista pesquero, una zona considerable, pero modesta. Sus capturas anuales alcanzan unas 20.000 toneladas, lo que representa un volumen de ventas en lonja de unos 5.000 millones de pesetas, a cargo de unos 800 barcos.

J. S. A.

CONSTRUCCION NAVAL

Nueva directiva pesimista de la CEE.

La grave situación que atraviesa el sector de la construcción naval, con una caída en la demanda de grandes buques y la fuerte entrada en el mercado de las producciones de países del Sudeste Asiático, ha inducido a la Comunidad Europea a elaborar la sexta directiva, por lo que se prevén ayudas a la reducción de capacidad y se amplían los fondos sociales para este sector.

Para España, concretamente, las exigencias de esta sexta directiva no se aplicarán en un período de transición ampliado a cuatro años, pero sí las actuaciones de carácter social.

Desde el inicio de la crisis—según la comunicación comunitaria— se pensaba en un agravamiento de la situación, pero la realidad ha superado las previsiones. Sin embargo, la reciente evolución del mercado conduce a pensar que las necesidades reales no irán más allá de siete millones de toneladas de registro bruto en nuevas demandas en el año 1988. Cifra que corresponde a menos del 40 por 100 de las actuales capacidades que existen en el mundo, y menos de cinco meses de actividad para el conjunto de los astilleros en plena actividad. A estas nuevas demandas habría que agregar—añade el informe— el volumen de los pedidos en cartera no concluidos y el volumen de pedidos anticipados.

La recuperación de la economía mundial en el curso de los últimos años no se ha visto acompañada de una progresión equivalente en los fletes marítimos, y éste es un factor nuevo y de importancia primordial. La tendencia general en el transporte de comercio exterior por vía marítima es a la baja desde 1979. El flete marítimo se redujo en un 12 por 100 entre 1979 y 1984.

La capacidad de producción a nivel mundial ha disminuido alrededor de un 20 por 100 desde comienzos de la crisis en 1976, pero aunque ha caído de 22 a 18 millones, todavía sobrepasa ampliamente la demanda futura.

Las compensaciones del «FACA» podrían beneficiar a los astilleros españoles.

Según informa la revista «Tiempo» en un documentado artículo, varios astilleros españoles pueden recibir, antes de fin de año, pedidos de construcción de buques, en el marco de las compensaciones industriales del programa FACA, si prosperan las gestiones que está haciendo la McDonnell Douglas entre posibles clientes estadounidenses. En estos momentos, la empresa aeronáutica estadounidense está gestionando la construcción en nuestro país de varios buques «product tankers», válidos para el transporte.

Los pedidos, que podrían incluso llegar a los seis buques —dos antes de final de año y otros cuatro en 1988—, supondrían un montante total cercano a los 17.000 millones de pesetas. En principio, dadas las características de los buques, sería la empresa Astilleros Españoles (AES) la encargada de su construcción.

En este mismo capítulo de la construcción naval también hay posibilidades de que se materialice un pedido por el cual ASTANO podría construir, en un plazo de cuatro o cinco años, dos plataformas petrolíferas de pequeña magnitud. Por otra parte, McDonnell Douglas ha entrado en contacto con dos empresas norteamericanas que estarían interesadas, en principio, en adquirir en nuestro país varios buques, de características especiales, que serían explotados comercialmente como casinos flotantes.

De prosperar estos contactos, el capítulo de la construcción naval daría un fuerte tirón dentro del cómputo general del programa de compensación industrial por la adquisición del F18. Dentro de este apartado hay que señalar el contrato recientemente firmado entre Unión Naval de Levante y «Palm Beach Cruises», por el que el astillero español construirá un buque para cruceros, por un valor cercano a los 60 millones de dólares, es decir, algo más de 7.200 millones de pesetas.

Navegación robotizada en el futuro.

El buque sin tripulación del futuro será dirigido por ordenador con mando a distancia, que se programará antes de iniciar el viaje con todos los datos necesarios para la navegación: rumbo, pasillos de navegación internacionales, velocidad de crucero, etc. La corrección del rumbo se realizará automáticamente por dos medios; en caso de guiñadas o cambios de rumbo demasiado pronunciados será el sistema de navegación inercial (giroscópico) el encargado de corregir el error, alertado por los cambios de aceleración; cuando la

deriva resulte demasiado tenue para ser detectada por el sistema anterior, el rumbo se corregirá gracias al verificador automático de posición del barco, mediante la señal enviada por un satélite de navegación, que indica el ángulo de deriva, o también por medio de una señal radio de onda larga. Así se contrarrestan las fuerzas ejercidas por el viento o las corrientes. En todo momento podrá la compañía naviera cursar instrucciones al barco para cambio del itinerario previsto, para sortear un temporal, etc. Y también, mediante el control automático, detectar y corregir cualquier situación anormal, desplazamiento de carga, excesiva presión sobre el casco por exceso de velocidad, etc.

Pero el peor momento para la navegación automática es el acercamiento a las concurridas rutas de tráfico costero o a las zonas portuarias. En esta situación el ordenador de a bordo se comunica automáticamente por radio con cualquier otro barco que permanezca en sus proximidades, comunicándole su ruta y velocidad, y si aun así no parece suficientemente segura la maniobra, ésta se podrá efectuar directamente desde el control a distancia. De todas maneras, en el primer período de la navegación automática la entrada en puerto será realizada manualmente por un práctico, que abordará el buque cuando esté a punto de finalizar su singladura.

J. S. A.

ECOLOGIA MARINA

Alarma ecológica en el Adriático.

El problema de la contaminación ambiental en Venecia, que está movilizándolo el interés mundial, guarda estrecha relación con otro fenómeno realmente drámático: el de la muerte progresiva del mar Adriático, debido a una serie de factores negativos que son fruto de la grave desidia humana, al socaire de un desarrollo industrial y agrícola desordenado e irresponsable. El Adriático podría convertirse en breve en un mar muerto.

Aunque quizá sea prematuro informar que el Adriático es un «mar muerto», como han observado algunos, «no cabe duda de que en determinados puntos y a una determinada profundidad no hay, ahora, posibilidades de vida». Son palabras del bioquímico Giancarlo Capobianco, consejero del grupo especial de estudios Kronos 1991, dedicado a analizar las consecuencias futuras de tan grave situación, comprometida aún más a raíz de la gran ola de calor de este año. Una disminución impresionante del porcentaje de oxígeno en el agua y el consiguiente aumento de productos venenosos procedentes de la industria y de pesticidas y fertilizantes mal usados, hace que a distancias entre cuatro y quince millas de las costas italianas del Adriático, el 98

por 100 de la fauna haya desaparecido, mientras que los pocos peces que quedan dentro de ese espacio, están ya al borde de la extinción total.

El origen principal de esta grave contaminación del mar Adriático es el delta del río Po, el más largo y caudaloso de Italia, que desemboca a unos 60 kilómetros al sur de Venecia. Las aguas envenenadas penetran hasta casi 80 kilómetros a lo largo de la costa, de forma que se calcula que la vida ha desaparecido, o está desapareciendo, en el ámbito de una superficie que supera los 1.000 kilómetros cuadrados.

Los científicos que estudian el fenómeno afirman que el río Po actúa como una inmensa cloaca que arrastra todos los desechos de las alcantarillas de Turín y de Milán, así como las aguas infectas procedentes de miles de fábricas, más los pesticidas y fertilizantes químicos imprudentemente usados por los agricultores. Las grandes inundaciones del verano pasado complicaron aún más la situación, con el arrastre de carroñas de animales. Sólo en la playa de Comachio, a unos 80 kilómetros al sur de Venecia, se recogieron hace un mes 5.000 toneladas de basura, incluidos los restos de 10 caballos, 96 ovejas y 11 vacas, en estado muy avanzado de putrefacción.

Según cálculos del grupo Kronos 1991, el río Po vierte cada año en el mar Adriático 60.000 toneladas de nitratos, 7.000 de fosfatos, 5.400 de detergentes, 9.500 de petróleo, 1.554 de plomo, 950 de cinc, 850 de cromo, 243 de arsénico y 65 de mercurio. Hay que añadir, además, 17.000 toneladas de insecticidas, entre ellos el DDT, que está prohibido por la ley, y 18.000 toneladas de herbicidas.

Aparte de cualquier otra consideración de carácter ecológico, estos hechos, con la consiguiente destrucción de la fauna del mar Adriático, lleva consigo un grave problema económico, puesto que amenazan el nivel de vida de casi tres mil pescadores, que se ven obligados a faenar demasiado cerca de las costas de Yugoslavia, donde el mar está mucho más limpio, debido también a una menor presencia de industrias y a una agricultura que hace uso más moderado de los fertilizantes químicos.

La bandera azul de los mares limpios.

La Comisión Europea ha promovido la concesión de la denominada «Bandera azul de los mares limpios», dentro del Año Europeo del Medio Ambiente, como medida para combatir la suciedad y contaminación de playas y orillas del litoral continental. La exhibición de una bandera azul de la Comisión pondrá de manifiesto que la playa, barco o puerto cumple las condiciones de calidad, salubridad y limpieza que se consideran necesarias por la Comisión Europea, y se han establecido unas condiciones rigurosas para la concesión de esta enseña, que en el caso de las playas atenderán a la calidad del agua, de la propia playa y su mantenimiento y de la información y educa-

ción del público sobre el medio ambiente. Varias Comunidades Autónomas han hecho ya suya esta iniciativa y se disponen a secundarla.

La Comunidad Europea, en auxilio del Mediterráneo.

Gracias a la Comunidad Europea, el mar más contaminado del mundo, el Mediterráneo, estará más limpio.

La Europa de los «doce» suministrará, en efecto, el 20 por 100 de los fondos necesarios para la puesta en servicio de un barco especialmente equipado para la recogida y el tratamiento de residuos aceitosos de navíos que vacían sus tanques en el mar.

El barco limpiador, que cuesta un millón de ECUS, más o menos, debe constituir el primer elemento de una red de instalaciones flotantes destinada a eliminar los residuos aceitosos del Mediterráneo. Será puesto en servicio en el puerto de Rijeka, el primer puerto de Yugoslavia, que recibe cada año unos 5.000 navíos, es decir, el 60 por 100 del tráfico total del país.

La unidad flotante antipolución de Rijeka formará parte de un sistema integrado, que incluirá, asimismo, instalaciones de tratamiento en tierra que recibirán los residuos gracias a un dispositivo de transbordador.

La instalación debería estar en funcionamiento para finales de 1987.

Un programa análogo debería ser realizado en alguno de los puertos del Mediterráneo de la Europa de los «doce»; la decisión será tomada próximamente.

Los dos proyectos son una continuación de la resolución adoptada por los signatarios de la Convención de Barcelona, todos con costas en el Mediterráneo.

J. S. A.



CULTURA NAVAL

Ejemplar Semana de Estudios del Mar en Alicante.

Del 13 al 17 del pasado mes de octubre se ha celebrado, con gran brillantez y perfecta organización, la V Semana de Estudios del Mar en la bella ciudad de Alicante, organizada, como las cuatro anteriores, por la Asociación de Estudios del Mar, que dirige el vicealmirante Albert Ferrero, con el generoso patrocinio de la Caja de Ahorros de Alicante y Murcia, y la colaboración de diversas instituciones públicas y privadas. La apertura de la sesión inaugural corrió a cargo de Su Alteza Real el Conde de Barcelona.

A lo largo de la Semana se pronunciaron trece conferencias tratando los temas siguientes:

— «El Tratado Antártico», por don Antonio Remiro, catedrático de Derecho Internacional de la Universidad Complutense.

— «La Armada en tiempo de paz», por don Pedro Díaz, profesor de la Escuela de Guerra Naval.

— «Posibilidades de la Acuicultura en el litoral Mediterráneo», por doña Carmen Bautista, catedrática de Zoología de la Universidad Complutense.

— «Visión general de la pesca en el Mediterráneo», por don Carlos Bas, doctor en Biología.

— «Cartografía de los fondos marinos», por don Emilio Llorente, director general del Instituto Geológico y Minero.

— «Pasado, presente y futuro del buceo», por don Juan Ivars, oficial de la Armada, y don Aniceto Valverde, catedrático de la Escuela Politécnica de Cartagena.

— «Estudios oceánicos por satélite», por don Manuel Catalán, director del Real Observatorio Astronómico de San Fernando.

— «Construcción Naval», por don Juan Manuel Blanco, doctor Ingeniero Naval.

— «Nueva política comunitaria y perspectiva de cambio en la flota española», por don Fernando Casas, director general de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE).

— «Protección jurídica del patrimonio arqueológico sumergido», por don José Cervera Pery, coronel Auditor de la Armada.

— «Política social marítima», por don Jesús Muela Merino, director general del Instituto Social de la Marina.

— «Alicante y los deportes náuticos», por don Daniel Pérez Jordán, doctor en Medicina y presidente comarcal de la Liga Naval Española.

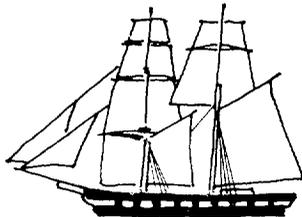
— «Análisis geoestratégico del Mediterráneo occidental», por don Jesús Salgado Alba, contralmirante.

En la sesión de clausura el presidente de la Caja de Ahorros de Alicante y Murcia, don Ramón Bono Guardiola, hizo la presentación de una magnífica obra en dos voluminosos tomos, uno de «Autores» y otro de «Materias», que contiene el «Catálogo de la Biblioteca del Mar» de dicha Caja de Ahorros, en el cual se reseñan más de cuatro mil libros sobre temas relacionados con la mar en sus muy variados aspectos, lo que da idea de la importancia de esta biblioteca, que ha supuesto un gran esfuerzo de adquisición, selección y catalogación, lo que ha permitido informatizar el catálogo para facilitar el empleo de tan notable fondo bibliográfico marítimo, sin duda uno de los más completos de España.

El almirante Albert, antes de presentar las conclusiones de los trabajos efectuados a lo largo de la Semana de Estudios del Mar, hizo la presentación de la XVI Semana Internacional del Cine del Mar, que se celebró en Cartagena.

Aparte de las conferencias, coloquios y debates desarrollados, se celebraron otros actos culturales ofrecidos por el alcalde de Alicante y el Real Club de Regatas.

La gran asistencia de público, joven en su mayoría, a las conferencias y actos culturales fue un factor más en el éxito de esta ejemplar V Semana de Estudios del Mar en Alicante.



GACETILLA

- Recibimos una atenta comunicación de la Caja Naval de Crédito, entidad sin ánimo de lucro y de ámbito nacional, que ofrece a sus asociados interesantes líneas de inversión y crediticias para distintas aplicaciones.

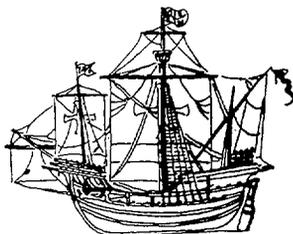
Los lectores de nuestra REVISTA que estén interesados en ello pueden solicitar información a dicha Caja Naval de Crédito, calle de Castelló, 66. 28001 Madrid. Teléfono 275 54 04.

- El Club Militar de Montaña, en colaboración con la Residencia de Navacerrada, Delegación de Acción Social del Ejército de Tierra, organiza dos cursos de esquí que, coincidiendo con las vacaciones de Navidad, se impartirán del 26-XII-87 al 1-I-88 y otro del 2-I-88 al 8-I-88. A estos cursos podrán asistir niños y niñas, hijos de señores generales, jefes, oficiales y suboficiales de las Fuerzas Armadas y Fuerzas de Seguridad del Estado de iguales empleos, sea cualesquiera su situación militar.

Las solicitudes de inscripción deberán ir dirigidas a las oficinas del Club: calle del General Yagüe, 17. 28020 Madrid. Teléfono 456 24 86.

Asimismo, se imparten cursillos de esquí en Navacerrada durante los fines de semana de 1988, estos cursillos darán comienzo el día 10-I-88, con una duración de ocho domingos, finalizando el 28-II-88.

La inscripción debe solicitarse en las oficinas antes citadas, siendo condición indispensable la presentación de la tarjeta de federado, que se podrá adquirir en la Federación Madrileña de Deportes de Invierno, calle Ayala, 44, 3.º





LIBROS

El poderío militar soviético, 1987. — Editorial San Martín. Madrid, 1987; 160 páginas. Ilustraciones.

El hecho de que este interesante documento alcance en este año su sexta edición y que las tres últimas de ellas se lleven apenas un año entre sí, demuestran la notable aceptación que tiene entre los lectores que —especialistas o no— quieran seguir de cerca la evolución del poderío militar de la URSS. Es, por tanto, el libro un auténtico «best seller» que en su versión española prepara, cuida y actualiza la Editorial San Martín con impecable atención y esmero.

El libro sigue la línea de los anteriores, si bien algunos de sus capítulos han sido ampliados y mejorados notablemente. Su actualización le hace analizar los nuevos desarrollos de las fuerzas armadas soviéticas con respecto a años anteriores y muy particular en el pasado, situándolo en el contexto de la doctrina y estrategias actuales. Estos avances señalan, una vez más, que la URSS está estableciendo nuevas generaciones de fuerzas nucleares, ofensivas, estratégicas y de teatro, así como fuerzas convencionales de tierra, mar y aire y fuerzas de defensa estratégica que van más allá de las legítimas necesidades de protección.

En la edición que comentamos se detallan perfectamente cuáles son los más recientes esfuerzos militares soviéticos, y qué capacidad de respuesta podrán tener por parte de los Estados Unidos, y de aquí su indispensabilidad en cualquier lugar donde quiera tenerse presente el actual nivel de fuerza

soviética, muy ligada, obviamente, al desarrollo de su política exterior, que bajo Gorbachov se está llevando a cabo con dinamismo creciente. Por esta razón, parece necesario señalar la importancia del capítulo VII, sobre política exterior regional y militar de la Unión Soviética, en el que se realiza una exigente revisión de una proyección en distintos campos de acción en Europa, Asia y Africa, muy de tener en cuenta.

J. R.



GINÉS DE SEPULVEDA, Juan: **Historia del Nuevo Mundo.** — Alianza Editorial, S. A. Madrid, 1987; 232 págs.

De gran interés es este libro que publica Alianza Editorial, S. A., cuyo autor es el que fuera capellán y cronista de Carlos I; escritor humanista, de extensos y variados campos, y consumado latinista; escrito, como toda su obra, en latín, permanece inédito hasta el año 1780, en que se publica como complemento de la *Historia de Carlos V*. Precedido de una Introducción de su traductor y autor de las notas aclaratorias, don Antonio Ramírez de Verger, y con una bibliografía selecta, comprende la obra siete libros, dedicados los dos primeros al estudio de las navegaciones de escitas y españoles y a los viajes de Colón y expediciones de Hernández de Córdoba y Juan de Grijalba; los cinco restantes se refieren a la conquista de Méjico por Hernán Cortés, a quien llegó a conocer personalmente; en ellos narra la gesta cortesiana, desde sus comienzos, en que Diego Velázquez lo envía a reconocer nuevas tierras, hasta la conquista de la ciudad de Tenochtitlán (Méjico), capital de aquellas tierras que Cortés tanto amara y que bautizó con el nombre de *Nueva España*.

Acompañan al libro una cronología, desde 1490 a 1573, fechas del nacimiento y muerte de su autor, así como varios mapas.

F.



MONTIEL, Enrique: **Mal de piedra.** — Nueva narrativa española. Madrid, 1987; 190 págs.

Enrique Montiel, joven novelista gaditano —y al que después de esta su primera andadura será necesario seguir muy de cerca—, sorprende agradablemente con este «Mal de piedra», escrito con la soltura y oficio de un consagrado escritor. Un relato en que los juicios e impresiones sobre el momento ideológico y cambiante a través de los que su novela discurre, y en la acertada radiografía de una ciudad marinera fácilmente identificable, con choque de mentalidades en frustraciones o renunciadas, son el certero testimonio del desarrollo de un proceso moral y sociológico de coordenadas bien definidas.

Se trata, por tanto, de una novela valiente y audaz, escrita con cierto aire de desafío o denuncia, magníficamente elaborada y construida dentro de una línea acorde al estilo del inolvidable compañero Luis Berenguer, del que Enrique Montiel puede considerarse su discípulo más directo.

«Mal de piedra» plantea, crudamente si se quiere, pero a su vez con una sensibilidad muy advertible, un problema de incomprensión de identidad, magníficamente plasmado y resuelto. Los protagonistas son seres humanos de «allí y entonces», porque la novela se retrotrae a los años cincuenta (precisamente los del nacimiento de su autor) y se mueven y actúan en un realismo ambiental que Montiel sabe reflejar perfectamente, con la fina ironía adornada de gracia andaluza que tan bien maneja, equilibrada y elegante. Hay en la novela claridad de expresión y riqueza de lenguaje, pero sobre todo una clara perceptividad de la sociología de una clase o estirpe anquilosada o confusa, atacada precisamente por ese «Mal de piedra»; muestra evidente de que el novelista pisa sobre seguro, en el no siempre fácil terreno escogido para una exposición de sentimientos contrapuestos.

Porque Montiel es ante todo narrador dotado de excelente sentido crítico y creatividad acusada. En su novela se conjuga armónicamente vitalismo y ternura, y no puede ser tachada de intelectual o pedante. De aquí que su autor se convierta en una de las esperanzas más atractivas de la nueva narrativa española, que el tiempo habrá de reafirmar a buen seguro.



J. C. P.

BERTOCCHI MORAN, Alejandro Nelson: **“Alférez Cámpora”, velas uruguayas alrededor del mundo.**—Ediciones DELAMAR. Montevideo (Uruguay), 1987.

Un proverbio de la antigua e inmortal Grecia, madre de nuestra civilización, clasifica a los hombres en tres especies: los vivos, los muertos y los que se van a la mar. Pues bien, la razón fundamental que movió a Nelson Bertocchi a escribir este libro fue el relatar, en breves términos, la odisea de unos hombres uruguayos que se fueron a la mar a bordo del velero *Alférez Cámpora*, que efectuó la circunnavegación de la Tierra entre enero de 1960 y diciembre de 1962.

Con rigor de verdadero cronista e historiador —“para que los hechos humanos no caigan en el olvido”, como afirmó Herodoto al justificar su autoría de historiador—, el autor trata cada una de las etapas; pero en todas, como él mismo dice, el sentimiento aflora; sentimiento noble de amor y pasión por la patria y por la mar, ya que las más de 36.000 millas recorridas por la proa airosa y afilada del velero son admiradas como aventura y hazaña por marinos y estudiosos, pero también corren el riesgo —*sic transit...*— de ir siendo olvidadas y quedar arrinconadas en el triste y oscuro desván de las cosas muertas.

Por ello, este delicioso libro, de inconfundibles aires y añoranzas marineros, contiene un cálido y claro mensaje: nada resiste a una voluntad bien forjada, que es la que animó en todo momento, desde la partida hasta el regreso gozoso, a una dotación que siempre creyó —y por eso triunfó— en los mitos poéticos y en los nuevos mundos espirituales, tan quijotescos como teresianos, pero que han sido y seguirán siendo las palancas poderosas, de formas muchas veces insospechadas, que en fin de cuentas mueven al mundo desde su grandiosa sencillez.

J. L. T.



RUIZ MARTIN, Angel: Evolución de las Divisas en las Armas del Ejército español.—Servicio Histórico Militar. Madrid, 1987; 415 págs.

Gran acierto del Servicio Histórico Militar al reproducir esta importante obra, de la que es autor el teniente general del Ejército Excmo. Sr. don Angel Ruiz Martín. Estudia y describe en ellas las divisas que, en el transcurso del tiempo, han correspondido a los distintos grados, empleos, etc., del Ejército español, referentes sólo a las Armas de Infantería, Caballería, Artillería e Ingenieros, así como a la de otros Cuerpos Auxiliares, etc., como hace notar en el prólogo su autor. En la primera parte de la obra estudia los varios empleos y jerarquías que a través de los siglos y reinados han existido en el Ejército, así como las vicisitudes por las que han pasado estas Armas y Cuerpos; comenzando desde los principios de la Edad Media hasta la época actual. Siguen tres anexos relativos a *Ayudantes*, *Gastadores* y *Batidores*, *Bandas de Guerra* y *Músicas Militares*; *Algo sobre los Cuerpos Auxiliares*, *Político-Militares* y *Servicios*, y *Los empleos y su evolución*. Acompañando al libro una extensa e interesante bibliografía.

La obra, de magnífica presentación e ilustrada con gran número de láminas en color, es de un gran interés y recomendable a todos los estudiosos del tema, que podrán hallar en ella una fuente de consulta hasta ahora difícil de acceder.

F.



MARTINEZ ALBIACH, Alfredo: Cuestiones de Deontología militar.—Colección: Textos y Documentos, n.º 1. Arzobispado Castrense. Madrid, 1987; 287 páginas.

Se inicia con esta obra una colección de temas morales. Este libro es una recopilación de carácter monográfico de un capellán castrense tras su vivencia en diversos destinos (Regimientos Infantería 47 y Artillería 23, y Ag. Sanidad Militar n.º 1; Academias de Infantería, Sanidad y General Militar; Parroquia

de la plaza de Burgos; Regimiento Zapadores Ferroviarios; Teniente Vicario de Levante, y Vicario Episcopal de la Región Centro). También después de superar la veintena de publicaciones: “Hacia una teoría sobre las represalias” (tesis doctoral de Teología en Comillas), “Ética socio-religiosa de la España del siglo XVIII” (tesis doctoral de Filosofía en la Complutense), “Religiosidad hispana y sociedad borbónica” (675 páginas, como profesor ordinario de la Facultad Teológica de Burgos), “Pecado y Bioquímica” (en la XXX Semana Española de Teología, C.S.I.C.), etc.

La obra consta de una introducción acerca de la profesión y de la moral, y tres capítulos temáticos, en los que se reflexiona sobre los presupuestos ético-morales de la profesión militar, las exigencias profesionales en tiempo de paz y las que corresponden a circunstancias de guerra, tanto internacional, como civil, revolucionaria, además de la guerrilla y los comandos urbanos. Y un anexo en el que, como sugerencia didáctico-pastoral, se exponen tres casos prácticos de guerrillas, que completan la obra, junto con un índice alfabético de materias.



M. A.

PERLMUTTER, Amós: **Israel**.— Espasa Calpe. Madrid, 1987; 420 págs.

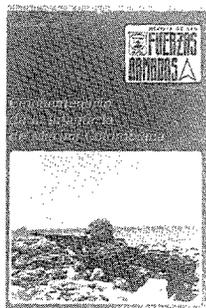
El libro que comentamos es, ante todo, una historia política de Israel. Como tal, se centra en los problemas internos y en cómo han influido y modificado el concepto de fronteras y de seguridad de la nación judía.

Israel puede estar efectivamente seguro, pero viejos temas, voces y caras parecen surgir del pasado. El debate sobre la autonomía, sobre el problema palestino, sobre los asentamientos y la orilla occidental, y sobre la seguridad de las fronteras, es una variación sobre los viejos temas que, bajo otros nombres, se discutían en diversas reuniones del Congreso Mundial del Sionismo hace varias décadas, y, evidentemente, los viejos temas, viejos miedos y las viejas campañas todavía están muy vivas en el Israel de nuestros días. El autor entreteje en esta obra la historia política de Israel, convirtiéndola en la descripción de ese gran debate sobre límites y fronteras que mantuvieron unos personajes que pusieron en práctica unas soluciones imperfectas. Como podemos ver, abundando en este criterio, la discusión continúa en el Israel actual, en el Líbano y en la orilla occidental.

Digamos, en resumen, que este libro es una guía esencial para poder constatar muchas preguntas referidas a cómo llegó a nacer el actual Estado de Israel, quiénes lo hicieron y por qué, así como las vicisitudes y causas del nacimiento de la Organización para la Liberación de Palestina. Por consiguiente, pensamos que el autor nos ofrece una visión amplia y bastante objetiva de la génesis y posterior ejecutoria del Estado israelí.

Y.

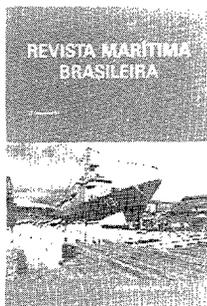
REVISTAS



REVISTA DE LAS FUERZAS ARMADAS. Núm. 122.

SUMARIO: Cincuentenario de la Infantería de Marina colombiana. Operación Naval "UNITAS XXVII". Actividad de los oficiales de la Reserva para contrarrestar la Guerra Revolucionaria en Colombia. Conceptos sobre Inteligencia en la Guerra Subversiva. La Organización de los Estados americanos y la seguridad continental. Preservación de la Soberanía Nacional. ¿Qué pasa con el canal de Panamá y el canal del Choco? El área del Caribe y el canal Atrato-Truandó. Homero, educador de Grecia. Semblanza del sabio Francisco José de Caldas. La Extradición. Centenario de la Constitución de 1886. Pluma de Ganso: "¿Es el periodismo literatura de segunda?". Psicología del pánico.

COMENTARIO: Este número de la Revista de las Fuerzas Armadas colombianas dedica un artículo al cincuentenario de su Infantería de Marina, entre otros de contenido estratégico-histórico-político del entorno geográfico en que se desenvuelve Colombia. Se hace una breve historia del Cuerpo, que fue creado hace 50 años para "servir en las defensas de las costas, puertos, bases y arsenales navales, así como para cualquier otro servicio relacionado con la Armada". El artículo termina mostrando la organización y misión actual, consistente en realizar operaciones anfibas, defensa de costas e incluso mantener el control del orden público interno en la jurisdicción asignada.

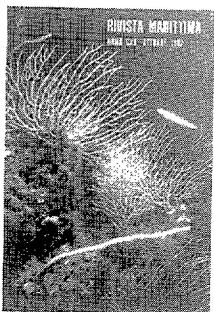


REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA. Núm. 2/87.

SUMARIO: Torpedos y misiles anti-buque. Organización y métodos como instrumento de desarrollo de los sistemas de información. La crisis de las Malvinas en 1982 y la posición norteamericana. La virtud de la impaciencia. La política nacional de informática y su impacto en la Marina. La teoría geopolítica de Mahan y su validez actual. La Marina de antaño. El lado pintoresco de la vida naval. Revista de revistas. Noticiero marítimo. El buque escuela *Custodio de Mello* y su décimo viaje de instrucción.

COMENTARIO: En el artículo sobre la teoría geopolítica de Mahan se trata

de nuevo sobre su indiscutible influencia en el pensamiento militar del mundo moderno y su contribución al desarrollo del poder marítimo de los países actualmente considerados como potencias navales. A Mahan no se le puede negar el mérito de haber identificado en el poder naval un instrumento valioso de presión diplomática y económica. En opinión del autor muchos de los principios generales de su teoría siguen siendo válidos actualmente: la capacidad del poder naval para efectuar bloqueos, escoger el punto y momento de actuación contra el poder terrestre, la necesidad de utilizar bases avanzadas, etc. Considera sin embargo la improbabilidad de una batalla decisiva entre potencias nucleares.

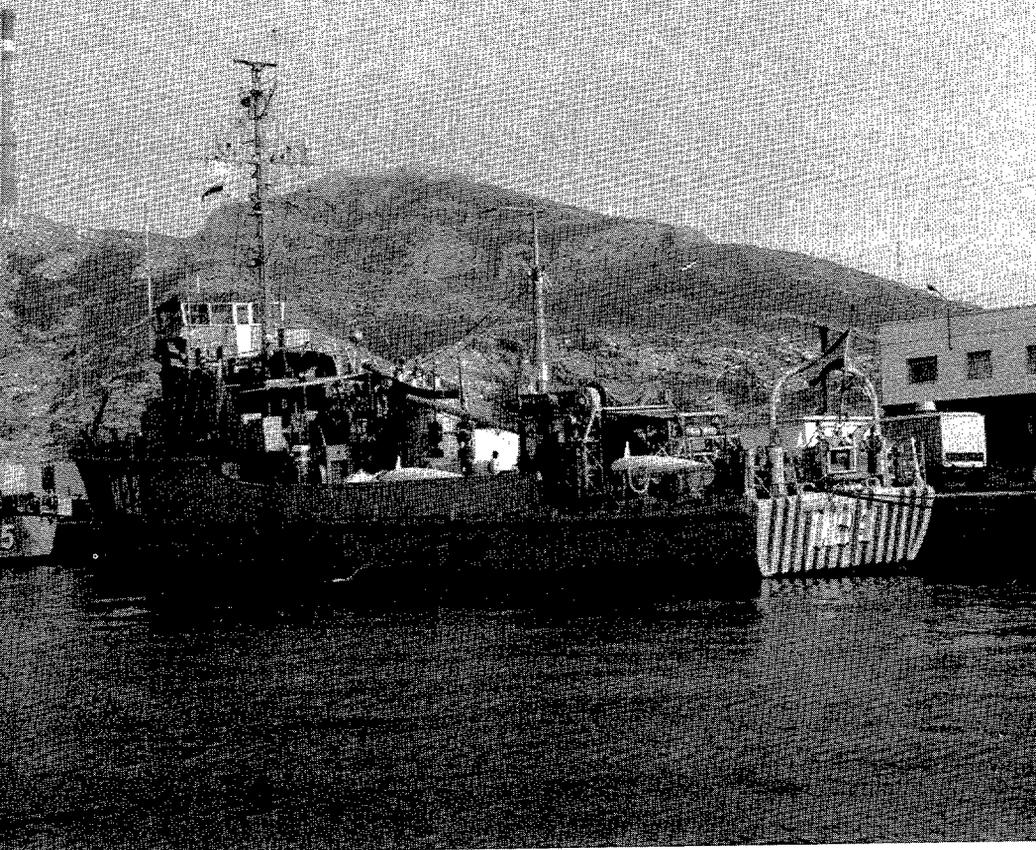


RIVISTA MARITTIMA. Octubre 1987.

SUMARIO: Yugoslavia, a los siete años de la muerte de Tito. El empleo táctico de las corbetas dotadas de misiles en la Marina soviética. ¿Debió Colón descubrir América? En busca del legado de Cristóbal Colón. El lenguaje arquitectónico en el diseño de los buques de pasajeros: II. Desde los años treinta a la actualidad. Unidades y hombres de la Marina en la segunda guerra mundial: mototorpedos 51. Cartas al Director. Panorámica político-militar. Marinas militares: La Royal Navy en el marco del Libro Blanco de la Defensa para el ejercicio 1987-88. Marinas mercantes: la reestructuración de la Marina Mercante soviética. Marinas deportivas. Medio ambiente marino: el proyecto n.º 3 para la descontaminación del golfo de Nápoles. Ciencia y Técnica: torpedos transportados por misiles.

COMENTARIO: Con esta portada, una fotografía de un fondo típico mediterráneo, que titula "Entre las gorgonias flota una doncella", la "Rivista" ofrece a sus lectores el recapacitar sobre la necesidad de atender a la salvación de nuestros mares. La imagen es una llamada con ocasión de la celebración del Año Europeo del Medio Ambiente. El variado y sugestivo sumario que presenta este número de octubre es acompañado asimismo por un suplemento dedicado a algunos aspectos de la Defensa, en el que se señalan sus problemas actuales y perspectivas.





Dragaminas «Júcar». Autor: Juan Manuel Mochón Carmona.